

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Oslo, 30.08.2014  
Vår ref: Morten Sandberg/ 14-19214

Deres ref:

## Høringssvar fra Virke - Nytt felles regelverk for offentlig og privat parkering

### 1. Utgangspunkt

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 30. mai 2014 med forslag til lov- og forskriftsendringer.

Svært mange av Virkes 18 000 medlemmer innenfor handel og tjenesteyting har egne parkeringsarealer som driftes på ulike måter. Noen disponerer større arealer (eksempelvis IKEA) som krever et profesjonelt drevet opplegg. Andre har mindre parkeringsarealer innrettet mot ansatte, besøkende og kunder som er viktige for virksomhetene det gjelder, uten at det nødvendigvis foreligger et reelt behov for mer kvalifiserte parkeringsfaglige rammer for deres parkeringstilbud i tråd med departementets forslag.

Vi er glad for at det nå foreligger et forslag til nytt felles parkeringsregelverk basert på arbeidet som ble satt i gang i 2005. Det foreliggende forslaget tar i første rekke sikte på å fremme bedre regulering av parkeringsvirksomhet samtidig som man søker å ivareta hensynet til forbrukernes interesser på bedre måter.

Sakens dokumenter er svært omfattende og berører et stort antall problemstillinger. Sakens kjerne, det vil si reglene knyttet til organisering, rammevilkår, tilsyn mv for privat og offentlig vilkårsparkering til allmenheten er de viktigste.

Virke er positiv til mange elementer i Samferdselsdepartementets forslag hva gjelder kjerneområdet, men ser samtidig at departementet har hatt en vanskelig oppgave. De ulike elementene knyttet til kjernen i forslaget reflekterer på mange måter utfordringer som er typiske for parkering i byområder og steder der det er grunnlag for vilkårsparkering på kommersielt grunnlag.

Virke mener forslaget må endres slik at reglenes virkeområde inneholder avgrensingsregler. Dette er helt nødvendig for å unngå at fellesreglene for offentlig og privat vilkårsparkering skal gjelde fullt ut der parkeringsdriften er så enkel at forslagets bransjespesifikke krav til profesjonell opplæring, uniformering mv er unødvendige og ikke passer. Det vil være et åpenbart urimelig byråkratisk pålegg dersom kjernen i forslaget om fellesregler for privat og

#### Hovedorganisasjonen Virke

**Besøksadresse:**  
Henrik Ibsens gate 90  
NO 0255 Oslo  
**Postadresse:**  
P.O. Box 2900 Solli  
NO-0230 Oslo  
Tel +47 22 54 17 00  
Fax +47 22 56 17 00  
**E-post**  
[info@virke.no](mailto:info@virke.no)  
**Bankgiro**  
6030.05.18543  
**Org nr.**  
970 134 646 MVA

offentlig parkeringsvirksomhet eksempelvis skal gjelde fullt ut på parkeringsområdene til mindre dagligvarebutikker i distrikts-Norge.

I og med at parkering er en daglig aktivitet som berører svært mange, er det viktig å unngå at de nye reglene får ulogiske og urimelige virkninger, ikke bare av hensyn til berørte virksomheter og personer, men også fordi slike virkninger er egnet til å sette viktige deler av forslaget i et dårlig lys.

Vi oppfatter det samtidig slik at uheldige eller lite hensiktsmessige sider ved forslaget slik det er utformet, kan være utilsiktet sett fra departementets side. Det er derfor positivt at departementet er tydelig opptatt av høringspartenes vurdering av forslagene.

Når det er sagt, er det likevel problematisk at forslagene knyttet til universell utforming, parkeringsreglene for forflytningshemmede med parkeringstillatelse og parkeringsreglene for elektriske og hydrogendrevne motorvogner ikke er godt nok forberedt fra departementets side. På disse områdene har det vært en betydelig utvikling, så vel teknologisk som markedsmessig siden rapporten om "Ny felles parkeringsregulering" ble lagt fram i 2006. Dette fanges ikke godt nok opp i høringsdokumentene og forslagene til nye regler.

Virke mener derfor at man på helt kort sikt vil være tjent med å begrense seg til å videreføre dagens regler for a) universell utforming i parkeringssammenheng, b) reglene for HC-parkering og c) reglene for EL-bilparkering. Dette er viktige problemstillinger som krever grundig utredning. Hele parkeringsregelverket for forflytningshemmede og for EL-biler bør gjennomgås med tanke på å fremme et separat forslag om dette så snart som mulig.

Vi tror en slik avgrensning vil bidra til at man også får en mer ryddig behandling av reglene knyttet til kjernen i forslaget.

En for stor andel av inntektene i det norske markedet for vilkårsparkering er knyttet til kontrollsanksjoner. Det bør være et mål at innslaget av kontrollsanksjoner ("parkeringsbøter") blir redusert til et nødvendig minimum.

Brukerbetaling for den tiden man faktisk står parkert bør være den typiske inntektskilden ved vilkårsparkering. "Gratis parkering", også vilkårsparkering med tidsavgrensede betalingsfrie perioder medfører høyere samfunnsmessige kostnader enn nødvendig, jf Donald Shoup "The high cost of free parking." Mye av det offentlige parkeringstilbudet er feilpriset – ofte gjennom for lave priser på gateparkering. Feilprising sett fra et samfunnsøkonomisk synspunkt er også svært vanlig i annen vilkårsparkering.

Et samfunnsøkonomisk bedre betalingssystem for vilkårsparkering vil i mange tilfeller kreve noe høyere avgiftsnivå for å kompensere for reduserte kontrollinntekter. Departementets forslag inneholder andre krav og endringer som vil være kostnadsdrivende og bidra til et høyere prisnivå på parkeringstjenester.

Departementets høringsdokumenter er preget av at problemstillinger knyttet til kontrollavgifter og parkeringsgebyr av "historiske grunner" har fått relativt sett stor oppmerksomhet i Norge. Vi savner en drøfting av på hvilken måte og i hvilken grad departementets forslag vil bidra til å redusere innslaget av "parkeringsbøter" og slik sett lede til en mer ønsket utvikling basert på alminnelig betaling for parkeringstjenester.

## 2. Om hovedinnholdet i vedlegg 2 om "Ny felles parkeringsregulering"

### *Generelt*

Virke er positiv til mye av innholdet i departementets i forslaget. Det er aktuelt å henvise til hovedinnholdet i reglene referert til i strekpunktene nedenfor:

- Forskriftens formål og definisjoner
- Forskriftens virkeområde, med visse forbehold utdypet nedenfor
- Kravene til virksomheter som vil tilby vilkårsparkering, jf § 4
- Kravene til organisasjonsform, registrering og drift, jf § 5 og 6.
- Krav til personell, jf § 8 - 3.
- Behandling av melding og tilsyn, jf § 14, 15 og 17 - 21
- Om skilting, jf § 22, 23, 24
- Tillatelse for særskilt parkering, jf § 27 - 29
- Betaling, med enkelt forbehold; jf § 31, 32
- Kontrollsanksjon, jf § 36
- Solidarisk ansvar, jf § 37
- Fjerning, jf § 38, 39 (visse forbehold), § 42, 43
- Plikt til utlevering, § 40
- Salg mv § 41,
- Klageordning, jf § 44 – 60
- Bestemmelse om maksimaltid for forflytningshemmede: §64

De reglene departementet foreslår for å verne forbrukerne og for etablering av selskaper i markedet for parkeringstjenester forstås i hovedsak som balanserte og synes generelt ikke å være mer administrativt krevende enn nødvendig.

## 3. Om utfordringer knyttet til forskriftens § 3 Virkeområde

Departementets forslag til virkeområde gjelder med få, unntak "*all vilkårsparkering*". En vid definisjon har den fordelen at det gir enklere regler og færre smutthull som kan utnyttes av useriøse aktører på bekostning av forbrukerne, konkurrentene eller andre interessenter.

Det er departementets klart uttrykte formål, jf § 1, at forskriftene skal sikre en forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet samtidig som parkeringsvirksomhet skal utøves med god kvalitet.

Kjernen i forslaget reflekterer som nevnt svar på utfordringer som er typiske for parkering i byområder og steder hvor det grunnlag for vilkårsparkering på kommersielt grunnlag. Virke stiller seg positiv til kjernen i forslagene fordi en bedre regulering av forholdene i parkeringsbransjen, er nødvendig der de passer.

Målet om balanserte regler for vilkårsparkering, tilsier imidlertid at regelverket må avgrenses på en balansert måte der det ikke er et reelt behov for å drive vilkårsparkering i henhold til nye bransjespesifikke virksomhetskriterier. Med virksomhetskriterier forstår vi de nye kravene i forslaget hva gjelder utdanning, uniformering, skilting, særskilt tilrettelegging for

HC- og EL-bilparkering mv. Forslaget til nye regler vil gi helt urimelige utslag spesielt utover landet for virksomheter i områder med god tilgang på areal uten noe reelt behov for profesjonell drift av sine parkeringsområder. Departementet tar ikke opp denne problemstillingen i høringsdokumentene. Det reflekteres derfor heller ikke i foreliggende forslag til forskriftsendringer.

Forslaget til nye regler er utformet slik at de vil gjelde fullt ut også for en mindre handelsvirksomhet med grusbelagt kundeparkering i distrikts-Norge. En slik virksomhet vil etter forslaget måtte velge mellom å ta alle de kostnader som vil følge av det å tilpasse seg regelverket innrettet mot kommersielle parkeringsselskaper, eller åpne sine arealer merket for kundeparkering mot almenheten til fri benyttelse.

Virke er opptatt av finne en så enkel og fleksibel løsning som mulig på denne utfordringen i samarbeid med departementet og andre berørte interessenter. Vi ser at unntaksregler basert på tallfestede fysiske eller økonomiske kriterier lett kan vise seg være u hensiktsmessige i praksis eller invitere til omgåelser. Nye "Brustadbu-løsninger" for virksomheter på steder der de alminnelige reglene for vilkårsparkering ikke passer må unngås.

Vi har foreløpig kommet til at kommunale myndigheter bør administrere en generell dispensasjonsregel. En kommunal dispensasjon fra regler om vilkårsparkering bør bygge på samlet vurdering av behovet for regulert parkeringsvirksomhet i lys av lokale forhold. Dispensasjonsregelen må sikre nødvendig fleksibilitet uten at forbrukernes rettigheter svekkes.

Vi ser at virksomhetskravene for vilkårsparkering vil slå svært uheldig ut i hele Norge hva gjelder bensinstasjoner og andre virksomheter som er avhengig av å kunne tilby reisende med bil korttidsplasser for betaling, bensinkjøp, korttidshvile, handle- og kaféstopp oa. Plassering av kjøretøy på stasjonenes korttidsplasser er ofte tidsavgrenset uten brukerbetaling. Virksomhetene det gjelder er avhengig av sirkulasjon på begrensede parkeringsarealer, uten at det dreier seg vilkårsparkering i egentlig forstand. Krav om egne EL-bilplasser med lademulighet framstår som ulogisk og urimelig for korttidsparkering som sjelden varer lenger enn 20 minutter.

#### 4. Om reglene på enerettsområdet

Virke har forståelse for at offentlige myndigheter beholder enerett til å sette vilkår for parkering langs ferdselsårer på offentlig vei. Hensynet til trafikkregulering må veie tungt hva gjelder kommunale myndigheters handlingsrom for regulering av parkeringsplasser langs offentlig vei og skilting knyttet direkte til parkering der.

Avgrensingen for enerettsområdet synes å være akseptabel sett fra et konkurransemessig perspektiv. Vi ser imidlertid at elementer i forslaget på enerettsområdet er problematisk på andre måter.

En stor del av det offentlige veinettet med mulighet for parkering på gategrunn/vei, også i de større byene, har lite trafikkvolum og langsom trafikk. Myndighetenes behov for å organisere parkeringstilbudet ut fra trafikkreguleringshensyn vil derfor variere mye ut fra lokale forhold.

Gateparkering er et viktig element i det samlede parkeringstilbudet i en by. Det er svært viktig å beholde et godt tilbud av gateparkering og prise gateparkering riktig av hensyn til ønsket sentrumsutvikling. Riktig prising, eksempelvis etter San Fransisco-modellen vil gi redusert biltrafikk i form av letekjøring, bedre utnyttelse av gatearealene og ønsket næringsutvikling i sentrum.

Hensynet til trafikkregulering og annet har over tid, også siden 2006, gitt til dels betydelige reduksjoner i det samlede tilbudet av offentlig gateparkering. Dette har samtidig medført vanskeligere parkeringsforhold for vareleverandører, håndverkere, annen tjenesteyting og publikums alminnelige behov ved av- og pålessing.

Det er ellers slik at brukerne opplever svakheter knyttet til myndighetenes praksis i parkeringssammenheng. Som typisk eksempel kan nevnes ulik sanksjonering av parkeringsreglene på samme sted avhengig av om gatens fotgjengeroverganger er snødekte eller ikke. Faktisk skilting og vegmerking kan erfaringsmessig avvike fra lokale skiltforskrifter uten dette at blir fanget opp i kommunens behandling av klager på parkeringsgebyr som er ilagt på uriktig grunnlag.

Håndheving av parkeringsbestemmelser vil alltid innebære muligheter for misforståelser og feil. Fra publikums side vil det oppfattes som likegyldig om en parkeringsbestemmelse tilhører enerettsområdet eller ikke. Regelverket må ta høyde for at feil i håndheving og i skiltpraksis fra offentlige parkeringsmyndigheters side, ikke er eller vil være sjeldent forekommende hendelser i framtida.

De foreslåtte reglene for å anke klagesaksbehandling på enerettsområdet til tingretten vil ikke gi brukerne; vareleverandører og andre, det lavterskeltilbudet de trenger. Vår erfaring med kommunal praksis på området tilsier at departementets saksframstilling er vel forenklet og legger for liten vekt på vern av brukernes rettigheter på enerettsområdet.

Forbrukerne bør så langt som mulig stå overfor samme regler, samme kontrollvirksomheter, samme sanksjonsmekanismer og rettigheter hva gjelder klageadgang mv ved parkering i et og samme lokalområde. Reguleringene på enerettsområdet bør være slik at brukerne opplever færrest mulig særregler sammenliknet med reglene for vilkårsparkering i samme lokalområde, jf målet om "et enklere Norge".

Virke mener reglene om klagerett til Parkeringsklagenemnda jf § 45 bør utformes slik at nemnda også får til oppgave/kompetanse å behandle klagesaker på enerettsområdet. Vi tror det vil bidra til å luke ut uheldig praksis, øke brukernes rettsfølelse og være med på å skape større aksept for de nye parkeringsreglene.

På samme måte som Norpark mener vi det er uheldig med regler som er slik at håndhevingsmyndigheten for overtredelser av parkeringsregler på en og samme veistrekning blir delt. Mye taler for at det i et bestemt område bør være én tydelig løsning for publikum.

Den bør være slik at en kommunal virksomhet selv kan stå for kontroll og drift av all vilkårsparkering og andre parkeringsovertredelser på samme veistrekning/veiområde. En privat leverandør av parkeringstjenester bør likeledes kunne engasjeres av kommunale myndigheter til å håndheve og sanksjonere overtredelser av "parkeringsrelaterte"

bestemmelser vedtatt av kommunale og andre offentlige myndigheter på enerettsområdet. Storbritannia har regler som gir kommunene anledning til slik "outsourcing" av sin parkeringvirksomhet. Virke mener at en slik "engelsk løsning" kan ha mye for seg gitt at trafikkbetjentene har tilpasset opplæring og at Parkeringsklage- nemndas oppgaver utvides til å omfatte enerettsområdet som anbefalt ovenfor.

#### 5. Høyere gebyrsatser for å hindre kollektivtrafikk

I utkast til forskrift om parkeringsgebyr jf § 2 foreslår departementet et standardgebyr på kr 900 og at gebyret bør kunne komme i tillegg til straffbar handling etter vegtrafikkloven. Det foreligger ikke tallmateriale eller annen dokumentasjon som tilsier at parkeringsgebyr vil bli brukt særlig ofte i sammenheng med straffbar hensetting av kjøretøy.

Kommunale og andre offentlige myndigheter bør kunne fastsette vesentlig høyere gebyrsatser enn standardgebyret kr 900 i gitte tilfeller (eksempelvis opp til kr 3 000). Forhøyede gebyrsatser med tilhørende skilting vil sende klare signaler om at eksempelvis feilparkering som er til vesentlig hinder for kollektivtrafikkens framkommelighet på prioriterte strekninger vil bli sanksjonert strengt.

Virke mener myndighetene kan trenge skarpere økonomiske virkemidler for å sikre kollektivtrafikkens framkommelighet uten å fjerne ønsket gateparkering for beboere, lokal handel og besøkende. Skarpere økonomiske virkemidler kan bidra til bedre løsninger enn den man finner i Thereses gate i Oslo.

#### 6. Hensynet til varelevering – en del av parkeringspolitikken

Utfordringene knyttet til varelevering i byområder er meget knapt om i det hele tatt omtalt i høringsdokumentene. Manglende tilrettelegging hva gjelder skilting av gatearealer for varelevering, svake opplegg for fjerning fra vareleveringsplasser og feilpriset gateparkering, er problematisk for vareleverandører og handelsvirksomheter i mange norske byer.

Virke mener det er svært uheldig for vareleverandørene og sentrumshandelen at det legges opp til at av- og pålessing ikke skal være tillatt på områder skiltet med nr 372 "Parkering forbudt". Av- og pålessing og ikke kun av- og påstigning bør tillates i korte perioder når sjåføren befinner seg i kjøretøyets umiddelbare nærhet og kjøretøyet ikke er plassert til fare for andre eller til hinder for annen trafikk.

Regelverket bør gi rom for at offentlige myndigheter på samme måte som private tilbydere kan ha opplegg for gratis korttidsparkering. Dette kan ha særlig relevans i områder med mye levering og henting.

Vareleveringsplasser er et knapphetsgode i mange norske byer. For vareleverandørene er det viktig med opplegg/regler som bidrar til raskere fjerning/avvisning av feilparkerte biler på vareleveringsplasser slik at disse blir tilgjengelige. De har begrenset nytte økonomiske sanksjoner i form av gebyr. Regler som insentiver til å fjerne feilparkerte biler på plasser reservert for varelevering relativt raskt bør komme inn i de nye forskriftene.

#### 7. Om vilkår for fjerning av motorvogn

Forskriftsforslaget inneholder fjerningsregler, jf bl.a. § 38 og 39. Fjerningsreglene både hva gjelder vilkårsparkering og ellers, legger opp til at eier/fører av motorvogn skal være forsøkt varslet og ved kontakt gitt rimelig frist for selv å fjerne motorvognen før fjerning kan gjennomføres. Høringsdokumentene går imidlertid i liten grad inn på hva som forstås med "forsøkt varslet", hvordan forsøk på varsling eventuelt kan/skal dokumenteres eller hva som er "rimelig frist for selv å fjerne motorvognen".

Gitt dagens teknologi og mobiltelefonbruk, vil varsling med sms eller oppkall til mobiltelefon gi størst sannsynlighet for å nå fører/eier av feilparkert motorvogn. Slik varsling gir også mulighet for å dokumentere at fører/eier er forsøkt varslet når eierens mobiltelefonnummer er identifisert, denne er oppringt eller varslet på sms eller andre måter.

Statens vegvesens sms-tjeneste for kjøretøyopplysninger (sms til 2282) gir opplysninger om eierens adresse, skyldig årsavgift, EU-kontroll mv, men inneholder ikke opplysninger om eiers mobiltelefonnummer. Vegvesenets sms-tjeneste basert på Vegvesenets registeropplysninger bør derfor utvides til også å kunne omfatte mobilnummeropplysninger om kjøretøyets eier. Slike kontaktopplysninger hos Statens vegvesen er nødvendig for at innholdet i reglene om varslingsplikt til eier/fører og fjerningsmulighet skal ha et reelt innhold og kunne fungere etter hensikten.

Vi deler ellers Norparks skepsis til regler som gir enkeltpersoner uten faglig kompetanse rett til fjerning av kjøretøy.

#### 8. Om tidsfrister for gjennomføring

Departementet har selv brukt svært lang tid på arbeidet med forslag til lov og forskrift. Departementets forslag til nye forskrifter berører et stort antall virksomheter, ikke bare innen parkeringsbransjen og i offentlig sektor, men også en rekke handelsvirksomheter, hvorav mange er medlemmer i Virke.

Parkeringsarealer reguleres på svært ulike måter overfor publikum. Tilbydere av vilkårsparkering har til dels svært ulik bruk av personell hva gjelder parkeringsfaglig kompetanse i dag. Det er betydelig usikkerhet om hvilke tidsfrister som bør stilles for innfasing av ulike elementer i ordningen. Mange virksomheter vil ikke være klar over at egen vilkårsparkering etter nye regler skal meldes til Statens vegvesen som tilsynsmyndighet.

Hva gjelder den foreslåtte fristen på 1 måned for godkjenning iht foreslått meldeprosedyre, synes det å være riktig med en kort frist. Meldeprosedyren synes å være relativt ukomplisert. En kort frist er fordelaktig ved at man unngår unødige forsinkelser ved nyetablering av parkeringsvirksomhet.

Departementets mange forslag vil ha økonomiske konsekvenser for et stort antall parkeringsselskaper og deres avtaleparter, dvs for selskaper som tilbyr parkeringstjenester og for eierne av de parkeringsarealene som forvaltes på deres vegne.

Det er uten videre klart at nye krav til opplæring, nye sanksjonsregler, krav til varsling før fjerning kan finne sted, nye og ofte lavere standardsatser for kontroll sanksjoner, samt tekniske krav til betaling og universell utforming, vil svekke lønnsomheten på mange

parkeringsområder og ha fordelingsmessige virkninger mellom eiere av arealene og leverandørene av parkeringstjenester. For en periode vil det kunne være usikkerhet om grunnlaget for fortsatt drift av enkelte anlegg med marginal lønnsomhet.

Det kan derfor bli aktuelt å reforhandle flere avtaler mellom parkeringsselskaper og eiere av parkeringsarealer. Reforhandling av avtaler vil ta tid og legge beslag på administrative ressurser i mange parkeringsselskaper samtidig som nye regler medfører andre utfordringer som skal løses i samme periode.

Virke mener derfor at den generelle tidsfristen bør være minst et år også for oppfølging av kravene i nye parkeringsregler hva gjelder universell utforming, nye betalingsløsninger for forflytningshemmede og andre krav.

#### 9. Om tilsyn

Departementet legger opp til at Statens vegvesen skal føre tilsyn med at vilkårsparkering utøves i henhold til det nye forslaget til regler og at tilsynsoppgavene legges til Statens vegvesens regionkontorer.

Vi mener Statens vegvesen bør stå fritt mht organisering av tilsynsoppgavene. Det viktigste er å sikre at den/de enhetene i Statens vegvesen som får ansvaret for dette sikres tilstrekkelig kompetanse fra starten av og har nok løpende oppgaver til at saksfeltet forblir prioritert over tid. Mye kan tale for at tilsynsoppgavene i første omgang legges til Statens vegvesen/Vegdirektoratet sentralt, slik at man vinner erfaring før tilsynsoppgavene eventuelt senere fordeles til de ulike regionkontorene.

#### 10. Om parkeringsreglene for EL-biler og forflytningshemmede

I arbeidet med Asplan Viaks rapport om Framtidsrettet gateparkering finansiert av Kommunal- og moderniseringsdepartementet kom det fram at det er betydelige utfordringer knyttet til dagens regler med betalingsfritak for EL-biler og for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Regelverket er også til hinder for riktig prising både av gateparkering og annen vilkårsparkering. Virke er klar over at det er svært ulike oppfatninger om hvordan slike regler bør utformes.

På helt kort sikt synes det derfor mest hensiktsmessig å begrense seg til å videreføre dagens regler for a) universell utforming i parkeringssammenheng, b) reglene for HC-parkering og c) reglene for EL-bilparkering, men samtidig sette i gang en grundig gjennomgang av hele parkeringsregelverket for forflytningshemmede og for EL-biler.

Det bør ikke innføres nye regler som øker kostnadene eller reduserer inntektene for tilbydere av EL-bilparkering. Det er aktuelt å vise til at EL-bileiere typisk har god betalingsevne. Gjennomsnittsinntekten for EL-bileiere er ca dobbelt så høy som for gjennomsnittsbilisten

Innslaget av EL-biler varierer svært mye i ulike deler av landet. Markedsgrunnlaget for å tilby særskilt EL-bilparkering, uavhengig av om lading skjer med eller uten betaling, varierer derfor også svært mye. Det synes følgelig lite rimelig å fastsette nasjonale minstekrav om minimum antall EL-bilplasser uavhengig av om det tilbys lademulighet eller ikke.

Mulighetene for gratis eller betalt lading på plasser med vilkårsparkeing bidrar til at EL-biler får lengre parkeringstider og legger beslag på større parkeringsareal enn nødvendig sammenliknet med andre kjøretøy.

Virke er opptatt av å styrke tilbudet av hurtiglading og at dette skjer på like konkurransemessige vilkår. Kombinasjoner av subsidiert/gratis EL-bilparkering og tilsvarende subsidiert/gratis lading vil hindre den kommersielle markedsutviklingen for hurtiglading. Parkeringsreglene bør understøtte en utvikling av det kommersielle ladetilbudet som er slik at også den eksisterende stasjonsstrukturen finner sin plass på et energi- og konkurransenøytralt grunnlag.

Vennlig hilsen

**Hovedorganisasjonen Virke**

Harald J. Andersen  
Direktør

Morten Sandberg  
Seniorrådgiver