



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Ann-Helén Solbraa / 41087336

Vår referanse:  
19/162726-2

Deres referanse:

Vår dato:  
27.06.2019

### Vurdering av reservering av plasser på offentlig ferdselsåre og opplæringskrav til vikarer i forbindelse med parkeringshåndheving.

#### 1. Innledning

Viser til Samferdselsdepartementets henvendelse av 20. juni 2019. Under følger Vegdirektoratets faglige vurderinger av spørsmålene som ble stilt, med forankring i det gjeldende lovverket.

Vegdirektoratet er delegert ansvaret for forskrift om vilkårparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) av 18.03.2016 nr.260 i delegeringsvedtak av 10. juni 2016 nr. 612. Statens vegvesen kan ved enkeltvedtak gjøre unntak fra bestemmelsene i forskriften når det foreligger særlige grunner, jfr. parkeringsforskriften § 67, første ledd. Vegdirektoratet er i tillegg gitt en generell adgang til å gjøre unntak fra forskriften i andre ledd.

Gjennom dette dokumentet refereres det til evalueringsrapport om felles parkeringsregulering (evalueringsrapporten), oversendt Samferdselsdepartementet den 03.06.2019, saksnummer 18/105057-25.

#### 2. Vedrørende reservering av plasser

Samferdselsdepartementet stiller spørsmål om Vegdirektoratet ser for seg at det kan åpnes for at kommuner i større grad får reservere parkeringsplasser til næringsdrivende, virksomheter og personer med særskilte behov.

Som tidligere nevnt i sak 18/127545 som dere viser til, er det forklart at det i parkeringsforskriften § 27 allerede er gitt tilgang for å tillate slik reservering der det er snakk om et «*behov for særskilt parkeringsadgang*» jfr. punkt 4.6.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 6706 Etterstad  
0609 OSLO

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Det følger for ordens skyld av forarbeidene til forskriften (høring i 2014) «*vedlegg 1 – lovendringsnotat*» punkt 14 at adgangen for kommunen til å gi tillatelse til parkering på særskilte reserverte plasser ble foreslått videreført.<sup>1</sup> Det har med andre ord ikke vært ønskelig med særlige endringer vedrørende dette temaet tidligere.

Spørsmålet blir ytterligere behandlet i «*vedlegg 2: «ny fellesparkeringsregulering*», se særlig punkt 10: «*tillatelse til særskilt reservering*».<sup>2</sup>

I dag er reglene om reservering av kommunale vilkårsparkeringsplasser behandlet i parkeringsforskriften kapittel 6, se særlig § 27 om parkeringstillatelse, § 29 om boligsoneparkering samt § 30 om særskilt parkeringstillatelse. Som det fremgår av de nevnte forarbeidene er hensikten med reglene å åpne for en mulighet «*til å kunne prioritere enkelte brukere med særlig behov innenfor et generelt parkeringsregime, der parkering er et knapphetsgode*». Det står videre at utgangspunktet for offentlig parkeringsregulering er at det «*skal være et tilbud til alle bilførere og at det kun unntaksvis skal reserveres særskilte brukere*». Hensikten er at arealet langs offentlig ferdselsåre skal komme allmennheten til gode, basert på et likebehandlingsprinsipp for borgerne. Det fremgår også av forarbeidene at disse nevnte unntaksreglene vedrørende kommunens begrensede rett til reservering, «*anses å ligge innenfor en alminnelig adgang til saklig forskjellsbehandling*».

Videre vises det til Håndbok N300 – «*Trafikkskilt. Del 3 Forbudsskilt, påbudsskilt, opplysningsskilt og skilt med trafiksikkerhetsinformasjon*» (heretter skiltnormalen)<sup>3</sup>. De nærmere begrunnelsene for unntakene følger av side 228–231 i skiltnormalen.

Bestemmelsen i parkeringsforskriften § 27 tilsvarer tidligere § 5 og § 8 i forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr. Til tross for at skiltnormalen ikke er oppdatert på dette punktet etter den nye forskriften trådte i kraft, er retningslinjene fortsatt gjeldende. Dette som et resultat av at reglene kun er videreført, som nevnt over.

Vi vil i det videre kort forsøke å presentere de ulike mulighetene for reservering som kommunen har per i dag. Privates rett til slik reservering behandles kort under punkt 2.3.

---

<sup>1</sup> Vedlegg 1 – lovendringsnotat

[https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/veg20og20vegtrafikk/hoering\\_parkering\\_2014/parkering\\_vedlegg1\\_lovendringsnotatet.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/veg20og20vegtrafikk/hoering_parkering_2014/parkering_vedlegg1_lovendringsnotatet.pdf)

<sup>2</sup> Vedlegg 2 – «ny felles parkeringsregulering»

[https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/veg20og20vegtrafikk/hoering\\_parkering\\_2014/parkering\\_vedlegg2\\_forskriftsendringsnotatet.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/veg20og20vegtrafikk/hoering_parkering_2014/parkering_vedlegg2_forskriftsendringsnotatet.pdf)

<sup>3</sup> Skiltnormalen:

[https://www.vegvesen.no/\\_attachment/69739/binary/964083?fast\\_title=H%C3%A5ndbok+N300+Trafikkskilt%2C+del+3+Forbudsskilt%2C+p%C3%A5budsskilt%2C+opplysningsskilt+og+skilt+med+trafiksikkerhetsinformasjon+%2811+MB%29.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/69739/binary/964083?fast_title=H%C3%A5ndbok+N300+Trafikkskilt%2C+del+3+Forbudsskilt%2C+p%C3%A5budsskilt%2C+opplysningsskilt+og+skilt+med+trafiksikkerhetsinformasjon+%2811+MB%29.pdf)

## 2.1 Reservert parkering, parkeringsforskriften § 27 jfr. § 30

Parkeringsforskriften § 27 gjelder kun for kommunen. Privatpersoner eller institusjoner kan opparbeide egne parkeringsplasser på sin private grunn, med de begrensninger som ligger i lover og forskrifter som berører reglene om offentlig veg og offentlig ferdselsåre. Det avgrenses derfor mot private virksomheter i dette avsnittet.

Dersom kommunen ønsker å reservere parkeringsplasser for ansatte eller lignende må dette skje enten ved bruk av vedlegg 1-skilt eller private skilt og ikke på offentlig veg eller offentlig ferdselsåre. Disse begrepene vil vi forøvrig komme nærmere tilbake til under punkt 2.3.

Adgangen til å reservere parkeringsplasser er gitt i § 27, kommunen kan reservere plasser på kommunale vilkårsparkeingsplasser for *«bestemte motorvogner og grupper eller for personer med behov for særskilt parkeringsadgang»*. Det fremgår av skiltnormalen at *«Meningen er imidlertid ikke at det skal være fri adgang til å reservere plasser for ulike personer og formål. Det kreves at det må være særlig behov for slike plasser.»* Det er derfor, som nevnt over, et utgangspunkt om at parkering på offentlig veg skal være tilgjengelig for folk flest.

Ved vurderingen av om det foreligger et særskilt behov som nevnt i parkeringsforskriften kan det legges vekt på rene praktiske behov for utføring av offentlige oppgaver. Videre kan det tas hensyn til spesielle behov av for eksempel helsemessig eller arbeidsmessig karakter. Men denne vurderingen må avgrenses mot rene økonomiske hensyn, og generelle daglige behov. Bestemmelsen tar for eksempel ikke sikte på å avhjelpe de generelle behovene for parkeringsplasser som transportører eller næringsdrivende har. Disse behovene må eventuelt søkes dekket gjennom unntak fra makstid.

Der det ikke kan eller bør fremgå eksakt av skiltet hvem reservasjonen er ment å gjelde for, bør underskilt med teksten «Med særskilt tillatelse» benyttes sammen med skilt 552 «parkering». Dette er tekst som er godkjent av Statens vegvesen, se skiltnormalen side 211.

Dersom man skal ha en slik form for regulering, må også kommunen utstede den særskilte tillatelse etter en søknadsprosess, jf. § 30 i parkeringsforskriften. Tillatelsen må inneholde navnet på kommunen som er utsteder, motorvognens kjennemerke eller navnet på person eller næringsbedrift som tillatelsen skal gjelde for. Dersom det er snakk om en fysisk tillatelse må denne plasseres godt synlig bak frontruten for eventuell kontroll ved parkering.

Dersom man får avslag på søknad om særskilt parkeringstillatelse kan dette påklages til kommunestyret eller en særskilt klagenemnd oppnevnt av kommunestyret. Vegdirektoratet er likevel klageinstans når vedtak om avslag er truffet i kommunestyret (som førsteinstans).

## 2.2 Boligsoneparkering, parkeringsforskriften § 29, jfr. § 30

Innføring av eventuell boligsoneparkering gjøres ved lokal forskrift.

Det anbefales å eksempelvis se hen til Oslo kommunes beboerparkeringsforskrift.<sup>4</sup>

Oslo kommunes forskrift om beboerparkering fastsetter at et særlig parkeringsbehov for en næringsdrivende, institusjon eller lignende kan ivaretas at man fastsetter egne regler for slik tildeling av bevis i sonen/på strekningen. Løsningen er ment å ivareta beboere og andre i et område hvor parkeringen kanskje er knapp, og hindre såkalt fremmedparkering. På denne måten kan kommunen ivareta de som trenger det og tilgodese de som man mener fyller vilkårene i utsatte områder, uten at dette kan sies å være usaklig forskjellsbehandling eller i strid med lov.

Innføring av slik ordning på eller langs offentlig ferdselsåre må skiltes med skiltforskriftskilt og både driftes og håndheves av kommunen. Man kan ikke sette ut dette til private.

### **2.3 Nærmere om kommunenes adgang til å skilte med enten skiltforskriftskilt eller vedlegg 1-skilt og privates rett til reservering**

I tillegg til hjemlene som er behandlet over, må det skilles mellom de ulike skiltregimene og hvilken adgang de gir kommunen til å reservere plasser.

Parkeringsregulering på offentlig ferdselsåre skal alltid skiltes med skiltforskriftskilt, dette følger av skiltforskriften § 28, jf. vegtrafikkloven § 5 og parkeringsforskriften vedlegg 1 pkt. 1 til 4 og § 22.

På offentlig veg, som ikke er offentlig ferdselsåre kan kommunen imidlertid velge å sette opp vedlegg 1-skilt, så fremt disse ikke blandes sammen med skiltforskriftskilt. Det angjeldende arealet må da være helt adskilt fra den offentlig ferdselsåre.

Dersom det er snakk om kantsteinsparkering må det alltid benyttes skiltforskrift-skilt.

Det foreligger som nevnt en svært begrenset adgang til å reservere parkering for bestemte kjøretøy- og trafikantgrupper med skiltforskriftskilt. Dersom kommunen har et område hvor de kan benytte vedlegg 1-skilt, vil det til sammenligning foreligge en utvidet adgang til å reservere plasser. Se blant annet parkeringsforskriften vedlegg 1 pkt. 3.2. som støtte for dette. Bakgrunnen for denne forskjellen er at regulering med vedlegg 1-skilt først og fremst ikke er ment å tjene offentlige formål, men grunneierinteresser. Imidlertid vil kommunen som tidligere nevnt likevel ikke kunne bedrive usaklig forskjellsbehandling, slik at dette naturlig begrenser i hvilken grad man kan regulere eventuelle reservasjoner med vedlegg 1 også. Det er uansett snakk om en helhetsvurdering av hver enkelt sak.

Begrepet «Offentlig ferdselsåre» er til orientering et smalere begrep enn «offentlig veg» jf. parkeringsforskriften § 2, bokstav d. Det betyr at offentlig ferdselsåre per definisjon også er offentlig veg.

---

<sup>4</sup> Oslo kommunes beboerparkeringsforskrift:

<https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2012-06-13-1475>

Hva som er «Offentlig veg» er definert i vegloven § 1. Den må være åpen for allmenn ferdsel og den må være driftet og vedlikeholdt av offentlig vegmyndighet. Vedlikeholdet må skje etter reglene i kap. IV i vegloven.

Til «offentlig veg» hører tilknyttede områder eller områder som står i umiddelbar forbindelse med veg og som varig trengs for at vegen skal kunne bestå, vedlikeholdes og brukes. Offentlig ferdselsåre er ferdselsdelen av offentlig veg, beregnet på trafikk med motorvogn, med integrerte arealer som kantsteinsparkering og lignende. Begrepet «offentlig ferdselsåre» omfatter vegens konstruksjon, pluss mindre utvidelser der all manøvrering inn og ut fra den enkelte biloppstillingsplass må skje i kjørebanelen. Når det gjelder utvidelser kan en se hen til Mandalssaken (Høyesterettsdommen Rt. 1997 s.637). Definisjonene betinger ikke at grunnen også eies av det offentlige det vil si at arealet også er eiendomsområdet til offentlig veg. Definisjonene «offentlig veg» og «Offentlig ferdselsåre» betinger imidlertid at arealet driftes og vedlikeholdes av vegmyndigheten, over det offentlige vegbudsjettet.

Det fremstår for Vegdirektoratet som at departementet ønsker svar på om det er mulig å åpne for at private grunneiere skal kunne skilte og drifte parkeringstilbud langs offentlig ferdselsåre.

I hovedsak vises det i den anledning til den oversendte evalueringsrapporten, punkt 4.8.3, for inngående informasjon om både begrepene og grunnlaget for lovreglene. Dersom man skal tillate slik skilting vil dette være i strid med blant annet de grunnleggende hensyn om trafiksikkerhet og fremkommelighet som ligger bak utformingen av trafikkreglene, skiltforskriften, vegtrafikkloven og veglova.

En søknad som omhandler privates mulighet til å reservere plasser langs offentlig ferdselsåre ville således ikke være snakk om en søknad om dispensasjon fra parkeringsforskriften § 27, men et spørsmål om dispensasjon fra alle de overnevnte lover og forskrifter. Alternativt må det nedlegges krav om lovendring av disse. Til dette kommer også lang tids rettspraksis på området.

Som behandlet i evalueringsrapporten under det nevnte punkt 4.8.3 er det per i dag kun en løsning for at private grunneiere skal kunne skilte og drifte et område langs/på offentlig veg. Forutsetningen er først og fremst at både drift og vedlikehold av det aktuelle området er overtatt i sin helhet av den private aktør. Dersom arealet har vært å anse som offentlig veg, (blir vedlikeholdt over det offentliges vegbudsjett) må det treffes et budsjettvedtak om at vegen legges ned som offentlig veg, jf. Veglova §§ 7 og 8. For å drive parkering på et slikt «nedlagt» område, må den private aktøren videre ha avkjørselstillatelse etter vegloven, eventuelt gjennom reguleringsplan. Også bestemmelsene om byggegrenser vil kunne få betydning (fast parkering). Vegdirektoratet viser til at det her i hovedsak er plan- og bygningssetaten som vil være rette adressat for spørsmål rundt dette.

Vegdirektoratet er av den klare oppfatning at det aldri har vært meningen å åpne for å legge ned offentlig veg i den intensjon om at man skal åpne for privat parkeringsregulering. Det er

spesielt viktig at det offentlige tar sitt ansvar hva gjelder å sikre trafiksikkerhet og fremkommelighet for borgerne.

## 2.4 Oppsummering

Vegdirektoratet er etter det ovenstående av den oppfatning at det ikke bør være nødvendig med noen endringer i regelverket eller ytterligere unntak for å ivareta kommunens hensiktsmessige rett til å reservere plasser.

Vegdirektoratet ser det som rett at slik reservering må begrunnes ut fra et «særskilt behov», særlig for å ivareta allmennhetens interesser og oppfylle prinsippet om likebehandling som er grunnleggende i samfunnet.

Det vil etter dette være opp til den gjeldende skiltmyndighet å vurdere om vilkåret er oppfylt før vedtak fattes og korrekt skilt settes opp.

For ordens skyld kan det nevnes at parkeringstilsynet vil kunne ha tilsyn med at vedtaket er foretatt på korrekt grunnlag.

Vegdirektoratet kan ikke se at det finnes noen hjemmel eller særskilte hensyn til støtte for å gi en åpning for at private grunneiere kan drifte parkeringsplasser langs offentlig ferdselsåre utover det overnevnte.

## 3. Vedrørende spørsmål om reduserte opplæringskrav for vikarer

Samferdselsdepartementet stiller videre spørsmålet om Vegdirektoratet ser muligheter for å lempe på opplæringskravene i parkeringsforskriften § 9 for ferievikarer.

Som kjent er opplæringskravene løftet som eget punkt i den omtalte evalueringsrapporten, se punkt 9. Spørsmålet er tenkt særlig utredet og behandlet i en revideringsomgang. Vegdirektoratet ser at reglene favner så vidt og berører så mange at det er helt nødvendig med en konsekvensutredning før man gjør endringer.

I evalueringsrapporten har Vegdirektoratet blant annet belyst problematikken rundt at opplæringskravet i enkelte tilfeller kan virke for strengt satt i sammenheng med kontrollområdets omfang. Likevel vil dette kun være gjeldende på mindre krevende steder/områder/strekninger hvor det er lite trafikk. Dersom det er snakk om betjenter som skal håndheve i regi av kommunen, det vil si både med kontrollsanksjon, gebyr og fjerning på offentlig ferdselsåre med videre, vil det være helt nødvendig at den som eventuelt skal vikariere har den samme faglige bakgrunnen som den ansatte med fullstendig gjennomført opplæring. Håndhevingen på slike områder er i stor grad preget av trafikale hensyn og vil være krevende for den som skal håndheve. Det er etter dette ingen vektige argumenter som skulle tale for å lempe på opplæringskravene for en vikar som skal bedrive denne type håndheving. Vegdirektoratet er forøvrig kjent med at flere andre kommuner løser avvikling av ferie på en slik måte at de ansatte med fullverdig opplæring alternerer gjennom sesongen for å sikre at korrekt kompetanse til enhver tid er på plass.

Vegdirektoratet ser likevel at det er mulig å utvikle enkelte løsninger for opplæring av vikarer. Det ville da være snakk om at de angjeldende vikarene etter et endt kurs, får tildelt tillatelse til begrenset håndheving med hjemmel i parkeringsforskriften på vilkårsparkeingsplasser. Vegdirektoratet ser for seg at en slik unntaksordning for vikarer helt klart må ha en stedlig begrensning. Dette fordi det må legges til grunn at vikaren kun skal jobbe på det stedet hvor han har gjennomført sin praksis med veileder og som en følge av dette er godt kjent på det aktuelle området.

Dersom det skal vedtas et slik unntak fra forskriften, krever dette for det første utforming av selve vedtaket. Til dette kommer arbeidet med å utforme tilfredsstillende og alternative krav til undervisningsopplegg for vikarer og hvilke begrensninger en slik ordning skal ha.

Det legges til grunn at opplegget som vedtas må holdes av den enkelte virksomhet som søker om dette, slik det er i dag. Den enkelte virksomhet må utforme opplegget etter de kravene vedtaket setter og lage undervisningsplan. Denne undervisningsplanen må igjen godkjennes av Statens vegvesen, slik det er i dag, jf. parkeringsforskriften § 9, syvende ledd.

Vegdirektoratet kan videre sette krav både til undervisningsplan, gjennomføring samt til undervisningsholder, jf. § 9.

Det er i denne utstrekningen også helt nødvendig å se på hvorvidt et slik vedtak vil være i tråd med forvaltningsrett og parkeringsforskriftens formål som sådan, jfr. parkeringsforskriften § 1 bokstav c til e. Dersom man kun utvikler et alternativt opplegg gjeldende for de private virksomhetene, vil dette kunne slå uheldig ut for de offentlige virksomhetene. Det kan være snakk om en usaklig forskjellsbehandling av tilbydere.

Vegdirektoratet ser noen klare begrensninger i å benytte vikarer for håndheving av offentlige områder. Dersom man skulle åpne for en slik ordning, vil dette klart kreve ytterligere rammer. Bakgrunnen for denne vurderingen er at den som håndhever med gebyr må ha inngående kunnskap om både reglene i parkeringsforskriften, reglene i forskrift om kjørende og gående i trafikken (trafikkreglene) samt også vegtrafikkloven. Vegdirektoratet er kritiske til en slik løsning og fraråder derfor på nåværende tidspunkt å vedta et unntak for midlertidige ansatte med begrenset opplæring som skal utøve slik myndighet. Dersom det med tiden likevel blir aktuelt, må det i det minste forutsette et vilkår om at den midlertidige ansatte til enhver tid må gå i følge med en betjent med fullverdig opplæring for å sikre at de trafikale hensyn blir tilstrekkelig ivarettatt.

Vegdirektoratet ser imidlertid at det kanskje er en mulighet for å åpne for den samme vikarordningen på offentlige vilkårsparkeingsplasser som private. Dette medfører at den aktuelle vikaren i kommunen kun får myndighet til å håndheve med hjemmel i parkeringsforskriften. En konsekvens av denne løsningen at kommunen/den offentlige virksomhet aldri kan benytte seg av kun vikarer på de fleste områder/steder, idet dette ikke vil føre til en reell oppdagelsesrisiko i hele kommunen hva gjelder illeggelse av gebyrer. Dersom kommunen skulle benytte seg av en vikar på disse vilkårene, må man også alltid ha en fullstendig opplært betjent til å tidvis håndheve samme område, med mindre det ikke er

snakk om et rent avgrenset vilkårsparkeingsområde. Dette for å sikre at de eventuelle overtredelsene vikaren ikke har myndighet til å reagere på blir fulgt opp. Erfaringsmessig er mye av håndhevingen hva gjelder kommunal parkering preget av en blanding av vilkårsparkering og overtredelser av trafikkreglene.

Når det gjelder en eventuell innføring av en vikarordning, vil det naturlig oppstå spørsmål om både krav til gjennomføring og eventuell godkjenning.

Det må legges til grunn at midlertidig ansatt med begrenset opplæring ikke vil jobbe kontinuerlig, men kun i kortere sesongbaserte perioder. Dersom det er snakk om et opphold i kontrollvirksomheten som eksempelvis overstiger 3 måneder, ser Vegdirektoratet behovet for at den angjeldende vikaren enten må ta kurset igjen eller at man alternativt tillegger krav om et årlig oppfriskningskurs eller lignende. Man kan også sette en begrenset gyldighet på myndigheten som gis etter endt kurs. Det er i alle tilfeller viktig at vikaren til enhver tid er tilfredsstillende kjent med både teori og praksis. I tillegg til en begrenset gyldighet for selve håndhevingsmyndigheten vil vikaren være bundet til å håndheve kun på det området virksomheten gir godkjent opplæring for. Vikaren/den midlertidige ansatte kan således ikke reise rundt til andre virksomheter/områder/kommuner eller lignende å tilby sine tjenester. I slike tilfeller må vikaren få samme stedlige opplæring der man ønsker å vikariere.

Videre vil det naturligvis forutsette et arbeid for den enkelte virksomhet som skal utvikle undervisningsopplegget og få dette godkjent av Statens vegvesen. Dette vil gi økt arbeidsmengde for Vegdirektoratet som skal behandle slik søknad.

Det oppstår også spørsmål om hva kostnaden av slik søknad skal settes til, jfr. parkeringsforskriften § 9, syvende ledd jfr. Forskrift om gebyr for parkeringsvirksomhet og opplæringstilbydere (gebyrforskriften) § 6. En innføring vil kreve en endring i sistnevnte forskrift dersom man kommer til at gebyr for slik «vikarsøknad» skal være ett annet enn det som følger av denne paragrafen.

### **3.1 Oppsummering**

Vegdirektoratet ser at det kan være muligheter for å utvikle et alternativt opplegg for vikarer i enkelte situasjoner, basert på nedslagsfelt og de begrensninger som nevnes over. Dette vil likevel kreve omfattende arbeid med utredning og utvikling av et alternativt opplegg som vil ta tid. Det er viktig at man avdekker de potensielle konsekvenser en slik løsning kan få, herunder særlig om løsningen vil føre til usaklig forskjellsbehandling. Det er særdeles viktig at en virksomhet ikke får en forretningsmessig fordel foran en annen ved at det gis en dispensasjon man ikke kan saklig forsvare. Til dette kommer også ansvaret for å sikre forbrukernes rettsikkerhet i alle ledd.

Idet det er planer om en fullstendig revidering av både parkeringsforskriften og opplæringskravet, må det i tillegg vurderes hvor hensiktsmessig igangsetting av en slik ordning er. Dersom man skal innføre en «vikarordning» vil dette naturligvis medføre økt arbeidsmengde for alle parter.



Avslutningsvis påpeker Vegdirektoratet at hensynet bak opplæringskravene som er fastsatt i forskriften er at den som utfører kontrolltjeneste til enhver tid innehar tilstrekkelig og nødvendige kompetanse til å foreta korrekt håndheving. Vegdirektoratet fastholder derfor sine uttalelser om at det ikke er forsvarlig å uten videre gi dispensasjon fra kravene hva gjelder kontrollører på sesongbetonede plasser, spesielt hvor det rent faktisk er økt aktivitet i forbindelse med parkering i sesongen. Dersom det er økt aktivitet vil det også være mer krevende å håndheve enn ellers i året.

#### **4. Avsluttende kommentar**

Vegdirektoratet tar forbehold om at det ikke er alle konsekvenser eller eventuelle hindringer som er utredet på dette tidspunktet, sett i lys av departementets ønske om rask tilbakemelding.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer  
direktør

Henning Harsem

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi  
Lars-Erik Kjellesvig