

HØRING - RAPPORT VEDRØRENDE NY FELLES PARKERINGS- REGULERING

1. Innledning

Trafikketaten, Oslo kommune gir nedenfor sine tilbakemeldinger på *"Ny felles parkeringsregulering? En gjennomgang av offentlig og privat avgiftsparkering; Rapport fra arbeidsgruppe april 2006 – Samferdselsdepartementet."*

Vi innleder tilbakemeldingen med noen overordnede og prinsipielle betraktninger. Deretter angis merknader til de forslagene fra arbeidsgruppen vi finner mest sentrale. Utover etatens merknader har Trafikketaten bedt Kemnerkontoret om å omtale de forslagene som særlig berører innfordringsdelen. Kemnerkontoret har i tillegg gitt noen merknader av mer generell karakter. Merknadene oversendes i sin helhet.

2. Generelt

I rapporten foreslås felles bestemmelser som skal gjelde uavhengig av om aktørene er offentlige eller private.

Etaten har forståelse for at det, kanskje særlig i byer og tettsteder, kan være vanskelig for mange bilførere å forholde seg til ulike parkeringsselskaper, med til dels ulik skilting og ulik praksis mht håndtering av de parkerende.

I utgangspunktet ser derfor Trafikketaten et klart behov for felles eller likeartede bestemmelser for private og offentlige aktører for at det skal være forutsigbart og klart for publikum hva de har å forholde seg til. I henvendelser som Trafikketaten har mottatt fra bilførere som er i konflikt med private parkeringsvirksomheter, så synes det å være en forventning om at de private skal være "bundet" av de samme krav i sin håndheving som de kommunale. Vi støtter derfor et regelverk som gjør det enklere for brukerne å orientere seg når de skal parkere, herunder krav til enhetlig skilting, mer enhetlig håndhevelse og mer enhetlig klagebehandling.

Til dette bemerkes at rapporten har foretatt en avgrensning mot kommunenes myndighetsutøvelse og bruk av parkeringsregulering som virkemiddel i samferdsel- og miljøpolitisk sammenheng. Ettersom rapporten i hovedsak retter seg mot (kommunal og privat) kontroll av avgiftsparkeringsplasser, vil publikum og kommunene måtte forholde seg til (minst) to typer regelverk for parkeringskontroll, inntauing, klagebehandling og innkreving. Selv om de trafikkerende må forholde seg til to sett av regelverk; ett regelverk på gategrunn og ett regelverk utenfor gategrunn – tror vi en slik avgrensning er fornuftig og nødvendig. Håndhevelse av trafikkfarlig parkering, herunder parkering som hindrer fremkommelig for utrykningskjøretøy og kollektivtransport mv er tuftet på det offentliges ansvar for å opprettholde en trafiksikker og ryddig parkeringssituasjon. Da dette er det primære formålet, og ikke de inntekter som avledes av avgiftsparkeringen som også forekommer på gategrunn, er det etter vår vurdering naturlig at det offentlige har ansvaret for håndhevelse av regelverket som retter seg mot all type parkering på gategrunn fullt ut.

Det er videre vår oppfatning at en sterkere offentlig kvalitetssikring (godkjenning) av hvem som skal kunne drifte et parkeringstilbud vil bidra til å gi brukerne et kvalitativt bedre tilbud. Dette vil samtidig medvirke til at bransjen får et bedre omdømme. Å etablere en ordning hvor virksomheter som skal tilby avgifts/vilkårsparkering må tilfredsstille konkrete vilkår, og må godkjennes av en offentlig myndighet, tiltredes derfor.

Videre støtter vi at denne myndigheten tillegges Statens Vegvesen, samt at Statens Vegvesen gis en tilsynsfunksjon med nødvendige virkemidler både overfor brudd på vilkår og overfor eventuelle aktører utenfor ordningen.

Når det gjelder beskrivelsen av konkurranseulikheter mellom kommunale og private aktører og de konklusjoner og anbefalinger som gruppen fremmer synes etaten dette er vanskelige spørsmål. Vi kommer tilbake til noen merknader omkring dette nedenfor.

Trafikketaten synes for øvrig rapporten gir en fin redegjørelse for dagens regelverk og praksis.

Som det fremgår ovenfor er det særlig rapportens fokus mot et enklere og mer enhetlig regelverk og bedre brukerorientering, samt forslag om å innføre en godkjenningsordning av virksomheter som skal drifte avgiftsparkering/-vilkårsparkering som Trafikketaten vurderer som særlig viktige aspekter.

3. Hovedfokus mot avgiftsparkering – avgrensning mot myndighetsutøvelse

Trafikketaten er oppmerksom på at rapporten retter seg mot avgiftsparkering og avgrenses mot kommunenes myndighetsutøvelse.

Dette betyr at rapporten ”Ny felles parkeringsregulering ?” i hovedsak omhandler tjenesteyting i form av tilbud om avgiftsparkering og håndheving av slike plasser. I rapporten tilrås én felles obligatorisk ordning for både kommuner og private, regulert i lov og forskrift. Ordningen foreslås utformet slik at det **ikke** blir anledning til å tilby ”vilkårsparkering” (dvs parkering mot avgift, tidsbegrenset, oppstillingsvilkår, tillatelse m.v.) til allmennheten utenfor ordningen.

Denne avgrensningen fører til at all offentlig parkeringskontroll som fører til illeggelse av parkeringsgebyr, faller utenfor den foreslåtte ordning. Eksempelvis omfatter ikke ordningen håndheving av trafikale adferdsregler gitt ved forskrift om kjørende og gående trafikk (”trafikkreglene”, som detaljregulerer stans og parkering), parkeringsregulerende skilt og vegtrafikklovens § 3. Som nevnt ovenfor støtter vi en slik avgrensning selv om dette bidrar til at det opereres med to sett regelverk for parkering.

For Trafikketaten i Oslo har forøvrig en slik avgrensning en relativt stor betydning slik vår portefølje ser ut i dag. Etatens viktigste, mest kompliserte og mest omfattende ansvarsområde er å håndheve trafikale adferdsregler gitt med hjemmel i vegtrafikkloven – med tilhørende forskrifter (altså å håndheve, behandle klager, informere om osv forhold som omhandler parkering som hindrer fremkommelighet

for trikk, buss og utrykningskjøretøyer, parkering som kan forårsake ulykker (kryss, gangfelt mv), hindrer parkering for vareleverandører osv. (jfr rapportens side 4)).

Trafikketaten synes imidlertid det er grunn til å påpeke at dette vil kunne være annerledes for kommuner med et annet trafikkbilde. Det betyr i realiteten de fleste andre kommuner i Norge.

Ref arbeidsgruppens mandat - har et viktig utgangspunkt vært å forenkle og rendyrke myndighetsoppgaven. Et klarere skille mellom myndighetsoppgaven og avgiftparkeringsdelen vil ha betydning for organisering av kommunenes parkeringsvirksomhet. I en by på Oslos størrelse vil myndighetsutøvelsen alltid utgjøre en vesentlig del av arbeidet til en parkeringsetat. Dette innebærer at Oslo, selv ved **kun** å utøve det som ligger innenfor myndighetsutøvelsen, vil være i stand å opprettholde en kompetent og slagkraftig kommunal etat innenfor parkeringsområdet. Legger en til at håndhevelse innenfor enerettsområdet også er en oppgave som fullt ut skal ivaretas av kommunene, vil dette ytterligere befeste denne situasjonen. Det vil altså være rasjonelt og fornuftig å opprettholde en kommunal del.

For de aller fleste andre kommuner, antakelig også bykommuner, er vår erfaring at myndighetsutøvelsen utgjør en mindre andel og at avgiftparkering/parkering på vilkår utgjør den vesentligste del.

Hvis avgiftparkeringen utenfor enerettsområdet blir gjenstand for fri konkurranse, må kommunene drøfte hvilken organisering som er hensiktsmessig for å møte denne situasjonen. Pr i dag håndterer kommunene både myndighetsutøvelse og ulike former for avgiftparkering. Det er derfor rasjonelt for kommunene å benytte det samme personell til å ivareta myndighetsdelen og avgiftsdelen. Dette er ikke rasjonelt bare for kommunene, men trolig også samfunnsøkonomisk fornuftig bruk av offentlige ressurser. *(Kontroll av vilkårsparkering og "adferdsregulering" må kunne utføres av samme personell, samtidig som de fortsetter å bidra med disse og andre miljøforbedrende tiltak. Trafikkbetjentene i Oslo så vel som i større byer i utlandet betraktes som "the Eye of the City", veiledende og forebyggende så vel som kontrollerende).*

Dette vil ikke kunne aksepteres med forslag til ny parkeringsordning (for avgiftsdelen). Kommunene må vurdere om de kun skal konsentrere seg om myndighetsutøvelse, eller om de også skal drifte og håndheve avgiftparkering. For å gjøre det sistnevnte må de to oppgavene skilles ad på en klar måte. For å gjøre dette er det sannsynligvis fornuftig å etablere et AS for å håndtere/drifte avgiftparkering utenfor gategrunn.

Trafikketaten er bekymret for at dette vil medføre en sterk svekkelse av myndighetsdelen ved at mange kommuner ikke vil være i stand til å opprettholde en kompetent kommunal parkeringsenhet.

Videre synes rapporten å legge sterk vekt på konkurranseaspektene, noe vi tror i stor grad vil bidra til å tilrettelegge for en sterkere privatisering av offentlig parkeringshåndheving. Om dette er en ønsket utvikling vil ikke Trafikketaten uttale seg om, da dette i stor grad er et politisk veivalg, men vi synes det er naturlig å påpeke dette som en nærliggende konsekvens.

4. Kort om det ytre virkeområdet for ny ordning

Gruppen anbefaler på side 78 at ny parkeringsordning bør *”gjøres gjeldende for all parkering som på visse vilkår tilbys allmenheten.....også omfatte parkering hvor det ikke er krav om betaling av avgift.”* Etter vår vurdering vil dette omfatte absolutt all parkering i tilknytning til butikkvirksomhet mv. Jfr det som videre er skrevet øverst på side 79 vil det etter vår vurdering kunne bli avgrensingsproblemer mot parkering i tilknytning til eksempelvis boligparkering/borettslagparkering, fritidsparkering (idrettsanlegg, skog/mark mv), parkering i tilknytning til ulike offentlige/kommunale institusjoner som skoler, barnehager, fritidsklubber, helsestasjoner mv. Det er Trafikketatens oppfatning at ordningens virkeområde kan bli uhensiktsmessig omfattende og derfor bør gjennomgås grundigere i forhold til blant annet ovennevnte områder - mht hvilke konsekvenser et slikt omfang vil bety for eiere, driftere og brukere.

5. Avgrensning av enerettsområdet

I Oslo driftes alle parkeringshus av aktører innenfor den private parkeringsbransje. Det samme gjelder store deler av parkering på vilkår utenfor gategrunn. Det vesentligste av den avgiftsparkering som Trafikketaten håndterer omfatter således avgiftsparkeringen på gategrunn – særlig i sentrum og de sentrumsnære bydeler.

Avgrensningen av enerettsområde vil derfor ha betydning for Oslo kommune og Trafikketaten.

Vår vurdering er at det er viktig å opprettholde et slikt skille. Dette begrunner vi med at gateløpene er kommunal eiendom med hovedformål å avvikle all trafikk, herunder parkering, med tanke på god og trafikksikker fremkommelighet. Bygatene er hyppig gjenstand for reguleringer. Dette betyr at det den ene dagen kan være parkering med avgift, mens det neste dag er parkering forbudt pga veiarbeid, gaterengjøring, flytting av kollektivtraseer, flytting av holdeplasser mv. I Oslo skjer det mellom 30 – 40 slike reguleringer pr dag. Dette innebærer også viktigheten av god dialog mellom flere kommunale/offentlige etater. Et tett samarbeid mellom håndhever og skiltmyndighet for å se **”vilkårsparkering”** og **”adferdsregulering” i en helhet**, slik at byen har et felles styrende opplegg som er tilpasset byens dynamiske behov for raske omreguleringer og midlertidige løsninger – er viktig – særlig for brukergruppene.

God utnyttelse av det kommunale personellet er også forhold som kan bemerkes. Vi tror også det er brukervennlig at det i hvertfall på gategrunn er klart at det er kommunene som har ansvaret for all regulering og all håndheving. Etter vår vurdering mener vi derfor at håndhevelse av avgiftsparkering på gategrunn bør være en kommunal oppgave fullt ut. Vi tror dette bidrar til å styrke en helhetlig styring av parkering i Oslo.

Vi er også av den oppfatning at disse argumentene kan utvides til å gjelde avgiftsparkering utenfor gategrunn, da hovedformålet med avgiftsreguleringen og således håndhevelsen **ikke** er inntektene, men å sørge for god sirkulasjon på p-plassene til beste for brukerne og byen.

En sentral forutsetning for forslagene i rapporten er at det ikke gjøres noe skille mellom inntekt (dvs avgiften) fra parkeringsanlegg og fra gateparkering. Arbeidsgruppen har kommet frem til at all inntekt fra parkeringsplasser både på offentlig vei og i/på parkeringsanlegg er å anse som avgiftspliktig. (Men altså ikke gebyr, tilleggsavgifter, i det disse ikke er vederlag for tjeneste.) Gruppen konkluderer med at dette spørsmålet bør forelegges for og avgjøres av skattemyndighetene.

I kjennelse av 10.mai 2006 fra Landsskatteretten i Danmark ble konklusjonen det motsatte av det gruppen har kommet frem til. Konklusjonen i denne kjennelsen kan ikke "overføres" direkte til norske forhold, i det vi ikke er med i EU, men isteden omfattes av EØS-avtalen. Det er vel imidlertid sannsynlig at vi ville kommet frem til samme konklusjon i Norge.

Kjennelsen gjør en sontring mellom merverdiavgiftsplikten vedrørende parkeringsplasser på offentlig vei og de på parkeringsanlegg. Det konkluderes med at parkeringsplasser langs offentlig vei er å anse som en forvaltningsmessig oppgave og at avgiftsbelegningen av dem ikke er begrunnet av inntektsmessige hensyn, men er å oppfatte som det offentliges behov/virkemiddel for å adferdsregulere bilførerne. Videre fremholdes at denne parkeringsordningen (på offentlig vei) ikke er noe konkurransemarked for private virksomheter. Dette er helt i samsvar med det som EU har kommet frem til; Parkeringsordningen er som utgangspunkt etter EU-rettspraksis unntatt fra merverdiavgiftsplikten, jf 6.momsdirektiv artikkel 4, stk. 5, 1.avsnitt.

Mht parkeringsanlegg konkluderes med at dette må anses som avgiftspliktig. Dette er et marked hvor ervervsmessige hensyn legges til grunn og som også kan drives av private aktører. Et avgiftsfritak på dette området vil følgelig kunne påvirke konkurranseforholdet til private.

Rapporten berører for øvrig i liten grad helhetlig parkeringsregulering som en viktig del av samferdselspolitikken i byen. Selv om dette faller utenfor gruppens mandat kan det være at en slik avgrensning bidrar til at en mister av syne noe av hovedhensikten med parkeringsregulering. Betydningen av å gjøre et skille mellom regulering og drift, og med det utgangspunkt at hvem som drifter ikke er sentralt, men at det viktige er at dette gjøres på like konkurransevilkår, er derfor kanskje blitt tillagt vel mye vekt i rapporten.

6. Kort om konkurransevidning

Etter vår vurdering er det argumenter både for og mot konkurranselighet innenfor avgiftsparkering. Vi sikter her til parkering utenfor enerettsområdet. At hensynet til like konkurransevilkår er et viktig tema bestrides ikke. Heller ikke at vi skal innrette oss etter nasjonale og overnasjonale (EU) regler om konkurranse. Men etter vår vurdering er det også argumenter for at andre faktorer må tillegges vekt – som formålet med parkeringsavgift (trafikkale hensyn, miljøaspekt mv). Spørsmålet blir om disse hensyn kan ivaretas på en tilstrekkelig god måte gjennom øvrig regelverk, selv om den som drifter og håndhever parkeringstilbudet ikke er en kommunal enhet. Det er også interessant å gå noe dypere inn om det har noen betydning for brukerne hvem som drifter parkeringstilbudet – eller om det er likegyldig om dette gjøres av en kommunal aktør eller en privat aktør?

Rent teoretisk skulle dette kanskje ikke bety noe, men det er et faktum at vi har ulike rammevilkår. For private er økonomisk inntjening - helt legalt - en viktig faktor. For det offentlige er formålet med oppgaven mye mer sammensatt – og skal være det. Dette vil etter vår vurdering også ha betydning for håndheving.

Mht påstander om at det offentlige kan misbruke sin posisjon fordi de både er regulerende myndighet og håndhevende myndighet er selvfølgelig korrekt, men misbruk av myndighet er noe som kan skje uansett type ordning og vi er tvil om dette er et stort reelt problem innenfor parkeringsområdet.

Mht ”krysssubsidiering” er dette noe som forekommer både på kommunal og privat side. Vi har forståelse for at dette kan være et problem på områder hvor det er utelukkende konkurranse som skal gjelde. Innenfor kommunal parkering er jo for så vidt motsatsen/baksiden til krysssubsidiering at kommunen utnytter sine ressurser – herunder personell – på en optimal måte. Dette betyr jo at kommunen har en rasjonell drift som er kravet fra skattebetalerne og de styrende myndigheter.

Samfunnsøkonomisk bør en optimal mulig bruk av de kommunale parkeringsressurser være et mål. Trafikketaten trekker altså ingen bastant konklusjon i forhold til konkurranseaspektet. Vårt poeng er bare å påpeke at konkurranseaspektet må sammenholdes med andre viktige faktorer.

7. Krav til virksomheten.

Det synes forutsatt at alle private og offentlige “virksomheter” omfattes av vaktvirksomhetsloven. Dette mener vi ikke er korrekt. For eksempel omfattes ikke Trafikketatens myndighetsutøvelse innenfor Oslo kommune av denne loven.

8. Skilting.

Informasjon om at det (vanligvis) gjelder avgiftsbetaling hele døgnet på private plasser (i motsetning til kommunale plasser) må skiltes mye tydeligere enn det gjøres i dag. Dette blir særlig viktig ettersom det skal brukes like parkeringsskilt på private og offentlige plasser. Publikum/bilførere forholder seg i dag til at offentlig skiltede parkeringsplasser bare er avgiftsbelagt i ”arbeidstiden”, mens privat skiltede plasser krever avgift hele døgnet.

9. Reserveerte plasser.

Det må forventes en stor økning i både antall søknader og utstedte HC-kort, når slike parkeringstillatelser får lik status på private og offentlige plasser. Allerede i dag er det mange søkere som viser til at det finnes private parkeringsplasser ved bolig og bestemmelsessted, som kan benyttes med HC-kort utstedt av kommunen.

(I siste avsnitt under dette punktet drøftes fremtidige krav til fri høyde i parkeringsanlegg (2,6 meter) og tilrådning til Rikstrygdeverket om å justere tildelingspraksis mht. lavere bilhøyde. Dette synes urealistisk, bl.a. fordi kjøretøy som skal innredes for bruk av rullestol/-heis, nødvendigvis må være høyere enn vanlige personbiler).

Det angis på side 89 i rapporten at antall reserveerte plasser er 3700. Oslo kommune opererer med et antall reserveerte plasser for forflytningshemmede på i overkant 800 plasser. Trafikketaten er som tidligere angitt ikke stor på avgiftsparkering, men våre

reserverte plasser utgjør således over 20 % av alle reserverte plasser. 3700 plasser kan derfor synes å være noe lavt anslått.

Det understrekes for øvrig at et balansert forhold mellom ønsket om reserverte plasser for spesielle parkeringsgrupper og behovet for tilstrekkelig plasser for varelevering er av vesentlig viktighet for en levende og helhetlig by.

Utover dette har ikke vi noen særlige merknader til anbefalingene omkring plasser og ordninger for forflytningshemmede i kap 8.4.1.1 til 8.4.1.8 på side 89 til 96, med unntak av noen få særmerknader i neste punkt.

10. Parkeringskort for forflytningshemmede i lukkede, helautomatiske parkeringsanlegg.

Forslaget om å stille krav til at det avsettes særskilte plasser for forflytningshemmede også utenfor et bomanlegg, tror vi er urealistisk. I praksis skjer innkjøring til lukkede parkeringsanlegg fra offentlig veg og over fortau hvor det ikke er ledig parkeringsareal.

Gruppen har ikke tatt stilling til hvor kostnader ved utvikling og produksjon av bomkort bør ligge. Trafikketaten mener at denne utgiften må bæres av eiere/drivere av parkeringsanleggene, på linje med andre driftskostnader. Eksempelvis har Trafikketaten utstedt – og administrerer - ca 4.400 parkeringstillatelser for forflytningshemmede i Oslo. Oslo kommune, Trafikketaten driver ingen lukkede parkeringsanlegg og etaten ser derfor ingen naturlig begrunnelse for at utgifter til spesielle bomkort skal betales av kommunen.

11. Elbil.

Trafikketaten er av den oppfatning at elbiler har en sterk miljøpolitisk forankring, og at det også i fremtiden vil være forskjellige avgiftsfritak for nullutslippskjøretøy. Av hensyn til brukerorientering og like konkurransevilkår må i alle fall denne gruppen kjøretøy behandles likt av private og offentlige parkeringstilbydere, slik at elbiler gis avgiftsfritak også på private plasser.

12. Inndriving – panterett - solidaransvar

Trafikketaten stiller seg kritisk til forslaget om å fjerne dagens bestemmelse om forhøyet tilleggsavgift og legalpant i kjøretøyet. Etaten er uenig i utvalgets oppfatning av tvangsfullbyrdselsregelverket og vurderingen av dagens ordning for offentlig innkreving.

Utvalget foreslår at panterett i kjøretøyet for det offentlige krav skal fjernes. Iht rapporten er den begrenset til å gjelde for avgiftskontroll. Med mindre panteretten også avskaffes vedrørende det offentlige håndhevelse av øvrige parkeringsbestemmelser, så vil dette føre til en "rotete situasjon" for det offentlige mht innkrevingen. Dersom pantesikkerheten avskaffes for samtlige krav det offentlige har ifb med parkeringsovertredelser, så vil dette nødvendigvis medføre en kostnadsøkning for kommunene ifb med inndrivingen. Det kan vanskelig ses at hensynet til like inndrivingsmuligheter for private og offentlige mht tilleggsavgift kan tillegges større

vekt enn den økte offentlige kostnad og/eller forskjell internt i det offentliges inndriving av sine krav.

Videre fremstår det som noe uklart hva gruppen mener når det, ifb med spørsmålet om muligheten for private aktører til å forfølge bileier og bilfører for kravet, i rapporten side 113 skrives: *”Gruppen vil fremheve at et nytt felles regelverk må forventes å øke kvaliteten generelt innen håndhevingen av vilkårsparkering. Harmoniserte krav til blant annet håndhevingspersonellens kompetanse og klagebehandlingen, vil gi en rimelig grad av sikkerhet for at de kontrollavgifter som illegges er rettmessige. Med disse forutsetningen er det etter gruppens syn mindre betenkelig å legge ansvaret på en annen den som har foretatt overtredelsen.”*

Kvaliteten på håndhevingen vil først og fremst påvirkes av hvordan de utøves av den enkelte kontrollør og herunder hvilken kompetanse han/hun besitter. Derimot vil et felles regelverk mht håndhevingen bidra til en bedre forutberegnelighet for publikum, men dette kan allikevel ikke ses som noen begrunnelse for at også private aktører bør få mulighet til å rette kravet mot bileier. For øvrig vil muligheten for en effektiv kontroll, samt eiers ansvar for kjøretøy som han/hun lar andre disponere, være grunner som taler for solidaransvar også ifht private aktører.

Forslaget om unntak fra solidaransvar i tilfeller hvor eier er et utleiefirma og i andre tilfeller hvor føreren er kjent, synes lite hensiktsmessig. Her - som i andre tilfeller - er eier av kjøretøyet nærmest til å bære risikoen for utgifter leietaker påfører kjøretøyet/utleier. I praksis har (de fleste/alle?) leasing- og utleiefirmaer i sine avtaler et forbehold om regresskrav mot leietager.

Trafikketaten viser for øvrig til avklarende og grundige kommentarer fra Oslo kemnerkontor vedrørende inndriving, panterett og solidaransvar.

13. Fjerning.

Trafikketaten stiller seg kritisk til forslaget om at det offentlige ikke skal ha tilbakeholdsrett i inntauet kjøretøy for inntauingsomkostninger. (Tilbakeholdsretten omfatter ikke parkeringsgebyret, hvor det gjelder 3 ukers betalingsfrist). Forslaget innebærer at ønsket om at den enkelte debitor skal få en betalingsutsettelse, skal gå foran hensynet til å sikre det offentliges (fellesskapets) krav på dekning av utgifter. Erfaringsmessig vil det være tidkrevende og kostbart å innkreve slike utgifter i ettertid, og ubetalte krav må dekkes av offentlige midler. Eksempelvis vil Oslo kommune komme til å måtte avskrive utgifter ifm. inntauing av utenlandsregistrerte kjøretøy.

For øvrig anser Trafikketaten det som en klar fordel for publikum at private aktørers inntauingsrutiner blir søkt samstemt med det offentliges. I henvendelser fra publikum, herunder UD og ambassader, har det fremkommet påstander om at enkelte private parkeringsvirksomheter har en for stor hyppighet og vilje til å foreta inntauing.

Det understrekes imidlertid at fjerning er lite relevant når det gjelder avgiftsparkering. Det aller vesentligste av Trafikketatens fjerningspraksis knytter seg til utøvelse av myndighetsutøvelse. Etter vår erfaring er dette tilfelle også for andre kommuner, samt for seriøse private selskaper. Vi reager derfor noe på at dette trekkes frem som en

konkurransfordel for de kommunale aktører at disse kan kreve betaling for kostnadene for fjerning og forvaring før kjøretøyet utleveres eier. Selv om dette er korrekt er omfanget etter vår vurdering så lite at det er lite relevant å trekke frem i denne konteksten. Utover dette har imidlertid ikke Trafikketaten store innvendinger mot en harmonisering av innfordringsregelverket hvis dette ikke utvides til også å gjelde fjerning ifm myndighetsutøvelse. Etter vår vurdering er hensynet til en strengere innfordringspraksis her en helt annen. I disse situasjoner er det etter vår vurdering ikke tilstrekkelig å se bare på størrelsen av selve gebyret, men også vurdere farepotensialet ved en feilparkering (fare for trafikkfarlige situasjoner – eksempelvis skade på barn), samt hindre fremkommelighet for utrykningskjøretøy og trikk/buss) og hva ikke minst det koster kollektivoperatørene i form av forsinkelser og skade på materiell. I sistnevnte tilfelle er de skader eksempelvis Oslo sporveier får på sine trikker og de forsinkelser som dette medfører relativt betydelige i kroner og øre.

Samtidig er det viktig at muligheten til å fjerne uregistrerte kjøretøy fra veier og gater opprettholdes.

14. Forslag om felles kompetansekrav.

Dersom ordningen bare skal omfatte avgiftskontroll, så anses kravet til 50 timers utdanning som mer enn tilstrekkelig. Gruppens vurdering mht at det er tilstrekkelig med 30 timers tilleggsopplæring til kommunens betjenter for å kunne håndheve parkeringsbestemmelsene, synes der i mot som en klar undervurdering av kompetansebehovet.

15. Innføring av felles obligatorisk klageordning.

Trafikketaten er av den oppfatning at opprettelsen av parkeringsklagenemnd for private selskaper vil være et fremskritt, men derimot et tilbakeskritt for publikum når det dreier seg om offentlig virksomhet.

Iht rapporten ”pkt 8.7.3.4 Klageterskel” blir ca 80% av klagen avvist og kommer følgelig ikke til behandling i klagenemnda. Etter det vi har forstått blir vurderingene og beslutningene om avvisning i realiteten fattet av saksbehandlere som er ansatt i sekretariatet. Det er følgelig i realiteten disse saksbehandlerne som er ”den avgjørende myndigheten” for flertallet av klagen.

Mht offentlig klagesaksbehandling vedrørende tilleggsavgifter i Oslo er det ”byfogden” som er den øverste klageinstans. Det er relativt få saker som hvert år sendes over for behandling der. Den klagesaksbehandling som utføres i ”førsteinstansen”, dvs Oslo kommune, Trafikketaten er etter vår mening grundig og i samsvar med forvaltningsmessige bestemmelser. I etatens klagebehandlingsseksjon er kompetansen høy i det omtrent halvdel av seksjonen består av jurister og de øvrige med andre typer høy saksbehandlerkompetanse. Det kan vanskelig se at det vil være noen styrking av klagers rettigheter at sekretariatet for klagenemnda/klagenemnda skulle være ”andreinstans” istedenfor tingretten (dvs byfogden i Oslo).

Videre vil en innføring av denne klagenemnden som ”andreinstans” for tilleggsavgifter ilagt av det offentlige også medføre at det oppstår en forskjell i saksbehandlingen ifht klager på parkeringsgebyr, som skal påklages til tingretten. I

NOU 2003:15 "*Fra bot til bedring*" foreslår riktig nok at tingretten ikke skal være klageinstans, men der i mot at fylkesmannen skal være klageinstans ved kommunale vedtak. Trafikketaten ser klare fordeler ved dette, ikke minst mht at fylkesmannen, i motsetning til domstolen, også vil ha kompetanse til å overprøve det forvaltningsmessige skjønn. Det vil etter Trafikketatens syn være mest helhetlig og hensiktsmessig med samme klageinstans for alle kommunale vedtak i parkeringssaker (gebyr og tilleggsavgifter).

16. Sammensetning av nemnda

Trafikketaten mener at hensynet til helhet i den offentlige forvaltningsvirksomhet tilsier at en slik nemnd ikke bør være klageinstans for kommunens egen håndhevelse. For øvrig finnes grunn til å bemerke mht rapportens tilråding om at - "*Medlemmene bør ha trafikkfaglig eller juridisk kompetanse.*" - at det vanskelig kan ses at trafikkfaglig kompetanse vil ha særlig relevans ifht vurderinger ifb med avgiftskontroll. Derimot er det Trafikketatens erfaring at problemene i relasjon til denne sakstypen først og fremst dreier seg om kvaliteten på bevissikringen og herunder mangel på bevissthet mht hva som er bevistema. For nemnda vil det derfor hovedsaklig være juridisk kompetanse som har verdi. Ikke minst sett i lys av at det i rapporten foreslås at nemndas avgjørelser skal gis rettsvirkning som dom. Manglende juridisk kompetanse har nettopp vært en sterk kritikk mot forliksrådene ifb med spørsmålet om hvorvidt de skal ha domskompetanse. Forliksrådene er for øvrig en godt etablert ordning i rettssystemet og hensyn tilsier opprettholdelse av deres domskompetanse. Det er for øvrig ikke gitt at de samme hensyn gjør seg gjeldende for en nyopprettet klagenemnd.

17. Andre håndhevingsspørsmål.

Trafikketaten støtter sterkt forslaget om at de opplistede håndhevingsspørsmål søkes avklart ifm lov- og forskriftsarbeidet.

18. Klagerskkel.

Trafikketaten mener at det må innføres et klagegebyr, alternativt at klager må betale kontrollavgiften for å få klagen behandlet i nemnda. I motsatt fall vil bilfører klage fordi han har "alt å vinne", ønsker en betalingsutsettelse - og ofte mener at de strenge reglene som gjelder på dette området er "urettferdige".

19. Betalingssystemer

En harmonisering av **betalingssystemene** er viktig, samtidig som det legges til rette for en åpen teknologisk utvikling av betalingsordninger.

Et nærliggende mål bør være å utvikle parkeringsbilletten i frontvindu for betalt avgift eller annen parkeringsavtale, inkl HC kort. Virtuelle elektroniske kvitteringer og avtaler er kosteffektivt, og vil i stor grad kunne redusere godkjenningsordninger, fornyinger, håndheving og klageomfang.

Trafikketaten tilbyr 3 alternative betalingsordninger for sin avgiftsbetaling. Betaling ved mobiltelefon er for oss den kostnadsparende ordningen; uproblematisk drift, ingen klager fra brukere, som betaler etterskudd for reell parkeringstid. En 100%

virtuell avtaleordning kan være en aktuell betalingsløsning for flytningshemmede, så vel som for vilkårsparkering for alle kundegrupper.

Trafikketaten erfarer at betaling med kort har store drifts- og kostnadmessige utfordringer, noe som blir forverret ved innføring av nye chip-kort etter EMV standarden, da spesielt for gateparkering hvor trådløs samhandling med automatene er kompliserende.

Etter hvert som det stilles større krav til funksjonalitet, brukervennlighet og driftssikkerhet for automater til betaling med mynt og kortbetaling, øker innkjøps-driftskostnadene. Samtidig som automatene fortsetter å gi tap i form av fremmedmynt og ugyldige kort. I tillegg kommer kostnader ved tagging, tyveri og hærverk.

20. Avslutning

Trafikketaten er spesielt opptatt av at brukere av avgiftsparkering/parkering på vilkår skal kunne forholde seg til et mest mulig enkelt og enhetlig regelverk. Forslag som bidrar til dette støtter vi. Men som vi også har forsøkt å få frem, er det flere hensyn som må ivaretas innenfor parkeringsområdet, herunder forholdet til myndighetsdelen, noe som gjør det utfordrende å få til et enhetlig regelverk uten at det oppstår andre uheldige forhold.

Trafikketaten støtter også en bedre kvalitetssikring av hvem som skal få lov til å drifte/håndheve avgiftsparkering/parkering på vilkår. Profesjonalitet og kompetanse til disse virksomheter er avgjørende for god kundebehandling og således for parkeringsbransjens omdømme.

Som en stor aktør innenfor parkeringsområdet sitter Trafikketaten på verdifull kompetanse – både praktisk og juridisk. Vi er derfor åpne for å delta aktivt i det videre arbeidet med eventuelle ytterligere avklaringer, samt arbeidet med den konkrete regelutformingen.

Per Morstad
Direktør, Trafikketaten Oslo kommune