



Carpark AS
Postboks 6514 Etterstad
0606 Oslo
Telefon 815 22 315
E-post: info@carpark.no



Centerpark AS
Niils Hansens v 2
0667 Oslo
Telefon 23 37 80 00
E-post: office@centerpark.no



EuroPark AS
Postboks 9426 Grønland
0135 Oslo
Telefon 22 05 75 00
E-post: post@europark.no

Oslo, 27. september 2006

**Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo**

Sendt som ordinært brev og som e-post til postmottak@sd.dep.no

**Samferdselsdepartementets rapport om nytt regelverk for parkering
- høring**

Vi viser til rapport fra Samferdselsdepartementet om nytt, felles regelverk for offentlig og privat parkering, med høringsfrist 1. oktober 2006.

Carpark, Centerpark og EuroPark, med søster- og datterselskap, står for om lag 80 % av omsetningen innenfor privat parkering i Norge. Vi avgir felles uttalelse til Samferdselsdepartementets rapport. Vi gir prinsipiell tilslutning til forslag om felles regelverk for offentlig og privat vilkårsarkering. Vår tilslutning er betinget av at visse deler av forslaget blir endret, slik det framgår av etterfølgende merknader. Vi forutsetter spesielt at regelverket utformes slik at de private parkeringsselskapene fortsatt kan tilby komplette parkeringstjenester innenfor områder med behov for annen regulering enn vilkårsarkering, f eks ved sykehus og lufthavner.

Der hvor det er mulig, gir vi i det etterfølgende vår uttalelse med henvisning til aktuelt kapittel/avsnitt i rapporten.

8.1 Obligatorisk lov og forskriftsfestet ordning

Vi gir vår tilslutning til at det etableres en ekskluderende ordning med krav om godkjenning og sanksjoner mot virksomhet som driver i strid med ordningen.

8.1.1 Ordningens virkeområde

Gjeldende regelverk for offentlig parkeringsregulering omfatter ikke parkeringsanlegg som er lukket med bom. Slike anlegg fungerer gjennomgående godt overfor brukerne, og det er i praksis ikke aktuelt å sanksjonere med kontrollavgift i anlegg med bomsystem. Vi anser at begrunnelsen for å gjøre nytt, felles regelverk gjeldende på områder som er avgrenset med bomsystem er svak. Vi ber derfor om at anlegg med bomsystem holdes utenfor ordningen.

Rapporten foreslår at reservert parkering fysisk skal avgrenses fra allment tilgjengelige trafikkarealer. Nåværende ordninger med felles bruk av parkeringsområder gir effektiv

utnyttelse og optimal tilgjengelighet, spesielt på områder med begrenset parkeringstilbud. Krav om fysisk avgrensning av reservert parkering vil medføre betydelig redusert effektivitet i utnyttelse av parkeringsområder, ved at sambruk mellom ulike brukergrupper ikke lenger vil bli mulig. Dette vil redusere tilgjengeligheten for brukerne (muligheten for å parkere) og/eller øke arealbehovet for parkering. Vi anser begge deler samfunnsmessig uønsket.

Arbeidsgruppen går inn for at det "i en viss utstrekning bør være adgang til å avsette særskilte plasser også for andre enn brukere med parkeringstillatelse for forflytningshemmede". Mange av de institusjoner som i dag kjøper våre tjenester har behov for regulering hvor en stor andel av plassene er reservert, og en mindre andel er allment tilgjengelige. Dette gjelder eksempelvis ved universiteter, høyskoler og sykehus. Av hensyn til våre kunder, er det svært viktig at ny parkeringsordning gir mulighet for å videreføre slike løsninger.

Etter som det er fullt mulig å skille slik at det entydig blir klart hvor det er tilrettelagt parkering for allmenheten og hvor det er reservert parkering – og dette i dag ivaretas på en tilfredsstillende måte av de seriøse P-selskapene – ber vi om at det ikke inntas bestemmelser som krever fysisk avgrensning mellom reservert parkering og annen parkering.

8.2.1 Tildeling

Vi støtter forslaget om at Statens vegvesen skal være tildelingsmyndighet for å drive offentlig regulert parkering.

Det er viktig at Statens vegvesen tilføres ressurser og kompetanse for å ivareta det betydelige arbeidsområdet som etaten gjennom nytt regelverk vil bli tillagt, slik at formell godkjenning ikke blir en flaskehals.

8.3.2 Skiltplaner

Vi støtter forslaget om et felles skilt for vilkårsparkering.

Det er viktig at det fastsettes bestemmelser som sikrer enkel og rask behandling/godkjenning av skiltplaner. Løsningen bør bli slik at det stilles krav til innholdet og kvalitet i skiltplaner, og at det bare kreves registrering av planen, uten detaljgodkjenning.

Om behov for øvrig trafikkregulering henvises til eget avsnitt i siste del av høringsuttalelsen.

8.3.3 Betalingsordninger

Vi støtter forslaget om harmonisering av betalingsordninger for parkering. Nytt regelverk bør utformes slik at det stimulerer til å tilrettelegge kundevennlige betalingsordninger, eksempelvis ved å ta i bruk ny teknologi.

Vi ber imidlertid om at det vises tilbakeholdenhet med hensyn til å stille krav til funksjonalitet gjennom nasjonale forskrifter. Norge er et svært lite marked for parkeringsteknisk utstyr. Det vil derfor kunne medføre betydelige økte utstyrskostnader dersom det i Norge stilles andre krav enn det som er vanlig ellers i Europa. Vi tilrår derfor at det som alternativ til å forskriftsfeste krav til funksjonalitet, arbeides for standardisering gjennom internasjonale kanaler.

Rapporten tar spesielt opp problemstilling knyttet til uavsluttede kredittkort-transaksjoner. Slike behov gjelder bare billettautomater som *ikke* tilfredsstill den europeiske (og norske) standarden for billettautomater. Disse standarder krever at kunden skal bekrefte beløp som skal belastes kredittkort, hvilket gjør at det unngås at transaksjoner blir stående "åpne". De fleste leverandører av billettautomater i Norge har nå tatt konsekvensen av dette, og tilbyr løsning som innebærer at kunden aktivt må angi/bekrefte hvor stort beløp som (maksimalt) skal kunne belastes kredittkortet. Det finnes også løsninger som gir kunden mulighet til selv å

avslutte uavsluttet transaksjon med en tekstmelding fra mobiltelefon. Vi frarår derfor at det stilles krav til parkeringsselskapene om rutiner for avslutning av uavsluttede transaksjoner. I stedet bør det stilles krav om at utstyr som benyttes skal tilfredsstille internasjonal (og norsk) standard, og for eksempel at kunden selv skal kunne avslutte transaksjon som er glemt avsluttet.

Et krav om at uavsluttede transaksjoner skal avsluttes etter ett døgn vil ikke være funksjonelt, etter som mange parkeringsområder har vesentlig lengre tillatt parkeringstid enn ett døgn.

8.4.1 Forflytningshemmede med parkeringstillatelse

Vi finner det velbegrunnet at det stilles krav til grunneier om å tilrettelegge parkering for forflytningshemmede som er knyttet til virksomhet på den aktuelle eiendom. Vi anser imidlertid at dette bør ivaretas gjennom bestemmelser i Plan- og bygningsloven, og ikke gjennom vegtrafikklovgivingen.

Rapporten foreslår at ca 5 % av alle biloppstillingsplasser skal reserveres forflytningshemmede. Slike plasser skal være rommelige (4,0 x 5,0 til 4,5 x 6,0 m). Vår erfaring er at en stor andel av de forflytningshemmede dekker sine parkeringsbehov ved bruk av ordinære biloppstillingsplasser, og at det bare er rullestolbrukere og personer med stor forflytningshemmelse som har behov for større biloppstillingsplasser enn de "normale". Vår erfaring er at behovet for særskilt tilrettelagte plasser er vesentlig mindre enn 5 %.

Som eksempel nevner vi at det i P-huset ved terminalen på Oslo lufthavn er avsatt ca 0,5 % av plassene for forflytningshemmede (brede plasser). EuroPark har nylig (september 2006) undersøkt belegget på disse plassene, og har dokumentert at det alltid er ledig plass. På de 20 reserverte plassene inne i P-huset (parkering mot betaling) var høyeste belegg 15 av 20 plasser (75 %). I gjennomsnitt var belegget 48 %. På gratis reserverte plasser på korttidsparkeringen var maksimalt belegg 4 av 5 plasser (80 %). I en annen undersøkelse har Carpark (september 2006) dokumentert belegget på plasser ved sykehus, jernbanestasjon og kjøpesentre fordelt over hele landet. Av 4.841 biloppstillingsplasser var 1,9 % reservert forflytningshemmede. Alle plassene hadde avgiftsfri parkering. Maksimalbelegget var 49 % og gjennomsnittsbelegget 27 %. Begge undersøkelsene indikerer at det er behov for å reservere mindre enn 1 % av plassene for forflytningshemmede.

Sintef har undersøkt forholdene ved fire kjøpesentre i Trondheim, Lier og Oslo. På kjøpesentrene var 1,1-2,0 % av plassene reservert forflytningshemmede. Alle kjøpesentrene oppgir at antall plasser er tilstrekkelig, forutsatt at plassene ikke blir misbrukt.

Sintef har også dokumentert forholdene i andre land. I Belgia, Frankrike og Sveits er normen 2 %. I Sveits har den nasjonale organisasjonen for bevegelseshemmede stilt krav om reduksjon (!) av andel reserverte plasser, slik: 1 plass for de første 50 plasser, 1 plass for de neste 100 plasser, 1 plass for de neste 200 plasser, 1 plass for de neste 500 plasser og 1 plass for de neste 1.000 plasser. Etter dette forslaget vil et område med 50 plasser få behov for 2,0 % reserverte plasser, 150 plasser 1,3 %, 350 plasser 0,9 %, 850 plasser 0,5 % og et område med 1.850 plasser vil få behov for ca 0,3 % reserverte plasser. Det antas at initiativet til reduksjon av antall reserverte plasser kan knyttes til erfaring med økende misbruk når andel reserverte plasser er høyt.

Et tallfestet krav til andel særskilt tilrettelagte plasser må påregnes å bli normgivende. Vi forutsetter derfor at kravet fastsettes etter grundig dokumentasjon av faktisk behov. Vi kan ikke se at rapporten er basert på slik dokumentasjon.

Rapporten foreslår at andel plasser som skal reserveres skal fastsettes av ei lokal parkeringsnemnd. Vi anser at den rådgivende normen må fastsettes ut fra realistiske behov. Bare justeringer i forhold til en realistisk norm bør skje i lokale nemnder.

Etter gjeldende regelverk har forflytningshemmede avgiftsfritak på plasser med offentlig regulering. Rapporten foreslår at avgiftsfritak for forflytningshemmede også skal gjelde på private plasser, og angir ingen form for kompensasjon for tap av inntekter og økte kostnader i denne sammenheng.

Vi oppfatter at grunnlaget for gjeldende ordning om avgiftsfritak var å tilby praktisk parkeringslettelse (upraktisk for forflytningshemmede å måtte betale til parkometer), og at økonomisk støtte ikke var noe vesentlig tema da regelverket ble fastsatt. Etter hvert er fordelene knyttet til ordningen blitt utvidet (eksempelvis fritak for å betale avgift i bomringer og fritak for betaling av piggdekkavgift). Gjeldende ordning for offentlige parkeringsplasser har dermed mer fått karakter av økonomisk støtte enn praktisk lettelse. De skisserte forslag til endringer øker karakteren av økonomisk støtte til forflytningshemmede med offentlig parkeringstillatelse.

Økonomisk støtte til parkering for forflytningshemmede (fritak for P-avgift) har hittil vært et offentlig anliggende, som bare har hatt økonomiske konsekvenser for områder med offentlig regulering. I rapporten foreslås ordningen utvidet til også å gjelde private områder og P-anlegg. Vi anser at økonomisk støtte til forflytningshemmede fortsatt bør være et offentlig anliggende.

Rapporten skisserer løsninger for automatisk fritak for betaling i ulik tid i anlegg med ulike former for automatisk betaling ved bruk av et spesielt elektronisk kort. Vi antar at slike ordninger må gjøres universelle, slik at de kan fungere i alle typer bomsystemer og billettautomater. Vi har grunn til å anta at kostnader for slike løsninger kan bli betydelig høyere enn skissert i rapporten. Vi anser dessuten at rapporten ikke fyldestgjørende dokumenterer konsekvenser av de skisserte ordninger, og ber om at disse utredes grundig før det eventuelt blir fastsatt som forskriftsfestet krav.

Misbruk av eksisterende parkeringstillatelser er allerede i dag et problem, ved uvedkommendes bruk av P-kortet og salg av slike kort. Dersom de foreslåtte endringer blir gjennomført, vil potensialet for misbruk øke sterkt. Innenfor områder kontrollert med bommer vil det eksempelvis ikke bli noen kontrollmulighet mot uvedkommendes bruk. Tap av inntekter kan dermed bli større enn tap som følge av "legal" bruk av elektroniske P-kort for forflytningshemmede.

Dersom det fastsettes bestemmelser om avgiftsfritak for forflytningshemmede på private P-plasser og i private P-anlegg, forutsetter vi at staten gir full kompensasjon, for så vel lovlig som forventet illegal bruk av P-tillatelser.

Dersom staten ønsker å videreføre ordning med økonomisk støtte til forflytningshemmedes parkering, kan det som alternativ til fritak for betaling vurderes en ordning hvor forflytningshemmede fra staten gis en konto med et årlig maksimalbeløp som kan benyttes til parkering.

For i noen grad å begrense illegal bruk av parkeringstillatelse foreslår vi at det opprettes et sentralt, elektronisk register over gyldige P-tillatelser, som alle godkjente parkeringsselskap gis tilgang til. Et slikt register kan dessverre ikke hindre ulovlig bruk av elektroniske kort i P-hus.

I rapporten drøftes behovet for å øke fri høyde i P-hus til 2,6 m for å tilrettelegge for alle typer kjøretøy for forflytningshemmede. Et slikt krav vil få store konsekvenser ved bygging av parkeringsanlegg. I flerplansanlegg er det som regel ikke mulig å benytte ulik høyde på forskjellige plan. Det gjør at alle etasjer i praksis vil øke med ca 0,5 m. I områder med begrensning i total byggehøyde vil krav om økt høyde kunne redusere antall parkeringsplan og øke kostnaden per biloppstillingsplass vesentlig. Vi anser at det vil være mer hensiktsmessig å

styre utviklingen av spesialkjøretøy for forflytningshemmede ved å innføre bestemmelser om bare å gi statlige tilskudd til kjøretøy med relativt lav høyde (f eks 2,0 m).

8.7 Klageordninger

Vi støtter rapportens konklusjoner for klageordninger, som i stor utstrekning er basert på allerede innførte ordninger i våre selskaper, gjennom "Standardvilkår for parkering" fastsatt av forbrukermyndighetene og bransjen.

Med klagebehandling som er gratis for kunden, må det påregnes et betydelig antall useriøse klager, både på områder som drives av private virksomheter og for kommunenes parkeringsvirksomhet. Vi anser det derfor ikke rimelig at virksomhetene i bransjen alene skal bære alle kostnader knyttet til klagebehandlingen. For å unngå at klagenemnden(e) skal bli belastet med mange useriøse klager, bør det derfor vurderes å kreve et lavt klagegebyr. Dersom klagegebyret fastsettes til halvparten av gjennomsnittskostnaden ved behandling, vil kunden og parkeringsvirksomheten ta like stor andel av kostnaden. Klagegebyret forutsettes tilbakebetalt til klager som gis medhold.

9. Konkurranselikhhet og avgrensning av offentlig virksomhet – hvem skal kunne drive avgiftsparkering hvor?

Rapporten drøfter avgrensning mellom kommunenes enerettsområde, uten å trekke noen klare konklusjoner eller å gi tydelige tilrådinger. Vi ber om at regelverket utformes slik at kommuner som ønsker det, gis anledning til å kjøpe driftstjenester for vilkårparkering også innenfor enerettsområdet. Slik endring av regelverket vil imøtekomme kommuner som ønsker å innføre vilkårparkering på gater, men som ikke selv ønsker å utvikle virksomhet for å ivareta dette.

Vilkårparkering utenom det som er offentlig gate/vei må etter vår vurdering anses å ligge utenfor kommunenes enerettsområde. Vi forutsettes at slik parkering blir gjenstand for konkurranse. Vi forstår dessuten regelverket for offentlige anskaffelser slik at en kommune ikke har anledning til å tildele driftskontrakt direkte til et kommunalt aksjeselskap opprettet for parkeringsdrift, med mindre de aktuelle objektene overdras til aksjeselskapet.

Kommunale parkeringsanlegg utenom enerettsområdet, f eks parkeringshus, anser vi som kommersielle anlegg, som ikke kan drives som en integrert del av kommunens parkeringsvirksomhet innenfor enerettsområdet. Slik drift åpner mulighet for kryss-subsidiering, og vil dermed være ulovlig i henhold EØS-avtalens artikkel 61 om forbud mot konkurransevridende statsstøtte. Dette gjør at kommuner vil måtte kjøpe driftstjenester i slike anlegg gjennom anskaffelser i henhold til lov og forskrift om offentlige anskaffelser.

Områderegulering

Arbeidsgruppen har ikke vurdert problemstillinger knyttet til områderegulering utenfor offentlig vei, etter som dette anses å ligge utenfor mandatet. Over lang tid er det i stort omfang utviklet velfungerende ordninger med privat områderegulering, eksempelvis på private eiendommer (kjøpesentre og forretninger), ved offentlige virksomheter og foretak (institusjoner, havner, sykehus, universiteter og høyskoler, flyplasser mv). Stadig flere offentlige og private virksomheter etterspør våre tjenester i slike sammenhenger.

Vi anser at det ikke er praktisk mulig å regulere vilkårparkering uten at det *samtidig* avklares hvordan forbud mot parkering og stans (og annen nødvendig trafikkregulering) skal skje. Dersom dette ikke avklares samtidig med regelverket for vilkårparkering, vil det få som konsekvens at eksisterende privat trafikkregulering må avvikles, og at ny trafikkregulering må skje med offentlige skilt. Slik regulering vil falle inn under det kommunale enerettsområdet,

mens vilkårsparkering (skiltet med "blå P") vil ligge utenfor enerettsområdet. Dette blir svært komplisert å håndtere, etter som det i mange tilfeller ikke er mulig eller hensiktsmessig å avgrense vilkårsparkering fra behov for annen regulering, f eks forbud mot parkering og stans.

Med nytt regelverk som skissert vil det dermed ikke å bli praktisk mulig å tilby komplette tjenester for områder som også krever annen regulering enn vilkårsparkering ("blå P") i et åpent marked. Vi anser det sannsynlig at en slik konstruksjon – for offentlige eiendommer/institusjoner - vil komme i strid med konkurranseregelverket, ved at det i praksis ikke blir mulig å anskaffe driftstjenester i et åpent marked. Dette bør utredes nærmere.

Erfaring viser at det med privat regulering og håndheving – med én aktør (ett P-selskap) - kan oppnås ryddige forhold for så vel grunneier som trafikant, i mange tilfeller endog bedre enn med offentlig regulering/håndheving. Vår erfaring fra mangeårig samarbeid med offentlige og private virksomheter er dessuten at slik regulering i dag ivaretar behov som det ikke er mulig å ivareta med offentlig regulering.

Vår forutsetning for å støtte nytt regelverk for parkering er at det utformes slik at kommuner og politiet ikke får enerett til regulering/håndheving på privat grunn hvor det også er behov for annen regulering enn vilkårsparkering, eller at det innenfor et og samme område blir behov for både offentlig og privat regulering og håndheving. Vi ber derfor om at nytt regelverk utformes slik at det fortsatt blir mulig å regulere vilkårsparkering, forbud mot parkering og stans og annen trafikkregulering på private områder ved bruk av én privat operatør. Av konkurransehensyn, og for å ivareta private og offentlige grunneierinteresser, anser vi det svært viktig at regelverket utformes slik at det fortsatt blir mulig for de private parkeringsselskapene å tilby komplette tjenester i et åpent marked på områder med behov for vilkårsparkering og annen regulering.

Ved behov utdyper vi gjerne våre synspunkter i et møte med departementet.

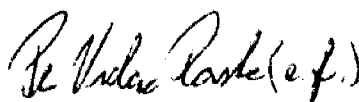
Vennlig hilsen

Carpark AS



Hans Petter Salomonsen
Administrerende direktør

Centerpark AS



for Roger Skaug
Administrerende direktør

EuroPark AS



Arne Molden
Administrerende direktør

Kopi: NORPARK – Norges Parkeringsforening
Nedre Slottsgt 8
0157 Oslo