

Bakgrunn for saken:

Samferdselsdepartementet har nedsatt en arbeidsgruppe med sikte på å utrede hvorvidt det skal utarbeides en ny parkeringsforskrift. Bakgrunnen for dette er at den nåværende forskrift i all hovedsak har vært uforandret siden 1993. Parkeringsvirksomheten har siden den gang gjennomgått en utvikling i retning av flere private aktører med stigende markedsandel, nye betalingsformer, samt omstilling og omorganisering innenfor offentlig sektor. Ulikhetene mellom rammebetingelsene for offentlig og private parkering virker uoversiktlig for brukerne.

Arbeidsgruppen la frem en rapport i april 2006, hvor det er foreslått betydelige endringer i forhold til dagens ordning. Rapporten er sendt ut til høring med forlenget frist til 1 oktober. Kommunen er høringsinstans, og kommunalsjef for by- og kulturutvikling vedtar kommunens høringsuttalelse. Saken forelegges også teknisk rådmann, kommuneadvokaten, økonomiavdelingen byutvikling og fagforeningen til orientering.

Status i dag:

Parkeringsvirksomheten er i stadig utvikling både teknisk og strukturelt. I de senere år har det kommet nye betalingsformer og alternative kontrollmåter i forbindelse med avgiftsfri parkering (kredittkort, etterskuddsbetaling, parkeringsklokker, easy park). Håndheving ved bruk av håndterminaler og nye metoder for bevissikring i form digitale foto.

Offentlig regulert parkering (vegtrafikkloven, parkeringsforskriften, forvaltningsloven) utgjør i dag om lag 40% av aktiviteten i forhold til vilkårsarkering, i motsetning til tidligere som parkering stor sett var en offentlig oppgave.

For privat regulering gjelder avtalelovens generelle bestemmelser, som åpner for en rekke ulike ordninger. Det er utarbeidet "standardvilkår" som de mest fremtredende aktørene innenfor privat parkering benytter. Avtalene er såkalte realavtaler, som innebærer at når kjøretøyet er parkert har føreren godtt avtalens betingelser, slik det fremgår av skilting ved innkjøringen til parkeringsområdet.

Parkeringsbransjen fremstår ofte som uoversiktlig for publikum, fordi lovverk og rammebestemmelser er forskjellig fra aktør til aktør. Den private delen av bransjen opplever at en del aktører fremstår som useriøse, i forhold til forretningsvilkår og metoder. Dette har vært medvirkende årsak til et ønske om regulering av bransjen fra forbrukerinstanser og fra registrerte private parkeringsbedrifter (de som i dag har "standardvilkår"). Det har også vært ønske fra samferdselsdepartementet, at det etableres en gjennomgående regulering av hele parkeringsbransjen, for å sikre publikums interesser i sin alminnelighet og de forflytningshemmede i særdeleshet.

Arbeidsgruppens mandat og sammensetning.

Arbeidsgruppen har/skal gjennomgå og beskrive dagens marked og organisering for å avdekke et forbedringspotensiale i forhold til:

- Generell brukerretning i forhold til publikum, det vil di en helhetlig parkeringsregulering.
- Særlig brukerretning overfor funksjonshemmede, herunder så langt som mulig avklare og harmonisere rettighetene til de forflytningshemmede med parkeringstillatelse.

- Fjerne konkurransevriddinger i næringen.
- Forenkle og rendyrke myndighetsoppgaven.

Videre har/skal arbeidsgruppen vurdere alternative virkemidler for å utløse forbedringspotensiale gjennom:

- Regelverkstilpasning.
- Økonomiske virkemidler.
- Fysiske tiltak.

Arbeidsgruppen har i første omgang utarbeidet en rapport med råd om konkrete tiltak, som er ute på høring og til behandles i høringsinstans. Deretter skal rapporten danne grunnlaget for å utarbeide en ny parkeringsforskrift som igjen skal ut på høring, med påfølgende Stortingsbehandling av lovforslaget. Til slutt fastsettes forskriften med hjemmel i loven og iverksettes, trolig med en overgangsperiode. Ny forskrift vil tidligst kunne foreligge om ca 2 år.

Arbeidsgruppen består av representanter fra:

- Vegdirektoratet.
- Politidirektoratet.
- Norpark (Norges parkerings forening – bransjeorganisasjon)
- Norges Handikapforbund.
- Funksjonshemmede Fellesorganisasjon.
- Forbrukerombudet.
- Forbrukerrådet.
- Norges Automobilforbund.
- KS (Kommunenes Sentralforbund, disse var invitert, men har ikke deltatt)

Sentrale føringer og utfordringer under arbeidet.

Det legges opp til å utarbeide en nytt felles regelverk for både offentlige og private parkeringsordninger. Dette innebærer også felles offentlig skilting for all parkeringsregulering i Norge, i motsetning til dagens ordning hvor det kun er de offentlige parkeringsordningene som har anledning til å benytte offentlige skilt.

I mandatet er det lagt vekt på harmonisering av rettigheter for forflytningshemmede i forhold til offentlig og privat parkeringsregulering. I dag har de forflytningshemmede rettigheter i forhold til offentlig parkeringsregulering, mens det i privat regulering ikke er formalisert egne rettigheter. Dette skaper en uoversiktlig situasjon hvor misforståelser ofte oppstår.

Konkurransevriddinger mellom offentlig og privat parkeringsvirksomhet er viet spesiell oppmerksomhet, herunder organisering og skatteplikt.

Det må oppnås politisk tilslutning til hovedtrekk og prinsipper, samt tilslutning fra berørte kommuner og arbeidstakerorganisasjoner, da ny forskrift kan få konsekvenser for organiseringen av virksomheten og de ansattes fremtidige arbeidsforhold. Det legges videre opp til faglig styring av detaljene, herunder også i den videre lov og forskriftsprosessen.

Avgrensinger som arbeidsgruppen har og er opptatt av

Arbeidet med ny parkeringsforskrift omfatter ikke håndhevingen av de trafikale parkeringsbestemmelsene knyttet til adferdsregulering i henhold til vegtrafikkloven (det vil si de overtredelsene som i dag kvalifiseres til gebyr). Dermed dreier det seg kun om vilkårsparkering.

Arbeidsgruppen er stort sett opptatt av hvordan parkeringsvirksomheten utøves og vurderer i liten grad kommunens bruk av parkeringsregulering og avgiftsparkering som virkemidler for å realisere parkeringspolitikken. I dag brukes vilkårsparkering som et overordnet virkemiddel for trafikkregulering, herunder styring av trafikkmengde, fremkommelighet og tilgjengelighet, begrensnig av arbeidsparkering og gateparkering, samt i forhold til miljøet. Etter arbeidsgruppens mening må disse hensyn heretter ivaretas av de alminnelige ordninger i plan- og bygningsloven, samt ved politisk og administrativ styring i den enkelte kommune. Imidlertid trekker arbeidsgruppen inn det offentliges behov for trafikkstyring i vurderingen av enerettsområdet (kun for offentlige aktører), som i dag er definert som offentlig skiltet veg åpen for alminnelig ferdsel. Det understrekes at det offentliges rolle i samfunns- og trafikkstyringen er viktig og må ivaretas også i en ny parkeringslovgivning/forskrift.

Videre legges det opp til å fåretå en avgrensning av myndighetsutøvelse i forhold til tjenesteyting. Dagens bestemmelser definerer myndighetsutøvelse til å omfatte både håndheving av trafikale adferdsregler og kontroll av vilkårsparkering. Spørsmålet er om dette fortsatt skal være tilfellet, nå som forutsetningene er endret i bransjen. I følge arbeidsgruppens vurderinger kan det være nødvendig å forenkle og rendyrke myndighetsutøvelsen, hvilket innebærer at det ikke er gitt at kontroll av vilkårsparkering anses som myndighetsutøvelse og dermed kan det være aktuelt at denne funksjonen utføres av andre enn kommunens egne ansatte. Dette for å oppnå intensjonen om felles regulering av vilkårsparkering. Kontroll av vilkårsparkering kan dermed konkurranseutsettes. Organisatorisk kan det være nødvendig å skille myndighetsutøvelsen og kontroll av vilkårsparkering, i ytterste konsekvens i hvert sitt rettssubjekt av konkurransemessige årsaker.

Arbeidsgruppens vurderinger og tilrådinger.

Forslagene fra arbeidsgruppen krever både lovendring og en fullstendig gjennomgang av gjeldende offentlige forskrifter innen området. Tilrådinger er stort sett på overordnet nivå, mens det etterfølgende forskriftarbeidet vil måtte ta stilling til detaljspørsmålene. Det er i all hovedsak enighet i arbeidsgruppen om rapportens hovedtilrådinger.

- Felles regelverk og klageordning for alle, det vil si både offentlige og private aktører, som tilbyr vilkårsparkering til allmennheten. Det legges opp til klageordninger som minner om forvaltningslovens prinsipper og en egen parkeringsklagenemnd. Dette vil trolig bedre rettssikkerheten for brukerne samlet sett, men offentlig parkering ivaretar allerede i dag rettssikkerheten til innbyggerne gjennom parkeringsforskriften og forvaltningsloven. Klage til Tingretten kan erstattes av en parkeringsklagenemnd.

- Det foreslås innført egen tillatelse for å kunne drive med vilkårsparkering, det vil si at det innføres en ekskluderende ordning, hvor de som ikke har tillatelse er utestengt fra ordningen. Det legges opp til en godkjenningsordning basert på tilsvarende bestemmelser som i lov om vaktvirksomhet med statens vegvesen som godkjennings- og tilsynsmyndighet. Dette vil trolig rydde opp i forhold til de useriøse aktørene i bransjen. Parkeringsbedriftene vil bli kontrollert av skiltmyndigheten, felles klagenemnd og allmennheten, i forhold til å oppfylle vilkårene. Gjentatte brudd kan gi tap av retten til å drive vilkårsparkering. Det kreves godkjent skiltplan for det enkelte parkeringsområde, hvilket er i samsvar med dagens krav i offentlig parkeringsregulering.
- Like og forbedrede rettigheter for forflytningshemmede uavhengig av operatør. Dette innebærer parkering for forflytningshemmede på alle arealer. Rettigheter og plikter forskriftsfestes for forflytningshemmede i sin alminnelighet. Som en norm legges det opp til at 5% av plassene lokalt skal være avsatt til forflytningshemmede. Det endelige antall fastsettes etter en behovsvurdering lokalt av et særskilt oppnevnt parkeringsråd. Ordningen med fritak for betaling for forflytningshemmede innføres for all avgiftsparkering på visse vilkår. På tidsbegrensede plasser gis forflytningshemmede dobbelt tid (ved all parkering over 30 minutter). Forbud mot av- og pålessing innføres på særskilt avsatte plasser. Det vil også bli innført gjennomgående krav til utforming, plassering, samt eventuelle betalingsystem. Dagens forskrift revideres.
- Vurdere skatteplikt, samarbeidsordninger og organisering av kommunalt drevet parkeringsvirksomhet som ledd i like konkurransevilkår.
- Private bedrifter får adgang til å tilby håndheving av vilkårsparkering på gater og veier åpen for alminnelig ferdsel- det vil si kommunene kan konkurranseutsette denne oppgaven.
- Parkering utenfor enerettsområdet blir et konkurransemarked.
- Felles regelverk etableres med basis i offentlige parkeringsskilt for vilkårsparkering som skal benyttes på all vilkårsparkering det være seg på gater, veier eller plasser.
- Gjennomgående harmonisering av betalingsordningene med valgfrihet om det skal betales kontant, med kort, forskudds- eller etterskuddsvis.
- Statens vegvesen regionalt foreslås som skiltmyndighet. Allerede innført enkelte steder tidligere var det politiet som hadde skiltmyndigheten på kommunale veier i Porsgrunn kommune.
- Ny felles forskrift vil fastsette vilkårene for å kunne benytte offentlig skilt, samt plikter og rettigheter for tilbyder og bruker av parkeringstjenestene. Vilårene for å ha tillatelse til å drive vilkårsparkering vil fremgå av forskriften. Felles sanksjonsordning (kontrollavgift).
- Felles krav til kompetanse for personell som skal kontrollere vilkårsparkering, herunder 80 timers obligatorisk utdanning.
- Ny vurdering av fritak for parkeringsavgift for EL-biler.
- Felles regulering av adgangen til å fjerne kjøretøy, dette vil si at det offentliges rett til å få dekket kostnadene ved fjerning.
- Svekkede innfordringsordninger for kommunene – legalpanten, krav om innbetaling selv om ileggelsen er påklaget og forhøyet krav (50%) ved manglende betaling, bortfaller. Imidlertid foreslås solidarisk ansvar opprettholdt og utvidet til å gjelde alle aktører. Forenklet inndrivning av avgjorte krav i samsvar med alminnelige regler.
- Det må foretas en klar definisjon av parkering på vilkår og grensdragning i forhold til trafikal adferdsregulering ved skilt, oppmerking og trafikkregler.

- Arbeidsgruppen tilrår at det gjøres en ny virring av hvordan enerettsområdet skal avgrenses/defineres i nye bestemmelser i vegtrafikkloven, med sikte på å utarbeide en mer presis og praktisk anvendelig avgrensning.
- Større fleksibilitet i utøvelsen an kommunal vilkårsparkering.
- Plikt til å sikre at håndheving av de trafikale adferdsreglene opprettholdes.
- Dagens begrensninger i samarbeid mellom kommuner foreslås avskaffet.

Mulige konsekvenser i forhold til ny parkeringsforskrift.

Konsekvensene vil avhenger av den endelige utformingen av forskriften, om en i dag driver i henhold til offentlig eller privat regulering, samt hvilken organisasjonsform som i dag benyttes.

Arbeidsgruppen er opptatt av like konkurransevilkår mellom offentlige og private aktører. Oppmerksomheten rettes derfor mot enerettsområdet til kommunene, organisering av den kommunale virksomheten og skattlegging av kommunale aktører. I dag har kommunene enerett til å håndheve parkering på gategrunn, det vil si offentlig skiltet vei og gate åpen for alminnelig ferdsel, uavhengig om veien er offentlig eller privat eiet. I forhold til vilkårsparkering på plasser er enerettsområdet i praksis avgrenset til bruken av offentlige skilt. Arbeidsgruppen har vurdert om enerettsområdet skal avskaffes, men kan kommet til at dette ikke kan anbefales av hensyn til trafikk- og samfunnsstyringen. Dersom enerettsområdet opprettholdes som i dag, anbefaler arbeidsgruppen at kommunens virksomhet organiseres som aksjeselskap. Dette av konkurransemessige årsaker. Et tredje alternativ er å åpne enerettsområdet for konkurranse dersom kommunene selv ønsker dette, noe som arbeidsgruppen anbefaler. Alternativet innebærer ingen tvungen organisering eller konkurranseutsetting, men forutsetter at en eventuell konkurranseutsetting gjennomføres i samarbeid med veg- og skiltmyndighetene. Videre innebærer det bortfall av dagens krav om at håndhevingen må gjennomføres av personell ansatt i kommunen.

Konkurranseutsetting er i høyeste grad et politisk spørsmål som kommunene selv må avgjøre innenfor de områder dette er mulig. De fleste kommuner driver vilkårsparkering på egne veier, gater og plasser som ledd i samfunns- og trafikkstyringen og har ikke til hensikt å gå ut å konkurrere om oppdrag i et marked, eller drive virksomhet med erverv til formål. Konkurranseutsetting setter krav til kontaktstyring og bestillerkompetanse. Det kreves som regel driftskompetanse for å være en god bestiller. Videre må det eksistere et marked, hvilket ikke er gitt alle steder og dermed kan utilsiktede virkninger oppstå i form av private monopoler eller oligopoler (nært opptil monopol).

Enerettsområdet er nært tilknyttet trafikale styringsbehov og kommunenes mulighet til å gjennomføre parkeringspolitikken. Parkeringspolitikken dreier seg hovedsakelig om trafiksikkerhet, trafikkavvikling, herunder fremkommelighet og tilgjengelighet, samt miljø. Arbeidsgruppen gir råd om at det gjøres en ny vurdering av hvordan enerettsområdet skal avgrenses/defineres i nye bestemmelser i vegtrafikkloven, med sikte på å utarbeide en mer presis og praktisk anvendelig avgrensning. I den forbindelse er det viktig at kommunene får opprettholde dagens muligheter til trafikkstyring og parkeringspolitikk. Det er vanskelig å se at myndighetsutøvelse ikke skal omfatte vilkårsparkering på offentlig vei/gate åpen for alminnelig ferdsel. Dette får konsekvenser i forhold til spørsmålet om konkurranseutsetting, da det ikke er aktuelt å konkurranseutsette myndighetsutøvelse.

Arbeidsgruppa anbefaler også at dagens forbud mot interkommunalt samarbeid i forbindelse med håndheving av de adferdsregulerende bestemmelser oppheves. Dette åpner for nye muligheter for samarbeid kommunene imellom, hvilket anses som positivt. Ikke minst gjelder dette i en tid hvor kommunestruktur og regioner utredes.

Videre er arbeidsgruppen opptatt av organisering av den kommunale virksomheten i relasjon til like konkurransevilkår, skattlegging og EØS bestemmelser. Kommunene må forholde seg til lover og bestemmelser på lik linje som andre utøvere og virksomhet i Norge. Det lokale folkestyret innebærer at kommunene i utgangspunktet står fritt i forhold til å organisere virksomheten, så fremt ikke særlovgivning pålegger bestemte organisatoriske løsninger. Videre er kommunenes virksomhet negativt avgrenset, det vil si kommunen kan påta seg alle oppgaver som det ikke uttrykkelig er bestemt utført av andre (politi, forsvar, tollvesen m.m.)

Problematikken knyttet til konkurranse, EØS-regler, skattlegging og organisering, er velkjente problemstillinger for kommunene innenfor områder som er langt mer omfattende enn parkering. Det er nok å nevne virksomheten til teknisk drift, kommunale fellestjenester (it, trykkeri, regnskap, innfordring m.m.) barnehager, skoler, sykehjemsdrift m.m. Dette er områder som påvirker private bedrifters muligheter til å få oppdrag i langt større grad enn parkering. Hvorvidt kommunalvirksomhet rammes av konkurranselovgivningen og EØS bestemmelser, må vurderes i hvert enkelt tilfelle i forhold til gjeldende lov og rett på området. Det samme gjelder for skattlegging. Det er uforståelig at konkurranseproblematikk, skattlegging og EØS bestemmelser skal bringes inn i forhold til kommunal drevet parkering i særdeleshet uten at dette er knyttet opp til kommunesektoren i sin alminnelighet.

Vurderinger knyttet til konkurranselovgivningen og skattlegging er en oppgave for konkurransetilsynet og skattemyndighetene i nært samarbeid med kommunene. Det er verken ønskelig eller nødvendig å bygge dette inn i vegtrafikkloven eller forskrifter gitt i medhold av denne.

Uavhengig av fremtidig løsning vil kommunene trolig stå overfor endrede opplæringskrav, skjerpene krav om tilrettelegging av plasser for forflytningshemmede, tilslutning til og finansiering av felles klageorgan, samt endrede innkrevingsordninger.

Vurdering

Rapporten fra arbeidsgruppa inneholder både fordeler og ulemper sett ut i fra offentlig parkeringsregulering. Sentralt i arbeidsgruppens rapport er brukernes interesser, hvilket er viktig.

Fordeler:

- Fordelen med felles regelverk med bruk av offentlige skilt vil virke mer oversiktlig for folk flest og dermed også bedre skiltforståelsen. Rettssikkerheten bedres samlet sett for brukerne, men innen offentlig parkeringsregulering er rettssikkerheten til allmennheten allerede godt ivaretatt, etter regler gitt i parkeringsforskriften og forvaltningsloven. Forbedringen er i all hovedsak knyttet til privat parkering.
- Innføring av tillatelse for å drive vilkårsparkeering vil være positivt i forhold til kvaliteten av våre tjenester. Dette er en fordel både for brukerne og bransjen i sin alminnelighet.
- Like og forbedrede rettigheter for forflytningshemmede uansett operatør vil virke klarere og gi bedre rettigheter samlet for denne gruppen. I dag er det kun egne rettigheter for

forflytningshemmede i offentlig parkeringregulering. Dette oppleves som uoversiktlig for brukerne.

- Felles klagenemnd er en fordel da dagens ordninger er svært ulike for brukerne. Ordningen i offentlig parkeringsregulering med å bringe klagen inn for tingretten, ved annen gangs behandling, virker som en terskel for innbyggerne og belaster rettsapparatet unødvendig. I privat parkeringsregulering er det kun de få bedriftene som er medlem av Norpark, som er forpliktet til å følge en felles klageordning med klagenemnd. For øvrige operatører er det ingen faste ordninger.
- Solidaritetsansvaret opprettholdes.
- Obligatorisk krav til utdanning av personell.
- Større muligheter for samarbeid mellom kommunene også i forhold til de trafikale adferdsreglene.

Ulemper:

- Arbeidsgruppen har i all hovedsak konsentrert seg om hvordan parkeringsvirksomheten utøver og vurderer i liten grad kommunenes bruk av parkeringsregulering og vilkårsparkering som virkemidler for å realisere parkeringspolitikken. Dette blir en alt for enkel avgrensning, særlig med tanke på at konsekvensene for kommunenes rolle i samfunnsstyringen, ikke er kartlagt.
- En mulig oppsplitting av håndhevingen i trafikale adferdsregler og vilkårsparkering på veier og gater, vil virke både uoversiktlig og forvirrende for publikum. Disse ordningene utgjør en helhet som avstemmes i forhold til parkeringspolitikken og inngår i dag i begrepet myndighetsutøvelse. Ved en oppsplitting kan økonomiske motiver bli mer retningsgivende og dette på bekostning av hensynet til sikkerhet, trafikkavvikling og miljø. En mener her at vilkårsparkering på offentlig veg/gate åpen for alminnelig ferdsel er klart en myndighetsutøvelse. Dette får konsekvenser i forholdet til spørsmålet om konkurranseutsetting, da man ikke kan konkurranseutsette myndighetsutøvelse.
- Svekkede innfordringsordninger for kommunene – legalpanten, krav om innbetaling selv om ileggelsen er påklaget og forhøyet krav (50%) ved manglende betaling bortfaller. Det er uheldig at betalingsplikten ikke opprettholdes når det foreligger en klage. Dette kan medføre at mange klager bare for å få en betalingsutsettelse. Dersom betalingsplikten ved klager bortfaller, støtter man forslaget om innføring av klagegebyr.
- Konkurransvilkår, herunder skattlegging og organisering, samt EØS bestemmelser, utgjør generelle rammebetingelser som kommunene uansett må forholde seg til. En anser det ikke som nødvendig å bygge inn spesielle ordninger i forhold til disse spørsmålene i parkeringsbestemmelsene. Behov for eventuelle særbestemmelser må ses i forhold til kommunenes betydelige virksomhet på andre områder, som også påvirker aktiviteten i privat sektor. I denne sammenheng er parkering en marginal aktivitet.
- Frem til 1. juli har politiet hatt skiltmyndighet for kommunale veier i Porsgrunn, dette har fungert godt og man har opparbeidet en nærhet mellom kommunen og politiet. Man ser at dette kan bli vanskelig med regionvegkontoret som skiltmyndighet.
- Harmonisering av betalingsordninger. I dag benyttes betalingsordningene som ett av flere virkemidler til å overføre parkering fra gater og veier til parkeringshus og parkeringsplasser. Dette for å begrense trafikk (leting etter ledig plass) og bedre fremkommeligheten. Valgfrihet med hensyn til betalingsordning vil svekke denne muligheten.
- Man foreslår at kontrollavgiften settes til kr 600,- som er basert på utviklingen av avgiftssatsene de siste årene. Vi mener at dersom kontrollavgiften fastsettes som en andel av rettsgebyret og blir justert i samsvar med denne, vil dette virke uoversiktlig.

Rapporten reiser en rekke spørsmål, spesielt i forhold til vilkårsparkering på veg og gater som i dag er forbeholdt det offentlige, med tanke på at dette er en integrert del av parkeringshåndhevingen og parkeringspolitikken. I rapporten er kommunenes muligheter til å benytte vilkårsparkering som et virkemiddel i den overordnede parkeringspolitikken, viet liten oppmerksomhet. Dessuten kan en oppsplitting av håndhevingen av adferdsregler og vilkårsparkering, i samme område virke uoversiktlig og forvirrende på publikum. Resultaten kan bli at man i værste fall må forholde seg til flere instanser og aktører. I dag er det samspill mellom adferdsregulerende skilt og vilkårsparkering når en vegstrekning reguleres. Her må helheten telle, slik at målene om trafiksikkerhet, trafikkavvikling og miljø ivaretas på beste måte. Ved en oppsplitting fryktes det at økonomiske motiver blir mer fremtredende. I forhold til selve utførelsen av håndhevingen vil en oppsplitting av enerettsområdet være mindre effektivt.

I rapporten går arbeidsgruppa inn for å opprettholde solidarisk ansvar, det vil si at en ved ileggelse av gebyr/tilleggsavgift/kontrollavgift er både bilfører og eier solidarisk ansvarlig for innbetalingen. Dette er av stor betydning av allmennpreventive hensyn, uavhengig av utformingen av ny parkeringsforskrift og må beholdes. Det er også viktig av betalingsplikten ved klager opprettholdes, slik at dette ikke blir en måte å oppnå betalingsutsettelse. At man vil fjerne legatpanten (kommunens rett til å begjære kjøretøyet solgt umiddelbart), så er dette en ordning som kun er forbeholdt offentlige aktører. Denne ordningen kan med fordel bortfalle med tanke på konkurransemessige hensyn.

Konklusjon:

Ny forskrift anbefales bassert på felles regelverk, klagemnd og bruk av offentlige skilt.

Innføring av tillatelse for de virksomheter som skal tilby parkering til allmennheten og obligatorisk opplæring bør innføres.

Like rettigheter for forflytningshemmede uavhengig av operatør bør være en forutsetning. Man synes derimot at det at sentrale regler skal bestemme tettheten av plasser reservert for gruppen kan virke mot sin hensikt og bør vel behøvsprøves på lokalt nivå.

Myndighetsutøvelse må omfatte kontroll av vilkårsparkering på veger og gater åpne for alminnelig ferdsel.

Konkurranseproblematikk, skattlegging og EØS bestemmelser avklares med de respektive myndigheter. Det er ikke nødvendig eller ønskelig og legge dette inn under vegtrafikkloven.

Organisering av virksomheten bestemmes av kommunene selv, såfremt ikke særlovgivning krever noe annet.

Kommunenes mulighet til å benytte parkeringspolitikken som et virkemiddel i samfunnsstyringen opprettholdes, ikke minst i forhold til trafiksikkerhet, trafikkavvikling og miljø.

Forskriften må ha inneholde ordninger som ivaretar innfordring, spesielt solidarisk ansvar og betalingsplikt ved klage.

Porsgrunn 19. september 2006


Mariann Stoltenberg
Driftsleder parkering

Saksfremlegg er utarbeidet med grunnlag i rapport fra arbeidsgruppen "Ny felles parkeringsregulering" fra Samferdselsdepartementet, Kristiansand kommunes rapport og notat utarbeidet av Norpark.