



Parkeringsregler som verktøy i besøksforvaltning

Statens vegvesens utredning av handlingsrommet i
parkeringsregelverket - mulige tiltak i møte med økt turisttrafikk



Innholdsfortegnelse

1	Forord	3
2	Sammendrag	4
3	Innledning	6
4	Vegtrafikkloven	8
4.1	Innledning	8
4.2	Vegbegrepet og parkeringsregulering	9
5	Forskrift om offentlig parkeringsgebyr	11
5.1	Innledning	11
5.2	Tildeling av håndhevingsmyndighet til kommuner	12
5.2.1	Innledning	12
5.2.2	Hjemmel for tildeling og fremgangsmåte	12
5.2.3	Tolkning av ordlyden «hele kommunen»	13
5.2.4	Forutsetninger som uansett må være oppfylt	15
5.2.5	Økonomiske og administrative konsekvenser for kommune som får tildelt myndighet	16
5.2.6	Sammenfatning – tildeling av håndhevingsmyndighet	17
5.3	Særlig om trafikkstyring ved bruk av forbudsskilt som vist i skiltforskriften	17
6	Parkeringsforskriften	19
6.1	Innledning	19
6.1.1	Vilkårsparkering gitt med skiltforskriftskilt	20
6.1.2	Vilkårsparkering gitt med vedlegg 1 –skilt	21
6.2	Regulering av vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre	22
6.2.1	Innledning	22
6.2.2	Utforming og bruk av underskilt til skiltforskriftskilt	22
6.2.3	Innføring av avgiftsparkering	24
6.2.4	Begrenset mulighet for reservering av plasser	24
6.2.5	Kommuner kan innføre boligsoneparkering	25
6.3	Regulering av vilkårsparkering med vedlegg 1 –skilt utenfor offentlig ferdselsåre	26
6.3.1	Innledning	26
6.3.2	Mulighet for rask reguleringsendring	27
6.3.3	Mulighet for rask innføring av avgiftsparkering	27
6.3.4	Større frihet til å utforme nye underskilt	27

6.3.5	Større frihet til å reservere plasser.....	27
6.3.6	Soneregulering med vedlegg 1 –skilt.....	28
6.3.7	Nærmere om håndheving av vedlegg 1 –skilt	28
6.4	Regulering av vilkårparkering med skiltforskrift utenfor offentlig ferdselsåre	29
6.5	Tilsyn med vilkårparkering	29
6.6	Nærmere om unntakene i parkeringsforskriften.....	30
6.6.1	Parkeringsforskriftens virkeområde	30
6.6.2	Krav om lademulighet	33
6.6.3	Dispensasjon fra krav i parkeringsforskriften	34
6.7	Sammenfatning – parkeringsforskriften	35
7	Trafikkreglene § 17.....	36
8	Fjerning av motorvogn som håndheving	36
9	Statens vegvesens pilotprosjekt og andre tiltak.....	38
10	Vurdering – trafikkregel om tidsbegrenset parkering på rasteplasser	42
10.1	Bakgrunn for forslag	42
10.2	Nærmere om trafikkreglene	43
10.3	Vurdering av behov for ny trafikkregel	43
10.4	Hvordan håndheve skilt på rasteplass	44
10.5	Resultat av vurdering – rasteplasser	46
11	Bruk av inntjente midler	47
12	Inndriving av krav mot utenlandske førere	47
13	Arealplanlegging som virkemiddel for å forebygge uønsket parkering eller kjøring .	48
14	Potensielle forslag for fremtiden	49
15	Konklusjon og anbefaling.....	50
16	Vedlegg.....	50

Parkeringsregler som verktøy i besøksforvaltning

1 Forord

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev nr. 22 (Statsbudsjett 2025) gitt Statens vegvesen i oppdrag å inngi innspill til om, og eventuelt hvordan, parkeringsregelverket kan justeres for i større grad imøtekomme utfordringen med stor pågang av turister til enkelte områder, og mulighet for å sikre inntekter til fellesgoder. Oppdraget kommer som en følge av at Stortinget den 5. juni 2025 fattet vedtak nr. 916¹ i forbindelse med behandling av Prop. 96L (2024–2025) *Lov om besøksbidrag*² og Innst. 452L (2024–2025)³. I vedtaket kommer blant annet følgende frem «*Stortinget ber regjeringen vurdere om parkeringsregelverket bør justeres for i større grad å imøtekomme utfordringen med stor pågang av turister til enkelte områder og mulighet for å sikre inntekter til fellesgoder*».

Det er Samferdselsdepartementet som har ansvaret for å følge opp Stortingets vedtak, men som et ledd i arbeidet har de bedt om at Statens vegvesen foretar vurderingen av spørsmålet som er stilt vedrørende handlingsrommet i parkeringsregelverket.

Oppdraget har et krysningspunkt med andre regler, som for eksempel allemannsretten og Friluftsløven. Det vises i all hovedsak til høringsnotatet for forslag om lov om besøksbidrag for en grundig omtale av disse regelverkene hva gjelder parkering.⁴ Utredningen som er foretatt her, begrenser seg til parkeringsregelverket som er gitt med hjemmel i Vegtrafikkloven.

Følgende i Statens vegvesen har bidratt inn i besvarelsen av dette oppdraget; Ann–Helen Solbraa (Vegdirektoratet, Myndighet og regelverk v/ Veg- og trafikkjuridisk), Liss Melgaard Nilsen (Vegdirektoratet, Myndighet og regelverk v/ Veg- og trafikkjuridisk), Beate Baglo (Statens vegvesen, Trafikant og kjøretøy v/ Tilsyn øst 2), Hans Kristian Brekke Aronssen (Statens vegvesen, Trafikant og kjøretøy v/ Tilsyn øst 2) og Trine Kanter Zerwekh (Statens vegvesen, Transport og samfunn v/ Samfunnsutvikling og klima).

Oslo, 13. april 2026

¹ [Storingsvedtak nr. 916 \(2024–2025\)](#)

² [prop. 96L \(2024–2025\)](#)

³ [Storingskomiteens innstilling](#)

⁴ [Høringsnotat Lov om besøksbidrag se punkt 2](#)

2 Sammendrag

Som en følge av den stadige voksende turisttrafikken, og de utfordringene som oppstår i denne forbindelse, er det enighet om at det må sees nærmere på hvilke muligheter som foreligger for å håndtere problematikken. Det må samtidig vurderes om handlingsrommet som allerede finnes er tilstrekkelig, eller om det er nødvendig med tilføring av nye regler eller justering av det regelverket som er gjeldende.

I arbeidet med dette oppdraget har Statens vegvesen funnet at det allerede finnes svært mange muligheter i dagens regelverk, som etter vår vurdering kan underlette problemene hva gjelder parkering, og slik bidra til å oppnå ønsket effekt. Det synes imidlertid som at dette handlingsrommet ikke er godt nok kjent, noe som samtidig synes å være hovedårsaken til at det heller ikke er tatt i bruk.

Statens vegvesen er derfor av den oppfatning at potensialet som allerede ligger i dagens regelverk tydeligere bør kommuniseres, og utprøves – før man setter i gang med ytterligere regelendringer i lov eller forskrift. Vår anbefaling er derfor at man ser grundig på handlingsrommet som allerede foreligger, slik at kommunene – men også Statens vegvesen selv, kan benytte regelverkets fulle potensiale til å oppnå de hensikter man har ønske og behov for; herunder både trafiksikkerhet, fremkommelighet og inntjening. I dette ligger også samtidig en tydelig anbefaling om at det bør foretas nødvendige kartlegginger av hvor utfordringene oppstår, og behov for tiltak. Dette gjelder både for kommunene, men også Statens vegvesen for deres områder hvor det forekommer uønsket parkeringsatferd.

I denne besvarelsen vil vi forsøke å foreta en grunnleggende gjennomgang, og presentasjon av dagens regelverk og det handlingsrommet som allerede foreligger⁵. Vi vil i tillegg belyse enkelte problemstillinger, og foreslå anvendelige og effektive tiltak innenfor de rammene som allerede er til stede. Vi vil også gå nærmere inn på enkelte tolkningsspørsmål av det allerede eksisterende regelverket som har vist seg å skape utfordringer, og hvor vi mener at det er hensiktsmessig å justere praksis for å imøtekomme kommunenes behov, og slik bidra til å ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet i større grad, der dette er helt nødvendig.

Vi vil også gå nærmere inn på mulighetene som foreligger rundt inntjening for en kommune i parkeringssammenheng, og hvordan både innføring av avgiftsparkering, boligsoneparkering og kontroll og håndheving kan være en vesentlig inntektskilde som kommunen kan styre relativt fritt over. Vi har også valgt å omtale mulighetsrommet som foreligger for Statens vegvesen, all den tid vi også har en mengde plasser på eller langs offentlig veg, med de samme utfordringene som kommunene kan oppleve (eksempelvis rasteplasser). Det legges til grunn at kommunene legger til rette for gode prosesser for medvirkning og involvering med relevante aktører, som for eksempel fylkeskommunen dersom utfordringene oppstår på fylkesveg⁶.

⁵ Når det i denne utredningen benyttes betegnelsen «vi», menes den arbeidsgruppen som er nedsatt i Statens vegvesen for å svare på oppdraget

⁶ [Se veglova kap. II om Vegstyremaktene](#)

I denne utredningen presenterer vi nærmere følgende mulighetene for å imøtekomme utfordringer med økt turisttrafikk:

Kommunene kan be Vegdirektoratet om å få tildelt håndhevingsmyndighet, slik at de kan underlette politiets oppgave, samtidig som det sørges for nødvendig trafikkregulering gjennom kontroll og håndheving. Tildelingen åpner for at kommunen kan ilegge parkeringsgebyr for overtredelser, men også mulighet til å fjerne kjøretøy ved behov. Ved å påta seg denne oppgaven kan kommunen også innføre avgiftsparkering på offentlig ferdselsåre. Både innføring av avgiftsparkering, illeggelse av kontrollsanksjoner og illeggelse av parkeringsgebyr kan generere vesentlige inntekter. Slike inntekter kan videre benyttes relativt fritt av kommunen, og kan fint gå tilbake til lokalsamfunnet i ulike former. For eksempel til å dekke behov som oppstår på grunn av den økte turisttrafikken.

Kommunen kan i samarbeid med gjeldende skiltmyndighet finne gode reguleringer som dekker behovet lokalt. Ved tildeling av myndighet åpnes det samtidig for samarbeid mellom kommuner om felles håndheving og drift, eller fullstendig overtakelse av oppgaven. Kommunene står fritt til å organisere dette etter forutsetningene i kommuneloven.

Kommuner med håndhevingsmyndighet kan gjennom lokal forskrift også innføre boligsoneparkering, dersom de ønsker at beboere skal ha et fortrinn til parkering i spesifikke områder. Boligsoneparkering kan også være et effektivt virkemiddel i områder der turisttrykk presser ut beboernes parkeringsmuligheter, fordi det er anledning til å differensiere satser og vilkår etter område og brukergruppe.

Dersom en kommune ikke har tildelt håndhevingsmyndighet, er det likevel anledning til å for eksempel inngå avtale om kontroll og håndheving med private parkeringsselskap gjeldende for områder som ligger utenfor den offentlige ferdselsåren. Forutsetningen er at det benyttes skilt som vist i parkeringsforskriftens vedlegg 1, idet private ikke har anledning til å håndheve parkeringsregulerende skilt som vist i skiltforskriften, jf. vedlegg 1, punkt 1.1. En fordel med bruk av vedlegg-1 skilt, er at det ikke kreves skiltvedtak før man kan sette opp skiltet. Dersom det er behov for å raskt etablere et parkeringsområde, for eksempel i nærhet av en populær destinasjon/attraksjon, kan dette være særlig nyttig. Bruk av vedlegg 1-skilter gir også muligheter for å gjøre fortløpende endringer i parkeringsvilkår i løpet av en sesong, da endringer ikke krever vedtak, men kun oppdatering av parkeringsregisteret.

Det bemerkes dessuten at også kommuner uten håndhevingsmyndighet selv kan utføre kontroll og håndheving på områder utenfor offentlig ferdselsåre så fremt de sørger for at forskriftens krav er oppfylt.

Kommuner uten håndhevingsmyndighet kan også i samarbeid med gjeldende skiltmyndighet innføre både forbud og reguleringer med andre vilkår enn avgift på offentlig ferdselsåre, men det må i så tilfelle kontrolleres og håndheves av politiet dersom det er snakk om illeggelse av parkeringsgebyr. Der det er særlig utfordringer med trafikantatferd er det uansett grunn til å tro at politiet også har interesse av å ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet. En kommune uten tildelt håndhevingsmyndighet har imidlertid anledning til å ilegge kontrollsanksjoner på offentlige ferdselsåre, dersom vilkårene i regelverket er oppfylt.

Det kan også etter nærmere regler opprettes midlertidige tilbud om parkering der man ser det som nødvendig, uten å samtidig utløse en rekke plikter som er vanskelig å imøtekomme.

Statens vegvesen kan sørge for å regulere parkering på sine områder langs- og på den offentlige ferdselsåren hvor man ser særlige utfordringer. Videre kan Statens vegvesen sørge for et fungerende samarbeid med kommuner som for eksempel allerede er kjent med håndhevingsrollen eller har tildelt håndhevingsmyndighet, slik at særlig utsatte steder som Statens vegvesen eier (for eksempel rasteplasser) håndheves. På Statens vegvesens områder utenfor den offentlige ferdselsåren bør det vurderes å regulere med vedlegg 1-skilt og leie inn eller utdanne egne kontrollører for å sikre overholdelse av reglene, som igjen bidrar til det overordnede trafikksikkerhetsarbeidet vi gjør.

Enhver kan ved å sette opp veiledende skilt som ikke håndheves, tilby parkering mot frivillig betaling eller på annen måte be om bidrag til drift og vedlikehold av områder fra parkerende. Dette er et lavterskeltak for kommuner, og andre som ønsker mulighet for inntekter, uten at det skal omfattes av kravene parkeringsforskriften stiller. Det understrekes likevel at betaling må være frivillig for at tilbudet skal falle utenfor forskriftens krav.

I besvarelsen her vil vi også omtale tiltak som Statens vegvesen har foreslått som følge av arbeidet med rapporten «*Turisttrafikken langs norske veier: atferd, utfordringer, håndtering og behov for tiltak*» (heretter «Turisttrafikk langs norske veier») av 13. mars 2025.

Rapporten er vedlagt, og er benyttet som grunnlag i flere av de vurderingene som vi her foretar. Tiltakene som ble foreslått ble gitt med den hensikt å nettopp imøtekomme utfordringer med turisttrafikk og uønsket parkeringsatferd. Disse tiltakene er i flere tilfeller enten utført, eller planlegges utført av Statens vegvesen – i tett samarbeid med blant annet kommuner og fylkeskommuner der de særlige utfordringer utspiller seg. Tiltakene gir god veiledning i problemløsning, og har, slik vi ser det, stor overføringsverdi for andre som opplever lignende utfordringer.

Pilotprosjektene og det arbeidet Statens vegvesen gjør, viser at kombinasjoner av regulering, håndheving, fysisk tilrettelegging og informasjonsarbeid gir god effekt.

3 Innledning

Turisme fører til økt belastning på lokalsamfunn og natur, særlig i populære og sårbare områder. Det medfører også økt press på lokal infrastruktur, tjenester og naturmiljø. Dette skaper igjen spesielle utfordringer for kommunene, som må håndtere avfall, slitasje på natur og kulturmiljøer, og behov for tilrettelegging. Forarbeidene til lovforslaget om besøksbidrag fastslår at det er problematisk at det ikke finnes et finansieringsverktøy for å møte disse utfordringene, og viser til at kommunene har begrensede muligheter til å finansiere tiltak som skal håndtere konsekvensene av turisme. Flere kommuner har også etterlyst en nasjonal hjemmel for å kreve inn avgifter fra besøkende, særlig siden kostnadene ved turisme i stor grad bæres av lokalbefolkningen, mens besøkende i liten grad bidrar økonomisk til fellesgodene de benytter. Dette danner bakgrunnen for lovforslaget om overnattingsavgift

og avgift for cruisevirksomhet som er vedtatt⁷, men som ikke enda er i kraft.

Etter gjennomført høring av arbeidet med det overnevnte lovforslaget, ble det påpekt at det oppleves som om det ikke er undersøkt godt nok hvilket handlingsrom kommunene allerede har til å skape inntjening gjennom andre muligheter enn besøksbidrag. Til dette er blant annet adgangen til å opprette tilbud om vilkårsparkering, eller innføring av boligsoneparkering spesifikt nevnt.⁸ Det er derfor dette som er hovedtema i det videre.

Vi har hatt et særlig fokus på hvordan både kommunene og Statens vegvesen kan benytte dagens regelverk for å lette det økende presset på allerede eksisterende infrastruktur. Med «eksisterende infrastruktur» i denne sammenheng menes særlig avsatte områder og strekninger til parkering, og fokuset her skal være på mulighetene for regulering og håndheving, men også opprettelse av nye eller flere slike områder.

Statens vegvesen oppfatter oppdraget som at det var ønskelig at vi først og fremst ser på det regelverket som foreligger, før det videre vurderes om parkeringsregelverket kan justeres ytterligere slik at kommunene kan få enda flere verktøy som kan bidra til å håndtere utfordringene med økt turisttrafikk. Det er samtidig ønskelig at det skal sees nærmere på mulighet for inntjening som igjen kan benyttes på såkalt «reiselivsrelaterte fellesgoder». Disse godene er i lovforslaget definert i §1-1 (2) som *tjenester, natur, kulturmiljøer, infrastruktur, bygninger, og andre elementer, der bruken av eller behovet for disse øker vesentlig med antall besøkende*.

Det bemerkes at oppdragsbeskrivelsen er formulert generelt, slik at utfordringene det pekes på ikke er knyttet til spesifikke steder, eller helt konkrete problemstillinger. Dette gjør det naturligvis vanskeligere å foreslå konkrete løsninger som er treffende. Vi har derfor valgt en overordnet tilnærming, hvor vi tar utgangspunkt i mer tenkte og potensielle parkeringsutfordringer som normalt kan oppstå i forbindelse med et stadig økende antall besøkende.

Oppdraget fra Samferdselsdepartementet fokuserer på kommunenes handlingsrom. I forbindelse med denne utredningen, har vi imidlertid avdekket at flere av utfordringene som nevnt over, også oppstår på rasteplasser og lignende områder som eies, eller driftes av Statens vegvesen. Vi ser derfor at det samtidig er hensiktsmessig å gjøre en vurdering av handlingsrommet for slike områder.

Problemene som oppstår langs veg er ofte sammensatte og kan berøre kommunen, selv om det er snakk om et område som er eid av Statens vegvesen – og omvendt. Det understrekes at enkelte utfordringer naturligvis også kan oppstå langs eller på fylkesveger hvor fylkeskommunen er vegeier. Vi går imidlertid ikke nærmere inn i en omtale av fylkesvegene her, idet prinsippene som her omtales vil ha overføringsverdi også for slike områder. Det legges til grunn at både kommunen og fylkeskommunen uansett har interesse av å samarbeide for å løse eventuelle utfordringer som oppstår.

⁷ [Forslag – Lov om besøksbidrag](#)

⁸ [høringsnotat besøksbidrag se punkt 2.1](#)

For ordens skyld bemerkes det at vi i arbeidet har vi fulgt Instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen)⁹, og benyttet denne aktivt som grunnlag i arbeidsmetoden. Det vises særlig til instruksens seks spørsmål, som stilles i kapittel 2, punkt 2–1.

Dagens parkeringsregime er innviklet. Det er inndelt i ulike regelverk både hva gjelder regulering (skilt), kontroll og håndheving, og det kan være vanskelig å forstå hvilke regler som gjelder i hvilke tilfeller. Dette oppfattes som en av hovedgrunnene til at enkelte kommuner mener de har for lite muligheter til å gjøre noe med problemene som oppstår i forbindelse med økt turisttrafikk. Det kan virke som at dette er grunnen for at det også hersker noe tvil om hvordan man skal løse konkrete utfordringer med uønsket parkeringsatferd på Statens vegvesens områder.

Etter en grundig gjennomgang av problemstillingene som er presentert i oppdraget fra Samferdselsdepartementet, har vi kommet frem til at det ikke er et umiddelbart behov for å foreslå justeringer eller endringer av regelverket. Som denne utredningen vil vise, har vi likevel kommet frem til at det særlig for ett område kan foretas en justering med tanke på hvordan dagens regelverk forstås og benyttes, slik at vi bedre kan imøtekomme enkelte kommuners utfordringer. Det vises til punkt 5.2 om tildeling av håndhevingsmyndighet for denne vurderingen.

Statens vegvesen er av den klare oppfatning at det er grunnleggende behov for å informere om allerede eksisterende regler, og gjennom denne utredningen gi nødvendig veiledning innen de muligheter som foreligger.

Avslutningsvis fremmer vi likevel en betraktning om regler som potensielt kan endres, dersom man senere finner behov for det. Dette handler om hvem som kan fjerne motorvogn som i så tilfelle vil kreve en lovendring i vegtrafikkloven § 37, og en vurdering av satsen på parkeringsgebyret i forskrift om offentlig parkeringsgebyr. Ut fra funnene i arbeidet med denne utredningen ser vi imidlertid ikke umiddelbar grunn til å utforme forslag til slike endringer nå.

På bakgrunn av det ovenstående vil vi i det videre presentere de ulike muligheter som finnes i dag for å imøtegå utfordringer med uønsket parkeringsatferd, samtidig som man kan sikre inntekt til fellesgoder.

4 Vegtrafikkloven

4.1 Innledning

Vegtrafikkloven danner i all hovedsak hjemmelsgrunnlaget for den parkeringsordningen vi har i dag, med tanke på både regulering (skilt), kontroll og håndheving av overtredelser. Vegtrafikkloven danner grunnlag for de mest sentrale forskriftene innen parkering, herunder blant annet Forskrift om offentlig parkeringsgebyr av 18. mars 2016 nr. 261, Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer

⁹ [Utredningsinstruksen](#)

(parkeringsforskriften) av 18. mars 2016 nr. 260, Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) av 21. mars 1986 nr. 747 og også Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften) av 7. oktober 2005 nr. 1219. Hvilke regler som gjelder hvor bestemmes i stor grad av hva slags veg eller område det er snakk om, hva som reguleres, og hvem som kontrollerer og håndhever overtredelser.

En parkeringsovertredelse kan reageres på enten ved illeggelse av kontrollsanksjon, parkeringsgebyr eller ved fjerning av kjøretøyet. Disse reaksjonene kaller vi håndheving. Håndheving kan kun skje etter utført kontroll. For å avgjøre hvilke regler som gjelder for hvilke tilfeller, er det viktig at man har et bevisst forhold til hvor reguleringen og håndhevingen skal foregå. Det vil si at man vet hva grunnen er definert som, og hvilke plikter og rettigheter dette fører med seg. Vi vil derfor først omtale vegbegrepet, og betydningen av hvilken grunn man opererer på.

4.2 Vegbegrepet og parkeringsregulering

Hvordan en veg er utformet og definert legger føringer for hvordan den kan reguleres, kontrolleres og også hvordan eventuelle overtredelser kan håndheves. Hvordan vegen defineres legger i tillegg føringer for hvem som kan utføre kontroll og håndheving av parkeringsovertredelser. Det er med andre ord detaljerte regler for dette.

For å vite hvordan man kan regulere, kontrollere og håndheve – må man derfor også være bevisst på hva vegen er definert som. Begrepet «veg» favner imidlertid svært vidt.



Figur 1: Illustrasjonen viser en oppsummering av de ulike definisjonene av hva som regnes som "veg"

Det som skiller offentlig veg fra privat veg, er hvem som holder vegen ved like. Dersom det er stat, kommune eller fylkeskommune som holder vegen vedlike regnes denne som offentlig. Det går altså ikke på eierforholdet, men hvem som har ansvaret for å vedlikeholde vegen (både faktisk og økonomisk). Dersom vedlikehold av en veg går over det offentlige vegbudsjettet, er stort sett vegen klassifisert som offentlig, uavhengig av hvem som eier den. Veglova kapittel IV plasserer imidlertid det nærmere ansvaret for utgiftene til de ulike vegstyremaktene. Vedlikeholdet må skje etter reglene i veglova. I mange tilfeller tar kommuner over driften av private veger, ved å regulere og vedlikeholde (for eksempel sette opp parkeringsskilt og brøyte på vinteren). Slik sett kan en veg som egentlig er privat eid, likevel ansees som offentlig.

For at trafikkreglene skal gjelde, må det imidlertid i tillegg være snakk om at det angjeldende området, også må være «åpen for alminnelig ferdsel» for å regnes som veg. Uttrykket er ikke definert noe sted, men man må legge en naturlig forståelse av ordlyden til grunn. At vegen er åpen for alminnelig ferdsel, må derfor bety at nær sagt hvem som helst kan ferdes lovlig der, uten hinder eller forbud. Trafikkreglene hva gjelder parkering er regulert i § 17. Dette er regler som ikke skiltes, blant annet fordi alle som erverver førerkort også plikter å kjenne dem.



Figur 2: Sammenfatning av forskjell mellom begrepene offentlig veg og offentlig ferdselsåre. Bildet er laget av KI/Statens vegvesen som skal illustrere en rasteplass, som kan være definert som offentlig veg, langs den offentlige ferdselsåren (der bilene kjører forbi, utenfor plassen)

Videre er det en forskjell i regelverket på hva som er å anse som *offentlig veg* og *offentlig ferdselsåre*.

Til det som regnes som «offentlig veg» hører også tilknyttede områder eller områder som står i umiddelbar forbindelse med veg. Dette vil svært ofte gjelde for eksempel lommer,

rasteplasser eller opparbeidede møteplasser, eller annet opparbeidet sted for stans langs vegen.

I parkeringsforskriften opererer man i tillegg med betegnelsen «offentlig ferdselsåre» jf. parkeringsforskriften § 2, d). Definisjonen er at dette er ferdselsdelen av den offentlige vegen, som er beregnet på trafikk med motorvogn, med integrerte arealer som kantsteinsparkering og lignende. Offentlig ferdselsåre er et smalere begrep enn offentlig veg. Dette betyr at selv om noe defineres som offentlig veg, er det ikke sikkert at det samtidig er å anse som offentlig ferdselsåre. Disse begrepene har betydning når man skal vurdere hvordan strekningen/området (vegen) kan reguleres. En rasteplass eller møteplass kan være å anse som offentlig veg, men dersom den ikke ligger i umiddelbar forbindelse med vegen (man har avkjørsel og plassen er delt i eget område «utenfor vegen»), er den ikke å anse som offentlig ferdselsåre. Dette åpner igjen for ulike måter å regulere/håndheve på.

Begrepet «veg» kan altså i hovedsak i parkeringssammenheng inndeles i privat veg, offentlig veg eller offentlig ferdselsåre.

5 Forskrift om offentlig parkeringsgebyr

5.1 Innledning

Vegtrafikkloven § 31a danner hjemmelsgrunnlaget for forskrift om offentlig parkeringsgebyr. Det følger av bestemmelsens andre ledd, andre punktum at det kan gis forskrift om gjennomføring av ordningen, og hvordan kommunalt oppkrevde gebyrer skal brukes.

Myndigheten til å ilegge gebyrer ved overtredelser er i utgangspunktet gitt politiet. Imidlertid er det fastsatt at det i forskrift kan gis bestemmelser om at også andre offentlige organer kan gis tilsvarende myndighet. I tillegg fremkommer det at en kommune kan få tildelt slik myndighet, men etter nærmere vilkår. Dette er fastsatt i forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 3 andre ledd.

Dersom overtredelse av bestemmelser om stans og parkering av motorvogn eller tilhenger til motorvogn skjer *på veg åpen for alminnelig ferdsel* (som omtalt over), gjelder reglene i forskrift om offentlig parkeringsgebyr.

Et parkeringsgebyr skal ikke ilegges dersom det isteden kan ilegges en kontrollsanksjon for overtredelsen, jf. forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 2 tredje ledd. Til tross for at parkeringsgebyr bare kan ilegges for overtredelser som ikke er vilkårsparkering, henger tildeling av håndhevingsmyndighet tett sammen med det handlingsrommet en kommune har for ulike vilkårsparkeringsreguleringer. På denne måten må regelverkene ofte virke sammen for å oppnå full effekt.

5.2 Tildeling av håndhevingsmyndighet til kommuner

5.2.1 Innledning

Å få tildelt håndhevingsmyndighet er antakeligvis det mest effektive og treffende tiltaket en kommunene kan benytte seg av for å få bukt med uønsket parkering. Til tross for at ordningen utløser en del ansvar og enkelte kostnader for kommunen, er det også helt tydelig at det kan generere vesentlige inntekter.

I tillegg ivaretar det på en effektiv måte både trafiksikkerhet og fremkommelighet der man har størst behov. Myndigheten gir kommunene anledning til å selv kontrollere utfordringene direkte, og det gir store muligheter til lokale tilpasninger.

I forbindelse med dette arbeidet, har vi imidlertid avdekket at den heller knappe ordlyden hva gjelder vilkårene for tildeling har blitt tolket strengt – og at det derfor er behov for en mer pragmatisk tilnærming. Slik vi ser det er dette nødvendig for å sikre at kommuner som har behov for det, gis det tiltrengte lokale handlingsrommet i situasjoner hvor vilkårene er oppfylt.

5.2.2 Hjemmel for tildeling og fremgangsmåte

En kommune som ikke har myndighet til å håndheve feilparkering av kjøretøy ved illeggelse av gebyr eller fjerning og/eller forvaring av kjøretøy, må be Vegdirektoratet om å få tildelt slik myndighet, jfr. forskrift om offentlig parkeringsgebyr av 18. mars 2016 nr. 261 § 3 og § 9. Det vises til Lov om vegtrafikk av 18. juni 1965 nr. 4 (Vegtrafikkloven) § 31 a, andre ledd og § 37 fjerde ledd, som danner hjemmelen for regelverket.

Forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 3 andre og tredje ledd lyder:

«Vegdirektoratet kan, etter søknad fra en kommune, tildele kommunen myndighet til å illegge gebyr etter § 2, jf. vegtrafikkloven § 31a. Uttalelse fra vedkommende politimester skal følge søknaden.»

Myndighet etter annet ledd skal omfatte hele kommunen og alle typer stans- og parkeringsovertredelser som kan medføre gebyr.»

§ 9 første ledd lyder:

«Vegdirektoratet kan etter søknad fra den enkelte kommune tildele kommunen myndighet til å fjerne eller forvare kjøretøy, jf. vegtrafikkloven § 37 fjerde ledd. Uttalelse fra vedkommende politimester må være vedlagt søknaden.»

Tidligere har tildeling av håndhevingsmyndighet skjedd ved at Vegdirektoratet, etter behandling av søknad, har fattet vedtak om dette. Imidlertid kom det en tilrådning fra Kommunal og distriktsdepartementet den 7. juni 2024, om endringer i sektorlovgivningen for å sikre at oppgaver til kommuner og fylkeskommuner tildeles i lover og forskrifter og ikke lenger som tildelingsvedtak eller ved rundskriv.¹⁰ De foreslåtte endringene i

¹⁰ [Prop. 107 \(2023–2024\)](#)

Vegtrafikkloven tredder i kraft 1. januar 2025. Eventuell tildeling av håndhevingsmyndighet til en kommune må derfor etter dette skje gjennom forskrift. Endringen har for ordens skyld ikke tilbakevirkende kraft, slik at eksisterende vedtak om slik tildeling ikke blir berørt. Dette følger av vegtrafikkloven § 52 femte ledd.

Den tildelte myndigheten utløser enkelte plikter ovenfor kommunen. Spesielt må det sørges for at de ansatte innehar slik forsvarlig og tilfredsstillende opplæring som regelverket krever. I tillegg legges det vekt på at kontrolltjenesten som utføres skal sikre ivaretagelse av trafiksikkerhet og fremkommelighet.

For ordens skyld bemerkes det at det er vanlig at det tildeles både illeggelsesmyndighet og fjerningsmyndighet, men en kommune kan fint be om kun å få tildelt fjerningsmyndighet, om de ikke har behov for begge. Vi omtaler for ordens skyld fjerning som håndhevingsverktøy nærmere i punkt 8.

Ved vurdering om tildeling av håndhevingsmyndighet, vil Vegdirektoratet se på om kommunen som ber om dette, ivaretar kravene som fastsettes i forskrift om offentlig parkeringsgebyr. Kommunen må derfor blant annet vise til hvordan håndheving er tenkt gjennomført, og sikret. I tillegg tilkommer ivaretagelse av dertil forsvarlig saksbehandling. En anmodning om å få tildelt håndhevingsmyndighet skal etter dette inneholde:

1. Kommunestyrets vedtak om å søke om tildeling av myndighet til å håndheve stans- og parkeringsbestemmelsene. Anmodningen må komme fra et nivå i kommunen som har myndighet til å påta seg ansvar på kommunens vegne. Idet det fremgår av kommuneloven § 5–3 at kommunestyret er kommunens øverste organ, legges det til grunn at de samtidig har myndighet til å påta seg slike plikter som følger av tildelingen. Der øverste administrative leder i kommunen (kommunedirektør) er delegert denne type myndighet, vil det være tilstrekkelig at vedkommende sender henvendelsen på vegne av kommunen
2. Utfyllende dokumenter eller informasjon som bakgrunn for – og plan for beslutningen. Dette inkluderer informasjon om:
 - hvordan håndhevingen er tenkt gjennomført
 - hvordan klagebehandlingen skal håndteres
 - at kontrollørene som skal benyttes er ansatt i kommunen, jf. Forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 3 femte ledd
 - hvordan opplæringen av kontrollørene skal gjennomføres/er gjennomført med grunnlag i gjeldende regelverk
3. En uttalelse fra politiet i tilknytning til kommunestyrevedtaket, hvor det fremgår at de er enige i at kommunen skal få tildelt myndighet.

5.2.3 Tolkning av ordlyden «hele kommunen»

Det fremkommer av forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 3 tredje ledd, at den tildelte myndigheten skal omfatte *hele* kommunen og alle typer stans- og parkeringsovertredelser

som kan medføre gebyr. Vegdirektoratet, og Samferdselsdepartementet som hadde delegeringsmyndighet før dette, har tradisjonelt tolket denne ordlyden til at tildeling av myndighet derfor samtidig betyr at kommunen vil ha en *plikt* til å sørge for kontroll i hele kommunen, også utenfor bykjernen, og ikke begrenset til for eksempel spesielt utfordrende områder. Dette har vært begrunnet med at oppfølging av tildelingen skal bidra til å ivareta trafiksikkerhet, fremkommelighet og lokalmiljø overalt.

Ved tildeling av myndighet har det derfor vært et særlig fokus på at kontrollen *må* skje i et slik omfang at det eksisterer en reell oppdagelsesrisiko av feilparkeringer i *hele* kommunen. Det er gjennomgående vektlagt at håndheving må skje i det omfang som er nødvendig både av hensyn til fremkommelighet, trafiksikkerhet og et best mulig lokalmiljø. Gjentatte ganger er det understreket at håndhevingen skal omfatte alle typer stans- og parkeringsovertredelser som kan medføre gebyr etter forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 2.

Denne forståelsen av forskriftens ordlyd har medført at kommuner som har bedt om håndhevingsmyndighet på bakgrunn av særlige utfordringer knyttet til sesong eller spesielt utsatte områder, har fått avslått sin anmodning – med henvisning til at tildeling av myndighet forutsetter å sørge for håndheving av *hele* kommunen. Dette til tross for at de ikke har problemer andre steder, eller resten av året.

Etter nærmere utredning av regelverket, har vi imidlertid kommet frem til at denne forståelsen virker å ha gått noe for langt. Det er tidvis meldt tilbake til Vegdirektoratet at utfordringene kommunen har, enten er knyttet til den økte trafikken i ulike sesonger, eller på spesifikke områder og at det ikke er behov for stadig kontroll i hele kommunen. En kommune som ikke opplever særlige andre utfordringer enn dette, kan oppleve det som krevende og helt unødig å stadig skulle kontrollere i hele kommunen og hele året, når det ikke rent faktisk er behov for det.

Slik vi forstår forskriftens ordlyd, peker denne imidlertid kun på den *rettigheten* kommunen får gjennom tildelingen til å utøve myndigheten i hele kommunen. Så langt vi kan se omtales ikke samtidig noen plikt til slik konstant oppfølging som tidligere er lagt til grunn. Vi har kommet frem til at man derfor med fordel kan ha en mer hensiktsmessig tilnærming til dette, og mener at den strenge føringen man tidligere har lagt til grunn også kan oppfattes som noe urimelig. Når resultatet i enkelte tilfeller blir at kommuner ikke ønsker, eller kanskje ikke kan få håndhevingsmyndighet grunnet denne strenge tolkningen, vil ordningen kunne virke mot sin hensikt, og igjen kunne svekke trafiksikkerheten.

Hensynet til trafiksikkerhet må veie tyngst, samtidig som at det er naturlig at kommunen selv er nærmest til å vurdere hvor behovet er størst.

Vi har etter dette kommet frem til at også kommuner med mer sesongbetonede eller destinasjonsbundne problemstillinger, vil kunne få tildelt myndighet. Det understrekes likevel at alle vilkår satt i forskrift uansett må oppfylles, og at hver konkret anmodning må vurderes for seg.

Det fremstår tydelig som at ordlyden i forskriften legger vekt på at myndigheten som tildeles gir kommunen en *rett til å håndheve i hele kommunen*. Slik vi ser det er det altså ikke

forskriftsfestet en slik *plikt* som det tidligere er lagt til grunn. Vår forståelse av ordlyden underbygges blant annet også av at det ikke er noen tilsynsordning med tildelingen og at kommunene derfor, etter tildeling, står relativt fritt til hvordan de best vil organisere denne i praksis for å ivareta formålet. Dersom hovedproblemene kommunen opplever skjer i en gitt sesong eller på spesifikke steder, vil hensikten med håndhevingsmyndighet uansett best oppnås ved at det fokuseres på disse tidene eller stedene, uten at det bør ha betydning for hvorvidt de skal få tildelt myndighet eller ikke.

Det understrekes likevel at kommunen har et særlig ansvar for å ivareta trafikale hensyn på offentlig ferdselsåre.¹¹ Det betyr blant annet at kommunen også må sørge for å til enhver tid være oppdatert på gjeldende regelverk, og at de ansatte som skal forestå kontrolltjeneste hele tiden oppfyller kravene til opplæring. Det betyr naturligvis også at kommunen med håndhevingsmyndighet må sørge for at formålet om trafikksikkerhet og fremkommelighet er ivaretatt også andre steder av kommunen, men at det er kommunen selv som er nærmest til å vurdere dette, basert på lokale forhold.

Statens vegvesen er derfor av den oppfatning at tildeling av myndighet også kan skje til kommuner som i all hovedsak ønsker håndhevingsmyndighet basert på mer enestående tilfeller og forhold. Så fremt kommunen naturligvis påser at vilkårene i regelverket til enhver tid er oppfylt. Det være seg opplæring, administrasjon av ordningen og ivaretagelse av publikums rettsikkerhet og trafikksikkerhet.

Hensynet til trafikksikkerhet og fremkommelighet bør alltid veie tyngst i vurderingen ved tildeling av håndhevingsmyndighet. Til dette kommer også hensikten om at kommunene selv er nærmest til å vurdere hvilket lokalt behov for kontroll og håndheving, som best kan ivareta disse formålene.

5.2.4 Forutsetninger som uansett må være oppfylt

Det er en forutsetning for tildelingen at politiet støtter en slik deling av myndighet. Dette er et vilkår som er fastsatt direkte i forskrift. For ordens skyld kan det nevnes at det for de aller fleste tilfeller er slik at politiet er positive til å bli underlettet denne oppgaven, siden de sjelden har ressurser eller tid til å følge opp selv.

Det presiseres at kommunen med tildelt håndhevingsmyndighet også naturligvis må forholde seg til gjeldende skiltmyndighet. Kommunestyret eller andre kan eksempelvis ikke fatte egne beslutninger om oppsett av visse offentlige skilt. Skiltvedtak må alltid treffes av rette myndighet, jf. skiltforskriften § 2 punkt 1.

Det er i tillegg enkelte forutsetninger knyttet til de ansatte som skal utføre klagesaksbehandling og håndheving. Ved at kommunen er tildelt myndighet til å håndheve de offentlige stans- og parkeringsbestemmelsene, har kommunen ifølge forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 3, femte ledd også påtatt seg ansvaret for at personell skal ha fått tilfredsstillende opplæring. Bestemmelsen omfatter både det personell som utfører kontrolltjenesten og de som skal utføre klagesaksbehandlingen. Betegnelsen

¹¹ [Høring parkeringsforskriften – om kommunens enerettsområde](#)

«tilfredsstillende opplæring» må innebære at personellet har fått inngående kunnskap om stans- og parkeringsregulerende bestemmelser og også er godt kjent med reglene vedrørende fjerning av kjøretøy. Det essensielle er at det gis opplæring som sørger for at personellet kan håndheve parkeringsbestemmelsene på en forsvarlig måte og at de som skal forestå saksbehandling kan gjøre det samme.

Der det også tilbys vilkårsparkering for allmennheten, som stort sett vil gjelde samtlige kommuner, ble det i 2017 innført egne regler for kontroll og håndheving. Blant annet nærmere krav til opplæring gjennom parkeringsforskriften § 9. Dersom det i tillegg skal tilbys vilkårsparkering er det et krav om at personell som skal utføre kontrolltjeneste også skal fylle disse kravene.

Det følger blant annet av parkeringsforskriften § 7, fjerde ledd at det ikke kan innføres avgiftsparkering på offentlig ferdselsåre uten at kommunen har påtatt seg ansvar for håndheving ved slik tildelt myndighet som her omtales. På denne måten er regelverkene knyttet tett sammen. Det bemerkes at kommunen naturligvis har et ansvar for at de ansatte de benytter, til enhver tid fyller vilkårene til den kontrollen og håndhevingen som skal utføres.

5.2.5 Økonomiske og administrative konsekvenser for kommune som får tildelt myndighet

Det bemerkes at tildeling av myndighet vil utløse både administrative og økonomiske konsekvenser for den kommunen som får tildelt denne. Tildeling av myndighet med det ansvaret dette medbringer, må imidlertid anses å være ønsket av kommunen som ber om det. Det legges dermed til grunn at kommunen samtidig har et klart forhold til konsekvensene av å påta seg oppgaven.

Kommunen må sørge for at ordningen er tilstrekkelig ivaretatt. Dette innebærer blant annet også å sørge for at man har et tilstrekkelig antall ansatte for å utføre kontrolltjenesten, og et tilstrekkelig antall ansatte for å bedrive saksbehandling. Oppstart av en slik ordning vil derfor både koste penger og kreve en del administrasjon. Imidlertid påpekes det at kommunen også vil kunne generere vesentlige inntekter ved innføring av håndheving, og at slike midler kan disponeres fritt. Se for ordens skyld forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 3, fjerde ledd første setning.

Til sist bemerkes det at en kommune som er tildelt håndhevingsmyndighet, også fritt kan inngå samarbeid med en annen kommune om utføring av oppgavene. Med samarbeid menes her også ordninger hvor hele oppgaven legges fullstendig til en annen kommune. Forutsetningen er naturligvis at den andre kommunen også har håndhevingsmyndighet. Dette mulighetsrommet kan løse en del utfordringer for eksempel for mindre kommuner, som ikke har samme kapasitet som en større, nærliggende kommune. Som alternativ til å sende egne ansatte på kurs, kan kommunen altså samarbeide med, eller sette bort håndheving til en annen kommune. Dette vil kanskje også være særlig nyttig om den ene kommunen kun har spesifikke utfordringer knyttet til sesong eller specifikt område.

5.2.6 Sammenfatning – tildeling av håndhevingsmyndighet

Tildeling av slik myndighet som her omtalt, kan oppfattes som et for stort ansvar for kommunen. Imidlertid kan håndheving ha tydelige positive effekter for kommunen, både hva gjelder kontroll med trafikantatferd, men også inntekter.

Enkelte kommuner har ikke behov for håndheving av hele kommunen, men opplever kun utfordringer på særskilte steder, for eksempel i forbindelse med økt turisme i en kortere periode. For slike tilfeller er det forståelig at tildeling av myndighet – med alle plikter som det tidligere har blitt lagt vekt på, ikke helt passer inn for alle tilfeller.

Kommunene har kanskje et relativt kortvarig behov for myndigheten, eller behovet er knyttet til særskilte og avgrensede områder. Statens vegvesen ser derfor at det er hensiktsmessig å foreta en justering av tolkningspraksis, og slik mykne opp de vurderingskriteriene som tidligere er lagt til grunn for tildeling. Det er så langt vi kan se, behov for et større fokus på den retten kommunen får til å håndheve i hele kommunen og formålet om å ivareta trafiksikkerhet gjennom ordningen der det er størst behov.

Slik vi ser det er kommunene selv nærmest til å vite hvordan man lokalt bør sørge for organisering av ordningen, for å oppnå best mulig ivaretagelse av nettopp dette.

5.3 Særlig om trafikkstyring ved bruk av forbudsskilt som vist i skiltforskriften

Ved oppsett av forbudsskilt, kan det bestemmes at det ikke er lov til å parkere eller stanse på en gitt strekning eller område. Rene *forbud* er derfor noe annet enn vilkårsparkering, hvor det med oppsatt skilt gis *tilbud* om å parkere, på visse vilkår. Dersom kommunen er tildelt håndhevingsmyndighet, kan de håndheve overtredelser av oppsatte forbudsskilt. Oppsett av slike skilt kan derfor være et viktig bidrag inn i trafikkstyring av særlig utsatte områder.

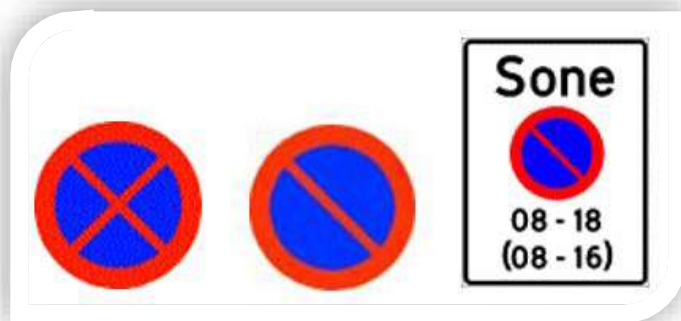
Skiltforskriftskilt er skiltene som framgår av forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften) og tilhørende vegnormal N300 Trafikkskilt. Ved bruk av trafikkskilt kan myndighetene på en enkel måte regulere trafikk, parkering, varsle om farer og gi annen informasjon. Formålet med skiltforskriftskilt er i all hovedsak trafikkstyring, til dette kommer også trafikantens behov for informasjon. Skiltingen utgjør sammen med vegoppmerking, trafikkregler og trafikksignaler, et omfattende informasjons- og styringssystem for trafikken.

Dersom kommunen eller Statens vegvesen anser det som nødvendig av hensyn til trafiksikkerhet, trafikkavvikling eller vegens omgivelser, kan det fattes vedtak om å sette opp parkeringsregulerende forbudsskilt. Der slike skilt settes opp skal det derfor være vurdert at parkering vil få uheldige konsekvenser. Eksempler kan være tilfeller der besøkende parkerer langs vegbanen på en slik måte at det hindrer annen trafikk, er til fare for myke trafikanter, eller der det ikke vil være mulig for nødetater å komme til dersom det tillates parkering. Dette kan ofte være øyeblikksbilde i noen sesonger ved populære

turistattraksjoner, og villparkeringen skaper store problemer både for trafiksikkerhet og fremkommelighet. Forbudene kan knyttes til ulike tidsrom ved bruk av underskilt, og det kan også opprettes hele soner hvor slike skilt gjelder. Det vises for øvrig til skiltforskriften kapittel 4.

Det er Statens vegvesen som er skiltmyndighet for oppsett av de skiltforskriftskilt som regulerer stanse- og parkeringsforbud på offentlig og privat veg. Offentlig veg er som tidligere nevnt de veger som er åpne for alminnelig ferdsel og som vedlikeholdes over statens, fylkeskommunens eller kommunenes vegbudsjett.

Kommuner som opplever at økt turisttrafikk fører til uheldige konsekvenser og trafikkfarlige situasjoner, kan utarbeide skiltplaner som sendes skiltmyndigheten sammen med en anmodning om vedtak, der bakgrunnen for ønskede skiltingen/skiltplan framgår.



Figur 3: symbolene viser de ulike forbudsskiltene som er fastsatt i skiltforskriften gjeldende for parkering, og som er aktuelle i denne sammenheng

Stans- og parkeringsforbud kan reguleres ved bruk av skilt 370 «Stans forbudt», 372 «Parkeringsforbudt» og skilt 376.2 «Parkeringszone». Ved å bruke underskilt til skilt 370 og 372 kan man angi utstrekning av reguleringen eller klargjøre hvor reguleringen gjelder, begrense gyldighetstiden for reguleringen eller unntaksvis angi annen regulering i tidsrom når skilt 370 og 372 ikke gjelder. Det skal imidlertid ikke skiltes stans- eller parkeringsforbud der stans eller parkering er forbudt i henhold til trafikkreglene (eksempelvis fortau, gangfelt eller kryss).

Skilting med stanse- og parkeringsforbud på områder der turister og besøkende skaper utfordringer, er en enkel måte å sikre økt trafiksikkerhet og bidra til å redusere trafikale problemer. Samtidig gir slike regulering mulighet til å styre parkeringen til områder som er tilrettelagt for formålet, slik som for eksempel parkeringsplasser eller områder med tilstrekkelig kapasitet. For å oppnå ønsket effekt bør forbudssoner kombineres med tydelig informasjon om alternative parkeringsmuligheter. I tilfeller der skilting alene ikke er tilstrekkelig, kan fysiske sperringer være nødvendige for å hindre uønsket parkering.

Statens vegvesen anbefaler at kommuner med særlige utfordringer knyttet til turisttrafikk, utreder hvorvidt det kan være hensiktsmessig å be skiltmyndigheten om forbudsregulering

for visse strekninger. I kombinasjon med tildelt håndhevingsmyndighet kan dette være et særlig effektivt virkemiddel for trafikkstyring.

Til tross for at private parkeringstilbydere ikke kan benytte skiltforskriftskilt, er det likevel gitt en viss adgang til å benytte skilting av parkeringsforbud og stanseforbud. Det er imidlertid et viktig poeng at slike forbudsskilt kun benyttes i sammenheng med et tilbud om vilkårsparkering. Dette er nærmere omtalt under punkt 6.

6 Parkeringsforskriften

6.1 Innledning

Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) er hjemlet i vegtrafikkloven § 8, og gjelder både offentlig og privat vilkårsparkering for allmennheten. Det vil si at alle som vil tilby parkering for allmennheten som det knytter seg vilkår til, må følge det samme regelverket.

Parkeringsforskriften gir rammer og setter vilkår for vilkårsparkeringen, herunder hvilke rettigheter og plikter henholdsvis parkeringsvirksomheten, og bilføreren har.

«Vilkårsparkering» er tilbud om parkering på gitte vilkår. Vilkårene kan være parkering mot betaling, med tidsbegrensning med eller uten dokumentasjonsplikt, eller med krav om parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Det kan også være andre vilkår, for eksempel at parkering skal skje innenfor oppmerket felt eller med krav om fremlagt parkeringsbevis eller kanskje parkeringsskive.

Definisjonen av vilkårsparkering favner vidt, men må sees i sammenheng med de innskrenkningene som følger av forskriftens virkeområde i § 3. Områder som er avsatt til parkering uten at det stilles vilkår, regnes ikke som vilkårsparkering. Der hvor det ikke stilles vilkår, vil det heller ikke være grunnlag for å ilegge sanksjoner, samtidig er det ikke krav om at det ilegges sanksjoner for at parkeringstilbudet skal falle inn under vilkårsparkeringsregimet.

Hovedformålet med parkeringsforskriften er å sikre en forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet. Det betyr blant annet at tilbudet er universelt utformet, at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet og mest mulig likt uavhengig av hvem som er tilbyder, bidrar til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester, og legger til rette for effektiv offentlig kontroll av virksomheten. Vilkårsparkering kan reguleres ved bruk av både skiltforskriftskilt og vedlegg 1-skilt. Skiltforskriftskilt er de skilt som framgår av skiltforskriften og tilhørende vegnormal N300 Trafikkskilt. Vedlegg 1-skilt er skiltene som er vist i parkeringsforskriften vedlegg 1. Begge kategoriene er offentlige skilt, men tilhører ulike regelverk, og har ulik praktisk og rettslig betydning.

Parkeringsforskriftens bestemmelser gjelder for vilkårsparkering vist med både skiltforskriftskilt og vedlegg 1-skilt. Det er imidlertid store prinsipielle og praktiske

forskjeller mellom reguleringer med de to skiltsettene. Forskjellene knytter seg særlig til hvem som kan håndheve skiltene og hvilke krav som gjelder for etablering av reguleringen. I det følgende omtales disse forskjellene nærmere.

6.1.1 Vilkårsparkering gitt med skiltforskriftskilt

Vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre må skiltes i samsvar med kravene i skiltforskriften. Dette innebærer at parkeringsreguleringen må skiltes med skilt 552 «Parkering» og tilhørende underskilt, skilt 376 «Parkeringszone» og skilt 378 «Slutt på parkeringszone».



Figur 4: skilt 552 "parkering", skilt 376 "parkeringszone" og skilt 378 "slutt på parkeringszone"

Det er ikke tillatt å sette opp verken vedlegg 1 –skilt eller private skilt på eller langs, offentlig ferdselsåre.

Det kan også skiltes med skiltforskriftskilt på vilkårsparkeringsområder *utenfor den offentlige ferdselsåren*, forutsatt at det er politiet eller en kommune som håndhever parkeringsreguleringen. Private virksomheter kan ikke håndheve skiltforskriftskilt.

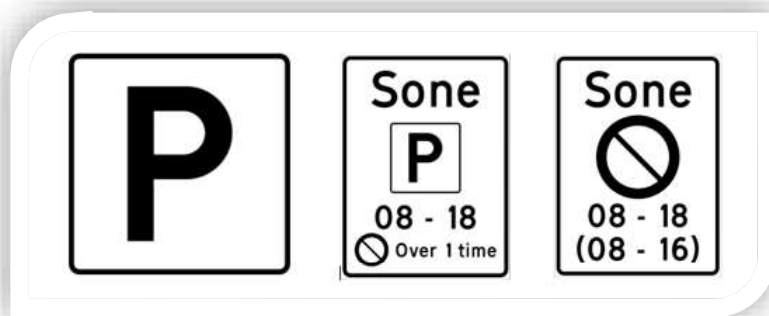
Regulering med skiltforskriftskilt forutsetter at det er fattet skiltvedtak etter skiltforskriften § 28, jf. § 36. Skiltforskriftskilt er kun gyldige når det er oppsatt etter vedtak av skiltmyndigheten, jf. vegtrafikkloven § 5. Skiltmyndighetene er de myndigheter som har hjemmel til å treffe vedtak om å sette opp og ta ned offentlige trafikkskilt. Det er Statens vegvesen som er skiltmyndighet for oppsett av skiltforskriftskilt for regulering av vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre. For kommunal veg kan Statens vegvesen imidlertid tildele vedtaksmyndighet i forskrift for slike skilt til kommune eller politi. Per april 2026 er denne myndigheten delegert til henholdsvis Drammen kommune, Oslo kommune, Stavanger kommune, Bærum kommune, Kongsberg kommune og Tromsø kommune. I alle andre kommuner er Statens vegvesen skiltmyndighet.

Når vedtaket er fattet, gjelder skiltet fra det øyeblikket det settes opp og avdekkes. Virksomhetene skal likevel registrere skiltplan med tilleggsinformasjon i Statens vegvesen sitt parkeringsregister.

Parkeringsregisteret er Statens vegvesen sitt register med opplysninger om parkeringsvirksomhetene og deres parkeringsområder med vilkårsparkering for allmennheten. Parkeringsregisteret er åpent og tilgjengelig for alle. Registreringen gjennomføres av virksomheten selv, og de er selv ansvarlige for å holde registeret oppdatert. Registrering av skiltplan for vedlegg 1 – skilt er en nødvendig forutsetning for å kunne ilegge kontrollsanksjoner, men et slikt krav gjelder ikke for skiltforskriftskilt. Så fremt vedtaket er gjort korrekt og skiltet er satt opp og avdekket, kan overtredelser lovlig håndheves uavhengig av om skiltplan også er lagt inn i registeret.

6.1.2 Vilkårsparkering gitt med vedlegg 1–skilt

De vilkårsparkeringsplassene som ikke må reguleres med skiltforskriftskilt, kan skiltes med såkalte vedlegg 1–skilt. Dette er de skilt som følger av parkeringsforskriftens vedlegg 1 «om skilting».



Figur 5: skilt 1P "parkering", skilt 2P "Parkeringssone" og skilt 3P "slutt på parkeringssone"

Reglene medfører i praksis at kommuner og andre offentlige myndigheter kan velge å skilte med enten skiltforskriftskilt eller vedlegg 1–skilt på sine vilkårsparkeringsområder som ligger *utenfor* den offentlige ferdselsåren. Private parkeringsvirksomheter har imidlertid ikke denne muligheten, og må uansett benytte vedlegg 1–skilt.

Parkeringsregulering med vedlegg 1–skilt er i hovedsak begrunnet i et behov for regulering av privat eiendom og inntjening, og ikke like mye ut ifra trafikkstyring. Det er derfor en del ulike hensyn som ligger bak de to offentlige skiltsettene.

Bruk av vedlegg 1–skilt har likevel klare likhetstrekk med skiltforskriftskiltets formål. Skiltingen må oppfylle en del juridiske krav, og være mest mulig lik i hele landet. Blant annet skal underskilt utformes i tråd med underskilt vist i skiltforskriften kapittel 9 og vegnormal N300 Trafikkskilt. I parkeringsforskriften vedlegg 1 punkt 5, er det også stilt nærmere bestemmelser om tekniske krav til utforming av vedlegg 1–skiltene. Det skal sikres en forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet i hele landet.

Det finnes ingen lovregulering av formell skiltmyndighet for benyttelse av vedlegg 1–skilt. Vedlegg 1–skilt kan derfor, i motsetning til skiltforskriftskilt, settes opp uten vedtak. For å

kunne håndheve på et vedlegg 1-skilt, er det imidlertid en forutsetning at virksomheten har registrert skiltplan med tilleggsinformasjon i parkeringsregisteret. Området må videre være skiltet i tråd med denne planen.

Dersom kommunen eller annen offentlig myndighet velger å sette opp vedlegg 1-skilt på sine områder utenfor offentlig ferdselsåre, vil det ikke lenger være snakk om den samme vedtaksmyndigheten som gjelder for skiltforskriftskilt. En kommune vil likevel være bundet av forvaltningsrettens regler i sin rolle som offentlig myndighet. Det er derfor slik at dersom en kommune beslutter å sette opp et vedlegg 1-skilt, vil dette være et vedtak etter forvaltningsloven § 2 bokstav a, men ikke slik vedtak om å sette opp skilt som følger av skiltforskriften § 2 punkt 1. Det blir heller snakk om en beslutning om oppsett som, for å være gyldig, må legges inn i parkeringsregisteret med skiltplan.

6.2 Regulering av vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre

6.2.1 Innledning

Vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre kan kun reguleres med bruk av skiltforskriftskilt, og reglene i skiltforskriften og vegnormal N300 Trafikkskilt må følges.

Skiltforskriften bestemmer og regulerer bruken av skilt, oppmerking med videre, og fastsetter også betydningen av skiltene. Vegnormalen utfyller skiltforskriften, og inneholder tekniske bestemmelser og retningslinjer for bruk og utforming av offentlige trafikkskilt. Vegnormalen fastsettes av Vegdirektoratet med hjemmel i skiltforskriften og gjelder for all bruk av offentlige trafikkskilt, uavhengig av vegtype.

Ved regulering av vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre, er man derfor bundet av de krav og tekniske bestemmelsene for bruk og utforming av skilt som framgår av skiltforskriften og vegnormalen. Regelverket setter dermed klare rammer for hvordan vilkårsparkering med skiltforskriftskilt kan reguleres. Det begrenser muligheten for lokale tilpasninger og sikrer at offentlige trafikkskilt brukes på en enhetlig og forutsigbar måte. Dette omtaler vi nærmere i det videre.

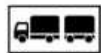
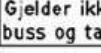
6.2.2 Utforming og bruk av underskilt til skiltforskriftskilt

Underskilt brukes for å presisere, utvide, utfylle eller begrense hovedskiltets betydning eller gyldighetsområde. Gjennom bruk av underskilt er det mulig å regulere parkering og sikre rulling av plasser ved å begrense parkeringstid, reservere plasser for bestemte grupper, forby parkering for visse kjøretøygrupper, innføre avgiftsparkering, og kombinere ulike reguleringer og på den måten tilpasse parkeringsreguleringen til lokale behov og løse trafikale utfordringer.

Underskilt gir mulighet for å sette begrensninger for hensetning av bobiler, campingvogner eller andre kjøretøygrupper. Ved bruk av hovedskilt med underskilt, kan man styre trafikkbildet på de steder man ser behov, for eksempel på rasteplasser eller i særlig

trafikkerte turistområder. Underskilt kan også benyttes for å etablere egne områder og plasser hvor parkering er reservert og tilrettelagt kjøretøy særskilt innredet til campingbruk, slik som bobiler og campingvogner. I motsetning til tradisjonelle campingplasser, så medfører en slik etablering ikke andre plikter enn at det må foreligge et skiltvedtak før området opprettes og parkering reserveres denne kjøretøygruppen. Tillatt parkeringstid kan begrenses for å sikre rulling på plassen. I tillegg kan det innføres avgiftsparkering på slike plasser, noe som også vil sikre kommunen inntekter.

Underskilt skal imidlertid utformes i samsvar med kravene i skiltforskriften og vegnormal N300 Trafikkskilt. Dette innebærer at det kun er de allerede godkjente underskiltene som er vist i skiltforskriften kapittel 9 og vegnormalen som kan benyttes. Det vil for eksempel være kun de allerede godkjente tekstene som framgår av vegnormalen som kan benyttes som tekst på underskilt. I tillegg skal underskiltene kombineres på normert måte angitt i vegnormalen og skiltforskriften.

	806 Tid Underskiltet angir at hovedskiltet bare gjelder i det eller de tidsrom som er angitt med klokkeslett. Sorte tall gjelder hverdag unntatt lørdag, sorte tall i parentes gjelder lørdag, røde tall gjelder søndag, helligdag og offentlig høytidsdag.
	807.1 Personbil
	807.2 Varebil, lastebil og trekkbil
	807.3 Buss
	807.4 Vogntog
	807.5 Tilhenger særskilt innredet til campingbruk, samt eventuell trekkvogn
	807.7 Tohjuls motorsykkel med og uten sidevogn og tohjuls moped
	807.8 Forflytningshemmede med parkeringstillatelse
	807.9 Kjøretøy særskilt innredet til campingbruk (bobil)
	807.10 Liten elektrisk motorvogn
	808 Tekst Underskiltet brukes når det ikke er hensiktsmessig å gi vedkommende regulering eller informasjon med underskilt med symbol, tall eller annet.

Figur 6: Oversikten viser de relevante underskiltene for parkeringsregulering, som vist i skiltforskriftens kapittel 9

Regelverket medfører altså at kommunene ikke kan utforme egne underskilt, med tekstlige vilkår eller symboler fritt. All regulering må skje innenfor rammene av skiltforskriften og tilhørende vegnormal, både når det gjelder tekst, symboler, utforming og kombinasjon av skilt. Dette sikrer lik regulering i hele landet, men begrenser kommunenes mulighet til å tilpasse reguleringen til lokale behov.

Andre underskilt enn de som framgår av skiltforskriften og vegnormalen, vil kun være mulig å bruke etter tillatelse fra Vegdirektoratet. Fravik fra N300 behandles i en formell søknadsprosess kalt fraviksbehandling, og søkeren må få skiltet godkjent før det kan tas i bruk.

6.2.3 Innføring av avgiftsparkering

Det framgår av oppdraget at flere kommuner ønsker mulighet til å generere inntekter i områder med særlig høyt press som følge av økt turisme. Et aktuelt virkemiddel for å oppnå dette er å innføre avgiftsparkering. Innføring av avgiftsparkering kan gjøres både av kommuner og private aktører og det er muligheter både innenfor og utenfor den offentlige ferdselsåren. Det er med andre ord flere ulike muligheter for å innføre avgiftsparkering.

Som tidligere nevnt følger det imidlertid av parkeringsforskriften § 7, at det ikke kan innføres avgiftsparkering på offentlig ferdselsåre uten at kommunen er tildelt håndhevingsmyndighet. Det vil si at kommuner *uten* håndhevingsmyndighet kun kan innføre avgiftsparkering på sine områder som er *utenfor* offentlig ferdselsåre.

Statens vegvesen er skiltmyndighet for oppsett av de skiltforskriftskilt som regulerer parkering på offentlig veg. Dersom det skal innføres avgiftsparkering ved bruk av skiltforskriftskilt, er det først og fremst behov for et gyldig skiltvedtak.

Dersom det er ønske om å innføre avgift utenfor offentlig ferdselsåre med vedlegg 1-skilt, er det tilstrekkelig å beslutte oppsett, og legge inn skiltplan i registeret.

I likhet med inntekt som kan genereres ved illeggelser, står virksomheten fritt til å bestemme over de midler som kommer inn som følge av innført avgiftsparkering.

6.2.4 Begrenset mulighet for reservering av plasser

Utgangspunktet er at parkering på eller langs offentlig veg skal være tilgjengelig for allmennheten, jf. parkeringsforskriften § 27. Kommunene har derfor begrensede muligheter til å reservere plasser på offentlig ferdselsåre.

Kommunen kan likevel utstede tillatelse til parkering for bestemte motorvogner og grupper, eller for personer med behov for særskilt parkeringsadgang på kommunale vilkårsparkeingsplasser. Det er kun en bestemt kommunal instans som kan utstede slike tillatelser.

Det er altså ikke slik at kommunen fritt kan avsette areal langs offentlig veg til private eller enkeltpersoner, uavhengig av det faktiske behovet. Det kreves at det må være særlig behov for slike plasser, for eksempel reservasjon for politiets tjenestebiler utenfor en politistasjon som ikke har egen biloppstillingsplass i nærheten.

Kommunen må begrunne det særskilte behovet for slik parkeringsadgang ovenfor skiltmyndigheten. Kommunen er klart nærmest til å vurdere lokale forhold og behov, og kommunenes vurdering skal vektlegges ved vurderingen, men det er skiltmyndigheten som skal avgjøre om, og i hvilket omfang, slike parkeringsplasser skal opprettes. Vurderingen skal foretas ut fra hvorvidt det foreligger særegne forhold som tilsier at det er behov for særskilt parkeringstilgang. En annen forståelse vil kunne føre til en urimelig forskjellsbehandling mellom en kommunes innbyggere og allmennheten for øvrig. En god begrunnelse for reservering kan likevel tenkes å foreligge der det kan dokumenteres store utfordringer knyttet til turisttrafikk, som for eksempel fortrenger lokalbefolkningen eller lokalt næringsliv.

6.2.5 Kommuner kan innføre boligsoneparkering

Parkeringsforskriften § 29 gir kommunen mulighet til å etablere boligsoneparkering. Dette er å anse som en form for avgiftsparkering, der det tas betalt for ordningen. Bestemmelsen gir kommunen adgang til å reservere kommunale vilkårsparkeringsplasser for parkerende bosatt i et nærmere avgrenset område, for lokalt næringsliv og for andre med særlig behov for slik parkering.

Innføring av boligsoneparkering skjer ved særskilt lokal forskrift. Forskriften skal fastsette på hvilke vilkår man får tildelt boligsoneparkering. Forskriften kan ikke innsnevre beboernes adgang til å kunne parkere i det området de bor, ved at kommunen begrenser adgangen til kun å gjelde bestemt(e) kjøretøygruppe(r). Slike begrensninger kan kun skje ved hjelp av offentlige skilt fastsatt av skiltmyndigheten. Forskriften kan heller ikke begrense adgangen til boligsoneparkering til å kun gjelde registrert eier av kjøretøy. Det er tilstrekkelig at det foreligger nødvendig dokumentasjon på at søker disponerer kjøretøy og at vedkommende bor eller har tilhold i sonen.

Kommunene fastsetter selv vilkårene gjennom den lokale forskriften. Egne regler (retningslinjer) for tildeling av boligsoneparkeringskort som kommunen måtte utarbeide, kan ikke være i strid med parkeringsforskriften eller den lokale forskrift som angir omfanget og generelle vilkår for boligsoneparkeringen. Det skal heller ikke i forskrift være slik at man begrenser adgangen til boligsoneparkering til den som er registrert eier av et kjøretøy. Det er tilstrekkelig at søker faktisk disponerer kjøretøyet, og at vedkommende bor i sonen. Tillatelse utstedes for det tidsrom kommunen mener det er behov for. Når tillatelsen løper ut, skal kommunen foreta ny behovsvurdering.

Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede regulerer retten til å parkere motorvogn for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Forskriftens § 2 bokstav d gir forflytningshemmede med parkeringstillatelse rett til å parkere på steder der det er innført

boligsoneparkering. Forflytningshemmede vil også falle inn under § 2 bokstav b, så lenge det tas betaling for et slikt kort (boligsoneavtale) for å kunne parkere i den aktuelle sonen.

Ved innføring av boligsoneparkering etter parkeringsforskriften § 29, kan det nederst på skilt 376.1 «parkeringssone» benyttes tekst «*Med beboerkort/p-kort/p-tillatelse (eller mot avgift)*». Dette er nærmere omtalt i Vegnormal N300 trafikkskilt.¹²

Det kan også benyttes sonenummer dersom det er nødvendig å skille mellom flere soner. Reguleringen gir kommunen mulighet til å fastsette ulike satser for ulike brukergrupper og soner, og til å differensiere parkeringsavgiften mellom kommunens innbyggere og allmennheten. Kommunen vil også kunne regulere med en makstid for parkering for å sikre rulling på plassene.

Innføring av boligsoneparkering gir med dette kommunene en mulighet til selv å regulere og påvirke hvordan parkeringsplasser på offentlig ferdselsåre blir brukt. Det er i tillegg en unik adgang til å sikre beboere rådighet over særlige utsatte områder, for eksempel der man ser utfordringer med turisttrafikk og uønsket parkeringsatferd.

6.3 Regulering av vilkårsparkering med vedlegg 1-skilt utenfor offentlig ferdselsåre

6.3.1 Innledning

Både Statens vegvesen, private aktører, fylkeskommunene og landets kommuner har i utgangspunktet et stort handlingsrom for å regulere parkering på en slik måte at man både kan sikre at parkering skjer i mer ordnede former, samtidig som det kan generere parkeringsinntekter. I det videre vil vi først og fremst fokusere på kommunenes muligheter, siden det er dette det bes om i bestillingen fra Samferdselsdepartementet.

Som nevnt kan en kommunene selv velge om den vil regulere vilkårsparkering utenfor den offentlige ferdselsåren med skiltforskriftskilt eller med vedlegg 1-skilt. Velger de å regulere området med vedlegg 1-skilt, er dette utvilsomt enklere enn det å måtte gå igjennom de prosessene som ender med et vedtak for oppsetting av skiltforskriftskilt eller en forskrift om boligsoneregulering. De samme prinsippene vil for ordens skyld være gjeldende også for Statens vegvesen.

Selv om begge skiltregimer krever registrering av skiltplan og tilleggsinformasjon i parkeringsregisteret, så gir regulering av vilkårsparkering med vedlegg 1-skilt en større frihet til å utforme nye reguleringer og ønskede/nødvendige vilkår.

¹² [Vegnormal N300 Trafikkskilt](#)

6.3.2 Mulighet for rask reguleringsendring

Ved å regulere vilkårsparkering ved bruk av vedlegg 1-skilt utenfor den offentlige ferdselsåren, vil kommunen enkelt kunne gjennomføre nødvendige og fortløpende endringer av parkeringsreguleringen gjennom året.

Da det ikke er nødvendig med skiltvedtak for å sette opp og ta ned vedlegg 1-skilt, vil det for eksempel være mulig å ha ulike vilkår for parkering vinter og sommer, tilpasset de tidsrom for når kommunen rent faktisk opplever et økt behov for regulering av parkering. Kommunen må bare sørge for å oppdatere parkeringsregisteret med ny skiltplan og tilleggsinformasjon, før den nye parkeringsreguleringen avdekkes, jf. parkeringsforskriften § 16 bokstav a. Skiltene kan også håndheves umiddelbart etter at parkeringsregisteret er oppdatert.

6.3.3 Mulighet for rask innføring av avgiftsparkering

Dersom en kommune ønsker inntekter fra parkering utenfor offentlig ferdselsåre, så er dette mulig ved å innføre avgiftsparkering regulert med vedlegg 1-skilt. Det er ikke et krav om at kommunen må være tildelt håndhevingsmyndighet før det kan innføres avgiftsparkering *utenfor* offentlig ferdselsåre. Da det heller ikke er nødvendig med skiltvedtak før oppsett av vedlegg 1-skilt, så kan avgiftsparkering utenfor offentlig ferdselsåre innføres både raskt og smidig.

6.3.4 Større frihet til å utforme nye underskilt

Når det skal utformes underskilt til vedlegg 1-skilt, så gjelder i utgangspunktet de samme reglene som når underskilt til skilt vist i skiltforskriften benyttes.

Underskiltene skal bygges opp i henhold til vegnormalen, og finnes det et godkjent skilt og en godkjent tekst for ønsket regulering i vegnormalen, så skal denne også benyttes for vedlegg 1-skilt. Det er likevel gitt et større handlingsrom til å utforme nye tekster tilpasset lokale behov, blant annet for å reservere plasser. Det er imidlertid ikke nødvendig å søke om fravik for å kunne utforme nye underskilt til vedlegg 1-skilt.

6.3.5 Større frihet til å reservere plasser

Ved bruk av vedlegg 1-skilt utenfor offentlig ferdselsåre, står både kommunen og Statens vegvesen friere til å reservere parkeringsplasser for ulike grupper. Parkering kan reserveres for beboere, ansatte/lokalt næringsliv og for spesifikke kjøretøygrupper.

Parkeringsforskriften er ikke til hinder for å eksempelvis unnta en eller flere av disse gruppene fra krav om å betale avgift, på enkelte parkeringsområder om ønskelig.

Friheten til å reservere plasser er likevel noe begrenset ved oppsett av vedlegg 1-skilt på kommunalt eid grunn. Dette er fordi det er et grunnleggende prinsipp at parkering på offentlig veg skal være tilgjengelig for folk flest. En slik forståelse fremgår blant annet av parkeringsforskriften § 27 og av Vegnormal N300; «*parkering på eller langs offentlig veg*

skal som utgangspunkt være tilgjengelig for allmennheten». Offentlige grunneiere er derfor i en mellomsituasjon; de forvalter et offentlig eid gode, og må ha saklige begrunnelser for eventuelle reserveringer. Slik saklig begrunnelse skjer ofte ut ifra lokale behov, som kommunen selv er nærmest til å kjenne.

6.3.6 Soneregulering med vedlegg 1-skilt

Kommunen kan velge å regulere et område utenfor offentlig ferdselsåre med skilt 2P «Parkeringssone». Skiltet brukes for å angi grenser for område hvor det gjelder særlige bestemmelser for parkering. En slik regulering kan være kostnadsbesparende å benytte for kommunen, da de slipper å sette opp et stort antall skilt inne på parkeringsområdets ulike deler. Det er likevel relativt strenge krav til bruk av skilt 2P «Parkeringssone», men dette ser vi ikke behov for å gå nærmere inn på her.

Fordelen ved å regulere ved skilt 2P, og eksempelvis reservere for en nærmere spesifisert gruppe som ansatte, innbyggere med gyldig oblat/tillatelse eller lignende, er at dette er mye mindre krevende enn å etablere boligsoneparkering ved innføring av en lokal forskrift osv.

Ulempen ved å bruke skilt som vist i parkeringsforskriften vedlegg 1, er at de kun kan benyttes på områder utenfor den offentlige ferdselsåren. En del populære turistområder vil ha parkeringsplasser etablert på områder som regnes som offentlig ferdselsåre, og disse må derfor reguleres ved bruk av skiltforskriftskilt.

Inne på parkeringsområder hvor det er tilbud om parkering på vilkår for allmenheten, kan det også reguleres rene parkeringsforbud på deler av området.

6.3.7 Nærmere om håndheving av vedlegg 1-skilt

En fordel ved å regulere parkeringsområder utenfor offentlig ferdselsåre ved bruk av vedlegg 1-skilt, er at hverken kommunen, Statens vegvesen eller andre trenger tildelt håndhevingmyndighet for å håndheve skiltene. Virksomhetene må likevel oppfylle kravene til opplæring, jf. parkeringsforskriften § 9, for å kunne ilegge kontrollsanksjoner og fjerne kjøretøy. I tillegg er det enkelte regler for hvilke områder man kan benytte skiltene på, noe vi har omtalt flere ganger tidligere.

Forskriften stiller krav om at den som skal utføre kontrolltjeneste med vilkårsarkering må ha gjennomført og bestått godkjent opplæring. Opplæringen skal ha en varighet på minst 70 skoletimer. Det stilles også krav om at det skal avlegges og bestås en regodkjenningsprøve hvert femte år.

Per dags dato er det kun Norges Parkeringsforening (NorPark) som er godkjent av Statens vegvesen for å gi slik opplæring til kommunalt ansatte.

Som alternativ til å sende egne ansatte på kurs, kan kommunen samarbeide med, eller sette bort håndheving til en annen kommune. Kommunen står i tillegg fritt til å leie inn en privat parkeringstilbyder for å drive kontrolltjeneste på områdene som er utenfor den offentlige

ferdselsåren, så fremt den som skal håndheve oppfyller kravene i § 9. Det samme gjelder lignende områder som driftes/eies av Statens vegvesen.

6.4 Regulering av vilkårsparkering med skiltforskrift utenfor offentlig ferdssåre

Som nevnt flere steder over kan det på eller langs offentlig ferdssåre kun benyttes skiltforskriftskilt, jf. parkeringsforskriften vedlegg 1, punkt 1.1 første punktum. I tillegg vil innføring av avgiftsparkering på offentlig ferdssåre kreve at kommunen har fått tildelt håndhevingsmyndighet, noe som fremgår av parkeringsforskriften § 7 fjerde ledd. Dette skyldes blant annet at politiet ikke har adgang til å håndheve avgiftsparkering som vilkår, og at man derfor må sikre at overholdelse av skiltingen ivaretas. Det skyldes også det særlige ansvaret en kommune har for å ivareta trafikale hensyn langs og på den offentlige ferdssåren, jf. parkeringsforskriften § 7 første ledd.

Kommunen kan likevel regulere områder *utenfor* den offentlige ferdssåren med skiltforskriftskilt, og herunder også innføre avgiftsparkering på slike områder – til tross for at de ikke er tildelt håndhevingsmyndighet. En slik forståelse kommer frem av parkeringsforskriftens vedlegg 1. punkt 1.1 andre punktum. Dersom det skal benyttes skiltforskriftskilt kan imidlertid ikke kommunen leie inn private aktører til å kontrollere og håndheve området, slik vi har omtalt som en mulighet ved bruk av vedlegg 1–skilt. I slike tilfeller må kommunen selv sørge for at ansatt i kommunen som skal utføre kontrolltjeneste oppfyller kravene til opplæring som følger av parkeringsforskriften § 9 og naturligvis også reglene ellers i forskriften.

Forutsatt at reguleringen håndheves av kommunen og/eller politiet, jf. parkeringsforskriften § 7, kan skilt vist i skiltforskriften også benyttes på parkeringsområder utenfor den offentlige ferdssåren. Det er strenge krav til bruk og utforming av skiltforskriftskilt, og det er også blant annet begrensede muligheter for å reservere plasser. Vi viser til punkt 6.2 og 6.4 for mer utfyllende informasjon om krav og tekniske bestemmelser om bruk av skiltforskriftskilt.

6.5 Tilsyn med vilkårsparkering

Ved parkeringsforskriftens ikrafttredelse ble det samtidig fastsatt at Statens vegvesen skulle ha som oppgave å føre tilsyn med at vilkårsparkering drives, og håndheves i samsvar med forskriftens bestemmelser. Oppgaven ble lagt til Statens vegvesen, Trafikant og kjøretøy v/tilsyn øst 2. Det ble derfor opprettet en egen enhet i denne avdelingen som i det videre omtales som «Parkeringstilsynet».

Parkeringstilsynet fører tilsyn med både private og offentlige parkeringsvirksomheter som tilbyr vilkårsparkering, og er landsdekkende.

Der Statens vegvesen (parkeringsstilsynet) avdekker forhold som ikke er i samsvar med parkeringsforskriften, vil de med hjemmel i parkeringsforskriften § 19 kunne reagere på bruddene ved å benytte virkemidlene som framgår av § 19 og § 20.

Parkeringsstilsynet kan etter dette pålegge virksomhetene om å rette forhold som ikke er i samsvar med parkeringsforskriften. De kan også ilegge tvangsmulkt, fatte vedtak om avskilting og om forbud mot oppsetting av nye skilt til virksomheter som ikke har oppfylt sin meldeplikt etter § 4 første ledd.

6.6 Nærmere om unntakene i parkeringsforskriften

6.6.1 Parkeringsforskriftens virkeområde

Parkeringsforskriftens virkeområde er komplisert. Det er angitt et alminnelig virkeområde i § 3 første ledd, og deretter er det gjort innskrenkninger og utvidelser av dette i de etterfølgende leddene. Dersom det håndheves overfor bilførere som feilparkerer, er det egne regler om hvorvidt hele eller deler av forskriften skal gjelde. Med «håndheves» menes illeggelse av kontrollsanksjon og fjerning.

Det er bare områder der det tilbys parkering på vilkår som faller innenfor forskriftens egentlige virkeområde. Dette innebærer at parkeringsplasser der alle kan parkere gratis, hvordan de vil, og så lenge de vil – faller utenfor. Dette kan være parkeringsplasser i utmark, ved utfartssteder, ved transportpunkter og lignende. Hvis det innføres betalingsplikt, plikt til å trekke billett for dokumentasjon eller stilles andre vilkår som må etterleves, vil imidlertid slike plasser falle innenfor ordningen.

I det videre vil vi forsøke å omtale de mest relevante unntakene som kan være nyttige for henholdsvis kommuner og Statens vegvesen å være klar over.

6.6.1.1 Midlertidig tilbud med betaling til fysisk person

Det er fastsatt i parkeringsforskriften § 3 fjerde ledd, første punktum at forskriften ikke gjelder for midlertidig tilbud om parkering mot betaling, der betalingen skjer til en fysisk person og det ikke ilegges sanksjoner. For ordens skyld bemerkes det at det regelen ikke oppstiller begrensninger til *hvem* som kan opprette et slikt tilbud, og den gjelder derfor likt for både kommuner, og private aktører. Bestemmelsen må forstås som et unntak som kan skape et visst handlingsrom i tilfeller hvor det for eksempel oppstår et mer akutt behov for å iverksette tiltak, eller der behovet for tiltaket uansett er kortvarig eller i alle fall ikke permanent.

I bestemmelsen knyttes det konkrete vilkår til unntaket. Det er en forutsetning at reguleringen er *midlertidig*, at betalingen *skjer til en fysisk person*, og at det *ikke ilegges kontrollsanksjoner*.

Disse vilkårene skal redusere risikoen for at bestemmelsen blir utnyttet i kommersiell virksomhet for å omgå forskriftskravene.

Det er først og fremst ordlyden «midlertidig tilbud» som skaper rom for skjønnsmessige vurderinger, all den tid dette ikke er nærmere fastsatt. Likevel må det kunne legges en språklig forståelse av ordlyden til grunn slik at det i utgangspunktet er ment parkeringstilbud av rent forbigående karakter, altså uten noe form for permanent drift. Som eksempel vil være der det kreves betalt for parkering i forbindelse med et spesielt arrangement eller lignende. Man kan tenke seg et idrettslag som arrangerer en fotballkamp, turnoppvisning, skirenn, julemarked, eller noe annet rent sporadisk, hvor en fysisk person både tar imot betalingen og kanskje også viser vedkommende til et passende sted å hensette kjøretøyet. Unntaket vil også gjelde der for eksempel skiklubbens medlemmer tar inn parkeringsavgift noen helger i skisesongen, parkering i forbindelse med en messe eller lignende. Eksempelene er mange.

Hensikten med å innta denne unntaksregelen var en adgang til å lempe på byråkratiet i noen få enkeltstående, og helt spesielle tilfeller, der parkeringsordningen ikke fremstår som en permanent løsning, og særlig der midlene går tilbake til den ideelle organisasjonen eller lignende.¹³ Som det framgår av forarbeidene til parkeringsforskriften, er det primært i ikke-kommersielle tilfeller at det vil være størst grunn til å lempe på disse kravene. Tilbys det parkering som en del av ordinær kommersiell drift, vil forholdet være et ganske annet, og det vil heller ikke være grunnlag for å behandle tilbudet annerledes enn andre kommersielle tilbud om vilkårsparkering. Av forarbeidene fremgår det dessuten at dersom noe er en permanent ordning, bør utgangspunktet være at reglene skal følges fullt ut. Likevel omtales det videre at et tilbud som er knyttet til et fast arrangement, eller periodiske tilfeller, kan falle utenfor. Det bemerkes for øvrig i denne sammenheng at det ikke er noe i veien for at området brukes til parkering hele året, dersom det for øvrig tid ikke bes om avgift.

Dersom det oppstår tvil om et opprettet tilbud kan sies å fylle vilkårene som midlertidig eller ei, er det fastsatt i forskriften at det er Statens vegvesen som skal avgjøre dette. At dette er inntatt i forskriften er en samtidig erkjennelse av at grensedragningen kan være krevende i praksis. Statens vegvesens adgang til å vurdere tvilstilfeller, skal bidra til å motvirke uønskede tilpasninger, omgåelse av og uthuling av regelverket.

Parkeringstilsynet har på bakgrunn av det overstående tolket unntaket ganske snevert. Det har blitt vektlagt at parkeringstilbudet må være av rent forbigående karakter, uten noe form for permanent drift. Naturligvis i tillegg til de tydelige kravene om at betaling må skje til en fysisk person, og at det ikke må ilegges kontroll sanksjoner.

Selv om unntaket er snevert, understrekes det at det her kan være et handlingsrom for alle aktører som ser behov for å etablere et midlertidig tilbud. Kanskje det anses nødvendig for å få bukt med uønsket parkeringsatferd av besøkende. Det kan være mange gode grunner for hvorfor man har behov for, og ønske om en mer midlertidig ordning for en kortere periode. Fordelen med en slik løsning vil være at man ikke er omfattet av alle reglene i forskriften, både om opplæring, registrering, ladeplass med videre.

¹³ [Høring – felles parkeringsregulering vedlegg 2 – se punkt 4.8 og 4.9](#)

Det bemerkes at bruk av denne muligheten særlig kan være aktuell der man ser akutte utfordringer med hensyn til trafikksikkerhet og fremkommelighet, og har behov for å opprette en kortvarig ordning.

6.6.1.2 Veiledende skilt og oppmerking som ikke håndheves

Parkeringsforskriften gjelder heller ikke for områder med veiledende skilt og oppmerking som ikke håndheves, jf. § 3 fjerde ledd andre punktum.

Unntaket er tatt inn for å hindre at enhver skiltet parkeringsplass må oppfylle forskriftens krav. Mange steder er det eksempelvis satt opp skilt som viser at området for eksempel er ment for besøkende til en navngitt virksomhet eller attraksjon, kanskje er det angitt en tidsbegrensning, og det er foretatt oppmerking for å sikre en viss orden på stedet, men overtredelser håndheves ikke. Enkelte steder står det kanskje også skilt med trussel om mulig fjerning, men grunneier har ingen rutiner for fjerning, og har heller ikke tenkt å gjøre det. Fjerningstrusselen fungerer bare ved å stå der.

I slike tilfeller vil skilt og oppmerking være å anse som veiledende informasjon til de parkerende som er unntatt fra forskriften. Dersom grunneier imidlertid igangsetter fjerning, vil håndheving være et faktum, og unntaket ikke lenger gjelde. Se mer om dette i punkt 7.4.

Et veiledende skilt betyr at det verken kan knyttes formelle plikter eller krav til det aktuelle skiltet. Det veiledende skiltet vil derfor heller ikke kunne pålegge leseren plikter eller vilkår, all den tid det bare er veiledende. Slike skilt kan eksempelvis være utformet med anbefalinger, oppfordringer eller annen informasjon som er ment å veilede leseren. Et krav om betaling for å parkere innenfor nærmere fastsatte tider, er derimot et tydelig vilkår og kan ikke forveksles med veiledning. Det forhold at man setter kravet om betaling på et privat skilt, gjør ikke skiltet veiledende i seg selv. Dette ville være en omgåelse av regelverket. Selv om det står en person ved innkjøringen og tar imot penger på slike steder, må det stå eller sies helt i klartekst, dersom betaling er frivillig.

En kommune vil også kunne sette opp veiledende skilt og plakater på for eksempel parkeringsområder i utmark. Skiltene kan informere om at publikum har mulighet til å gi et frivillig bidrag, som kan gå til reiselivsrelaterte fellesgoder. Det vil ikke følge noen plikter ved en slik ordning. Statens vegvesen avgjør i tvilstilfeller om vilkårene er oppfylt.

6.6.1.3 Når eneste regulering er reservering for forflytningshemmede

Det følger av parkeringsforskriften § 3 siste ledd at forskriften ikke gjelder i kommuner, eller på områder der eneste tilbud om vilkårsparkering er reserverte plasser for forflytningshemmede.

Unntaket gjelder plasser regulert med skiltforskriftskilt 552 «Parkerings» med underskilt 807.8 «Forflytningshemmede med parkeringstillatelse» og eventuelt retningsangivende pil 828 «Utstrekning av stans- og parkeringsregulering». Dette er uavhengig av om skiltet står på offentlig ferdselsåre eller utenfor. Unntaket gjelder også for plasser vist med vedlegg 1–

skilt; skilt 1P «Parkerings» med samme underskilt som nevnt over, når dette er eneste vilkårs-parkeringsregulering på et område.

Regulering og håndheving av slike plasser vil kun omfattes av parkeringsforskriften kapittel 3, 8 og 9. Statens vegvesen har lagt til grunn at også politiet unntaksvis kan håndheve disse plassene etter anmodning fra grunneier. I så tilfelle vil politiets håndheving kun omfattes av forskriftens kapittel 8 og 9.

Unntaket gjelder derfor ikke bare for kommuner, men også på private plasser der det eneste tilbudet er reservert plass for forflytningshemmede. Det er hensynet til de forflytningshemmede som danner grunnlaget for unntaket. Det er ønskelig å legge til rette for opprettelse av plasser for forflytningshemmede, uten at det samtidig skal medføre at kommune eller grunneier/privat selskap som gjør dette, blir nødt til å oppfylle en rekke andre krav i forskriften (som for eksempel oppføring av ladeplasser som omtalt under). En annen oppfatning av regelverket kunne ført til at det ikke var ønskelig å reservere plasser for forflytningshemmede.

6.6.2 Krav om lademulighet

6.6.2.1 Innledning

Parkeringsforskriften § 35 stiller krav om å etablere ladeplasser på parkeringsplasser der allmennheten tilbys parkering på vilkår. Bestemmelsen oppstiller et krav om at det skal være tilstrekkelig antall plasser slik at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet.

Det er likevel satt en grense ved at virksomheten ikke har plikt til å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser. Det vil si at mindre områder med 16 eller færre plasser uansett vil falle utenfor forskriftens krav.

Bestemmelsen gir Statens vegvesen anledning til å gjøre unntak fra etableringskravet dersom investerings- eller driftskostnadene blir urimelig høye.

Vegdirektoratet har fattet et generelt vedtak om unntak fra bestemmelsen om etablering av ladeplasser.¹⁴ Hvis man faller innenfor disse unntakene, er det ikke nødvendig å søke Statens vegvesen om dispensasjon. Parkeringsstilsynet kan imidlertid føre tilsyn med at vilkårene er oppfylt. Unntakene omtales nærmere under.

6.6.2.2 Fritak fra ladekrav ved urimelig høye investerings- eller driftskostnader

Med hjemmel i parkeringsforskriften § 35 har Vegdirektoratet fattet et generelt vedtak om tilfeller der investerings- eller driftskostnadene uansett anses å bli urimelig høye.

¹⁴ [Statens vegvesen – krav om lademuligheter](#)

Dette gjelder for eksempel for utmarksparkering der det ikke er strøm, eller der strømtilførselen ikke er tilstrekkelig slik at etablering av ladeplasser forutsetter fremføring av ny strømtilførsel.

Andre parkeringsområder som fordrer legging av strømtilførsel over en viss avstand, og hvor etableringskostnaden blir over kr. 100.000 pr. ladepunkt, er det også unntatt fra etableringskravet.

Dersom det ikke er mulig å tjene inn kostnadene ved investering av lademulighet i løpet av normal avskrivningsperiode for vedkommende utstyr, vil kostnader for slik etablering som overstiger kr. 40.000 pr. ladepunkt også kunne anses som urimelig høyt.

Hvis man faller innenfor disse unntakene, er det ikke nødvendig å søke Statens vegvesen om dispensasjon. Parkeringstilsynet kan imidlertid føre tilsyn med at virksomhetens tilbud er omfattet av unntaket.

6.6.2.3 Unntak fra krav om lademulighet for visse parkeringsområder

Med hjemmel i parkeringsforskriften § 67 andre ledd, har Vegdirektoratet fattet vedtak om unntak fra parkeringsforskriftens krav om etablering av lademulighet for følgende parkeringsområder og strekninger:

- Der det tilbys tidsbegrenset parkering på to timer eller mindre
- Der det er reservert plass for andre kjøretøy enn personbiler, varebiler og andre lette motorvogner
- Parkeringsområder som drives på dispensasjon etter plan- og bygningsloven
- Rasteplasser
- Plasser med ordensmessig regulering, som begrenser parkeringen til 24/48 timer eller innfører forbud mot parkering om natten

6.6.2.4 Egen beregningsformel for sesongparkering

Sesongparkering vil typisk være et midlertidig/tilbakevendende tilbud ved badestrand, skiløyper, i fjellheimen eller lignende.

Med hjemmel i parkeringsforskriften § 67 andre ledd, har Statens vegvesen fattet et vedtak om unntak som gjelder for slike sesongbetonede plasser. På områder hvor det tilbys vilkårsparkering bare kortere deler av året, skal grunnlaget for antall plasser beregnes etter en egen nærmere bestemt formel for at kravet skal slå rimelig ut.

6.6.3 Dispensasjon fra krav i parkeringsforskriften

Det er gitt adgang til å gjøre unntak fra forskriftens krav gjennom dispensasjonsbestemmelsen i § 67.

Dispensasjon etter § 67 første ledd, forutsetter *særlige grunner*, dvs. at det er helt spesielle forhold knyttet til det aktuelle parkeringstilbudet. Kreves det avgift og/eller ilegges

sanksjoner, vil det tilnærmet aldri gis unntak fra hele forskriften, men foreligger det særlige grunner, kan det være mulig å lempe på forskriftens krav. Kan situasjonen løses på en annen måte, for eksempel ved å leie inn et parkeringsfirma for å håndheve, vil dette tale mot en dispensasjon.

Bestemmelsen er etter dette ment som en sikkerhetsventil og skal kun benyttes hvor hensynene bak en bestemmelse i forskriften vil bli vesentlig tilsidesatt eller får særlig utilsiktede virkninger. Det vil altså ikke være enkelt å få innvilget en dispensasjon. Videre er det forvaltningsrettslige prinsippet om likebehandling sentralt i den saksbehandling Statens vegvesen utfører. Dette taler i seg selv for at terskelen for når det kan innvilges en dispensasjon er særdeles høy.

Det understrekes at Statens vegvesen naturligvis ikke kan gi dispensasjoner fra annet regelverk.

6.7 Sammenfatning – parkeringsforskriften

Parkeringsforskriften gir et felles og helhetlig regelverk for all vilkårsparkering, både i offentlig og privat regi, og skal sikre forutsigbar, balansert og forbrukervennlig parkering i hele landet. Forskriften fastsetter hvilke vilkår som kan stilles, hvilke rettigheter og plikter parkeringsvirksomheter og bilførere har, og hvordan regulering og håndheving skal utføres.

Regulering av vilkårsparkering skjer gjennom to hovedtyper skilt: skiltforskriftskilt og vedlegg 1-skilt, men med klare forskjeller i hvem som kan håndheve, og hvilke prosedyrer som kreves. Skiltforskriftskilt krever vedtak og kan bare håndheves av politi eller kommune etter nærmere bestemmelser, mens vedlegg 1-skilt gir større fleksibilitet, enklere innføring av endringer og muligheter for rask etablering av nye reguleringer og avgiftsparkering utenfor offentlig ferdselsåre. Det understrekes at en kommune har særlig vidtgående muligheter hva gjelder kontroll og håndheving av vilkårsparkering, både på offentlig ferdselsåre og utenfor.

Forskriften har flere unntak, blant annet for midlertidige tilbud med betaling til fysisk person uten håndheving, veiledende skilt som kun gir informasjon, samt plasser der eneste regulering gjelder forflytningshemmede. Det stilles krav om lademuligheter, men det finnes omfattende unntak når kostnader eller forhold gjør dette urimelig, og egne regler gjelder for sesongparkering og spesielle parkeringsområder.

I tillegg gir forskriften kommunene viktige styringsmuligheter, som adgang til innføring av boligsoneparkering, reservering av plasser i begrenset grad, og stor fleksibilitet ved parkeringsregulering, særlig på områder utenfor offentlig ferdselsåre. Dispensasjon fra kravene kan gis i helt særlige tilfeller, men terskelen er høy.

Samlet sett gir forskriften tydelige rammer, men også betydelig fleksibilitet, slik at både statlige myndigheter, kommuner og private aktører kan tilpasse parkeringsreguleringen til lokale behov og praktiske hensyn.

7 Trafikkreglene § 17

Trafikkreglene utgjør en viktig del av dagens parkeringsregelverk. Reglene er gitt for å særlig ivareta trafikksikkerhet og fremkommelighet, brudd på reglene er dermed ansett mer alvorlig enn for eksempel overtredelser av regulert vilkårparkering; som manglende betalt avgift eller at man har stått parkert for lenge.

Utgangspunktet er at trafikkregler ikke skiltes, nettopp fordi det er generelle regler som skal gjelde uansett. Det er også viktig å unngå visuell støy og overflod av skilt langs veiene, slik at det er enklere for trafikantene å fokusere på viktige avvikende regler som skiltes.

Håndheving av at trafikkreglene følges er essensielt for å påse ivaretakelse av både trafikksikkerhet og fremkommelighet. En kommune som er tildelt myndighet har derfor et særlig ansvar for å føre kontroll med, og reagere på overtredelser av denne bestemmelsen for å sikre at trafikksikkerheten ivaretas der det er behov.

Trafikkreglene § 17 er ansett å være hovedbestemmelsen om både stans og parkering. Bestemmelsen suppleres derfor blant annet av skiltforskriften med tilhørende normal N300 Trafikkskilt og reglene i parkeringsforskriften og forskrift om offentlig parkeringsgebyr. Dersom reglene i bestemmelsen brytes, kan det av politiet eller av en kommune med tildelt håndhevingsmyndighet ilegges et parkeringsgebyr med hjemmel i denne forskriften, som omtalt over i punkt 5.2.

Ved å reagere på overtredelser av trafikkreglene ivaretar man ikke bare trafikksikkerhet og fremkommelighet, men kan også bidra med en preventiv effekt der enkelte ikke respekterer disse reglene. Tanken om at overtredelse kan medføre et gebyr eller i noen tilfeller fjerning av kjøretøyet, kan bidra til større respekt for reglene blant de parkerende.

8 Fjerning av motorvogn som håndheving

Både politiet, kommunen og Statens vegvesen har adgang til å fjerne motorvogn på visse fastsatte vilkår. Fjerning er et inngripende tiltak, og det er heller ikke like enkelt som illeggelse av parkeringsgebyr eller kontrollsanksjon siden det krever langt mer administrering for å gjennomføre. Imidlertid kan selve advarselen (skiltet) om at motorvogn kan tauses bort for egen regning og risiko ved overtredelse ha en preventiv effekt og selve fjerningen må sies å være særlig effektiv, idet det gir en umiddelbar reaksjon på en overtredelse. Fjerning kan på denne måten sies å være en kraftfull reaksjonsadgang på uønsket atferd.

Det finnes i dag flere ulike hjemmelsgrunnlag for fjerning, og det er disse vil vi presentere i det videre.

Etter vegtrafikkloven § 37 er det i utgangspunktet politiet som er gitt myndighet til å fjerne og ta i forvaring kjøretøy. Imidlertid fremgår det av bestemmelsens fjerde ledd at myndigheten kan tildeles kommunen gjennom forskrift. Dersom en kommune ikke ønsker myndighet til å ilegge gebyr, med alle plikter dette medfører, kan de likevel be om å bare få tildelt myndighet til fjerning.

Vilkårene for å kunne fjerne og ta i forvaring kjøretøy, er at fjerning er nødvendig. Nødvendighetsvilkåret gjelder likt, uavhengig av om det er politiet, kommune eller Statens vegvesen som utfører fjerningen med grunnlag i bestemmelsen.

Situasjoner hvor det kan kreves eller foretas fjerning er dersom kjøretøyet er plassert i strid med reglene som følger av vegtrafikkloven, dersom det er plassert slik at det er til hinder for trafikken eller for snøbrøyting eller annet arbeid på veg, eller om det er plassert på privat eller offentlig eiendom til skade eller ulempe for eier eller bruker eller mot dennes forbud.

Statens vegvesen er gitt en begrenset myndighet til fjerning i bestemmelsen og kan kun fjerne dersom kjøretøyet er *«plassert slik at det er til hinder for trafikken eller for snøbrøyting eller annet arbeid på veg»*. Dette er likevel en vid bestemmelse som gir Statens vegvesen mange muligheter til å fjerne et kjøretøy om nødvendig.

Som nevnt er det et vilkår for fjerning at dette må anses «nødvendig». Hva som gjør fjerning nødvendig er en vurdering som må foretas for hver overtredelse, med spesielt hensyn til både trafiksikkerhet, trafikkavvikling og grunneiers interesser.

Det kan også nevnes at forvaltningslovens krav til forhåndsvarsel etter § 16 vanligvis ikke vil gjelde der man finner at fjerning er nødvendig øyeblikkelig etter vegtrafikklovens § 37. Hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet veier tyngre enn hensynet til forhåndsvarsel dersom fjerning er nødvendig. Imidlertid skal det foretas en vurdering av hvorvidt det må gis forhåndsvarsel i det enkelte tilfelle.

Det er også gitt en fjerningsadgang i parkeringsforskriften § 38. Dersom det er snakk om brudd på regler om vilkårsparkering, så er det denne bestemmelsen som skal benyttes. Både Statens vegvesen og kommunene, i tillegg til andre selskaper som tilbyr vilkårsparkering, kan bruke regelen. Både kommuner og Statens vegvesen må vurdere hvilken overtredelse det er snakk om for å avgjøre hvilken hjemmel som skal benyttes. Dersom det er overtredelse av stans- og parkeringsforbud som følger av trafikkregler eller skilt, vil fjerning skje med hjemmel i vegtrafikkloven § 37, men dersom overtredelsen er av vilkår for parkering, må fjerning skje med hjemmel i parkeringsforskriften § 38.

Også etter parkeringsforskriften § 38 er det imidlertid snakk om et nødvendighetsvilkår, slik at det må foretas en skjønnsmessig vurdering før fjerningen forestås. Videre er det fastsatt i bestemmelsen at fører eller eier av motorvognen må forsøkes varsles, og at dersom man får kontakt med vedkommende, så må denne gis en rimelig frist for å selv fjerne motorvognen. I tillegg er det et krav at det av skilt på stedet må fremgå informasjon om hvor fører kan innhente opplysninger om fjerningen.

Som reaksjon virker fjerning av motorvogn å være lite benyttet i praksis av Statens vegvesen. Fjerning er imidlertid et av tiltakene som kan benyttes for å imøtegå de trafikale utfordringene som oppstår med økt turisttrafikk. Dersom Statens vegvesen regulerer rasteplasser, døgnhvileplasser eller andre av sine områder med vilkår for parkering, vil det falle inn under parkeringsforskriftens virkeområde, noe som også åpner for å kunne fjerne kjøretøy med hjemmel i parkeringsforskriftens § 38.

Til sist er det en bestemmelse i parkeringsforskriften § 42 som også gir grunnlag for fjerning for eier eller bruker av privat grunn. Dersom privatpersoner opplever problemer med at turister tar seg til rette på sin eiendom, kan det settes opp tydelig skilt som merker området som privat og informasjon at uvedkommende blir fjernet for egen regning og risiko. Det bemerkes at også her er det knyttet nærmere vilkår til fjerningen, uten at vi ser grunn til å komme nærmere inn på det her.

Vegtrafikkloven § 37

Kan brukes som fjerningsgrunnlag dersom kjøretøy er plassert i strid med reglene som følger av vegtrafikkloven, hindrer trafikk, snøbrøyting eller annet arbeid på veg. Bestemmelsen kan også benyttes for å fjerne kjøretøy som er plassert på privat eller offentlig eiendom til skade eller ulempe for eier.

Det er kun politi, kommuner med tildelt myndighet, samt Statens vegvesen som kan benytte denne bestemmelsen. Statens vegvesen kan likevel kun fjerne etter bokstav b i bestemmelsen.

Parkeringsforskriften § 38

Kan brukes som fjerningsgrunnlag dersom skiltede vilkår er brutt. Bestemmelsen kan benyttes av alle aktører som tilbyr vilkårsparkeering. Fjerning kan likevel bare skje dersom motorvogn står til hinder og i strid med skiltede vilkår på området, eller andre bestemmelser i parkeringsforskriften. Det må i tillegg klart fremgå av skilt eller annet hvor føreren kan innhente opplysninger om fjerningen. Kravet om at motorvogn må stå til hinder gjelder likevel ikke dersom motorvogn fjernes fra plass som er reservert for forflytningshemmede med parkeringstillatelse.

Parkeringsforskriften § 42

Kan brukes som fjerningsgrunnlag av private, der en motorvogn ulovlig er plassert på privat grunn. Også etter denne bestemmelsen er det nærmere vilkår som må være oppfylt før fjerning kan finne sted.

Felles for all fjerning, uavhengig av grunnlag – er et utgangspunkt om at eier/fører av motorvogn skal være forsøkt varslet om fjerningen. Dersom man får tak i vedkommende, skal det om mulig gis rimelig frist for eier/fører til selv å fjerne motorvognen.

9 Statens vegvesens pilotprosjekt og andre tiltak

Den vedlagte rapporten fra Statens vegvesen «*Turisttrafikken langs norske veier*», tar for seg en rekke utfordringer som oppstår langs norske veier som en følge av den økende turisttrafikken.

Det fremkommer av denne, at det er avdekket betydelige utfordringer med kø og redusert framkommelighet på smale veier og ferjesamband, uerfarne sjåfører og risikofylt trafikantatferd, for få rasteplasser og kapasitet, samt forsøpling og belastning på lokalsamfunn. Det er særlig avdekket mangel på helårsåpne toaletter, tømmeanlegg og tydelig skilting på de områdene som er særlig utsatt.

I rapporten anbefales en rekke tiltak innen samhandling, informasjon og regulering, herunder nevnes blant annet: opprette et nasjonalt samarbeidsforum, utvikle trafikkvett-regler for turister, gjennomføre piloter i Lofoten og Stegastein og bedre skilting. Videre foreslås flere helårsåpne toaletter, tømmeanlegg, tydelig plassutforming og bedre digitale tjenester. Tiltakene vurderes til å kunne sikre bedre framkommelighet, tryggere trafikk og mer bærekraftig besøksforvaltning.

Som en følge av dette arbeidet, innførte derfor Statens vegvesen sommeren 2025, to pilotprosjekter hvor parkeringsreglene ble strammet inn på ni rasteplasser langs Nasjonal turistveg i Lofoten, og ved utsiktspunktet Stegastein langs Nasjonal turistveg Aurlandsfjellet. Tiltakene skulle søke å være en løsning på store utfordringer med parkeringskaos, villparkering og fricamping langs noen av Norges mest populære turistveier, særlig i høysesongen om sommeren.¹⁵

Bakgrunnen for tiltakene er en kraftig økning i turisttrafikken, ikke minst fra bobiler og campingturister. I Lofoten har situasjonen skapt betydelig frustrasjon blant lokalbefolkningen. Parkeringsproblemene har ført til redusert trafiksikkerhet, dårlig framkommelighet og ulemper for både fastboende og utrykningskjøretøy.

Hovedtiltaket er tidsbegrenset parkering på utvalgte rasteplasser og utsiktspunkter. Langs Nasjonal turistveg Lofoten ble det innført to- eller firetimers parkering på ni rasteplasser langs E10. Formålet er å gi turister tilstrekkelig tid til pauser og korte turer, samtidig som langtidsparkering og overnatting langs veien ble begrenset.

Ved Stegastein utsiktspunkt, som i høysesongen ofte er preget av køer og store trafikale problemer, ble det innført maksimal parkeringstid på én time. I perioden 10. juli – 15. august ble det også bestemt at det skulle ansettes en «trafikkvert» på stedet, for å bidra til bedre trafikkavvikling og for å veilede besøkende. Det ble også etablert en egen snuplass for busser, to kilometer ovenfor utsiktspunktet.

Videre ble det satt opp informasjonstavler flere steder langs E10 i Lofoten, samt på Stegastein. Tavlene inneholder to QR-koder. Den ene koden leder til Vegvesenets nye nettsider for turister.¹⁶ Denne ble opprettet for å gi besøkende råd om trygg og hensynsfull kjøring, og er gitt både på norsk og engelsk. Den andre QR-koden leder til Innovasjon Norges side om «besøksvettregler», som skal bidra til bedre samspill mellom turister, lokalsamfunn og natur. Siden er tilgjengelig på ni språk.¹⁷

Pilotprosjektene ble gjennomført i samarbeid med kommunene, fylkeskommunene, reiselivsnæringen og politiet. Det er kommunene eller politiet som har ansvar for håndheving av parkerings- og skiltreglene. Målet med tiltakene er ikke å skremme bort turister, men å sikre tryggere ferdsel, bedre flyt i trafikken og større hensyn til lokalsamfunnene i noen av Norges mest besøkte naturområder.

¹⁵ [Vegvesen.no – parkeringskaos](https://vegvesen.no/parkeringskaos)

¹⁶ [kjør trygt i Norge – Drive safely in Norway](https://kjortrygt.no)

¹⁷ [Besøksvettregler – vær en god gjest!](https://besoksvettregler.no)

Pilotprosjektene er ikke ferdig evaluert, men noen foreløpige erfaringer fra Nasjonale turistveger fremkommer under.

Når det gjaldt oppsatt skilt med gitt makstid pålydende én time på Stegastein, er erfaringen at dette er for lang tid. Til tross for at det ble ansatt en trafikkvert i perioden 10. juli – 15. august med arbeidstid mellom 10.00–17.00, var det tydelig at begrensningen på én time ikke var tilstrekkelig. Det var fullstendig kaos på stedet, og selv om tilstedeværelsen av trafikkvert helt klart hjalp, ble vedkommende utslitt av arbeidsmengden. Det ble derfor ansatt en ekstra vert, noe som medførte at situasjonen bedret seg. Trafikkvertene ble finansiert som et spleiselag mellom Nasjonale turistveger, vegeier Vestland fylkeskommune og Aurland kommune. Tilbakemeldingen fra arbeidsgruppen i pilotprosjektet er likevel at de helst burde hatt tre slike verter. Konklusjonen etter utprøvingen av tiltaket er derfor at det er viktig med bedre sirkulasjon på den aktuelle plassen. Fra sesongen 2026 vil det derfor innføres makstid på 30 minutter, og det vil trolig innføres betalingsparkeringsordning. Ordningen med trafikkverter videreføres i de mest hektiske ukene i høysesongen.

Politiet kunne håndheve på Stegastein, men det ble ikke gjort. Dette til tross for at politiet i forkant hadde sagt at de skulle prioritere området i sesongen. Tilbakemeldingene til arbeidsgruppen fra politiet var at etter at de hadde vært på stedet ved et par anledninger for å håndheve, mente de at de ikke lenger kunne ta sjansen med å reise opp dit i fare for å bli stående fast i kaoset, og dermed ikke være tilgjengelig for mer nødvendige og alvorlige hasteoppdrag. Aurland kommune har derfor nylig bedt Vegdirektoratet om å få tildelt håndhevingsmyndighet, noe som forhåpentligvis vil bidra til å løse mye av problematikken neste år. Dersom kommunen får håndhevingsmyndighet, kan de også innføre avgiftsparkeringsordning noe som også kan være positivt økonomisk for kommunen, med tanke på inntjening.

Det ble laget en snuplass for busser, to kilometer ovenfor utsiktspunktet på Stegastein, i tråd med planen i prosjektet. Resultatet ble likevel noe kaotisk, fordi mange av sjåførene ikke benyttet snuplassen, og derfor heller snudde på parkeringsplassen på Stegastein. Ved spørsmål på hvorfor de ikke benyttet den etablerte snuplassen, ble det argumentert med at det var for langt å kjøre for å snu, at det skyldtes kravene til kjøre- og hviletider med mer. Den største utfordringen er imidlertid at mange kjører med lengre busser enn 12,4 meter, som er lengdebegrensning på Nasjonal turistveg Aurlandsfjellet. Dette skaper store utfordringer både langs den smale vegen med de krappe svingene, og oppe på parkeringsplassen på Stegastein. Arbeidsgruppen for pilotprosjektet har derfor tatt til orde for hyppigere kontroller av busser som kjører strekningen, og vegeier (Vestland fylke) vil spille inn dette til Statens vegvesen. Det skal også vurderes om det på stedet bør fattes skiltvedtak som kun tillater kortere busser, for å sikre fremkommelighet og ivareta trafikksikkerheten.

I Lofoten ble det gjort tiltak på ni rasteplasser som eies og forvaltes av Statens vegvesen. Det ble innført makstid på henholdsvis to og fire timer, men det ble ikke foretatt særlig håndheving. Det ble jobbet veldig hardt for å få på plass regulering i forkant av sesongen, men dessverre oppsto det utfordringer med entreprenørene som førte til at skilt ikke ble levert i tide. Dette førte til at skiltene ikke kom opp før i slutten av fellesferien, og det har

derfor vært vanskelig å gjøre en skikkelig evaluering av tiltakene. Det har imidlertid vært gjennomført evalueringsmøte med reiselivet i Lofoten. Det var klart at deltakerne ønsket tiltakene med parkeringsregulering og info-tiltakene velkommen, og de berømmet initiativet med samarbeid mellom alle involverte aktører.

Skiltingen har størst effekt, men uten håndheving har det begrenset effekt. Der de har håndhevet, har det likevel vist seg å ha god effekt; fricampingen er redusert, og campingbedriftene har meldt om at de har mer trafikk. I evalueringsmøtet ble det signalisert behov for en mer formell samarbeidsarena videre fremover. Det ble også tydelig at fylket også bør trekkes tettere inn, slik at ikke de besøkende trekker til fylkesvegene i stedet. Det planlegges gjennomføring av et slik evalueringsmøte også med kommunene. På bakgrunn av disse evalueringene, vil det bli foretatt enkelte justeringer i skiltplanene, og regulering skal opprettholdes.

Av andre tiltak kan det nevnes at Statens vegvesen har opprettet en egen informasjonsside om tildeling av håndhevingsmyndighet¹⁸. Siden skal gi kommuner nødvendig informasjon om hvordan de kan be om slik håndhevingsmyndighet, hva som må legges ved henvendelsen og også hva det innebærer av ansvar.

Det er også utarbeidet en egen nettside om vinterkjøring med enkel tilgang til trafikkmeldinger og annen viktig informasjon for reisende på norske vinterveger¹⁹. I tillegg er det et ønske om å lage en felles nasjonal tjeneste, hvor man samler all relevant informasjon om ferdsel langs veg, til vanns, til fots, vær, utstyr – og alt som kan gå på sikkerhet og beredskap – på ett sted. En såkalt «one-stop-shop» etter modellen fra Safe Travel Iceland²⁰. Statens vegvesen samarbeider blant annet med Innovasjon Norge om dette.

I januar 2026 nedsatte Statens vegvesen en innsatsgruppe med særlig fokus på trafiksikkerhet, fremkommelighet og beredskap – knyttet til utenlandske turistenes kjøring på norske vinterveier. I denne gruppen skal ulike aktører innen både reiseliv, lokalt næringsliv, politi, organisasjoner, leiebilbransjen, stat og kommune bidra. Statens vegvesen initierte innsatsgruppen, og påtok seg en sekretariatsfunksjon. Målet var å ha konkrete forslag klart til statsråden innen kort tid. Foreløpige funn og forslag til tiltak ble lagt frem for samferdselsministeren 23. februar 2026²¹. Det arbeides videre, blant annet med strakstiltak som økt kontrollvirksomhet, utrustning og bransjestandard for leiebiler, samt samordning av informasjon og kommunikasjon. Det etableres også et Nasjonalt forum for turisttrafikk, som Statens vegvesen skal lede. Arbeidet er også omtalt i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026–2029, under Turisme og trafiksikkerhetskultur²².

Det er også grunn til å nevne at Troms fylkeskommune og Tromsø kommune selv har tatt

¹⁸ [Statens vegvesen – om tildeling av håndhevingsmyndighet](#)

¹⁹ [Statens vegvesen – om vinterkjøring](#)

²⁰ [Safe Travel Iceland](#)

²¹ [Skal gjøre norske vinterveger tryggere](#)

²² [Nasjonal tiltaksplan – trafiksikkerhet på veg](#)

grep om de utfordringene de har sett i forbindelse med turisttrafikk.²³ For å få bukt med trafikale utfordringer og potensielt livsfarlige situasjoner på vegene, har kommunen og fylkeskommunen i samarbeid med representanter for turistnæringen og bransjeorganisasjoner foretatt en rekke tiltak. De har åpnet hele 30 nye trafikklommer (for eksempel utfartsparkeringer) som i vinter har blitt brøytet og holdt åpen for allmennheten. Målet er at det skal bidra til å gjøre vegene tryggere for lokalbefolkningen og turister, samtidig som det forenkler arbeidet for brøytebilsjåførene. Dette er et eksempel på hvor viktig det er at kommunene ser det lokale behovet for tiltak, og at det finnes gode og effektive løsninger som ikke nødvendigvis er avhengig av regelendringer for å gjennomføres.

Erfaringene her understreker, etter vår oppfatning, viktigheten av at kommuner eller fylkeskommuner tar ansvar for å utrede det lokale behovet på de spesifikke områdene hvor utfordringene oppstår, slik at det kan fastsettes hvilke tiltak som vil være mest treffende. Det kan også være særlig viktig å inngå dialog med Statens vegvesen, både der utfordringene kan ha krysningspunkter mellom ulike grunnforhold, men også der det er spørsmål om regulering (skilting) og eventuell håndheving.

10 Vurdering – trafikkregel om tidsbegrenset parkering på rasteplasser

10.1 Bakgrunn for forslag

I den over omtalte rapporten «*Turisttrafikken langs norske veier*», har Statens vegvesen fremmet et tiltaksforslag om at det i Norge bør utredes mulighet for å innføre en generell tidsbegrensning for parkering på rasteplasser. I rapporten vises det til at dette blant annet er gjort i Sverige og dels i Danmark, og begrunnes slik:

«En generell tidsbegrensning vil være enklere å formidle enn vage formuleringer om «rast og pause, men ikke camping», og ulike regler for den enkelte plass. Det vil kunne redusere omfanget av turister og tungtransport som parkerer over lang tid, og plassene blir tilgjengelige for flere. Det vil fremdeles være mulig å skilte kortere parkeringstid der dette er nødvendig for trafikkavviklingen. Det må utredes om og hvordan en slik generell tidsbegrensning på rasteplasser kan innføres i Norge, og om det krever endringer i lovverk (trafikkreglene). Sverige har generell tidsbegrenset parkering (24 t på hverdager) for alle kjøretøy på alle rasteplasser langs riksvei. Danmark har generell tidsbegrenset parkering (25 t) for tunge kjøretøy på motorvei-rasteplasser. I begge land er hensikten med reguleringen å begrense oppholdstiden for tunge kjøretøy.

Som en del av oppdraget vi her har fått av Samferdselsdepartementet, ser vi det som passende å vurdere om dette er et tiltak det er hensiktsmessig å gå videre med.

²³ [Troms fylkeskommunes nettsider – åpna 30 nybrøyta trafikklommer](#)

10.2 Nærmere om trafikkreglene

Det er Vegtrafikkloven § 4 første ledd som gir hjemmel til å gi generelle trafikkregler. Det bemerkes at det blant annet fremgår av kommentarutgaven til vegtrafikkloven at Vegtrafikkloven *«legger myndigheten til å gi trafikkregler til Kongen, ut fra det grunnsyn at det her dreier seg om meget betydningsfulle og omfattende generelle bestemmelser, som det anses naturlig å måtte utferdiges av Kongen i statsråd.»*. Det er med andre ord en større prosess, og grundige utredninger som kreves før tilblivelse av en ny trafikkregel.

Trafikkreglene har som formål å skape trygg, effektiv og forutsigbar ferdsel i trafikken. Reglene er ment å gjelde overalt, og ikke bare der det settes opp skilt. Fordelene ved å ha generelle trafikkregler er mange. Ved å ha tydelige, generelle regler er det for eksempel langt enklere for publikum å vite hvilke regler som gjelder. Ofte vil reglene også ha internasjonal aksept og forståelse. Det er som et eksempel ikke vanskelig å forstå en trafikkregel som forbyr all parkering på fortau eller på gangfelt.

Et annet moment er at man på denne måten unngår det vi ofte omtaler som en «skiltjungel». Dersom enhver regel måtte skiltes, ville det skape et uoversiktlig trafikkbilde, hvor skiltene i verste fall kan dra oppmerksomheten til fører bort fra kjøringen, og skape trafikkfarlige situasjoner. Som et steg videre i eksempelet nevnt over, ville det være lite praktisk eller hensiktsmessig om vi måtte skilte alle fortau for at regelen skulle være gjeldende. Det er nok særlig langs vegen at det er viktig at det er enkelt for fører å få med seg den viktigste informasjonen. Problemstillingen er nok ikke like gjeldende på en rasteplass hvor fører parkerer, og som en naturlig følge har mer tid til vurderingene.

Det er et grunnleggende prinsipp at fører har plikt til å kjenne trafikkreglene, og det er i tillegg et vilkår for å få førerkort. Denne plikten gjelder også førere fra andre land som skal ferdes med motorvogn på våre veger. Det er derfor mange gode grunner for å innføre trafikkregler som kan ivareta trafikksikkerhet. Imidlertid er det viktig at en trafikkregel gis ut av nødvendighet, altså at det er svært gode grunner som skal tilsi at regelen skal gjelde i hele landet og for alle førere.

En trafikkregel må være tydelig og intuitiv – slik at de er lette å forstå for alle trafikanter og også i situasjoner hvor avgjørelser må tas raskt.

10.3 Vurdering av behov for ny trafikkregel

Til tross for at vi har forståelse for at det er ønskelig med en generell regel om tidsbegrensning for parkering på alle rasteplasser, kan vi etter denne utredningen ikke se at det er tilstrekkelig grunnlag for en slik endring i dag. Til dette påpekes først og fremst at det synes å være flere muligheter i dagens regelverk hva gjelder regulering og håndheving som verken er forsøkt eller tilstrekkelig utprøvd, også på rasteplassene. Som et resultat av arbeidet med denne utredningen, er vi av den oppfatning at det i det minste bør være forsøkt å benytte det handlingsrommet som faktisk foreligger, før det settes i gang et såpass inngripende tiltak som å foreslå en nasjonal trafikkregel om begrenset tid for parkering på rasteplasser.

En rasteplass kan ansees som et trafikksikkerhetstiltak, det skal være en mulighet for den kjørende å stoppe, hvile og igjen være forberedt til å kjøre sikkert på våre veier. Behovet for hvile kan være svært forskjellig i hvert enkelt tilfelle, kanskje også basert på avstand mellom plassene også videre. Det er heller ikke kartlagt hvorvidt utfordringene som oppstår med parkering på rasteplasser er universale, altså at det gjelder samtlige rasteplasser i landet, eller hvorvidt dette bare er et problem enkelte steder. Det er likevel grunn til å anta at dette utfordringer som først og fremst oppstår på et utvalg av rasteplasser, særlig de som ligger i tilknytning til populære turistdestinasjoner. Slik vi ser det, kan det derfor vanskelig hevdes at det med sikkerhet er behov for å foreslå innføring av en generell trafikkregel om begrenset tid for parkering på rasteplasser, i alle fall på nåværende tidspunkt.

Det fremstår videre som at forslaget om en generell makstid på alle rasteplasser er fremmet uten samtidig å foreslå noen form for håndheving av et slik forbud. En slik ordning vil derfor enten baserer seg på tillit, altså at publikum uten videre respekterer regelen, eller vil måtte kreve bruk av eksakt samme håndhevingsordning som allerede gjelder for de andre trafikkreglene om parkering (ileggelse av parkeringsgebyr). Vi kan dermed ikke se at dette forslaget toner seg særlig annerledes enn de muligheter som allerede finnes i dag, og dermed heller ikke kan regnes med å ha særlig effekt.

Statens vegvesen er allerede skiltmyndighet. Slik vi ser det, foreligger det derfor vidtgående muligheter for å regulere parkeringsatferd og oppholdstid på rasteplasser med skilt. Dette gir også en unik adgang til å regulere etter konkrete behov på stedet. Tilbakemeldingene vi har fått og erfaringsgrunnlaget vi har samlet, er likevel at skiltene som settes opp ikke håndheves, og at det er lite kunnskap om hvordan slike skilt kan håndheves. Vi vil derfor omtale dette i det videre.

10.4 Hvordan håndheve skilt på rasteplass

Hvordan en rasteplass kan skiltes og håndheves, beror mye på hvordan den er utformet og hvor den ligger. De aller fleste rasteplassene ligger likevel *utenfor* den offentlige ferdselsåren, med egen inn- og utkjøring. Området er i slike tilfeller likevel åpent for alminnelig ferdsel, og vil være å anse som offentlig veg, men plasseringen utenfor offentlig ferdselsåre betyr større mulighetsrom for hvordan området både kan skiltes og håndheves.

I dette arbeidet har vi sett at en av hovedutfordringene med håndheving av rasteplasser ofte er uklarhet knyttet til *hvem* som kan håndheve. Usikkerhet rundt ansvarsfordeling kan føre til at ingen tiltak blir iverksatt, noe som helt klart er uheldig.

Politiet har som kjent håndhevingsmyndighet, og denne gjelder også vilkårsparkering (med unntak av avgift) jf. parkeringsforskriften §3 sjette ledd. Det vil si at politiet kan håndheve også på rasteplasser som Statens vegvesens eier. Det er imidlertid en kjent utfordring at politiet verken har ressurser til å følge opp parkeringsovertredelser i særlig grad, og heller ikke kan prioritere den type overtredelser. Det er ingen grunn til å tro at politiet vil drive slik kontroll på rasteplasser, utover der de eventuelt blir tilkalt ved helt spesielle trafikkfarlige hendelser eller situasjoner. Vi ser derfor at utfordringene bør søkes løst på andre måter. Det er disse mulighetene vi skisserer i det videre.

Det understrekes igjen at det går et skille mellom illeggelse av parkeringsgebyr for overtredelser av bestemmelser om stans og parkeringsforbud, og illeggelse av kontrollsanksjoner for overtredelse av skilte vilkår. Der et parkeringsgebyr kun kan ilegges av politi eller kommune med myndighet, kan en kontrollsanksjon ilegges av enhver som bedriver kontrolltjeneste, så fremt denne oppfyller vilkårene i parkeringsforskriften. Slik vi forstår det, er det for rasteplasser ønske om å innføre nettopp ulike vilkår. Særlig kan det synes som at det vurderes tidsbegrensning og i enkelte tilfeller også mer spesifikke regler om hvilke kjøretøy som tillates hvor. Slike reguleringer er vilkårsparkering som håndheves med kontrollsanksjon, noe som igjen åpner for flere håndhevingsmuligheter.

Som utgangspunkt anbefales det først og fremst at Statens vegvesen kartlegger hvilke plasser utfordringene er størst. En slik kartlegging vil gjøre det enklere å vurdere hvilke reguleringer som er treffende på den aktuelle plassen, og også hvordan eventuell kontroll og håndheving bør foregå.

Utgangspunktet bør være at rasteplasser skiltes med skilteforskriftskilt, og at kommunen (som plassen ligger i) bes om å kontrollere/håndheve. Det er en anbefalt løsning å gå i dialog med den kommunen som plassen ligger i, særlig der denne allerede er tildelt håndhevingsmyndighet.

Dersom kommunen ikke kan håndheve, bør Statens vegvesen vurdere å heller bruke vedlegg 1-skilt, og leie inn tjeneste for håndheving på særlig utsatte plasser. Statens vegvesen kan alternativt også utdanne egne ansatte til denne oppgaven, dersom de finner dette mer hensiktsmessig. Løsningsforslagene har for ordens skyld overføringsverdi også til andre områder Statens vegvesen eier, som for eksempel kontrollplasser eller døgnhvileplasser.

Dersom Statens vegvesen ønsker det, er det altså ingenting i vegen for at kommunen (hvor plassen ligger) forestår kontroll og håndheving av eventuelle overtredelser av skilte vilkår på rasteplasser som vi eier og drifter. Så langt vi er kjent med er ikke dette utprøvd i særlig grad og det kan også virke som det er lite kjennskap til at dette er en mulighet, både for kommunene og for Statens vegvesen. Pilotprosjektene som vi har omtalt i foregående punkt, skal imidlertid etter planen prøve ut dette på Stegastein. Et godt samarbeid mellom de berørte partene, for eksempel mellom kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen synes etter dette å kunne løse mange utfordringer.

Idet Statens vegvesen er skiltmyndighet, anbefales det å benytte skilteforskriftskilt for regulering av de aktuelle rasteplassene. Bruk av slike skilt gjør at håndheving kun kan utføres av politiet eller en kommune, jf. parkeringsforskriften vedlegg 1 punkt 1.1.

En kommune kan håndheve vilkårsparkering vist med skilteforskriftskilt utenfor offentlig ferdselsåre, også selv om den *ikke* har tildelt håndhevingsmyndighet. Det understrekes at håndhevingsmyndigheten utelukkende er knyttet til reglene om parkeringsgebyr og regulering *på* offentlig ferdselsåre. Området utenfor den offentlige ferdselsåren kan fortsatt kontrolleres og håndheves, så fremt vilkårene i parkeringsforskriften er oppfylt. Det kan likevel tenkes at det er større sannsynlighet for at en kommune ønsker å påta seg en slik oppgave dersom de allerede har håndhevingsmyndighet. Særlig siden dette innebærer at de allerede har en fungerende ordning. En kommune som allerede bedriver kontrolltjeneste må

antas å være godt egnet til å sørge for både kontroll og håndheving, og eventuell også etterfølgende saksbehandling. Dersom en kommune forestår oppgaven, vil for ordens skyld også inntekten av eventuell håndheving tilfalle dem.

Dersom kommunen likevel ikke vil påta seg oppgaven, vil det for Statens vegvesens områder som ligger *utenfor den offentlige ferdselsåren*, også være mulig å benytte vedlegg 1-skilt for å regulere. Ved bruk av slike skilt kan håndhevingen enten settes bort til et privat selskap, eller det kan sørges for at egne ansatte får den opplæring som kreves til å følge opp håndhevingen. Kravene i parkeringsforskriften må naturligvis følges uansett hvilke av disse løsningene som velges. Vi kan heller ikke se at dette er forsøkt som tiltak i særlig grad.

Det bemerkes at dersom det utdannes kontrollører i Statens vegvesen, vil vi være å anse som en parkeringstilbyder på lik linje med alle andre virksomheter – med det ansvaret det medfører. Det må blant annet utarbeides skiltplan, området må registreres i parkeringsregisteret, den som skal utføre kontroll må ha nødvendig opplæring, og det må sørges for at eventuell saksbehandlingen blir forsvarlig ivaretatt. En slik løsning trenger likevel ikke være vanskelig, og trenger heller ikke nødvendigvis være særlig ressurskrevende for Statens vegvesen. Kontroll og håndheving kan for eksempel være en tilleggsoppgave for enkelte ansatte, uten at det trenger å utgjøre en urimelig stor utgiftspost for etaten. Når det gjelder saksbehandling og klager bør dette allerede kunne forsvarlig ivaretas av Statens vegvesen, som har lang administrativ erfaring. Slik sett kan tiltak om å utdanne egne ansatte til oppgaven kunne være et effektivt virkemiddel for å få bukt med utfordringer, som alternativ til at kommunen påtar seg oppgaven.

For ordens skyld nevnes det at Statens vegvesen også kan velge å benytte fjerning som håndhevingsmulighet, om det ikke skulle være ønskelig å følge opp overtredelser med illeggelse som nevnt over. Fjerning er midlertid både et inngripende og ressurskrevende virkemiddel, og det er antakeligvis heller ikke spesielt treffende for de problemstillingene som oppstår med turisttrafikk på rasteplasser.

10.5 Resultat av vurdering – rasteplasser

Slik vi ser det bør mindre inngripende tiltak, innenfor det handlingsrommet som allerede foreligger, være utprøvd – før det kan vurderes å innføre mer omfattende begrensninger i lov og forskrift. Etter en gjennomgang av forslaget, kan vi ikke se at det er dokumentert tilstrekkelig behov for å innføre en trafikkregel om tidsbegrenset parkering på rasteplasser i dag.

Det anbefales først og fremst at Statens vegvesen kartlegger hvilke plasser som har størst utfordringer, vurderer passende regulering av disse, og går i dialog med kommunen om oppfølging av denne skiltingen.

Dersom kommunen ikke kan følge opp, må det vurderes om området heller skal skiltes med vedlegg 1-skilt, slik at oppgaven enten settes bort, eller kan følges opp av egne ansatte.

11 Bruk av inntjente midler

Oppdraget som her er gitt, har et særlig fokus på mulighetene en kommune har til å tjene penger på den stadig økende turisttrafikken. Det er ønskelig at slik inntjening på en eller annen måte skal kunne gå tilbake til kommunens innbyggere, eller på tiltak som kommer lokalsamfunnet til gode. Vi understreker i denne anledning at dagens regelverk ikke har konkrete regler, hverken i lov eller forskrift, om hvordan slike inntjente midler skal anvendes. Dette gjør at kommunene allerede står relativt fritt til å råde over nettopp dette. Det eneste som fremgår av forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 3 fjerde ledd, er at gebyrinntekten tilfaller kommunen der denne har håndhevsmyndighet. Der det er politiet som håndhever, tilfaller gebyrinntekten staten.

Som vi har omtalt over, ligger det mye inntjeningspotensial – både i å innføre avgiftsparkering eller boligsoneparkering, men også i å utføre generell kontroll som kan føre til håndheving av ulike overtredelser. Statens vegvesen bemerker at det naturligvis kan være hensiktsmessig at det på særlig utsatte områder kan innføres ordninger hvor inntekten fra parkeringstilbudet går tilbake til spesifikk drift, vedlikehold eller utvikling av både selve parkeringstilbudet, men også til eventuelle nærliggende tilbud som utløser behovet i utgangspunktet. Eksempler på hva inntektene kan benyttes til kan være utvidelse av parkeringsplasser ved utkikkspunkt eller andre trekkplaster for turisme, finansiering av å ansette flere kontrollører eller saksbehandlere for å ivareta ordningen, finansiere vedlikehold av grunnen, bygge servicebygg som toaletter eller lignende med mer. Poenget er at det er stor frihet i å bestemme hva midlene skal gå til.

Statens vegvesen er av den klare oppfatning at det er kommunen som er nærmest til å se hvor midlene best kan komme til anvendelse for å imøtegå de utfordringene man har. Vi ser derfor ingen grunn til å foreslå endringer i regelverket på dette punktet, all den tid dagens regelverk synes å allerede åpne for flere muligheter for inntjening som en følge av økt turisttrafikk.

12 Inndriving av krav mot utenlandske førere

Vi finner at det er hensiktsmessig å nevne utfordringer som kan oppstå hva gjelder inndriving av krav mot utenlandske førere. Håndheving og illeggelse av gebyr for trafikkovertrедelser begått med utenlandske motorvogner har generelt vært en utfordring, da ordningen i stor grad baseres seg på betalingsvillighet. Altså at den som får kravet rettet mot seg, frivillig betaler.

Problemene oppstår først når vedkommende ikke betaler kravet. Det finnes ikke tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for inndrivelse av gebyrer fra andre land. I tillegg kan de internasjonale løsninger som allerede finnes for deling av nødvendig kjøretøyinformasjon, ikke benyttes til alle typer trafikkovertrедelser. Dette kan gjøre at det oppstår situasjoner hvor man rett og slett ikke får dekning for kravet.

Både utstedelse av en illeggelse og senere inndriving av et ubetalt krav, krever at virksomheten som håndhever har tilgang på opplysningene om motorvognen, og også om

eier av denne. Det kan derfor være vanskelig å inndrive utestående krav fra utlandet, spesielt dersom det ikke foreligger avtaler om inndrivelse med det aktuelle landet.²⁴

Til tross for dette, er det grunn til å anta at denne type hendelser ikke utgjør en avgjørende del av den totale håndhevingen en kommune kan bedrive i løpet av et år. Det er viktig å understreke at regulering av parkering kan generere vesentlige inntekter også fra andre deler av driften enn illeggelser som sådan, som for eksempel parkeringsavgift, salg av beboerkort for boligsoneparkering, betaling for ladeplass for elbil, og også fra fjerning. Som et eksempel kan de vises til en sak i NRK, hvor det omtales at Oslo kommune i 2024 hadde ubetalte bøter for over 7,7 millioner kroner fra utenlandske førere. Av årsrapporten for samme år, kan det imidlertid se ut som at Oslo kommune har meldt om totale inntekter på 626,6 millioner kroner for det som omfattes av sine parkeringsinntekter. 174,4 millioner av disse var fra illeggelser av parkeringsgebyr og kontrollsanksjoner alene.²⁵

For problemstillingene som særlig belyses i denne utredningen, kan det også trekkes frem at «turisttrafikken» på ingen måte bare består av utenlandske førere. Slik vi ser det, vil neppe denne problemstillingen overskygge måloppnåelsen om bedret trafiksikkerhet, fremkommelighet og inntjening. Det kan legges til grunn at det samlet sett vil være både hensiktsmessig, og lønnsomt å håndheve overtredelser – til tross for enkelte avvik i inndrivingen. Regulering med dertil håndheving vil dessuten kunne ha en særlig preventiv effekt, noe som kan bidra med å løse parkeringsutfordringer mer effektivt.

Det kan også nevnes at det er fremlagt forslag til endringer gjennom Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2024/3237 av 19. desember 2024. Dette forslaget endrer direktiv (EU) 2015/413 (CBE-direktivet). CBE-direktivet skal legge til rette for bedre håndheving av trafikkregler på tvers av landegrensene i EU. Hensikten med endringene er å forbedre trafiksikkerheten for alle trafikanter, med et formål om å forbedre effektiviteten i etterforskningen av trafiksikkerhetsrelaterte overtredelser begått med kjøretøy registrert i et annet medlemsland. I disse endringene er det foreslått å innta overtredelser som farlig parkering og stans, noe som vil kunne lette inndrivelse av parkeringsgebyr fra andre medlemsland.²⁶

13 Arealplanlegging som virkemiddel for å forebygge uønsket parkering eller kjøring

Til tross for at vi er blitt bedt om å se på parkeringsregelverket som sådan, ser vi det som hensiktsmessig å nevne at kommunene også har andre muligheter til å styre bruken av det offentlige rom, for å bedre sikre ønsket trafikantatferd. Det vises særlig til at planlegging

²⁴ [Euro Parking Collection \(EPC\)](#)

²⁵ [Artikkel fra NRK om ubetalte krav til utenlandske førere – Oslo](#)
[artikkel fra Aftenposten om inntekter parkeringsileggelser – Oslo](#)

Bymiljøetaten – Årsberetning 2024

²⁶ [Endringer i CBE-direktivet](#)

anses å være kommunenes primære verktøy for å stille krav til bruk av arealer, jf. Plan- og bygningsloven.

Arealplanlegging kan antageligvis benyttes som et effektivt virkemiddel for å forebygge uønsket parkering og gjennomkjøring, samtidig som det kan bidra til trygge, tilgjengelige og funksjonelle lokalmiljøer.

Slik vi ser det har både kommunene og andre grunneiere flere muligheter enn bare oppsett av skilt til å begrense eller utelukker motorvogntrafikk, for eksempel ved å sette opp ulike former for fysiske sperringer. Kommuner kan også etablere torg, parker, grøntområder eller andre typer oppholdsarealer som typisk hindrer parkering eller kjøring på stedet.

Der utfordringene som oppstår er knyttet til et spesifikt område, kan det for eksempel benyttes midlertidige eller permanente fysiske sperringer etter behov som kan bidra i arbeidet med å ivareta trafikksikkerhet. Dette kan være alt fra gjerder og betongklosser, til plantekasser eller lignende. På denne måten kan man bidra til å signalisere til publikum at området ikke er egnet for parkering eller trafikk med motorvogn. Slike ikke-regulatoriske, fysiske tiltak kan også være et fint supplement til skilting og parkeringsregulering etter vegtrafikkloven. På denne måten kan man oppnå en kombinasjon av fysisk og juridisk styring som muligens kan redusere behovet for kontinuerlig håndheving.

Det er den enkelte kommune eller grunneier som er nærmest til å kjenne de lokale utfordringene og slik sett kan vurdere hvilke tiltak som vil være mest treffende for sitt tilfelle.

1.4 Potensielle forslag for fremtiden

Selv om vi under dette arbeidet har konkludert med at det ikke skal foreslås endringer eller justeringer i regelverket, har vi likevel vurdert mange muligheter underveis. Avslutningsvis ønsker vi derfor å omtale to tiltak vi finner mest relevant for senere vurdering. Med dette mener vi at disse forslagene kan være potensielle tiltak å se nærmere på, dersom det handlingsrommet som her er omtalt, viser seg å ikke være tilstrekkelig etter utprøving. Det understrekes imidlertid at disse forslagene ikke er utredet, og at det bygger på mer umiddelbare tanker som har oppstått når vi her har foretatt en grundig kartlegging av dagens regelverk, og det handlingsrommet som finnes.

Statens vegvesen kan fjerne kjøretøy med hjemmel i Vegtrafikkloven § 37 bokstav b. For å fjerne kjøretøy må kjøretøy være plassert slik at det ellers er til hinder for trafikken eller for snøbrøyting eller annet arbeid på veg. Slik vi ser det, vil det likevel sannsynligvis være en del tilfeller hvor fjerningshjemmel etter bokstav b ikke vil være tilstrekkelig. Dersom man utvidet Statens vegvesens fjerningsadgang, ville det antageligvis kunne være enklere å fjerne feilparkerte kjøretøy – imidlertid måtte det samtidig vurderes hvor langt en slik hjemmel skulle gå.

Det bemerkes også at parkeringsgebyrets sats økte fra kroner 500,- til kroner 900,- ved forskriftsendringene i 2017. Det ble imidlertid ikke inntatt regler om videre regulering av

denne satsen. Til sammenligning er satsen på kontrollsanksjoner sikret ved indeksregulering hvert femte år. Uten at vi har gått nærmere inn i vurderingene av dette, kan økning av satsen muligens ha en preventiv effekt. Dette bør kanskje vurderes nærmere senere, dersom indeksregulering av kontrollsanksjoner over lengre tid gjør at satsene for parkeringsgebyr og kontrollsanksjoner får minimale forskjeller. Høyere sats for parkeringsgebyr skal slik vi oppfatter det reflektere alvorlighetsgraden ved slike overtredelser. Kontrollsanksjonenes satser var for ordens skyld pålydende henholdsvis 300, 600 og 900 i 2017 og er i dag 330, 660 og 990. Satsene for kontrollsanksjoner skal justeres på nytt i 2026.

15 Konklusjon og anbefaling

Som det fremgår av denne utredningen har Statens vegvesen funnet at dagens regelverk åpner for svært mange løsninger som kan imøtekomme de ulike parkeringsutfordringene som oppstår som en følge av økt turisttrafikk.

Det er i tillegg vist til at det foreligger en rekke muligheter for å sikre inntjening for kommunene, og at kommunen også står relativt fritt til å benytte slike midler.

På denne bakgrunn anbefaler Statens vegvesen at kommuner som opplever særlige utfordringer med parkeringsatferd knyttet til økt turisttrafikk, først og fremst foretar en kartlegging av problemene. Når dette er gjort er det enklere å vurdere hvilke av de overnevnte tiltak som vil være treffende for sine tilfeller. Det anbefales at kommuner som har store utfordringer ber om tildelt håndhevingsmyndighet, siden dette også åpner for en rekke andre tiltak som innføring av parkering mot avgift på offentlig ferdselsåre eller innføring av boligsoneparkering. Mest av alt vil slik tildeling kunne sikre fremkommelighet og trafiksikkerhet på kommunens enerettsområde.

Det gis også en generell anbefaling om at kommuner med særlig utfordringer sørger for en god dialog med Statens vegvesen, men også med fylkeskommunen der det er relevant.

Dette arbeidet har avdekket at det ofte er behov for avklaringer om premissene for kontroll og håndheving, og usikkerheter knyttet til regulering (skilting). God dialog mellom partene er derfor ofte en forutsetning for å komme videre i arbeidet.

Der kommunen er godt kjent med sitt handlingsrom, vil det være større sannsynlighet for at de også lettere kan få bukt med problemene.

16 Vedlegg

Vedlegg 1 – Supplerende tildelingsbrev nr.22 om innspill til oppfølging av anmodningsvedtak nr. 916 (2024–2025) om parkeringsregelverket

Vedlegg 2– Turisttrafikken langs norske veier: atferd, utfordringer, håndtering, og behov for tiltak



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag