



Oslo, 31.01.2024

## **Retningslinjer til forskrift om parkeringstillatelse av 18. mars 2016 nr. 264**

Norges Handikapforbund deltok en kort periode i arbeidsgruppen for ny veileder til forskriften om parkeringstillatelse. Arbeidsgruppens arbeid ble avsluttet i 2019 og daværende samferdselsminister Jon Georg Dale lovte at veilederen skulle være ute før jul i 2019. Etter dette har det ikke vært kontakt mellom Vegdirektoratet og oss.

### **Forvirring om hvem som står bak veilederen**

«Dette dokumentet er utgitt av Vegdirektoratet på bakgrunn av et samarbeid med representanter fra Norges parkeringsforening Norpark, Oslo kommune, Norsk Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon.» står det å lese i pkt 1.1.1. Vi har de siste månedene fått henvendelser der kommuner har uttalt at dette er en veileder Handikapforbundet og SVV har laget sammen. Andre har oppfattet at dette er en veileder der NHF og FFO har hatt like stor innflytelse som SVV og parkeringsaktørene. Det siste vet vi jo ikke er riktig, da flere av punktene som var viktige for NHF og FFO ble avfeid allerede i arbeidsgruppen. Bl.a. gjelder dette muligheten til å bruke kortet når man er passasjer, selv om man har fått kortet som sjåfør. Vi ber om at setningen om samarbeid fjernes, da den gir feil inntrykk av prosess og resultat. NHF kan ikke stå inne for hele innholdet i veilederen, og vil dermed ikke tas til inntekt for den, slik det nå kan leses.

### **Misforhold mellom veileder og uttalelser fra Sivilombudet og Parkeringsklagenemnda**

Vi har overfor departementet etterlyst den nye veilederen i flere år. Samtidig har vi meldt inn flere prinsipielle endringsbehov til veilederen. Begge deler gjennom Samferdselsdepartementets kontaktforum for universell utforming, som også SVV deltar i. Dette har vi gjort på bakgrunn av at både Parkeringsklagenemnda og Sivilombudet har uttalelser som går imot praksis som er i tråd med det siste utkastet til veileder fra 2019.

Et av endringsbehovene vi meldte inn var knyttet til Sivilombudets tidligere uttalelse, som nå har medført at SVV har endret punkt 4.6.2 i veilederen. Nå tydeliggjøres det at man ikke kan vekke behov knyttet til ulike destinasjoner ulikt ved saksbehandlingen, og at det heller ikke er anledning til å stille som et selvstendig vilkår at den enkelte aktivitet har en viss hyppighet eller regelmessighet. Dette medfører bl.a. at fritidsaktiviteter ikke skal vektes lavere enn faste legebepø. Vi er fornøyde med at SVV nå har gjort endringen, og håper kommunene er blitt gjort tydelig oppmerksomme på endringen.

Det andre endringsbehovet er knyttet til veilederens krav om at man ikke kan bruke kortet som passasjer om man har fått det som sjåfør. Til dette sier Parkeringsklagenemnda i sak 15010/12.2.20: *”Nemnda viste til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede § 2, der det fremgår at parkeringstillatelse for forflytningshemmede «i samband med transport av den som har fått tillatelsen» gir adgang til å parkere motorvogn på avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass uten at avgift betales. Nemnda uttalte at ordlyden kan forstås slik at den som har fått innvilget tillatelse som fører også må kunne benytte denne som passasjer. Dersom lovgiver har ment at det skal skilles mellom bruk av slik parkeringstillatelse henholdsvis som fører og som passasjer, må det i så tilfelle tydelig fremgå hva som er tillatt og ikke, av bestemmelsens ordlyd. Dette blant annet fordi misbruk av ordningen kan føre til tilbakekallelse av tillatelsen, noe som kan være av stor betydning for innehaveren av tillatelsen. All den tid et slikt skille ikke fremgår av ordlyden i § 2, som angir vilkårene for parkering med tillatelse for forflytningshemmede, fant nemnda at det heller ikke kan skilles mellom bruk av parkeringstillatelse for forflytningshemmede som fører og som passasjer, såfremt tillatelsen er benyttet i samband med transport av den som innehar tillatelsen. Nemnda uttalte på prinsipielt grunnlag at en innehaver av parkeringstillatelse for forflytningshemmede som har fått tildelt tillatelsen som fører, også kan benytte denne når vedkommende er passasjer, såfremt tillatelsen er benyttet «i samband med transport», som er kravet for å benytte tillatelsen ved parkering, jf. forskrift om parkering om forflytningshemmede § 2.”*

Endringer i siste versjon av 24. januar, modererer imidlertid dette i 7.4.1 «Informasjonsskriv til søkere som innvilges parkeringstillatelse for forflytningshemmede». Det er derfor motstridende signaler mellom 4.7.1 og 7.4.1.

På denne bakgrunn ber vi om at SVV også korrigerer innholdet i veilederen i tråd med Parkeringsklagenemndas uttalelse, bl.a. ved å stryke setningen *”Parkeringstillatelse gitt til fører kan derfor ikke benyttes når innehaveren av tillatelsen er passasjer.”* i punkt 4.7.1. Tilsvarende bør setningen *“Som nevnt over kan man kun benytte tillatelsen som fører dersom man selv kjører, eller som passasjer dersom man er med i kjøretøyet.”* under overskriften *“Misbruk – inndragning og politianmeldelse”* på side 59, endres til *“Som nevnt over kan man kun benytte tillatelsen som fører dersom man selv kjører, eller blir transportert og er tilstede, eventuelt kan gi seg til kjenne for betjenten på tidspunkt for parkering. Tillatelsen som passasjer kan kun brukes dersom man er med i kjøretøyet”*.

### **Forpliktelsene som ligger i FNs konvensjon for funksjonshemmedes menneskerettigheter (CRPD)**

Et av prinsippene i konvensjonen er at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal ha fullgod og effektiv deltakelse og inkludering i samfunnet. Norge har sluttet seg til FN konvensjonen, derfor er det viktig at forskriften og veilederen legger opp til samme mål som konvensjonen. Vi har tidligere brakt dette inn for SDs kontaktforum for universell utforming. Det må tydeliggjøres at selve forskriften skal bidra til at forflytningshemmede har samme mulighet til deltagelse som andre mennesker.

## Problematiske forhold ved veilederen

1. De nye retningslinjene åpner for økte dokumentasjonskrav. Dette er svært inngripende. Det finnes kommuner som allerede praktiserer et ekstremt dokumentasjonsregime. Som et eksempel på hvor inngripende kommuner opererer, kan vi nevne Oslo kommune, der vi har eksempel på at ansvarlig etat til og med ber om kvitteringer fra apotek. Fra samme kommune har vi eksempler på at etaten mener det ikke holder å dokumentere parkeringsbehov ved kundebesøk/møter i form av attestasjon fra arbeidsgiver på liste over kundebesøk de siste månedene. Etaten krever også at samtlige kunder i samme periode skal signere på at kundebesøkene/møtene har funnet sted. Dette er inngripende, nedverdiggende og unødvendig praksis som må stoppes. Stillingsprosent har ikke noen som helst relevans for om man skal tildeles HC-kort eller ikke. Dersom man mener at en lav stillingsprosent ikke kvalifiserer til HC-kort, er det et aktivt tiltak for å holde flere bevegelseshemmede utenfor arbeidslivet.
2. I de nye retningslinjene for Parkeringsbevis for forflytningshemmede vises det til at både sivilombudet i 2007 og Ligestillings- og Diskrimineringsombudet i 2010 aksepterer at det innhentes dokumentasjon i søknadsprosessen. Dette er gamle uttalelser som vi mener er bygget på andre forutsetninger. Her bør Statens Vegvesen spørre Sivilombudet og LDO om deres syn på de nye og aktuelle dokumentasjonskravene før disse tas til inntekt for økt dokumentasjonskrav.
3. Retningslinjene sier at *«Behov for å lukke kjøretøyets dør helt opp for å kunne komme ut av bilen gir i seg selv ikke rett til parkeringstillatelse. Dette behovet kan i mange tilfeller løses på andre måter, for eksempel ved å parkere på ytterste oppstillingsplass, eller ved bruk av dreieskive som hjelpemiddel for lettere å kunne komme ut av kjøretøyet.»*  
Veilederen viser til at man kan finne alternative plasser, men dette er ofte ikke en reell mulighet. I byer legges flere og flere parkeringsplasser til parkeringshus hvor det er få alternative plasser for personer som må åpne bildøren helt opp. Slike situasjoner kan føre til skade på egen og andres bil og hindre mobilitet. Å henvise til å bruke dreieskive vil ikke løse dette problemet.
4. Personer med permanente funksjonsnedsettelse, hvor forflytningsevnen påviselig ikke blir bedre må slippe å levere legeattest for hver søknad om fornying, ikke bare unntaksvis. «5.1.2: Helt unntaksvis kan kommunen likevel beslutte at det er unødvendig å fremlegge ny legeerklæring i enkelte tilfeller.» Dette er unødvendig dokumentasjon som belaster både helsevesen og søkerne. Vi er klar over at en slik endring krever nye formuleringer i selve forskriften.
5. I punkt 4.6.1 står det *«Behovet for parkeringslette (parkeringsbehovet) skal beskrives i søknaden. Det fremgår av forskriften at det er et vilkår for å få parkeringstillatelse at søkeren har et behov for parkeringslette som følge av sin forflytningshemming. Det er derfor et vilkår at søkeren rent faktisk benytter parkeringsplasser som er åpne for allmenheten i forbindelse med sine ulike gjøremål.»* Norges Handikapforbund mener behovet ikke bare kan knyttes til parkeringsplasser som er åpne for allmenheten, men må også kunne knyttes til beboerparkering, ansatteparkering mv. som ikke er åpent for allmenheten. Vi ber derfor om at setningen «Det er derfor et vilkår at søkeren rent faktisk benytter parkeringsplasser som er åpne for allmenheten i forbindelse med sine ulike gjøremål» strykes.

6. I forslag til søknadsskjema for personlige søkere bes søkere om å krysse av om de har TT-kort. Vi finner dette merkelig. TT-ordningene gir sjelden samme bevegelsesfrihet som andre har ved å bruke kollektivtrafikk, eller kombinasjonen bil og gange. Mange forflytningshemmede får noen få tusenlapper i halvåret på sitt TT-kort og det gir ikke mange reiser. Selv i det fylket som har den beste TT-ordningen får man ikke mer enn 1,5 t/r-reise i uken. Vi vet også at det er en nedgang i drosjer som kan transportere folk i rullestol. slik at det å ha ett TT-kort ikke nødvendigvis betyr at man har muligheter til å transportere seg selv dit man skal til rett tidspunkt. Vi mener derfor det er unaturlig å ta med spørsmål om TT-kort i utkastet til skjema.

Vennlig hilsen  
Norges Handikapforbund

Tove Linnea Brandvik  
Forbundsleder

Magnhild Sørbotten  
Leder NHFs Samferdselsnettverk