

MEMBRE DE L'ALLIANCE
INTERNATIONALE
DE TOURISME



Samferdselsdepartementet
Veg og baneavdelingen
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO
Att.: Lasse Lager

Vår dato:
27.09.2006

Vår ref.:
200601074

Deres dato:

Deres ref.:

Ny parkeringsregulering-høring av rapport.

Det vises til departementets høringsbrev datert 13 juni 2006 og vedlagte rapport fra arbeidsgruppen "Ny felles parkeringsregulering?". Det vises også til orientering om utsatt høringsfrist til 1.10.06 som ligger på departementets hjemmeside.

Generelt

Norges Automobil-Forbund (NAF) har vært representert i arbeidsgruppen som har lagt frem rapporten, og har på den måte hatt innflytelse på resultatet. Vår høring i denne saken er derfor mer begrenset enn det dette for oss viktige temaet, normalt skulle tilsi.

De siste årene har man opplevd en økt privatisering og økt bruk av avgift på plasser som tidligere har vært gratis. Økende press på P-plasser i ulike områder av landet og varierende seriøsitet i bransjen, har medført at det har vært mange klager vedrørende parkering. Private og kommunale aktører har operert side om side, med tildels svært ulike vilkår. Situasjonen har og til tider fremstått som uoversiktlig for brukerne. Bildet bedret seg noe etter at Forbrukerombudet og parkeringsbransjen forhandlet frem "standardvilkår for avgiftsparkering" og Parkeringsklagenemnda ble etablert. Vår erfaring er imidlertid at den mest useriøse delen av bransjen ikke er tilknyttet noen bransjesammenslutning og derfor ikke nødvendigvis etterlever de fremforhandlede standardvilkår. Norges Automobil-Forbund er derfor positiv til en felles regulering i form av forskrifter med hjemmel i vegtrafikkloven og med felles skilting for privat og offentlig parkering.

Til de enkelte punkter

Del III Vurderinger og tilrådinger.

NAF slutter seg til gruppens syn om at det i forbindelse med forskriftsarbeidet nedsettes en arbeidsgruppe med sammensatt bakgrunn.

8.4.2 EL-bil .

Norges Automobil-Forbund ønsker at det vurderes å opprettholde dagens ordning fra offentlig håndhevede parkeringsplasser med at EL-bil gis fritak for parkeringsavgift. Dette vil kunne være et godt insitament til økt utbredelse og bruk av 0-utslippsbiler.

8.6.2 Reaksjoner overfor bruker ved brudd på vilkårene for parkering.

8.6.2.1. Kontrollavgift

Det er viktig å presisere at mange kontrollavgifter ilegges for kun marginale overtredelser. Det kan dreie seg om noen få minutters forsinkelse etc. og innebærer ofte ikke noen bevisst unndragelse fra den som har parkert. Slik NAF ser det, er det overfor brukerne viktig at reaksjonen ikke oppfattes som en urimelig streng sanksjon i normaltilfellene. Kontrollavgiften skal ikke være en inntektskilde for parkerings-selskapene, men representere en normaltapsstatning. Det er derfor viktig at kontrollavgiftene og praksis holdes på et rimelig og fornuftig nivå.

NAF finner ikke å kunne gi sin tilsutning til at en økning i kontrollavgiften knyttes opp til økning i rettsgebyret. NAF anser det som mer naturlig å knytte en eventuell økning av gebyrene opp mot inkassogebyret. Dette gebyret er indeksregulert og man vil på en økning av kontrollavgiftene som er på linje med en generell prisstigning i samfunnet for øvrig.

Vurdering av parkeringsgebyrets størrelse lå utenfor arbeidsgruppens mandat. Temaet utdypes derfor ikke ved denne anledning. NAF er imidlertid av den oppfatning av at en eventuell økning av gebyret for brudd på trafikale adferdsregler må vurderes konkret, - bl.a bør det vurderes hvorvidt dagens gebyrer medfører manglende preventiv effekt. En effektiv håndheving er etter vår oppfatning et vel så effektivt virkemiddel som høyere gebyrer.

8.6.2.2 Fjerning

NAF er av den oppfatning at solidaransvar ikke bør gjelde for kostnader knyttet til forvaring og fjerning av kjøretøy, og viser til den begrunnelse som fremkommer i rapporten.

8.7.3.4 Klageterskel

NAF er av den oppfatning at det på denne typer masseileggelser ikke bør ilegges klagegebyr. En klageordning skal sikre brukeren en ensartet behandling og skal også medføre kvalitetssikring av klagebehandlingen i det enkelte selskap. Mange klager innebærer ikke nødvendigvis at det er mange ubegrunnede klager, men kan også være signal på at det ilegges for mange urettmessige kontrollavgifter. Tatt hensyn til antall ilagte kontrollavgifter synes ikke klageprosenten spesielt høy for denne bransje.

Man bør etter NAFs oppfatning la klagesystemet tre i kraft og eventuelt vurdere klagegebyr på et senere tidspunkt dersom det viser seg at grunnløse klager medfører en unødvendig belastning i klagenemnden. Dette bør hjemles i forskriften.

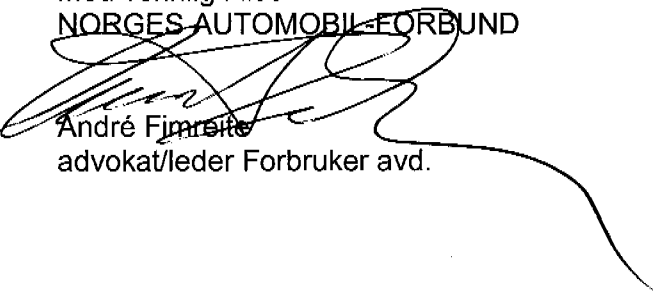
Dersom departementet likevel skulle komme til at det er nødvendig å innføre et klagegebyr, må dette etter NAFs oppfatning være av symbolsk karakter og refunderes automatisk dersom klager gis medhold. Et klagegebyr på kr. 300 som foreslått av NORPARK og Vegdirektoratet, er etter NAFs oppfatning alt for høyt.

8.7.4.3 Solidaransvar

Solidaransvar, - dvs. at bileier og bilfører begge blir ansvarlige for ilagt kontrollavgift, fremstår som akseptabelt tatt hensyn til helheten i ordningen mht. klageordning etc. Det er imidlertid viktig slik vi ser det, at det i de tilfeller hvor bilførers identitet er kjent foretas inndriving overfor vedkommende og ikke overfor bilens eier. Solidaransvar kan lette inndrivingen av selskapenes krav i de tilfeller hvor folk unndrar eller ikke har kunnskap om hvem som faktisk har ført bilen, og de selv ikke kan ha kjørt. Vi kan imidlertid ikke se noen grunn til at solidaransvaret skal omfatte de tilfeller hvor den som har ført bilen er kjent, men har manglende betalingsvilje eller -evne.

Vi takker for at vi er gitt anledning til å uttale oss.

Med vennlig hilsen
NORGES AUTOMOBILFORBUND



André Fimreite
advokat/leder Forbruker avd.