



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Nedre Slottsgate 8, 0157 Oslo
Org.nr.: 974238071
Tlf: +47 22 42 13 97 – faks: +47 22 40 58 81
E-post: nnorpark@online.no
Hjemmeside: <http://www.norpark.no>

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: TBS	SJEF: ESR
- 4 OKT. 2006	
S.NR.: 05, 672-104	
ARKIV: 660	AVSKRIFVET:

Vår ref.: EØ
Deres ref.: 05/672-LL

Oslo, 3. oktober 2006

NY FELLES PARKERINGSREGULERING – HØRING AV RAPPORT

Vi viser til Deres brev av 13. juni 2006.

Norpark har som kjent deltatt i arbeidet med å utarbeide rapporten, men vil likevel avgi en uttalelse for å presisere enkelte spørsmål.

Parkeringstillatelse for forflytningshemmede

Arbeidsgruppen drøftet inngående spørsmålet om de problemer som knytter seg til at parkeringstillatelsen for forflytningshemmede gir rettigheter som kun knytter seg til et transportbehov de forflytningshemmede har. Denne drøfting gjenspeiles i liten grad i rapporten.

Det synes ganske åpenbart at forflytningshemmede har klare behov for støtteordninger til transport for å kunne likestilles med forflytningsfriske. Vilkårene for å få parkeringstillatelse er med hensyn til transportproblemet kun knyttet opp til om søkeren har et særskilt behov for å få parkeringslette. Det kan derfor ikke legges vekt på om søkeren har et generelt behov for transportstøtte. Dette gir derfor det uheldige utslag at forflytningshemmede med behov for støtte til transport ikke vil kunne få slik tillatelse.

Den økonomiske verdi tillatelsen har for den enkelte er betydelig, særlig de fordeler som knytter seg til fritak fra å betale bomavgifter. Erfaringer fra kommunene har vist at presset på å få parkeringstillatelse øker betydelig straks man i regionen innfører bomavgifter.

På denne bakgrunn vil Norpark sterkt anbefale at det etableres to typer ordninger for tillatelser for forflytningshemmede, en som gir særlig parkeringslette og en som gir andre transportfordeler.

Vår erfaring har også vist at det er stor ulikhet mellom kommunene i tildelingen av parkeringstillatelser. Som et generelt inntrykk synes det å være en klar forskjellsbehandling mellom innbyggere fra kommuner som ikke har parkeringsordning og innbyggere i kommuner som har parkeringsordning. Så vidt Norpark kjenner til, finnes det kommuner hvor opp mot 25 % av innbyggerne har fått tildelt parkeringstillatelse. Dette antar vi har

sammenheng med at man i "parkeringskommunene" har innsikt i hva som kreves etter parkeringsforskriften. Data omkring dette er svært usikker, særlig fordi det ikke er etablert et nasjonalt register.

Vi viser i denne forbindelse til pkt 8.5 i rapporten og vil anbefale at det snarest mulig opprettes en regional tildelingsmyndighet, eventuelt slik at tillatelsen utstedes av den kommune søkeren definerer å ha et behov for parkeringslette, ikke bostedskommunen.

I rapporten foreslås det at alle tilbydere skal avsette 5 % av plassene skal avsettes som særlige plasser til forflytningshemmede. Etter at rapporten har vært drøftet blant våre medlemmer vurderer vi tallet som noe høyt og flere medlemmer har påpekt at det tall man opererer med i dag, nemlig 2 %, synes tilstrekkelig. Dette har nok sammenheng med at de fleste med slik tillatelse benytter de ordinære plasser. Vi vil derfor anbefale at norrtallet settes til 2 %. Et alternativ kan være at det utstedes to typer kort, en type tillatelse for de som trenger de særskilt avsatte plasser og en type tillatelse for de som finner det tilstrekkelig å benytte de ordinære parkeringsplasser.

Norpark er videre skeptisk til at det er behov for å benytte den foreslåtte standard for størrelse på de særskilte plasser. Norpark mener det nå utredes nærmere om det er behov for slik størrelse på alle plassene og vil anta at det foreslåtte parkeringsråd må kunne gjøre en konkret vurdering av dette.

Klagegebyr

Norpark vil framheve at det er viktig for kommunene at det opprettholdes et gebyr for å kunne klage på et vedtak som er behandlet i første instans. I dag er det et slikt klagegebyr i form av et rettgebyr om saken etter behandling i kommunen skal bringes inn for domstolen. Vi vil anta at de økonomiske konsekvenser for kommunene vil være betydelig om man gis fri adgang til å klage og viser her spesielt til den beregning som er foretatt av Mandal kommune i sakens anledning.

Norpark kan ikke se at det foreligger noen som helst aktverdig grunn til at samfunnet skal må påføres utgifter til "frustrasjonsklager" som i all hovedsak er knyttet til at man ikke liker å få en sanksjon. Vi viser her spesielt til erfaringene i Parkeringsklagenemnda om at 80 % av blir avvist fordi klagen åpenbart ikke vil føre fram.

Norpark kan ikke se at forbrukerhensyn taler for at lovlidige borgere skal betale for at bilførere som er ilagt en lovlig sanksjon skal kunne fremme grunnløse klager. Det er grunn til å anta at Statens vegvesen må tilføres 2 - 3 stillinger bare for å behandle "frustrasjonsklagen". Dette må etter vårt syn være en lite samfunnsnyttig ordning.

På bakgrunn at det i disse saker ikke er snakk om overprøving av forvaltningsvedtak, da ordningen også skal omfatte privat virksomhet, vil forvaltningsrettslige prinsipper ikke måtte legges til grunn. Enkelte høringsinstanser synes å ha misforstått dette faktum.

Som et alternativ til klagegebyr vil vi peke på at forskuddsbetaling som i dag gjelder for offentlige tilleggsavgifter, vil kunne benyttes.

Forholdet til lov om vaktvirksomhet

Vi registrerer at Justisdepartementet er av den oppfatning at lov om vaktvirksomhet kommer

til anvendelse om det ikke foretas en regulering av parkeringsordningen hvor de krav som er foreslått inngår.

Dette illustrerer etter vårt syn et klart behov for en gjennomgang av reglene, også uavhengig av utfallet av høringen.

Norpark ser det lite heldig at lov om vaktvirksomhet i sin fulle bredde kommer til anvendelse på parkeringsvirksomheten og vil tilrå at det uansett foretas en gjennomgang av parkeringsforskriften med sikte på å tilfredsstille de krav Justisdepartementet måtte stille til at parkeringsbransjen er tilstrekkelig regulert på dette punkt.

Forholdet til kommunenes enerettsområde

Kommunenes enerettsområde hvor parkeringsgebyrordningen fortsatt skal bestå, er ikke utredet i særlig grad i rapporten.

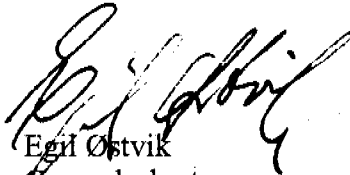
Norpark vil peke på at det er viktig for en ny parkeringsregulering at grensegangen til enerettsområdet gjennomgås. Slik vi kjenner dagens parkeringsordning er det svært vanskelige grensedragninger som i dag eksisterer. Her kan spesielt nevnes private parkeringsordninger i direkte tilknytning og forlengelse av fortau og offentlig gategrunn. Det er viktig å avgjøre om disse reguleringer ligger innenfor eller utenfor den "privatiserte" nyordning eller ikke.

Områderegulering

Arbeidsgruppen har ikke vurdert problemstillinger knyttet til trafikale områdereguleringer utenfor offentlig veg. Slike ordninger har som departementet tør være kjent med, utviklet seg over noen tid.

Norpark mener det er på høy tid at dette spørsmål gjennomgås og finner det naturlig at det foretas en vurdering av dette samtidig som man vurderer en ny parkeringsregulering. I så henseende kan dette få betydning for spørsmålet over, nemlig grensedragningen av enerettsområdet. I så fall må det også vurderes hvordan retthåndhevingen av trafikale reguleringer utenom parkering og stans skal foregå.

Med vennlig hilsen



Egil Østvik
Generalsekretær