

## FYLKESRÅDSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Møtedato
198/12	Fylkesrådet	18.09.2012

### Høring - utkast til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering - parkeringsloven

#### Sammendrag

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (Parkeringsloven), som vil gi kommunen mulighet til å pålegge grunneier og andre å innføre betalingsparkering ut i fra trafikk- og miljømessige hensyn. Loven vil gjelde for offentlig og privat eiendom.

Lovforslaget ble sendt på høring med frist for innspill til 15. september 2012. Denne fristen er utsatt til 19. september 2012.

Fylkesråden har ingen innsigelser vedrørende forslaget til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering.

#### Bakgrunn

Med bakgrunn i Nasjonal Transportplan (2010-2019) og utredning i en interdepartemental arbeidsgruppe har Samferdselsdepartementet utarbeidet et forslag til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (Parkeringsloven).

Lovforslaget skal bidra til en lokalt forankret og helhetlig trafikk- og miljøpolitikk. Det vil være opp til kommunen selv å avgjøre om og i hvilken grad det foreslåtte virkemiddelet skal brukes.

Formålet med lovforslaget er å redusere trafikk med motorvogn, først og fremst personbiltrafikken. Kommunen kan gjennom Parkeringsloven søke å oppnå bedre lokalt bymiljø, ved å sikre bedre framkommelighet for kollektivtrafikk, sykelister og gående. Loven vil dermed bidra til å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene og lokal luftforurensning.

Forslaget gjør det mulig for kommunene å pålegge grunneiere og andre å innføre betalingsparkering ut i fra trafikk- og miljømessige hensyn. Dette gjelder både offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og parkeringsplasser som tilbys en nærmere angitt personkrets, for eksempel i tilknytning til arbeidsplasser eller kjøpesenter. Loven vil gjelde for offentlig og privat eiendom.

#### Problemstilling

I følge SSB sine prognoser er det byene som får den største befolkningstilveksten i tida som kommer. Dette gir økt trafikk i allerede pressede områder. For å få en hensiktsmessig bruk av bynære arealer og sikre et tilfredsstillende nivå på den lokale luftkvaliteten, må fremtidig vekst i trafikken håndteres med kollektive transportløsninger. Selv om det er flere tiltak som bidrar til at færre velger å bruke bilen, er kanskje de mest vanlige (og mest effektive) køprising og parkeringsavgift.

Muligheten for bruk av parkeringsreguleringer begrenses imidlertid av et stort innslag av private parkeringsplasser, herunder parkering for ansatte og ved kjøpesenter.

#### *Tilgang til parkering og valg av transportmiddel*

Tallmateriale fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 utført av Transportøkonomisk institutt (TØI), viser at det finnes en sammenheng mellom kollektivandel, parkeringstilgang og reisetid i Oslo. Det ble funnet en klar sammenheng mellom tilgang til gratis parkering og valg av transportmiddel. Flere velger bort bilen blant annet til fordel for kollektivtransport, selv om reisetiden øker.

I rapporten «Bypakke Bodø» (mai 2011) framgår det at *tilgang til parkeringsplass og nivå på parkeringsavgiftene* er blant de viktigste faktorene for valg av reisemåte. Det framgår av samme rapport at parkeringstilbud ved arbeidsplasser, forretninger og kjøpesenter i stor grad styrer omfanget av biltrafikken til et område. Som et tiltak for å redusere biltrafikken blir det i «Kollektivplanen for Bodø» (2010) foreslått å innføre parkeringsavgift og/eller parkeringsregulering i sentrum, på flyplassen og på Stormyra.

I «Regional plan – Klimautfordringene i Nordland 2011-2020» fremheves det at transport til/fra og i, de største byene er ansvarlig for en stadig økende andel av klimagassutslippene i Nordland. For å begrense trafikkøkningen vil det kreves tiltak som begrenser biltrafikken og økt satsing på kollektivtrafikk. I tråd med dette fastslår planens målsetting for transportsektoren at arealplanleggingen i Nordland gjennom en effektiv arealbruk skal bidra til å minimere behovet for transport og utslipp av klimagasser. I en slik sammenheng kan økt bruk av betalingsparkering være med på å nå denne regionale målsettingen.

#### *Omfang av loven og unntak*

Lovforslaget utvider kommunens adgang til å innføre betalingsparkering. Kommunen kan kun fatte et parkeringsvedtak der et slikt vedtak er egnet til å redusere trafikk med motorvogn, og vedtaket kan heller ikke være mer inngripende enn nødvendig for å oppnå reduksjon.

Parkeringsloven har visse unntak, som for eksempel for parkering på bolig- og fritidseiendom, parkering i forbindelse med levering av motorvogn til reparasjon, vedlikehold med flere, jf. § 3.

Kommunen skal etter forslaget ikke kunne begrense grunneiere og andres adgang til å utnytte et parkeringsareal økonomisk så lenge minimumskravene i kommunens parkeringspålegg oppfylles av den som tilbyr parkering. Parkeringsloven, slik forslaget foreligger, vil ikke være til hinder for innføring eller videreføring av boligsoneparkering, og den vil heller ikke ha noe å si for fordelingen av inntekter og utgifter ved drift og håndheving av betalingsparkering

*Lovforslaget er vurdert mot gjeldende rett på områdene listet under:*

- Arealdisponering etter plan- og bygningsloven (pbl)
- Privat sjølråderett (parkeringsforskrift med hjemmel i § 8 i vegtrafikkloven)
- Felles parkeringsreguleringer – Samferdselsdepartementet arbeider med forslag til felles parkeringsregulering av drift og håndheving for alle allment tilgjengelige parkeringsplasser med vilkårsparkering, uansett om den er etablert etter offentlig pålegg eller etter eget tiltak

- Grunnloven (Grl.), EØS-avtalen og folkeretten

#### Arealdisponering (pbl)

Arealplaner etter pbl danner utgangspunkt for hvilke arealer som kan omfattes av kommunale vedtak om betalingsparkering etter lovforslaget.

#### Parkeringsforskrift

Kommunen har etter gjeldende parkeringsforskrift ikke adgang til å innføre avgiftsparkering på privat grunn uten samtykke fra eier av veg. Kommunal avgiftsparkering på riksveg eller fylkesveg krever samtykke fra regionvegkontoret.

#### Grunnloven – erstatning og tilbakevirkende kraft

Siste punktet gjelder hvorvidt et kommunalt vedtak om betalingsparkering på privat grunn vil utløse krav om full erstatning ved avgivelse av eiendomsretten eller *annen råderett fra grunneiers sider*, jf. Grl.§ 105. Den eneste begrensningen lovforslaget innebærer med tanke på rådigheten er at dersom rettighetshaver ønsker å benytte arealet til parkeringsformål, må det skje innenfor de minimumsrammene som kommunene fastsetter.

Lovforslaget er også vurdert mot Grl.§ 97 *tilbakevirkende kraft*, som forbyr at det gis lover som knytter fordelaktige rettsvirkninger til handlinger eller begivenheter som er inntruffet før loven er vedtatt.

#### EØS- avtalen og europeisk rettspraksis

Etter EØS-avtalen har EØS-borgere rett til å etablere næringsvirksomhet i Norge og rett til å utøve næring på fast og stabilt grunnlag. EØS-avtalen og rettspraksis fra EFTA- og EU-domstolen gir EØS-borgere vern mot diskriminering på bakgrunn av nasjonalitet.

#### ***Samferdselsdepartementets vurderinger***

Etter departementets vurdering vil lovforslaget ikke kunne medføre erstatningsansvar for det offentlige. Forslaget er etter departementets syn heller ikke i strid med Grunnloven, EØS-avtalen eller Norges øvrige forpliktelser.

Utover det som følger av forvaltningsloven og alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper anser departementet videre at verken EØS-avtalen eller Norges folkerettslige forpliktelser for øvrig innebærer skranker for hvilken form kommunale parkeringsvedtak kan gis.

Samferdselsdepartementet mener at kommunene bør gis adgang til å pålegge innføring av betalingsparkering, også på privat parkeringsarealer og andre parkeringsarealer utenfor kommunal rådighet.

#### **Vurderinger**

Fylkesråden stiller seg positivt til lovforslaget slik det framkommer i forslaget utarbeidet av Samferdselsdepartementet. En bevisst bruk av Parkeringsloven vil kunne fungere som et effektivt tiltak for å redusere privatbilismen i byene.

Fylkesråden mener at lovforslaget kan bidra til å realisere målsettinger i «Regional plan – Klimautfordringene i Nordland 2011-2020», og loven kan bli et viktig redskap for kommunene til å bidra til reduksjon av klimagassutslipp i fylket.

Selv om loven primært er en kommunal råderett, kan den også være ett nyttig virkemiddel for å nå målet om at flere skal reise kollektivt. Forskning/reisevaneundersøkelser viser at andelen reisende med kollektivtransport øker dersom privatbilistenes tilgang til gratis parkeringsplasser reduseres.

I Bodø er belegget på bybussene utenom rushtida for lavt, og målet for fylkeskommunen er at flere skal ta bussene som allerede går i rute. Det betyr at fylkeskommunen i samarbeid med kommuner har et potent virkemiddel for å øke inntektene fra kollektivtransport. Slik vil kommunen (i samarbeid med fylkeskommunen) kunne sikre at nasjonale og regionale mål for transportsektoren nås.

### **Konsekvenser**

Parkeringsloven må forstås som ett av flere virkemiddel kommunene kan bruke for å kontrollere veksten i persontrafikken/privatbilismen i byområder. Dersom Parkeringsloven blir vedtatt slik den foreligger, vil det kunne få konsekvenser for Fylkeskommunen og dens virksomhet.

Kommunen kan med bakgrunn i loven begrense fylkeskommunenes mulighet til å tilby gratis parkering for ansatte. Fylkeskommunen kan, som vegeier og arbeidsgiver, bli pålagt å innføre betalingsparkering på fylkeskommunal eiendom/areal som benyttes til parkering.

Dersom antall personer som velger buss ved innføring av parkeringsavgift blir så mange at dagens tilbud må oppjusteres, vil dette i sin tur påvirke fylkeskommunens tjenesteproduksjon og planlegging av kollektivtrafikk. For at dette skal skje på en best mulig måte, krever det at fylkeskommunen og kommunene har en tett dialog som er gjensidig støttende.

Saken vil ikke medføre noen økonomiske, administrative eller personellmessige konsekvenser for Nordland fylkeskommune enn det som er beskrevet over. Saken har heller ingen konsekvenser knyttet til gjennomgående fylkeskommunal politikk knyttet til likestilling, universell utforming, miljø, samiske forhold og folkehelse.

### **Vedtakskompetanse**

I henhold til delegasjonsreglementets kapittel 7.4, vedtatt i FT sak 49/10, er fylkesrådet gitt myndighet til å avgi uttalelse i alle høringssaker som ikke omhandler lovforslag, offentlige utredninger eller nasjonal politikk. Fylkesrådet kan likevel avgi uttalelse i denne typen saker når tidsfrister ikke muliggjør behandling i fylkestinget

### **Fylkesrådets innstilling til vedtak**

Fylkesrådet støtter forslaget til lov om betalingsparkering, parkeringsloven.

Bodø den 11.09.2012  
Tove Mette Bjørkmo  
fylkesråd for samferdsel  
sign

**18.09.2012 Fylkesrådet**  
**FRÅD-198/12**  
**Vedtak**  
**Innstillingen vedtatt**