



Samferdselsdepartementet

Høringssvar til Samferdselsdepartementet Endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften for El og hydrogen kjøretøy.

Forslag til endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften – halv pris for parkering av nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser og sektoravgift for tilsyn med parkeringsvirksomhet

3 Prinsipielle spørsmål.

Forslaget om halv avgift på avgiftsbelagte P plasser begrenses til å gjelde offentlig vei, bryter med intensjonene i forskrift om vilkårsparkering for allmenheten, der det skal være likhet mellom offentlig og privat parkerings vilkår.

Departementets forslag om at det kun er på plasser skiltet med offentlig parkeringsskilt nr. 552, vil det si at det er kun offentlige (kommunale) plasser dette vil gjelde for. Kommunene vil få et økonomisk tap i form av forslaget og en ekstra kostnad ved å måtte bytte ut automater til nye med mulighet for differensiert betaling.

Kommunenes frihet til å benytte avgift som virkemiddel til å redusere eller øke attraktiviteten for motorisert ferdsel i sentrumsgatene blir redusert. Effekten av progressiv betaling for å oppnå større regularitet vil reduseres. Dette vil føre til at biler med halvert pris vil stå lenger, og «lete» trafikken vil øke.

3.4.3 Betaling.

Det bør ikke være krav om betaling i en fysisk automat. Det bør være nok med betaling via mobilbaserte løsninger. Kostnadene med ombygging/ utskifting av automater er unødvendig bruk av offentlige midler. Fysiske automater er på vei ut. Flere byer i utlandet er det kun betaling med mobile løsninger. (som for eksempel. København i Danmark)

Hvis det blir krav om fysisk automat må det være en overgangsperiode på minst fem år.

3.6 Særlig om skilt.

Forslaget går inn for at det kun er på plasser skiltet med 552 parkering som halvpris regelen skal gjelde. Dette vil nok i praksis føre til at kommunene vil benytte seg av skilt 1P på alle plasser som ikke er i direkte tilknytning til offentlig vei.

3.7 Prisdifferensiering.

I utgangspunktet bør det være lik pris for alle å legge beslag på en parkeringsplass, enten man har forbrenningsmotor/hybrid/el kjøretøy. Bilene forurenser likt når de står stille. Skal noen kjøretøygrupper favoriseres for redusert utslipp må det være på kjøring, som for eksempel reduserte årsavgifter, bomavgifter eller andre avgifter på kjøring.

Kommunenes rett til selv å bestemme pris og hvor det skal være avgift bør opprettholdes.

3.8 Overgang og ikrafttrede.

Overgangsordning må være tilstrekkelig lang slik at det er mulig å gjennomføre tiltaket. En overgangsperiode på kun seks måneder som er foreslått, er alt for kort. Minimum her bør være minst tolv måneder. Det er mange mindre kommuner som ikke har nødvendig kompetanse og må skaffe dette eksternt.

4 Positive og negative virkninger.

For kommunene bortfaller noe av valgmulighetene og reduserer effekten av pris som reguleringsvirkemiddel. Med et økende antall EL biler vil inntektstapet øke. Miljøgevinsten i bysentrum er redusert utslipp av klimagasser og noe redusert støy. Det vil ikke gi nevneverdige forbedringer når det gjelder svevestøv.

Ved at parkering for nullutslippsbiler blir billigere, vil disse sannsynligvis legge lengre beslag på p-plassene, og dette vil føre til mer letekjøring.

5 Hvilket tiltak anbefales.

Tiltaket med halv pris for nullutslippsbiler bør gjelde for all parkering, ikke kun for kommunale plasser. (regulert med skilt 552)

Hvis ikke bør dagens ordning med kommunal valgfrihet gjelde. Staten bør heller tilby kommuner som innfører halv pris en belønning/kompensasjon.

B

Sektorfinansiering av tilsynstjenesten er ok, hvis det fører til en enda bedre og mer effektiv kontroll av operatørene i parkeringsbransjen.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent i Kongsberg kommune, og sendes uten underskrift.

Erik Torød
Saksbehandler

