

UiO : **Det juridiske fakultet**

5-metersregelen

Trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b)

Kandidatnummer: 732

Leveringsfrist: 25.11.2014

Antall ord: 17 481



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	1
1.1	Tema for oppgaven	1
1.2	Hva jeg ønsker å belyse med denne oppgaven	2
1.3	Avgrensning av oppgaven.....	3
1.4	Rettskilder og rettskildebruk.....	4
1.4.1	Innledning	4
1.4.2	Lover, forskrifter og lovforarbeider mv.	5
1.4.3	Rettspraksis mv.	7
1.4.4	Juridisk litteratur.....	7
1.5	Veien videre	8
2	SELVE FORBUDET	10
2.1	Generelt om forbudet	10
2.2	Tolkningskriterier for fortolkning av forbudet	11
2.2.1	Bestemmelsen er et straffebud.....	11
2.2.2	Bestemmelsen foreligger i forskrifts form	12
2.2.3	Hvilke tolkningsprinsipper som legges til grunn i rettspraksis	13
2.2.4	Særlige utfordringer ved tolkningen av begrepene i forbudet.....	13
2.3	Hva er det som er forbudt?.....	14
2.4	Hvor gjelder forbudet?	17
2.4.1	Innledning	17
2.4.2	Hva er et vegkryss?.....	18
2.4.3	Oppsummering	27
2.4.4	Det areal som er omfattet av forbudet forutsatt at det foreligger et kryss	27
2.4.5	Andre avgrensninger av arealet	29
2.5	Hvem omfattes av forbudet.....	30
2.5.1	Rettslig utgangspunkt	30
2.5.2	Unntak	33
2.5.3	Konklusjon	35
3	SANKSJONER, HÅNDHEVING OG KLAGE	36

3.1	Innledning	36
3.2	Straff	36
3.2.1	Når sanksjoneres overtredelser med straff?	36
3.2.2	Kan straff og gebyr kombineres?	38
3.2.3	Forsøk	38
3.2.4	Skyldkrav og straffritaksgrunner	39
3.2.5	Saksbehandlingsregler for ileggelse av straff	40
3.2.6	Personell kompetanse for ileggelse av straff	41
3.2.7	Skjønnsetøvelse ved ileggelse av bot eller forelegg	41
3.2.8	Klageadgang på bot og forelegg	42
3.3	Gebyr	43
3.3.1	Bakgrunn	43
3.3.2	Saksbehandlingsregler for ileggelse av gebyr	44
3.3.3	Personell kompetanse for ileggelse av gebyr	46
3.3.4	Skyldkravet	46
3.3.5	Bevis	47
3.3.6	Skjønnsetøvelsen ved ileggelse av gebyr	48
3.3.7	Klageadgang på ilagt gebyr	50
3.4	Særlig om solidaransvaret i parkeringsforskriften § 15	53
4	OPPSUMMERING	54
	LITTERATURLISTE	56

1 Innledning

1.1 Tema for oppgaven

Besvarelsen omhandler den såkalte «5-metersregelen» i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) som nedlegger et forbud mot å stanse nærmere enn 5 meter fra et kryss.

Det er her snakk om en liten bestemmelse i en forskrift med isolert sett relativt små konsekvenser ved overtredelse. Bestemmelsen kan derfor ved første øyekast synes å utgjøre en nærmest ubetydelig parentes i den store verden av forbud.

I tillegg er overtredelse av forbudet for alle praktiske formål blitt avkriminalisert.¹

Det er imidlertid tre forhold som gjør at denne bestemmelsen likevel verken bør eller kan avskrives som uvesentlig i praksis.

Det ene er *antall overtredelser* og hyppigheten av disse, som medfører at brudd på denne bestemmelsen er en av de vanligste og hyppigste overtredelsene i det norske samfunn i dag.²

Det andre er *antall overtredere*, og det forhold at disse er spredt ut over en relativt sett stor andel av befolkningen, på tvers av klassiske skillelinjer som alder, kjønn, inntekt, utdanning, sosial tilhørighet osv. og som i det alt vesentlige utgjør presumptivt «lovlydige» borgere på alle andre områder. Vi snakker kort og godt om «mannen i gata». Dette gjør at svært mange av oss før eller senere, enten direkte eller indirekte, får befatning med dette forbudet.

Det tredje er at denne bestemmelsen er en av relativt få bestemmelser som er gjenstand for en *faktisk, massiv og systematisk håndheving* fra de offentlige myndigheters side.³ Dette gjelder

¹ Ot.prp.nr.52 (1967-1968) s. 3

² I følge en artikkel i Dagbladets nettutgave av 11. januar 2013 ble det i Oslo i 2012 ilagt 60 532 gebyrer for brudd på 5-metersregelen.

<http://www.dagbladet.no/2013/01/11/nyheter/parkeringsbot/innenriks/boter/trafikk/25179566/>

³ Fra kommentarutgave til vegtrafikkloven og trafikkreglene: «Til tross for de tallrike, detaljerte forbud og påbud, retter myndighetenes overvåking og kontroll seg vesentlig bare mot tre lovbrudd; *reglene om maksimalfart, om promillekjøring og om parkering.*» Engstrøm (red) 2004, s. 33.

både med hensyn til overvåkning og kontroll, men også i form av en omfattende og konsekvent sanksjonering ved eventuell overtredelse.

Summen av dette gjør at bestemmelsen i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) enten er, har vært eller vil bli aktuell for svært mange mennesker i det norske samfunn på ett eller annet tidspunkt.

1.2 Hva jeg ønsker å belyse med denne oppgaven

Det jeg ønsker å belyse med denne oppgaven er for det første forbudets *faktiske innhold* og *omfang*. Dette innebærer å klargjøre best mulig *hva* som faktisk er forbudt, *hvem* forbudet gjelder for, *hvor* dette forbudet gjelder, *hvilke* situasjoner forbudet regulerer m.v. samt *eventuelle unntak* som måtte gjelde fra dette forbudet. I dette ligger et forsøk på å klargjøre forbudets ytre grenser. Med andre ord, hva som skal til for at forbudet ansees overtrådt.

For det andre ønsker jeg å se nærmere på konsekvensene av overtredelse. Jeg tenker ikke da på den latente eller hypotetiske fare og skadepotensial en overtredelse kan medføre overfor andre som ferdes i trafikken, selv om denne beskyttelsesinteressen kan antas å være formålet bak selve bestemmelsen. Jeg tenker derimot på hvilke virkemidler det offentlige håndhevingssystemet har i sin «verktøykasse» for å påse at forbudet rent faktisk blir overholdt. Med andre ord: Hvem kan det sanksjoneres mot, og hvordan kan det sanksjoneres dersom forbudet blir overtrådt?

For det tredje vil jeg se nærmere på hvilke regler og eventuelle prinsipper som gjelder for håndhevelse av forbudet. Her tar jeg også for meg de tilhørende sanksjoner, herunder både de skjønnsmessige og ikke skjønnsmessige forhold ved håndhevelsen. Problemstillinger knyttet til materiell-, prosessuell- og personell kompetanse for selve håndhevingen av forbudet og de tilhørende sanksjonsregler, vil bli behandlet her.

Og for det fjerde ønsker jeg å belyse de prosessuelle sider ved håndhevelsen av forbudet med særlig vekt på den klagemulighet og de klagemekanismer som foreligger i de tilfeller det er blitt sanksjonert.

1.3 Avgrensning av oppgaven

Oppgaven er ment å være deskriptiv og nærmest en «de lege lata» gjennomgang av selve 5-metersregelen med tilhørende sanksjonsregler, håndhevingsregler og klageregler, slik de som bestemmelsen er rettet mot og eventuelt rammes av forbudet, møter det i praksis.

Oppgaven tar i utgangspunktet ikke for seg rettspolitiske, rettshistoriske og rettsøkonomiske spørsmål som er forbundet med forbudet, da hvert av disse punktene i seg selv er omfattende nok til å kunne utgjøre en egen oppgave, iallfall hvis de skal belyses på en ordentlig måte. Noen rettspolitiske synspunkter vil imidlertid bli fremmet fortløpende gjennom besvarelsen.

Dette innebærer at formålet bak forbudet og den historiske utvikling av forbudet ikke inngår som en direkte del av oppgaven, iallfall ikke utover den grad som er nødvendig for å få belyst forbudets innhold og virkning pr. i dag.

Besvarelsen avgrenses mot trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav d) som nedlegger et forbud mot å stanse på gangfelt eller sykkelkryssing eller nærmere enn 5 meter foran slikt sted. Videre er det foretatt en avgrensning mot trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav a) som nedlegger et forbud mot å stanse i uoversiktlig kurve, i tunnel, på bakketopp eller på annet uoversiktlig sted. I praksis vil imidlertid disse to reglene i svært mange sammenhenger være omfattet av samme handling som «vårt» forbud.

Besvarelsen er med dette avgrenset til å primært behandle den del av bestemmelsen som omhandler stans på utsiden av selve krysset, dvs. 5-meter fra krysset, og ikke parkering i selve krysset.

Sist men ikke minst, er sanksjonsdelen av oppgaven begrenset til å gjelde egentlige sanksjoner, og ikke andre konsekvenser overtredelse kan medføre, slik som f.eks. fjerning og eventuelt forvaring av selve kjøretøyet etter vegtrafikkloven § 37 første ledd bokstav a).

1.4 Rettskilder og rettskildebruk

1.4.1 Innledning

Vegtrafikkrett generelt er kjennetegnet av et noe fragmentert rettskildebilde. Dels skyldes dette at vegtrafikkrett i vid forstand – medregnet håndhevelsesregler, straff og sanksjonsregler etc. – spenner over et vidt felt som omfatter både forvaltningsrett, strafferett, straffeprosess m.m. og hvor blant annet både fastsettelse av regler samt håndhevelse og sanksjonering sorterer under forskjellige departementer. Og dels skyldes dette at selve «ryggraden» i regelverket – Lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk – er utformet som en rammelov, og hvor utarbeidelsen og fastsettelse av de konkrete bestemmelsene i stor grad gjennom lovhjemmel er delegert til Kongen i statsråd.

Konsekvensene av dette er at en meget stor del av veitrafikkretten – og i praksis de aller fleste konkrete, spesifikke og/eller utfyllende bestemmelsene – er vedtatt i forskrifts form, jfr. lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 2 første ledd bokstav c), og spredt utover et ikke ubetydelig antall forskrifter, ofte tematisk sortert.

Denne måten å «organisere» vegtrafikkretten på, gjennom utpreget delegering, har vært et bevisst valg fra lovgivers side. Dels er det slik at mange av bestemmelsene primært er av teknisk og faglig karakter og i liten grad av politisk art, men den kanskje viktigste årsaken er at det rent prosessuelt er tidkrevende å endre bestemmelser fattet i lovs form, noe som har vært ansett som lite forenlig med det «stadige og betydelige behovet for endringer av bestemmelser» man har på vegtrafikklovgivningens side.⁴

Samtidig har man hatt det grunnsyn at det her dreier seg om «betydningsfulle og omfattende bestemmelser som det ansees naturlig å måtte utferdige av Kongen i statsråd» i stedet for å bli delegert nedover i systemet til for eksempel Samferdselsdepartementet eller Vegdirektoratet.⁵

⁴ Statens vegvesen (1994) s. 13

⁵ Engstrøm (red) (2004) s. 107

Bestemmelser om straff og inndragning, samt krenkelse av privat eiendomsrett som f.eks. inntauing og forvaring mv. kan imidlertid ikke fattes i forskrifts form jfr. Grunnloven § 96 samt EMK art. 7 og EMK første tilleggsprotokoll artikkel 1 og er derfor inntatt i selve loven.

1.4.2 Lover, forskrifter og lovforarbeider mv.

For å ivareta ønsket om fleksibilitet, men likevel tilfredsstillende lovskravet i Grunnloven § 96 mv. har man på vegtrafikkrettens område, i svært mange sammenhenger, valgt en lovteknisk løsning der man har delt opp de respektive straffebud slik at vilkårsiden – den objektive gjerningsbeskrivelsen – er nedfelt i forskriftsform, mens virkningssiden av straffebudet – den straff som kan ilegges – er gitt i lovs form.⁶

Slik er det også i dette tilfellet.

Selve det forbud som denne oppgaven tar utgangspunkt i – forbudet mot å stanse nærmere et kryss enn 5 meter – er nedfelt i § 17 nr. 1 bokstav b) i «*Forskrift om kjørende og gående trafikk*» (heretter kalt trafikkreglene) og fastsatt ved kongelig resolusjon av 21. mars 1986.

Denne forskriften er gitt i medhold av § 4 første ledd i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (heretter kalt vegtrafikkloven) som sier at «*Kongen gir alminnelige regler for kjørende, ridende og gående trafikk.*»

Mens konsekvensene av overtredelse – med andre ord de sanksjonsmuligheter som lovgiver har vedtatt – er imidlertid nedfelt i vegtrafikkloven § 31 første og åttende ledd samt § 31 a.

Dette påvirker også rettskildebildet.

Da selve forbudet er fattet i forskrifts form, har det ikke vært gjenstand for samme politiske behandling forut for vedtakelse som det ville ha vært dersom det hadde blitt vedtatt i lovs form. Dette innebærer at det ikke finnes forarbeider som er lett tilgjengelig for allmenheten.

Det finnes imidlertid forarbeider til selve loven, blant annet NUT 1959: 5 «Innstilling fra Vegtrafikklovutvalget, Utkast til vegtrafikklov med motiver» og Ot.prp.nr.23 (1964-1965)

⁶ Eskeland (2006) s. 66

«Om vegtrafikklov». Dessuten har man forarbeider til senere endringer av vegtrafikkloven som Ot.prp.nr.52 (1967-1968) «Om lov om endring i vegtrafikklov av 18. juni 1965». Disse forarbeidene er sentrale for forståelsen av vegtrafikkretten på generelt nivå, men uttalelser i disse omhandler imidlertid i liten grad selve forbudet.

Mangel på forarbeider som rettskilde til fortolkning av forbudet, har til en viss grad blitt avhjulpet med såkalte etterarbeider fra myndighetenes side. Sentralt her står Håndbok 060, utarbeidet av Vegdirektoratet og utgitt av Statens vegvesen i 2000, som gir veiledning og kommentarer til trafikkreglene. Den rettskildemessige vekt av slike etterarbeider, er normalt noe omdiskutert, men for den praktiske håndhevelsen av trafikkreglene – herav også dette forbudet – har denne veiledningen vist seg å ha en ikke ubetydelig betydning da den bl.a. har blitt lagt til grunn for utarbeidelse av veiledninger mv⁷ samt lagt til grunn i rettspraksis og teori.⁸

Når det gjelder virkningene av overtredelse, er disse som nevnt over inntatt i selve loven. NUT 1959: 5 og Ot.prp.nr.23 (1964-1965) gjelder også her, men har en noe begrenset verdi for tolkningen av sanksjoneringen av forbudet. Derimot står forarbeidene til Ot.prp.nr. 52 (1967-1968), sentralt når det gjelder innføringen av gebyr som alternativ sanksjonsform ved overtredelse av forbudet, samt den avkriminalisering dette i praksis har medført.

Siden det her dreier seg om et forbud hvor overtredelse kan sanksjoneres med straff, jfr. vegtrafikkloven § 31 første og åttende ledd, er bestemmelsen underlagt Grunnlovens krav og det klarhetskravet som i henhold til EMDs praksis er innfortolket i EMK artikkel 7.⁹ Videre vil alminnelige strafferettslige prinsipper være kilde ved fortolkning av forbudet.

⁷ Eksempel fra Bymiljøetaten:

[http://www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/Bymiljoetaten%20\(BYM\)/Internett%20\(BYM\)/Dokumenter/Brosjyrer/Parkeringsbestemmelser12.pdf](http://www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/Bymiljoetaten%20(BYM)/Internett%20(BYM)/Dokumenter/Brosjyrer/Parkeringsbestemmelser12.pdf)

⁸ Eckhoff/Helgesen (2001) s. 226

⁹ Eskeland (2006) s. 101

1.4.3 Rettspraksis mv.

Det er få allment tilgjengelige saker som omhandler de materielle sidene av 5-metersregelen. En av de få som tar for seg den objektive gjerningsbeskrivelsen og hvordan denne skal tolkes, er sak nr. 1225/95 fra Eidsivating lagmannsrett.¹⁰

Det finnes imidlertid en rekke saker som ikke direkte omhandler det aktuelle forbudet, men som likevel er av stor betydning for fortolkningen av bestemmelsen.

Særlig sentralt står Rt. 1997 s. 492 – som egentlig omhandler skilting – hvor Høyesterett slår fast hvordan begrepene «veg» og «vegkryss» skal fortolkes. Videre finnes det en del avgjørelser som nærmere angir hvordan begrepet «åpen for alminnelig ferdsel» skal fortolkes. Sentralt her står blant annet Rt. 1997 s. 383, der Høyesterett foretar en mer prinsipiell drøftelse av begrepet. Videre finnes det også en voldgiftsdom fra 27. april 2006 som omhandler begrepet «åpen for alminnelig ferdsel».

Med hensyn til sanksjonering og saksbehandling kan nevnes Rt. 1998 s. 291 som omhandler beviskrav og Rt. 1997 s. 1181 som omhandler saksbehandling og forskjellsbehandling.

1.4.4 Juridisk litteratur

Det foreligger en god del juridisk litteratur på området vegtrafikkrett generelt, men også noe på området parkeringsrett spesielt.

Ut over håndbok (060) fra Vegdirektoratet, kan nevnes «*Vegtrafikkloven og trafikkreglene – Kommentartutgave*» utgitt av Universitetsforlaget og foreligger p.t. i sin 5. utgave, «*Parkeringsrett*» utgitt av kommuneforlaget i samarbeid med NorPark, «*Lærebok i offentlig parkeringsrett*» utgitt av NorPark, «*Vegtrafikkrett*» og «*Vegtrafikkloven med kommentarer*» utgitt av Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, samt «*Parkeringsregulering og håndheving*» utgitt av Euroconsult.

¹⁰ NP/132/95

Disse bøkene er delvis utgitt med forvaltningen og rettshåndhever som målgruppe, og delvis med trafikanter og de som driver med trafikkopplæring som målgruppe. Felles for mye av det som er utgitt, er imidlertid at det er det samme knippe mennesker som står bak de fleste utgivelsene. Særlig Bjørn Engstrøm, Egil Østvik og Leif N. Olsen er navn som går igjen.

At det er de samme personene – en relativt liten håndfull personer – som står bak det meste av den litteraturen som utgis på området, kan tilsi at den rettskildemessige verdien reduseres noe. De synspunktene og tolkningene som fremmes, blir ikke nødvendigvis mer riktige av at de gjentas mange ganger i flere forskjellige bøker, eller at et lite knippe mennesker krysshenviser til hverandre om fortolkninger de har blitt enige om. På den annen side er det en kjensgjerning at disse personene har en viss «pondus» og regnes som sentrale ressurspersoner innen vegtrafikkretten. Dette forholdet skiller seg ikke vesentlig fra hva som er vanlig på en del andre juridiske fagområder, hvor det også er kun en eller noen få personer som er toneangivende. I praksis har det imidlertid vist seg at den sentrale litteraturen på området har spilt en stor rolle som rettskilde, både for forvaltning, retten og i opplæringsøyemed.

Videre har en del av den utgitte litteraturen fungert som samlende kilder for tilgang til underrettspraksis, voldgiftsdommer, uttalelser og skriv etc. som ellers er lite tilgjengelig for allmenheten.

1.5 Veien videre

I kapittel 2 av denne oppgaven vil jeg redegjøre nærmere for selve forbudet.

I det ligger både hva som er forbudt, hvem forbudet gjelder for, hvor forbudet gjelder og eventuelle unntak, men også hvilke tolkningskriterier som ligger til grunn for forståelsen.

I kapittel 3 vil jeg se på konsekvensene av overtredelse av forbudet, med vekt på sanksjonsreglene, herav blant annet hvilke sanksjoner myndighetene kan benytte, vilkårene for å benytte disse, hva det kan sanksjoneres mot, hvem det kan sanksjoneres mot og eventuelle unntak. Jeg ser også nærmere på håndhevelsen av forbudet. Kompetanseregler og utøvelse av skjønn er sentralt i denne delen av oppgaven. Håndheving av forbudene mot stans og parkering er, sammen med forbudet mot promillekjøring og reglene om maksimalfart tre sentrale og priori-

terte områder på vegtrafikkrettens område.¹¹ Litt ondskapsfullt kan en gjerne si at to av disse forbudene genererer inntekter, mens det siste forbudet er av så grunnleggende karakter at man ikke kan komme rundt dette av rent allmennpreventive hensyn.

I dette kapitlet ser jeg også nærmere på de prosessuelle sider etter at sanksjon er iverksatt, med særlig blikk på klagemuligheter, klagemekanismer og den klagebehandling som foretas. Jeg vil her forsøke å redegjøre nærmere for hvilke regler som gjelder dersom man har vært gjenstand for håndheving av forbudet i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) med tilhørende bestemmelser.

Avslutningsvis ønsker jeg i kapittel 4 å kort redegjøre for formålet med regelen og vurdere hvorvidt dagens praktisering av forbudet er egnet til å oppnå formålet samt peke på forhold jeg anser som problematisk ved forbudet, herunder håndhevelsen og sanksjoneringen av forbudet.

¹¹ Engstrøm (red) (2004) s. 33, jfr. fotnote s. 1.

2 Selve forbudet

2.1 Generelt om forbudet

Selve forbudet mot å stanse nærmere et kryss enn 5-meter, er nedfelt i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b). Bestemmelsen er i likhet med trafikkreglene for øvrig gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 4.

Ordlyden i forbudet er som følger:

«Det er forbudt å stanse:

- b) i vegkryss eller nærmere enn 5 meter fra vegkryss. Avstanden regnes fra det punkt hvor fortaukant, kantlinje eller vegkant begynner å runde.»

Forbudet fikk sin nåværende form da trafikkreglene ble vedtatt ved kongelig resolusjon den 21. mars 1986. Bestemmelsene trådte i kraft 1. oktober 1986, og forbudet har hatt den samme ordlyd siden vedtakelsen.

Nå var ikke dette forbudet – det å nedlegge et forbud mot å stå stanse i eller i nærheten av kryss – noen nykonstruksjon eller nyvinning som sådan da denne ble vedtatt i 1986.

Bestemmelsen var til en viss grad en videreføring av tidligere forbud nedfelt i forskrift av 26. april 1957 § 17 nr. 4 bokstav b) og som lød som følger:

«Det er i alle tilfelle forbudt å stanse eller parkere

- a) I vegkryss, uoversiktlig kurve, på bakketopp eller på annet uoversiktlig sted.
- b) I tettbygd strøk nærmere enn 4 meter fra de steder som er nevnt under bokstav a).
For vegkryss reknes avstanden fra det punkt hvor fortaukanten eller vegkanten begynner å runde.»

Dette forbudet opphørte ved ikrafttredelse av det nye forbudet i trafikkreglene av 1986.

Ved vedtakelse av ny bestemmelse i 1986, ble altså den tidligere regelen endret på flere måter. Avstanden til krysset ble økt fra 4 til 5 meter, regelen ble endret til å også virke utenfor tettbygd strøk, og det ble foretatt en tilføyelse av et nytt referansepunkt for måling av avstand.

2.2 Tolkingskriterier for fortolkning av forbudet

2.2.1 Bestemmelsen er et straffebud

Det dreier seg om et forbud. Og forbudet er belagt med straff, jfr. vegtrafikkloven § 31 åttende ledd, se nærmere om dette i del 3 av oppgaven. Vi befinner oss med andre ord i den spesielle delen av strafferetten, og de alminnelige strafferettslige prinsippene gjør seg gjeldende.

Rett nok er det slik at selve overtredelsen er avkriminalisert.¹² Og rett nok er det slik at den alminnelige – og i praksis også den eneste – reaksjonsformen er en utferdigelse av et gebyr, noe som ikke er definert som straff i lovens forstand. Men det at man i det alt vesentlige «velger» å benytte en mildere reaksjonsform enn straffebudets strengeste reaksjonsform, endrer ikke bestemmelsens karakter som sådan. Det essensielle er at det ved overtredelse av dette forbudet KAN reageres med bøter, og bøter er straff, jfr. straffeloven § 15, noe som også kommer til uttrykk både i overskriften til vegtrafikkloven § 31 og i bestemmelsens første ledd. Det må derfor legges til grunn at selve forbudet tolkes på samme måte, enten man velger den ene eller andre formen for reaksjon ved overtredelse.

Da man befinner seg på strafferettens område, må man ved tolkning av forbudet ha i mente de alminnelige fortolkningsregler for straffebud. Særlig sentralt her er klarhetskravet som blant annet kan utledes av EMK artikkel 7.¹³ Dette klarhetskravet innebærer at et straffebud skal være så klart utformet at borgerne ikke skal være i tvil om hva som er forbudt. Det er hensynet til borgernes mulighet til å innrette seg som må ivaretas. Ved tolkningen av et straffebud, er det derfor i utgangspunktet vanligvis snakk om en ren ordlydsfortolkning av den aktuelle bestemmelsen. Av samme årsak vil en på strafferettens område dessuten normalt utvise en varsomhet med å tolke straffebud utvidende og eller analogisk.¹⁴ Tilsvarende vil gjelde dersom en innskrenkende fortolkning av ord og uttrykk i straffebudet medfører at utfallet i en sak går i gjerningspersonens disfavør.

¹² Ot.prp. nr. 52 (1967-1968) s. 3

¹³ Eskeland (2006) s. 101

¹⁴ Eckhoff/Helgesen (2001) s. 128

Det som imidlertid kan ha en viss betydning ved fortolkning av nettopp forbud nedfelt i trafikkreglene og vegtrafikkloven – i alle fall når det gjelder hensynet til borgernes innretningsmulighet overfor disse bestemmelsene – er at den delen av befolkningen det her kan sanksjoneres mot, og forutsatt at de ikke gjør seg skyldig i andre overtredelser samtidig, har vært gjenstand for obligatorisk opplæring med etterfølgende prøve i nettopp forståelse av disse reglene.

Det ligger med andre ord en presumpsjon til grunn for at de dette forbudet kan ramme, har nødvendig kunnskap om det aktuelle forbudet, før de får tildelt den offentlige autorisasjonen de trenger (les: førerkort) for rent faktisk å kunne gjennomføre den handling som kan bli gjenstand for sanksjon.

2.2.2 Bestemmelsen foreligger i forskrifts form

Det at forbudet foreligger i forskrifts form har rent praktisk – for fortolkning av denne bestemmelsen – betydning på to måter.

Det ene er mangelen på forarbeider. Rent praktisk innebærer dette at denne bestemmelsen – på lik linje med andre bestemmelser fattet i forskrifts form – ikke har vært gjenstand for samme politiske behandling, med tilhørende høringsrunder etc. som ville vært tilfelle om forbudet hadde vært utarbeidet og nedfelt i lovs form. Dette manifesterer seg ved at det ikke finnes forarbeider til selve dette forbudet som er allment tilgjengelig. Man mangler med andre ord en viktig rettskilde ved fortolkning av forbudet som man ellers ville hatt dersom dette ikke hadde vært vedtatt i forskrifts form. Etterarbeider i form av veiledninger og håndbøker fra direktoratshold, kompensere riktignok noe for mangel av forarbeider.

Det andre er at forbudet må fortolkes innenfor rammene av den lov og den lovbestemmelse det er gitt i medhold av. Dette innebærer at forbudet ikke bare må fortolkes innenfor de rammer som er gitt i selve forbudet i § 17, de definisjoner som følger av § 1 nr. 1 og det anvendelsesområde som er angitt i § 2, men også innenfor de rammer som er gitt i selve loven og den aktuelle bestemmelse forskriften er gitt med hjemmel i dette tilfellet vegtrafikkloven og vegtrafikkloven § 4.

Tilsvarende må forbudet tolkes innenfor rammene av selve forskriften og dens øvrige bestemmelser. Forskriften i sin helhet og de øvrige bestemmelser vil altså kunne gi veiledning i tolkningen. Dette gjelder da særlig trafikkreglene § 1 nr. 1 som gir en oppstilling av definisjoner som skal legges til grunn for fortolkning av denne bestemmelsen, men også trafikkreglene § 1 nr. 2 som slår fast at definisjoner som følger av vegtrafikkloven og forskrifter gitt med hjemmel i denne, også skal legges til grunn ved fortolkning av det aktuelle forbudet forutsatt at disse ikke står i motstrid til det som er fastsatt i selve forskriften.

2.2.3 Hvilke tolkningsprinsipper som legges til grunn i rettspraksis

Det foreligger, som jeg allerede har vært inne på, en del underrettspraksis om trafikkreglene og om forbudet i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b). I rettspraksis er det lagt til grunn at trafikkreglene skal fortolkes etter sin ordlyd, jfr. definisjonene i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a) og b).

2.2.4 Særlige utfordringer ved tolkningen av begrepene i forbudet

Forbudet er objektivt utformet. Bestemmelsen åpner etter sin ordlyd ikke for skjønn.

For å tolke forbudet, vil det likevel være nødvendig å definere begrepene forbudet inneholder. Et slikt sentralt begrep er «vegkryss». I henhold til definisjonen i forskriften § 1 nr. 1 bokstav b) er vegkryss: «Sted hvor veg krysser eller munner ut i annen veg.»

For å kunne definere «vegkryss» vil det derfor være nødvendig å definere «veg» der vi finner følgende definisjon i forskriften § 1 nr. 1 bokstav a): «Offentlig eller privat veg, gate eller plass (herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, vinterveg unntatt merket løype for beltemotorsykkel, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg) som er åpen for alminnelig ferdsel.»

Definisjonen gir derfor en rekke indikasjoner på hva som er «veg» i trafikkreglenes forstand. Det oppstår imidlertid et problem, nemlig at definisjonen bruker ordet «veg» for å si hva «veg» er, som «Offentlig eller privat veg». Nå skulle en kanskje tenke at ordet «veg» er selvforklarende, men ut fra rettspraksis, viser det seg at uklarheter rundt hva som er «veg» og hva som er «vegkryss», kan by på problemer i praksis.

Det oppstår i tillegg en utfordring når det på samme rettsområde anvendes ulike definisjoner av samme begrep. Samme ord kan derfor få ulik betydning, noe avhengig av situasjonen. Jeg kommer nærmere inn på dette når jeg nå ser nærmere på forbudet og dets ordlyd.

2.3 Hva er det som er forbudt?

Det forbudet som er inntatt i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) gjelder det «å stanse».

I motsetning til f.eks. «parkering» – som er definert i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav k) – har det «å stanse» ikke blitt definert i selve forskriften. Og selv om begrepet brukes i ulike varianter i en rekke bestemmelser både i denne forskriften, og i andre forskrifter gitt i medhold av vegtrafikkloven, er det ikke inntatt noen egen definisjon av begrepet verken i loven eller noen av de tilhørende forskriftene.

At lovgiver har valgt å ikke innta en egen definisjon av begrepet «å stanse», antas å være et bevisst valg. I dette ligger en presumpsjon om at det er den vanlige språklige forståelsen som skal legges til grunn, og at denne er så opplagt at uttrykket ikke trenger en nærmere definisjon i loven. Da det her er tale om et forbud som kan sanksjoneres med straff, tilsier også at klarhetskravet utledet av EMK art 7 og det tilhørende innretningshensynet, at det i slike tilfeller skal legges en vanlig språklig forståelse til grunn.

Språklig sett beskriver uttrykket det «å stanse» en overgang fra en dynamisk tilstand til en statisk tilstand ved at bevegelse opphører. Videre vil en ren språklig forståelse av selve forbudet innebære at det er selve handlingen – det å stanse – og ikke den etterfølgende tilstanden – det å stå stille – som er forbudt.

Rent bevisteknisk kan dette medføre en viss utfordring da dette i realiteten innebærer at man må «ta» overtrederen «på fersk gjerning» i det samme øyeblikk som vedkommende stanser. Problemstillingen har av det jeg kjenner til, ikke kommet på spissen i praksis, og er vel i så måte først og fremst av akademisk interesse. I praksis legger man til grunn at det å stanse blir konsumert av det å parkere, og at det å stå stille uansett innebærer at kjøretøyet må ha stanset.

Men er det da slik at enhver form for stans, er forbudt?

Som et utgangspunkt er svaret «ja» og det foreligger heller ingen hjemmel for å dispensere fra forbudet, verken i vegtrafikkloven eller i forskrift, men det finnes likevel et par kategorier med unntak.

Det ene er det som i litteraturen omtales som trafikal stans og det andre er ved motstrid.

I juridisk litteratur hevdes det at såkalt «trafikale stopp» ikke er omfattet av stansforbudet.¹⁵

Videre har Vegdirektoratet lagt et tilsvarende syn til grunn, uten at de angir noe rettslig grunnlag som underbygger et slikt unntak. I håndbok 060 hevdes det at «Regelen om stans omfatter ikke stans som har sin årsak i trafikkhindring, særskilt påbud, motorfeil mv. Derimot rammes et hvert «villet» opphold i kjøringen selv om det er kortvarig, og selv om fører ikke forlater kjøretøyet».¹⁶ Vegdirektoratet synes her å legge til grunn at selv om forbudet rent objektivt er overtrådt, forutsetter reglene at det foreligger en form for forsett eller skyld for å rammes av regelen.

For alle praktiske formål vil nok et slikt syn medføre riktighet da en sanksjon av forbudet forutsetter at også skyldkravet er innfridd, men å implementere dette i selv bestemmelsen, synes det ikke å finnes noe juridisk grunnlag for.

På den annen side vil et unntak fra forbudet, i de tilfeller der det er snakk om «trafikal stans», i svært mange sammenhenger harmonere bra med, og kanskje sågar kunne utledes fra, generalbestemmelsen i vegtrafikkloven § 3. I denne bestemmelsen heter det at man skal «være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade [...]», noe som forutsetter at man stanser når trafikkbildet for øvrig tilsier det.

Både i forbindelse med håndheving og i rettspraksis synes det å ha blitt lagt til grunn at det eksistere et unntak fra forbudet ved «trafikal stans»

I en kjennelse fra Nedre Romerike forhørsrett av 24. november 1994, la retten til grunn at stansforbudet er ubetinget og rammer enhver stans, med mindre stansen skyldes «trafikal

¹⁵ Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 124

¹⁶ Statens vegvesen (2000) s. 77

stans», der kjøretøyet av hensyn til annen trafikk ikke kan beveges videre, eller stansen skyldes motorfeil.¹⁷

I et annet tilfelle der det ble foretatt en kort stans i strid med skilting, uttalte retten at et rent «trafikkalt stans», for eksempel for å slippe en fotgjenger over en fotgjengerovergang, imidlertid ikke vil være en overtredelse av stansforbudet.¹⁸

Uansett vil det være rimelig å anta at det å stoppe når dette er påkrevd, for eksempel når øvrig trafikk stopper opp, under alle omstendigheter vil være omfattet av enten nødrett eller nødverge, jfr. straffeloven §§ 47 og 48, og derav være unntatt fra straff.

I vegtrafikkloven § 5 heter det at: «Enhver skal være oppmerksom på offentlig trafikkskilt, signal og oppmerking og skal rette seg etter de forbud og påbud som gis på denne måte.» Fra tid til annen vil dette kunne medføre motstrid, herav også mot forbudet mot å stanse.. Et praktisk eksempel er i de tilfeller hvor det er manuell trafikkdirigering i et kryss, og den aktuelle politimannen signaliserer at man skal stoppe. Tilsvarende gjelder også i de tilfellene der det blir rødt lys, og man klart befinner seg innenfor det areal som omfattes av forbudet. Og hvordan skal man forholde seg til en «stopplinje»¹⁹ som positivt angir hvor man skal stanse, på tross av at dette stedet svært ofte befinner seg innenfor rammene av stansforbudet i 5-metersregelen?

Slik innbyrdes motstrid er regulert i trafikkreglene § 3 hvor det fremgår at det er en innbyrdes rangordning mellom forskjellige grupperinger av bestemmelser. Av § 3 nr. 1 fremgår det at anvisning gitt ved trafikksignal, offentlig trafikkskilt eller oppmerking på veg gjelder foran trafikkreglene, og av nr. 2 i samme bestemmelse går det fram at anvisning fra politi, vegvesen, tollvesen og militærpoliti igjen går foran de foran nevnte.

En stans i samsvar med de anvisninger som følger av skiltforskriftene mv. vil derfor ikke være i strid med forbudet i § 17 nr. 1 bokstav b).

¹⁷ NP/177/96

¹⁸ NP/195/96

¹⁹ Jfr. skiltforskriften § 22 B, 1020

Videre gir vegtrafikkloven § 9 politiet en særskilt adgang til å regulere trafikken slik forholdene til enhver tid krever, uavhengig av bestemmelsene i vegtrafikkloven §§ 4, 5, 6, 7 og 8. Enhver har plikt til å rette seg etter en slik anvisning, jfr. bestemmelsens annet ledd, og en slik anvisning går som nevnt over, foran forbudet mot å stanse i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b).

Bestemmelsen i vegtrafikkloven § 9 gjelder for midlertidig regulering og kan ikke forstås som en adgang til å gi dispensasjon fra stansforbudet.²⁰

2.4 Hvor gjelder forbudet?

2.4.1 Innledning

Forbudet i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) er angitt å ha to stedlige virkeområder. Det ene er inne i selve vegkryss og det andre er på et nærmere angitt område utenfor selve krysset. Forbudet er som sådan et stedsbetinget og stedsavgrenset forbud som utelukkende er angitt til å ha sin virkning på et nærmere definert geografisk område.

Denne oppgaven tar kun mål av seg til å belyse den delen av forbudet som gjelder utenfor selve krysset, den såkalte 5-metersregelen.

Da overtredelse av forbudet i 5-metersregelen kan sanksjoneres med straff, jfr. vegtrafikkloven § 31 åttende ledd, gir dette visse føringer for hvordan forbudet kan tolkes.

Rett nok er det slik at det kun kan sanksjoneres med straff i de tilfeller en overtredelse har «voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods», og at man i andre tilfeller kun har hjemmel for å ilegge et gebyr, men begge sanksjonsformene – både straffereaksjon og ileggelse av gebyr – er knyttet opp mot samme forbud og ikke minst, samme geografiske området. Det er ikke slik at man kan fortolke forbudet til å ha et annet geografisk virkeområdet i de tilfeller man kun reagerer med gebyr enn hva som er tilfelle ide tilfelle man velger å sanksjonere med straff. Ved avgjørelse av **hvor** forbudet virker, må man derfor

²⁰ Norsk lovkommentar til vegtrafikkloven § 9 note 39

– uavhengig av hvilken sanksjonsform som velges – se hen til og tolke selve forbudet og dets virkeområde i lys av at det her er snakk om en straffebestemmelse.

Hva innebærer så dette for fortolkningen av forbudet?

For det første tilsier legalitetsprinsippet og det lovskrav som er nedfelt i Grunnloven § 96 at forbudet ikke får anvendelse på geografisk andre områder enn det som er angitt i selve bestemmelsen. Rent praktisk medfører dette at det ikke foreligger hjemmel til å utøve sanksjon andre steder enn de som er positivt angitt, noe som igjen fungerer som en kompetanseskranke for den eller de som skal håndheve forbudet.

Og for det andre tilsier klarhetskrav som gjelder for straffebestemmelse og det tilhørende innrettelseshensyn, at forbudet skal fortolkes i samsvar med sin naturlige språklige ordlyd.

Det er hensynet til borgernes mulighet til å innrette seg som skal ivaretas.

At borgerne – i dette tilfellet trafikantene – innretter seg, vil jo dessuten være i samsvar med lovgivers intensjon med forbudet, som jo nettopp er at de som ferdes i trafikken skal innrette seg positivt etter det som er angitt å gjelde.

I trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) heter det at «Det er forbudt å stanse...i vegkryss eller nærmere enn 5 meter fra vegkryss. Avstanden regnes fra det punkt hvor fortaukant, kantlinje eller vegkant begynner å runde».

Av ordlyden i bestemmelsen fremgår det at det er tre kriterier som avgjør om, hvor og hvor langt forbudet gjelder. Det ene er eksistensen av et kryss, Det andre er eksistens og plassering av de tre referansepunkter som er inntatt i bestemmelsens annet punktum og det siste er den avstand som skal legges til grunn om som er oppgitt til å være 5 meter.

2.4.2 Hva er et vegkryss?

2.4.2.1 Bakgrunn

En absolutt forutsetning for at det skal eksistere noe forbud etter trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) er at det eksisterer et kryss.

«Vegkryss» er definert i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav b) og er angitt til å være «Sted hvor veg krysser eller munner ut i annen veg». Denne definisjonen er en videreføring fra § 1 i trafikkreglene 1957, og utgjorde den gangen en endring i forhold til tidligere regel fra 1938 hvor det ikke var tale om et vegkryss der en privat veg sluttet seg til en eller krysset en offentlig veg.

I Rt. 1997 s. 492 har Høyesterett slått fast at begrepet «vegkryss» i trafikkreglene skal fortolkes etter sin ordlyd.

For å kunne si noe mer konkret om hva som regnes som «vegkryss» etter denne definisjonen må det først avklares hva som ligger i de enkelte begrepene den består av. Jeg må derfor i det følgende gå konkret inn på hva som ligger i begrepene «veg», «krysser», «munner ut i» og «annen veg» sett i relasjon til «veg».

2.4.2.2 Hva er en «veg» i trafikkreglenes forstand?

Hva som skal legges i begrepet «veg», ved en fortolkning av trafikkreglene, er definert i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a). Det heter her at med «veg» skal forstås «Offentlig eller privat veg gate eller plass (herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, vinterveg unntatt merket løype for beltemotorsykkkel, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg) som er åpen for alminnelig ferdsel»

Høyesterett har i Rt. 1997 s 492 lagt til grunn at definisjonen av veg i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a skal tolkes etter sin ordlyd

2.4.2.3 Hva som inngår i vegbegrepet

Av definisjonen i § 1 nr. 1 bokstav a) framgår det at begrepet «veg», når det brukes i forbindelse med trafikkreglene også inkluderer «gate» og «plass», utover det som inngår i ordet «veg». Med ordet «veg» i denne oppstillingen – som for øvrig synes å være hentet fra veglova § 1 annet ledd – ligger med andre ord noe mindre enn ordet «veg» i den definisjonen som skal legges til grunn i trafikkreglene, da ordet «veg» i oppramsingen ikke inkludere «gate» og «plass».

Hva legges så i begrepet «veg»? Ordet «veg» er i seg selv ikke definert i denne definisjonen.

Derimot er de respektive elementene en veg kan bestå av, definert videre i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav c til h. Det framgår her klart at både vegskulder, sykkelveg, sykkelfelt, fortau, samt selve kjørebanelen med tilhørende kjørefelt inngår i definisjonen av «veg». Videre har det i rettspraksis blitt slått fast at også en eventuell midtrabatt inngår som en del av vegen.²¹

Vegtrafikklovkomitéen (1966) synes imidlertid å gå enda litt lenger ved å legge hele den tekniske konstruksjon til grunn, noe som også inkluderer eventuelle vegfyllinger. Nedre grense for hva som skal kunne regnes som en veg er ikke klart definert, i teorien fremgår at vegen må være av en slik art at den kan «trafikkeres med 4-hjuls kjøretøy»²² «Generelt kan man si at «veg» i lovens forstand er enhver opparbeidet ferdselsåre, i motsetning til tråkk eller en sti.»²³

Gate er ikke definert i verken bestemmelsen, forskriften eller loven. Vanligvis kjennetegnes en gate ved å bære bebygget med hus på begge sider og danner således et strede eller en passasje i bebyggelsen. Gater pleier normalt å befinne seg i byer og tettsteder i motsetning til veg som ofte ligger i mindre bebygget strøk.

Hva som ligger i begrepet «plass» er nærmere angitt i selve bestemmelsen hvor det er foretatt en oppramsing av «konstruksjoner» som inngår i begrepet. Listen er ikke uttømmende, noe som tilkjennegis ved bruken av ordet «herunder» innledningsvis i opplistingen.

Avslutningsvis i denne oppramsingen oppstilles det et krav. Dette kravet – «står i umiddelbar forbindelse med veg» – gir rom for tolkning. For det første, er det et spørsmål om dette kravet, kun viser tilbake til den siste «konstruksjonen» i opplistingen, i dette tilfelle ordet «kai», eller om det viser tilbake til samtlige «konstruksjoner», både de som er nevnt i opplistingen og de som kan komme i tillegg uten å konkret være nevnt, jfr. ordet «herunder». Her er det alminnelig antatt i teorien at kravet om å stå «i umiddelbar forbindelse med veg» gjelder for samtlige «konstruksjoner» i oppramsingen.

²¹ Rt. 1964 s. 178 og Rt. 1969 s. 517

²² Olsen (2008) s. 26

²³ Engstrøm (red.) s. 46

Selve oppramsingen som sådan, er med unntak av tillegget «vinterveg unntatt merket løype for beltemotorsykkel» nærmest en «blåkopi» av tilsvarende oppramsing i veglova § 1 annet ledd. Det var også denne bestemmelsen som lå til grunn for utformingen av tilsvarende liste i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a), og forarbeidene og praksis til veglova gir også en viss støtte for en slik tolkning av denne delen av bestemmelsen.

Det kan det reises spørsmål om ordet «veg» i setningen «står i umiddelbar forbindelse med veg» viser til ordet «veg» i opplistingen lenger oppe i definisjonen – og derav ikke til gate og (annen) plass – eller om det viser til selve definisjonen av «veg» i trafikkreglene?

Nettopp det forhold at denne opplistingen synes å være «lånt» fra veglova § 1 annet ledd taler i mot det siste. Og dersom man likevel velger å legge trafikkreglenes definisjon av ordet «veg» til grunn, er jo plassen i seg selv allerede pr. definisjon en veg, da det strengt tatt ut fra ordlyden ikke foreligger noe krav om at plassen skal ligge i forbindelse med en **annen** veg. Men dersom ordet «veg» i «i umiddelbar forbindelse med veg» utelukkende viser til ordet «veg» i oppramsingen, vil tilknytning til gate og til annen plass ikke være tilstrekkelig. En plass tilknyttet en gate vil da etter ordlyden falle utenfor definisjonen.

«Departementet har i proposisjonen til vegtrafikkloven nevnt at en trapp i offentlig gate eller plass ansees som veg, og videre at et parkeringshus eller kjøredekke på en bilferje går inn i begrepet veg».²⁴ Dette støttes også av en uttalelse fra Samferdselsdepartementet, gjengitt i kommentarutgaven til parkeringsbestemmelsene. «Ved innføring av avgiftsparkering i et parkeringshus i Oslo uttalte Samferdselsdepartementet i 1976 at parkeringshus som lå i umiddelbar forbindelse med vei, var å ansees som omfattet av veilovens veibegrep slik at avgiftsparkering kunne innføres. Man viste blant annet til motivene til Ot.prp. nr. 52 (1961-62) og Ot.prp. nr. 23 (1964-65)»²⁵

Etter dette synes det relativt klart at også parkeringshus blir definert som veg etter bokstav a). I praksis vil det være en sontring og grensedragning mellom gate, veg og plass, typisk når en gate eller veg krysser over eller langs en plass. Til dette finnes det ikke et universelt svar.

²⁴ Olsen (2008) s. 25 og 26

²⁵ (Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 105

2.4.2.4 «Åpen for alminnelig ferdsel»

2.4.2.4.1 Innledning:

At veien er «åpen for alminnelig ferdsel» er et absolutt krav etter trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav 1 bokstav a) for at en vei skal regnes som «veg» i forhold til trafikkreglene.

Tilsvarende gjaldt også i den gamle vegtrafikkloven av 1929 – og ble for så vidt også opprettholdt i vegtrafikklovutvalgets innstilling fra 1959 til ny vegtrafikklov hvor det hete «åpen for alminnelig trafikk», men på grunn av økende ferdsel med motorvogn, også utenfor veg ble 1965-lovens virkeområdet utvidet i forhold til tidligere.²⁶

Og pr. i dag er nettopp den begrensningen som gjelder i trafikkreglene, om at vegen må være åpen for alminnelig ferdsel», det viktigste skille mellom vegdefinisjonen i trafikkreglene og vegtrafikkloven.

Hvilke veier er «åpen for alminnelig ferdsel»?

2.4.2.4.2 Offentlige veier

Alle riksveier, fylkesveier og kommunale veger etter reglene i veglova § 1 og § 2 er å regne som «åpen for alminnelig ferdsel».

Formålet med disse veiene er jo nettopp å være åpent tilgjengelig for allmennheten.

Dette følger også klart av veilova § 2 sammenholdt med § 1.

Av veilova § 2 framgår det at disse tre er å regne som «offentlige» veier iht. denne loven, og i § 1 framgår det at «offentlige» veier er «veg eller gate som er open for allmenn ferdsel...»

Disse kan imidlertid unntaksvis være stengt med hjemmel i vegtrafikklova § 7

Spørsmålet dukker først og fremst opp i forhold til det veglova definerer som private veger.

2.4.2.4.3 Private veier

Private veger etter veglova er alle de veger som ikke er offentlige veger jfr. veglova § 1

I de tilfeller der det er snakk om en privat vei, må gjøres en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle.

Man må da se nærmere på de begreper som inngår i definisjonen mao. «åpen», «ferdsel» og allmenn»

²⁶ Engstrøm (2004) s. 37-38

Det følger av Rt. 1997 s. 492 at disse skal tolkes etter sin ordlyd.

2.4.2.4.4 Ferdsel

Ferdsel er ikke definert i trafikkreglene, men det følger av vegtrafikklova § 1 annet ledd jfr. trafikkreglene § 1 nr. 2 at ferdsel gjelder alt opphold på veg.

Det gjelder i utgangspunktet alle og enhver uansett om man er gående, syklende, kjørende osv.

2.4.2.4.5 Alminnelig ferdsel

Alminnelig ferdsel omfatter noe mer enn sporadisk ferdsel. Rettspraksis har lagt til grunn at det må være en ferdsel av et visst omfang.

Det vil også bli vektlagt hvem som ferdes. Framstår ferdselen som eksklusiv for noen få, vil det trekke i retning av at vegen ikke er «åpen for alminnelig ferdsel». Det er imidlertid ikke noe krav at flere grupper trafikanter bruker vegen, enkelte veger – slik som sykkelveger – er etter sin art, utelukkende tiltenkt en bestemt gruppe.

2.4.2.4.6 Fysisk åpen

En veg kan ansees åpen for alminnelig ferdsel selv om den er stengt med bom.

For det første vil en bomvei der man kan passere fritt om man betaler – f.eks. Peer Gynt vegen – ansees som åpen for alminnelig ferdsel. Dette var uttrykkelig fastslått i trafikkreglene 1957, og ble ansett som så selvsagt at det ikke ble inntatt i ny lov.

Videre vil en veg som er permanent stengt med bom, også kunne ansees «åpen for alminnelig ferdsel». «At en privat veg er stengt for motorkjøretøy, utelukker ikke at vegen må ansees som åpen for alminnelig ferdsel dersom den ellers er åpen for andre vegfarende».²⁷ Typisk for enkelte skogsbilveiene i Nordmarka, som hyppig benyttes av turgåere og syklister om sommeren og skigåere om vinteren.

2.4.2.4.7 Åpen i tid

En veg trenger ikke være åpen hele tiden for å være «åpen for alminnelig ferdsel)

²⁷ Engstrøm (2004) s. 602

I Rt. 1935 s. 263 som gjaldt et inngjerdet havnelager, som var stengt på nattetid og i helgene, fant retten det tilstrekkelig at det var mulig å ferdes fritt og ukontrollert gjennom porten på dagtid.

En veg trenger heller ikke være åpen hele året for å være «åpen for alminnelig ferdsel»

Vinterveg – inntatt i selve vegdefinisjonen i forskriften vil etter sin natur kun være åpen om vinteren. Tilsvarende kan gjelde for f.eks. vegarealet på en campingplass som bare er åpen om sommeren.

2.4.2.4.8 Åpen for bare noen få eller en begrenset krets

Enkelte veger er etter sin natur, bare forbeholdt noen få eller bare en enkelt brukergruppe slik som f.eks. sykkelveger.

2.4.2.4.9 Innrettelseshensynet

Spesielt relevant i overgang mellom privat og offentlig veg og da gjerne i forbindelse med trafikkreglene § 7

I praksis har innrettelseshensynet også blitt lagt til grunn i andre saker.

Det avgjørende her er hvordan vegen rent faktisk og visuelt framstår for den jevne trafikant og da i særdeleshet i overgang mot annen veg, der hvor det dannes et kryss.

2.4.2.4.10 Sentral rettspraksis

I Rt. 1997 s. 383 har Høyesterett gjort en mer prinsipiell gjennomgang av hva som skal til for at en veg er å anse som åpen for alminnelig ferdsel.

I denne dommen ble det særlig vektlagt antall boliger tilknyttet vegen, hvilket trafikkgrunnlag disse representerte, offentlig behov for regulering i form av skilt mv. samt hvordan vegen og ikke minst overgang til annen veg framstår rent visuelt.

I en voldgiftsdom fra 27. april 2006, mellom If Skadeforsikring og Gjensidige forsikring, inntatt i Vegtrafikkrett²⁸ har også vilkårene blitt systematisk gjennomgått. Da denne dommen gjaldt vikepliktreglene i trafikkreglene § 7, kan det synes om det ble lagt noe mer vekt på hvordan vegen og ikke minst det aktuelle krysset framstår rent visuelt.

²⁸ Olsen (2011)

Det kan synes som innretningssynspunktet vektlegges noe mer i de saker der det er snakk om trafikkreglene § 7 i forhold til de tilfeller der det er snakk om trafikkreglene §§ 1 og 2.

2.4.2.5 Nærmere om hva som er å regne som et vegkryss

2.4.2.5.1 Utgangspunkt

Som nevnt innledningsvis, er et «vegekryss» etter den definisjon som er inntatt i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav b) et «Sted hvor veg krysser eller munner ut i annen veg», og Høyesterett har i Rt. 1997 s. 492 fastslått at dette skal tolkes etter sin ordlyd.

Dette oppsetter to absolutte vilkår som må være oppfylt for at det skal foreligge et kryss:

Det ene er at det eksisterer to selvstendige veier

Det andre er at disse to vegene enten krysser hverandre, eller så må den ene av dem munne ut i den andre.

2.4.2.5.2 Krav om at det må foreligge to selvstendige veier

I trafikkreglene § 1 nr.1 bokstav b) er det angitt at et «vegekryss» er «Sted hvor veg krysser eller munner ut i **annen veg**». Og som tidligere nevnt skal bestemmelsene tolkes etter sin ordlyd.

Da det her er snakk om en «veg» og en «**annen veg**» foreligger det et absolutt krav om at det må eksistere **minst to forskjellige veier** for at den aktuelle konstruksjonen kan skal kunne defineres som et «vegekryss».

I dette ligger det to individuelle krav. For det første må det eksistere to selvstendige veier og for det andre må begge disse defineres som «veg» etter trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a)

Det må eksistere to **selvstendige** veier.

I dette ligger en presumpsjon om at disse vegene også eksisterer hver for seg, bortsett fra på det begrensede areal der de møtes eller krysser hverandre, noe som videre innebærer at det må være mulig å identifisere eller skille den ene vegen fra den andre.

Hvorvidt disse veiene tilfredsstillir kravene til veg i trafikkreglene er i denne sammenheng uvesentlig.

Det som er det essensielle er at det dreier seg om to forskjellige tekniske konstruksjoner.

To kjørebaner som krysser hverandre på en større parkeringsplass, torg eller inne i et parkeringshus utgjør begge delelementer av samme tekniske konstruksjon og vil derfor ikke kunne utgjøre et kryss, selv om de rent visuelt fremtrer som et kryss, fungerer som et kryss og ofte vil omtales som et kryss.

Heller ikke der to kjørefelt møtes, f.eks. der det ene kommer ut fra en rasteplass eller mindre parkeringsplass langs med vegen, vil kunne utgjøre et kryss da disse begge er del av samme konstruksjon.

Videre må begge disse veiene defineres som «veg» iht. trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a)

Er begge veiene å regne som «veg» etter denne definisjonen, vil disse utgjøre et kryss iht. trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav b)

Dersom kun den ene av disse veien er definert som «veg», vil trafikkreglene selvfølgelig gjelde for det areal som inngår i denne vegen, men det område hvor disse to vegene møtes eller krysser hverandre vil likevel ikke utgjøre et kryss i forhold til trafikkreglene. Det vil derav heller ikke eksistere noen 5-metersregel. Typisk eksempel på en slik konstruksjon er der hvor det foreligger en alminnelig inn- og utkjøring.

Dersom ingen av disse veiene er å anse som veg etter denne definisjonen – f.eks. fordi de ikke er «åpen for alminnelig ferdsel» – befinner vi oss helt utenfor virkeområdet til trafikkreglene jfr. bestemmelsens § 2 nr. 1

2.4.2.5.3 «Krysser»

Da Rt. 1997 s. 492 har slått fast at trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav b) skal tolkes etter sin ordlyd, innebærer det at ordet «krysser» også skal tolkes etter sin ordlyd.

Det er ikke angitt nærmer hverken i selve bestemmelsen, forskriften eller selve loven, hvilken definisjon man skal legge til grunn for ordet «krysser». Dette antas å være bevisst, og at man derav skal legge en normal språklig forståelse til grunn. En slik forståelse sier imidlertid ingenting om hvorvidt de respektive to elementene – i dette tilfelle to veger – kommer i kontakt med hverandre rent faktisk. Ut fra en bokstavelig tolkning av bestemmelsen, i samsvar med hva som ble uttalt i Rt. 1997 s. 492, er det i prinsippet ingen ting i veien for at disse vegene krysser hverandre i to forskjellige plan. Et kryss etter trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav b) vil derfor være enhver konstruksjon hvor en vei passerer en annen veg og fortsetter videre på den andre siden uavhengig av om dette skjer over, under eller på samme plan og areal som den andre vegen

2.4.2.5.4 «Munner ut i»

«Munner ut i» er heller ikke nærmere definert i verken, bestemmelsen, forskriften eller i loven. Dette antas på lik linje med over å være bevisst fra lovgiver, og at man derav skal legge en normal språklig forståelse til grunn. I motsetning til hva som gjelder for kryss, forutsetter det å munne ut i, at de to respektive vegene faktisk kommer i kontakt med hverandre i og med at den ene ender opp i den andre. Normalt vil dette skje ved at den ene veggen leder ut i den andre i form av et T-kryss eller Y-kryss.

2.4.3 Oppsummering

Da begrepet «veg» i trafikkreglene, avviker til dels sterkt fra hva man i dagligtalen vil omtale som veg, vil en god del konstruksjoner man klart vil tenke på som et kryss, likevel ikke være det. Dette enten fordi alt det omkringliggende areal utgjør en del av samme konstruksjon, eller fordi den ene veien ikke er å regne som veg iht. den definisjonen som er inntatt i bestemmelsen. Tilsvarende vil det være en rekke konstruksjoner som man klart ikke ville omtalt som et kryss, som likevel er det iht. trafikkreglene, da vegbegrepet fanger videre og omfatter andre elementer enn det man normalt tenker på som veg. Det kan f.eks. dreie seg om en trapp som kommer ut imot en bygate, en gangvei gjennom en park som munner ut mot fortauet til den veggen som går langs med parken. Eller for å sette det litt på spisen, en gangvei som krysser under en bilvei. Tolkning man bestemmelsen ordrett, slik Høyesterett har lagt til grunn at man skal, vil også denne utgjøre et kryss.

Hvordan den aktuelle konstruksjonen framstår rent visuelt, er helt uvesentlig for hvorvidt den har status som kryss eller ikke jfr. Rt. 1997 s. 492.

Slik bestemmelsen tolkes i dag, vil det kunne stilles spørsmål om det overordnede innordningshensynet egentlig er ivaretatt. Dette ikke minst da selv fagetater synes å slite med fortolkningen jfr. bl.a. nettopp Rt. 1997 s. 492.

2.4.4 Det areal som er omfattet av forbudet forutsatt at det foreligger et kryss

I trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) annet punktum er det angitt tre konkrete, og i praksis objektivt påviselige referansepunkter, som skal danne utgangspunkt for både hvor forbudet gjelder og for hvor langt forbudet gjelder i de tilfeller der et kjøretøy befinner seg UTENFOR selve krysset. Lovgiver har her – i motsetning til hva som gjelder i de tilfeller et kjøretøy be-

finner seg inne i selve krysset – bevist valgt å legge andre referansepunkter til grunn for forbudets virkning enn yttergrensene til selve krysset. Kryssets omfang og yttergrense er derav strengt tatt irrelevant for om det kan sanksjoneres eller ikke etter det forbud som er inntatt i 5-metersregelen.

Forbudet er med andre ord angitt til å gjelde, enten:

- 5 meter fra der fortaukant begynner å runde
- 5 meter fra der kantlinje begynner å runde
- 5 meter fra vegkanten begynner å runde

Med «fortaukant», menes de kantstein som danner skille mellom fortau og kjørebane jfr. trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav h)

Med «kantlinje» menes den linje som angir kjørebanens ytterkant (Skiltforskriftene § 22 a nr. 1012 jfr. trafikkreglene § 1 nr. 2).

Med «vegkant» menes yttergrense for vegens tekniske konstruksjon jfr. trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a).

Opplistingen av disse tre referansepunktene ansees som uttømmende og det er ikke hjemmel for å ta utgangspunkt i andre punkter eller arealer ved sanksjonering av forbudet enn disse jfr. legalitetsprinsippet.

Rettspraksis har lagt til grunn at bestemmelsen skal håndheves objektivt, at det utelukkende er de tre konkret angitte referansepunktene som skal legges til grunn og at de trafikale hensyn som i utgangspunktet ligger bak regelen og eventuelle fravær av disse, ikke skal tillegges betydning.²⁹

I noen tilfeller, blant annet i de tilfelle der buen er unormalt lang, vil dette medføre at forbudet vil strekke seg lenger enn 5 meter fra selve krysset.

I andre tilfeller, der de angitte referansepunktene ligger innenfor grensene av selve krysset (f.eks. pga. unormalt bredt fortau, skulder eller annet vegareal) vil forbudet strekke seg kortere enn 5 meter fra yttergrensene til selve krysse (men fortsatt 5 meter fra endene av buen).

Og i noen tilfeller vil det – straks man befinner seg utenfor selve krysset – ikke foreligge noe forbud i det heletatt. Dette gjelder bl.a. i de tilfeller der ingen av de angitte referansepunktene

²⁹ NP 132/95

foreligger og hvor kjøretøyet ikke er til hinder for nødvendig sikt, se bl.a. Vegdirektorets håndbok 060³⁰ hvor dette er lagt til grunn, samt Leif N. Olsen «Vegtrafikkrett» hvor det framgår:

«Dette kan også forsvares ut fra ordlyden i § 17 nr. 1 bokstav b, hvor avstanden regnes fra det punkt hvor fortauet, kantlinje eller vegkant begynner å runde. Slike punkter finnes ikke på motsatt vegside i et T-kryss. På denne siden gjelder parkeringsforbudet bare i forlengelsen av selve veggbredden hvor vegen munner ut i kryssende veg».³¹

2.4.5 Andre avgrensninger av arealet

Det areal som omfattes av forbudet er imidlertid avgrenset på ytterligere to områder
Det ene er innad mot selve krysset og det andre er utad mot areal som ikke er definert som veg etter trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a)

Innad:

Innad mot selve krysset er 5-metersregelen avgrenset mot det forbud som gjelder mot å stanse i selve krysset og som er inntatt i samme bestemmelse som 5-metersregelen.

I forhold til hvorvidt man har hjemmel for å sanksjonere eller ikke er denne grensesettingen uvesentlig. Og selve den sanksjon som kan ilegges er også identisk. Det kan imidlertid ha en viss prosessuell betydning mht. det forbud man har påberoper overtrådt.

Utad:

Trafikkreglene er angitt til å gjelde på veg jfr. trafikkreglene § 2 nr. 1

Veg er definert i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav a) og skal tolkes etter sin ordlyd.

Det forbud som følger av 5-metersregelen i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) kan utelukkende gjøres gjeldende på det areal som utgjør «veg» etter trafikkreglenes definisjon.

En forutsetning for at det skal foreligge et kryss, er at det også eksisterer arealer som ikke inngår i denne vegdefinisjonen. I motsatt fall ville det aktuelle arealet i stedet utgjøre en plass og ikke et kryss. Det areal som er angitt til å inngå i 5-metersregelen må derfor i de aller fleste

³⁰ Statens vegvesen (2000) s. 78

³¹ Olsen (2011) s. 315

tilfeller avgrenses mot et areal som ikke er å regne som veg, og derav ikke omfattes av trafikkreglene. Et tradisjonelt kryss vil normalt bestå av 4 slike «hjørner» som ikke inngår i vegbegrepet, mens et T-kryss eller Y-kryss normalt vil bestå av to hjørner og en langside.

Hva utgjør grensene mellom det areal som inngår i vegbegrepet og det som ikke gjør det? Grensen – eller yttergrensene – for hva som er å anse som veg er ikke klargjort eller definert i trafikkreglene og de er heller ikke definert eller klargjort i vegtrafikkloven.

«Rettspraksis har imidlertid fastslått at man kan bruke veglovens vegbegrep også på vegtrafikkrettens område.»³²

Men heller ikke veglova er egnet til å gi noe mer eksakt angivelse av vegens ytre rammer.

I forarbeidene til veglova framgår det at hele den «tekniske konstruksjon» skal inngå i vegbegrepet, men hva dette utgjør er ikke konkret angitt.

En viss støtte kan kanskje finnes i Plan- og bygningsretten, da etablering av veg er søknadspliktig og forutsettes å være anlagt i samsvar godkjent søknad og innenfor rammene av gyldig regulering, men det er ikke gitt at disse er så presist angitt og etterfølgende – ikke søknadspliktige – inngrep kan ha endret vegens ytre grense etter at den var anlagt.

Nærmere redegjøring for en vegs ytre grense er imidlertid rimelig godt presentert med både bilder, skisser og tekst i «Parkeringsregulering og håndheving» av Arild Nesdal og Sigurd O. Olsen, utgitt av Euroconsult i mars 1994. I følge Nesdal og Olsen s. 88 er det «...innarbeidet praksis setter grense for vegen en halv meter opp på motsatt side av grøfta» jfr. tilhørende illustrasjon. Og i de tilfeller der det ikke er anlagt noen grøft «går vegens utstrekning sidelengs til der vegskulderen slutter, dvs. møter nivået på terrenget rundt»³³

Hva som er vegskulder er igjen definert i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav e)

2.5 Hvem omfattes av forbudet

2.5.1 Rettslig utgangspunkt

Det forbud som er nedfelt mot å stanse i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b, sier noe om hva som er forbudt og noe om hvor forbudet gjelder, men svært lite om hvem som omfattes av

³² Nesdal og Olsen (1994) s. 19

³³ Nesdal og Olsen (1994) s. 88

forbudet. Er det da slik at forbudet gjelder absolutt alt og alle, eller finnes det noen begrensninger?

Av trafikkreglene § 2 nr. 1 framgår det at trafikkreglene gjelder «all trafikk på veg». Bestemmelsen sier ikke noe om hvem som omfattes, men derimot noe om hva slags aktivitet som omfattes, og det er trafikk.

Spørsmålet er derfor hvem som utøver trafikk?

Begrepet trafikk er ikke gitt noen egen definisjon i trafikkreglene, men det følger av trafikkreglene § 1 nr. 2 at definisjoner gitt i vegtrafikkloven og tilhørende forskrifter vil gjelde i slike tilfeller. Heller ikke vegtrafikkloven har noen egentlig definisjon av begrepet trafikk, men det framgår av lovens § 1 annet ledd at «Trafikk og ferdsel omfatter i denne lov også opphold på veg eller på område der det er alminnelig adgang til og vanlig å kjøre med motorvogn».

Dette innebærer at en ren tilstedeværelse på det aktuelle området er tilstrekkelig til at man omfattes av begrepet trafikk, uavhengig av hva eller hvem man er.

Fra det ovennevnte følger noen avgrensninger både i vegtrafikkloven og i trafikkreglene mht. hvem bestemmelsen gjelder for. For det første er trafikkreglene gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 4 som etter sin ordlyd begrenser virkeområdet for trafikkreglene til å gjelde «kjørende, ridende og gående». Trafikkreglene er med andre ord begrenset til å utelukkende gjelde disse gruppene, og legalitetsprinsippet tilsier at det ikke kan sanksjoneres overfor andre enn dem. At trafikkreglene kun er ment å gjelde disse konkrete gruppene, gjenspeiles også i det formelle navnet til trafikkreglene som er «Forskrift om kjørende og gående trafikk»

Hva som menes med «kjørende», er ikke definert i verken vegtrafikkloven eller trafikkreglene, men en viss veiledning for tolkningen kan hentes i trafikkreglene av 1927.

Her heter det i § 8: «Med betegnelsen «kjøring (ridning)» er det i etterfølgende ment all slags kjøring og ridning så vel med hest som med motorvogn, motorsykkel og almindelig sykkel og ferdsel med håndkjerre, likesom der med betegnelsen «kjørende (ridende)» er ment de personer, som under de anførte forhold foretar kjøringen (ridningen) m.v.» Av dette kan man for

det første slå fast at man med «kjørende» viser til person og ikke til et objekt, og for det andre at det kun vises til den eller de som foretar selve handlingen, det å kjøre.

Det er videre verd å merke seg at det aktuelle forbudet, med tilhørende sanksjonsbestemmelser, ikke har noe medvirkertillegg. Rent praktisk innebærer dette en innsnevring av den personkrets som omfattes av forbudet. Særlig kommer dette til syne i de tilfeller der det er passasjerer med i et kjøretøy som stanser i strid med forbudet. Objektivt sett vil samtlige av disse passasjerene befinne seg på et areal som er omfattet av forbudet, og samtlige av disse forutsettes å ha stanset samtidig, men det er kun fører av det aktuelle kjøretøyet som kan gjøres ansvarlig.

Av trafikkreglene § 2 nr. 2 følger det videre at bestemmelsene for kjørende, også skal gjelde for rytter og for den som fører ride-, laste- eller trekkdyr eller fører eller driver husdyr, så langt de passer. Da ridende er inntatt i vegtrafikkloven § 4, vil inkludering av ridende i trafikkreglene være uproblematisk selv om ikke dette framkommer direkte av forskriftens navn. Det er her viktig å merke seg at bestemmelsen retter seg mot fører eller rytter, ikke mot de respektive dyr, og at det ligger en forutsetning til grunn at ferdselen er menneskestyrt. Dyr som på egenhånd ferdes rundt, omfattes mao. ikke.

Hva som regnes som «gående» er heller ikke legaldefinert i verken trafikkreglene eller vegtrafikkloven, men selve kjernen i begrepet har av det jeg kan se, aldri blitt problematisert.

Derimot framgår det av trafikkreglene § 2 nr. 3 at en rekke andre måter å ta seg framover på, også omfattes av det å gå. Både bruk av rullestol, ski eller sparkstøtting inngår i begrepet, og det gjør også de som dytter barnevogn, moped eller sykkel, samt de som aker kjelke eller bruker lekekjøretøy. Også her er det forutsatt menneskestyrt adferd, og også her retter bestemmelsen seg mot det subjekt som styrer ferdselen i det enkelte tilfelle.

Oppsummert innebærer dette at enhver som pr. definisjon er å anse som kjørende, ridende eller gående, og som befinner seg på det areal som inngår i forbudet, vil omfattes av forbudet mot å stanse. Et slikt syn synes også å harmonere godt med det formål som ligger bak vedtaket av 5-metersregelen, det å ivareta trafikkavvikling og trafikksikkerhet gjennom å etablere frisiktssoner mv. der veier møte, og hvor det strengt tatt er irrelevant hvem eller hva som hindrer sikten og svingradiusen og hvorfor.

Det har riktignok i litteraturen blitt antydnet at det må foreligge en trafikal hensikt for å kunne rammes av forbudet.³⁴ Hva som eventuelt skal legges i «trafikal hensikt» er ikke videre klart. Jeg har vanskelig med å se at det foreligger noe juridisk grunnlag for å tillegg hensikten bak det at man befinner seg på det aktuelle området noe vekt mht. hvorvidt kan objektivt sett omfattes av forbudet. Videre vil vel alle som bevisst befinner seg på en veg ha en trafikal hensikt da «trafikk», jfr. vegtrafikkloven § 2 annet ledd, også inkluderer det å oppholde seg der. Har man med andre ord til hensikt å oppholde seg på vegen har man implisitt en trafikal hensikt. Skal dette overhodet tillegges vekt, må det avgjørende i så tilfelle være om tilstedeværelsen er egnet til å påvirke trafikkbildet eller ha innflytelse på trafikkavviklingen som sådan, og derav ikke være i strid med formålet bak forbudet.

2.5.2 Unntak

Enkelte grupper er imidlertid unntatt fra forbudet mot «å stanse» i form av særskilt bestemmelse. Disse unntakene er nedfelt i trafikkreglene § 2 nr. 4 og 5 og er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 11 og § 2 fjerde ledd.

Det første unntaket gjelder fører av sporvogn.

I trafikkreglene § 2 nr. 5 første ledd fremgår det at «For fører av sporvogn gjelder trafikkreglene bare når dette framgår av vedkommende bestemmelse». Da trafikkreglene § 17 ikke inneholder en slik positiv angivelse, kan vi konkludere med at forbudet mot stans i trafikkreglen § 17 nr. 1 bokstav b ikke gjelder for fører av sporvogn.

Det andre unntaket er nedfelt i trafikkreglene § 2 nr. 4, og er et betinget unntak som gjelder fører av enkelte angitte kjøretøytyper i nærmere angitte situasjoner og i offentlig tjeneste.

Unntaket omfatter utrykningskjøretøy, kjøretøy i politiets tjeneste, kjøretøy som nyttes til offentlig parkeringskontroll og kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller lignende på eller ved veg, eller i regionvegkontorets kontrolltjeneste.

³⁴ Olsen (2001) s. 23

Unntaket er betinget, og overtredelse må enten kunne grunnes i at den var «nødvendig» eller alternativt «til vesentlig lette i tjenesten eller for opplæring til slik tjeneste» og opphører i prinsippet med umiddelbar virkning når disse vilkårene ikke lenger er til stede.

Det er kun de kjøretøyer som er anført, som inngår i unntaket.

For politiet omfatter unntaket både utrykningskjøretøyer og andre kjøretøyer i politiets tjeneste, mens for leger, brannmenn etc. gjelder unntaket utelukkende for utrykningskjøretøy.

Begrepet «utrykningskjøretøy» omfatter utelukkende kjøretøyer som er godkjent og registrert som dette³⁵ samt at fører må inneha kompetansebevis for å føre et slikt kjøretøy.³⁶ Dette tolkes strengt.

I en kjennelse fra Frostating lagmannsrett³⁷ hadde en lege parkert i strid med 5-metersregelen under en utrykning til en pasient med sin privatbil. Legen ble ilagt gebyr på tross av at det lå et informasjonsskilt i ruten på bilen om at det dreide seg om lege under utrykning. At det lå et informasjonsskilt i ruten, ble ikke ansett å være tilstrekkelig til å omfattes av unntaket, men legen ble likevel frifunnet da det her forelå nødrett.

Også kravet til at det må være «nødvendig» skal tolkes strengt.

I kjennelsen inntatt i Rt. 1992 s. 682 ble en politimann idømt straff for å ha kjørt for fort i tjeneste, uten at det var nødvendig for tjenesteoppdraget.

Når det gjelder tilknytningskravet til «tjenesten», synes retten å legge en litt romsligere tolkning til grunn, forutsatt at kravet til «nødvendig» er oppfylt. I Rt. 1990 s. 666 var situasjonen at en ambulansesjåfør kjørte for fort på vei tilbake til base fra transportoppdrag. Retten uttalte at beredskapshensyn kunne tilsi at det ville være nødvendig å komme fort tilbake til basen, men forholdene lå ikke slik an i dette tilfellet, så forholdet ble pådømt.

³⁵ Jfr. forskrift om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy av 18. januar 2002 nr. 55 § 1

³⁶ Jfr. forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring av 12. juni 2009 nr. 367

³⁷ RG 2007-1520

2.5.3 Konklusjon

Forbudet gjelder i utgangspunktet kjørende, gående eller ridende som befinner seg innenfor det angitte areal. Fra dette er det inntatt konkrete unntak begrunnet i en interesseavveining ved behov større enn hensynene bak formålet med forbudet. Forbudet tolkes strengt og håndheves objektivt.

I praksis er imidlertid den faktiske sanksjoneringen av overtredelse begrenset til utelukkende å gjelde kjørende jfr. parkeringsforskriften §1, noe jeg kommer mer inn på ved behandling av adgangen til å ilegge gebyr. Det foreligger ikke hjemmel til å ilegge gebyr til fotgjengere etc.

3 Sanksjoner, håndheving og klage

3.1 Innledning

Nærmere bestemmelser om hvilke sanksjoner som kan gjøres gjeldende ved overtredelse av forbudet i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) finner vi i vegtrafikkloven kapittel V Straff og inndragning m.m. De bestemmelser som er aktuelle for overtredelse av dette forbudet er vegtrafikkloven § 31 som inneholder alminnelige straffebestemmelser for brudd på reglene i og i medhold av loven, samt § 31 a som gir regler for ileggelse av gebyr.

Jeg vil i dette kapitlet se nærmere på reglene for sanksjonering og håndheving av overtredelser av forbudet samt mulighetene for å klage.

3.2 Straff

3.2.1 Når sanksjoneres overtredelser med straff?

Det rettslige grunnlaget for å ilegge straff for en overtredelse av 5-metersregelen i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) er vegtrafikkloven § 31 åttende ledd, jfr. første ledd.

I vegtrafikkloven § 31 første ledd heter det: «Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud.»

Av åttende ledd følger: «Andre parkeringsovertredelser og overtredelser av forbud mot stans straffes bare dersom parkeringen eller stansen har voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods. Ellers ilegges gebyr etter § 31 a.»

Det innebærer at straffegrunnlaget her er todelt.

For det første må den objektive gjerningsbeskrivelsen i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) være overtrådt, uten at det foreligger straffrihetsgrunner, og for det andre må tilleggsvilkårene i vegtrafikkloven § 31 åttende ledd være innfridd. Stansen må med andre ord ha «voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods».

Vegdirektoratet har i samråd med Riksadvokaten og Justisdepartementet fastsatt nærmere retningslinjer for håndhevingen av vegtrafikkloven § 31 åttende ledd i et rundskriv datert 26. mars 1973. Dette rundskrivet er gjengitt i håndbok 080 fra Statens vegvesen «Vegtrafikkloven med fortolkning, praksis m.v.»³⁸

Av bokstav C. nr. 4 i disse retningslinjene fremgår det at brudd på trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav a-f «Etter sin art [...] prinsipielt måtte behandles med sikte på straffeanmeldelse.» Spørsmålet da blir imidlertid om de øvrige vilkårene for å anvende straff foreligger?

Utgangspunktet for anvendelse av straff etter § 31 åttende ledd, er at dette kun skal finne sted dersom forseelsen – i dette tilfelle stansen – «har voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods.»

Alternativene «har voldt» og «kunne ha voldt» refererer begge til noe som enten har skjedd, eller kunne ha skjedd. Ingen av disse dekker etter sin ordlyd framtidige hypotetiske trafikkhindringer eller farer, uansett grad av sannsynlighet. Bestemmelsens ordlyd tilsier at det derfor ikke kan ilegges straff etter denne bestemmelsen for framtidig hypotetiske hendelser eller komplikasjoner.

«Har voldt» innebærer at en trafikkhindring eller skade allerede har inntruffet, og innebærer som sådan ingen skjønnsutøvelse. I de fastsatte retningslinjene framgår det i bokstav A at: «Dersom parkeringen eller stansen har voldt alvorlige trafikkhindringer eller fare for person eller gods, **skal** saken anmeldes»³⁹ (min utheving). I slike tilfeller foreligger det med andre ord ikke rom for skjønnsutøvelse med hensyn til hvorvidt forholdet skal være gjenstand for en strafferettslig behandling eller alternativt gebyr eller ingen reaksjon i det hele tatt.

Derimot vil graden av alvorlighet være gjenstand for en konkret vurdering. I de fastsatte retningslinjene framgår det av bokstav A at antall kjøretøyer og den tiden hindringen har vart, er sentrale holdepunkter som bør vektlegges ved en slik vurdering.

³⁸ Statens vegvesen (1994) s. 128 og 129

³⁹ Statens vegvesen (1994) s. 128

«Kunne ha voldt» vil derimot måtte være gjenstand for en nærmere skjønnsmessig vurdering, både med hensyn til sannsynligheten for at skade kunne ha oppstått, og med hensyn til alvorlighetsgraden av denne. Men da kun for tidligere skadepotensiale og sannsynlighet, ikke framtidige. Disse må i stedet forsøkes avverget ved å få kjøretøyet fjernet eller på annen måte.

I retningslinjene framgår det av bokstav B at straff «bare komme til anvendelse når det foreligger en nærliggende og påregnelig mulighet for alvorlig trafikkhindring eller fare».⁴⁰

3.2.2 Kan straff og gebyr kombineres?

Det er et spørsmål om kombinasjonen av straff og gebyr rammes av forbudet mot dobbeltstraff i henhold til EMK protokoll nr. 7 artikkel 4 nr. 1, selv om ileggelse av gebyr, strengt tatt ikke er regnet for å være straff.

Dersom det først er ilagt gebyr, er det antatt at dette er til hinder for en senere straffesak om det samme forholdet.⁴¹ Blant annet fra Vegdirektoratet har det blitt uttrykkelig slått fast at det «ikke i noe tilfelle kan gjøres straffeansvar gjeldende der det etter loven skal anvendes gebyr. Heller ikke kan omvendt komme på tale.»⁴²

3.2.3 Forsøk

Av vegtrafikkloven § 31 første ledd tredje punktum følger at overtredelse er forseelse, uansett straffens størrelse. Dette medfører blant annet at forsøk på overtredelse ikke rammes, jfr. straffeloven § 49 annet ledd. Nå vil det muligens være lite praktisk å tenke at noen ville forsøke å stanse, slik at denne sondringen trolig er av liten betydning for overtredelser av 5-metersregelen.

⁴⁰ Statens vegvesen (1994) s. 128

⁴¹ Norsk lovkommentar til vegtrafikkloven § 31, note 120

⁴² Statens Vegvesen (1994) s. 127

3.2.4 Skyldkrav og straffritaksgrunner

3.2.4.1 Skyldkravet

Skyldkravet ved overtredelse av forbudet i § 17 er forsett eller uaktsomhet, jfr. vegtrafikkloven § 31 første ledd.

Dette kravet tolkes strengt. Vi har å gjøre med et objektivt utformet straffebud.

For alle praktiske tilfeller der det er snakk om straff etter § 31 åttende ledd, vil den aktuelle sanksjonen være rettet mot «fører».

Og da det å være «fører» forutsetter at vedkommende har gjennomgått en obligatorisk opplæring og fått utferdiget en offentlig autorisasjon foreligger det en presumpsjon om at «fører» har tilstrekkelig kunnskap om gjeldende regler på området.

Det skal derfor relativt lite til før kravet til vanlig eller simpel uaktsomhet anses oppfylt, og det er få saker på området der skyldkravet ikke har vært oppfylt.

3.2.4.2 Straffrihetsgrunner

Siden det store flertall av overtredelsene i praksis sanksjoneres med gebyr, og gebyr ofte ilegges uten at fører er til stede, vil det tidvis være vanskelig for den som utferdiger gebyret å ta stilling til om straffrihetsgrunner foreligger på det tidspunkt gebyret ilegges. En nærmere vurdering av hvorvidt straffrihetsgrunner faktisk foreligger, vil derfor – på lik linje med hva som gjelder for skyldkravet – normalt skje i ettertid.

Dette gjelder imidlertid ikke uten unntak. Det kan ligge en lapp i bilvinduet som forklarer grunnen, og at grunnen kvalifiserer til at stans måtte foretas. Videre kan det framgå klart av selve situasjonen at stans ikke var til å unngå, for eksempel at bilen ikke er kjørbær som følge av en kollisjon, motorhavari, bilbrann el.

Et eksempel på en situasjon der retten fant at det forelå straffrihetsgrunner, har vi i en kjennelse i Frostating lagmannsrett fra 2007.⁴³ En lege under utrykning – med privatbil – ble ilagt et gebyr for å ha stanset 0,5 meter fra et kryss. Legen hadde lagt en lapp i ruten hvor det framgikk at forholdet gjaldt lege under utrykning, men dette ble ikke tillagt vekt. Retten bemerket

⁴³ RG 2007 s. 1520

at det er viktig at trafikkreglene håndheves, og at det skal en del til før også leger i tjeneste vil kunne befinne seg i en unntakssituasjon. I denne konkrete saken kom imidlertid retten til at legen befant seg i en slik situasjon at vilkårene for nødrett var til stede og at kravet til subjektiv skyld ikke var oppfylt.

Skyldkravet og straffrihetsgrunner er også vurderingstema for gebyrtillfellene.

3.2.5 Saksbehandlingsregler for ileggelse av straff

Bot er i henhold til straffeloven § 15 en straffereaksjon noe som også fremgår konkret av vegtrafikkloven § 31. Nærmere regler om bøtestraff følger av straffeloven §§ 26 a til 28. Bot kan ilegges den siktede som en individuelt utmålt reaksjon, enten av domstolen ved dom eller av påtalemyndigheten ved forelegg.⁴⁴

I henhold til straffeprosessloven § 255 kan påtalemyndigheten utferdige forelegg i stedet for å reise tiltale. Dersom et brudd på trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b) skal straffesanksjoneres, vil antakelig utferdigelse av forelegg være et nærliggende alternativ. Dette følger også av påtaleinstruksen § 20-1 der det heter at dersom påtalemyndigheten finner at en sak bør avgjøres med bot, inndragning eller begge deler, bør den utferdige forelegg i stedet for å reise tiltale.

Et forelegg er et skriftlig tilbud til siktede om at saken kan avsluttes ved at vedkommende vedtar den straff som påtalemyndigheten foreslår.⁴⁵ Forelegg som vedtas, har samme virkning som dom.⁴⁶ Straff som vedtakelse av forelegg er i utgangspunktet i strid med legalitetsprinsippet i Grunnloven § 96 om at straff skal ilegges ved dom. Det er imidlertid sikker rett at Grunnlovsbestemmelsen skal tolkes innskrenkende i et foreleggstilfelle.⁴⁷ Hovedhensynet er kostnadseffektivitet, og rettsikkerheten anses ivaretatt gjennom at manglende vedtakelse fører til at forholdet bringes inn for retten for pådømmelse.⁴⁸

⁴⁴ Prop. 135 L (2010-2011) s. 88

⁴⁵ Eskeland (2006) s. 163

⁴⁶ Store norske leksikon, nettutgave, <http://snl.no/forelegg>

⁴⁷ Eskeland (2006) s. 164

⁴⁸ Eskeland (2006) s. 164

Nærmere regler om krav til foreleggets innhold, følger av straffeprosessloven § 256. Forelegget sendes overtreders, med en frist til å vedta forelegget, jfr. straffeprosessloven § 256 første ledd nr. 5.

Dersom et forelegg ikke vedtas, eller vedtakelseserklæring ikke er kommet inn før betenkningstiden er utløpt, kan påtalemyndigheten i henhold til påtaleinstruksen § 20-8 sende saken til retten med begjæring om pådømmelse, jfr. straffeprosessloven § 268. Dersom manglende vedtakelse skyldes at siktede er uenig i botens størrelse, heter det videre at saken om mulig bør sendes tingretten for pådømmelse etter reglene i straffeprosessloven § 248.

3.2.6 Personell kompetanse for ileggelse av straff

Kompetanse til å ilegge straff er gitt politiet, og dette følger av vegtrafikkloven § 31 åttende ledd.

Som nevnt er det påtalemyndigheten som i henhold til straffeprosessloven § 255 kan utferdige forelegg i stedet for å reise tiltale. Hvem som er omfattet av påtalemyndigheten følger av straffeprosessloven § 55.

Hvem som har kompetanse til å utferdige forelegg, følger av påtaleinstruksen § 20-3. Her framgår at politiet har kompetanse til å utferdige forelegg i saker om forseelse, hvis ikke tiltals spørsmålet hører under Kongen. Dette medfører at politiet er kompetent påtalemyndighet i trafikksaker.

3.2.7 Skjønnsutøvelse ved ileggelse av bot eller forelegg

Et forhold som er sentralt for hvordan og hvorvidt forbudet skal sanksjoneres og hvordan håndheving skal foretas, er i hvilken grad det kan eller skal utøves skjønn. (ved håndhevingen.)

Den ene er den faktiske utøvelse av skjønn ved konstatering av hvorvidt det foreligger en overtredelse. Dette skjer allerede ved vurderingen av hvorvidt denne overtredelsen skal sanksjoneres eller ikke. Det andre er hvilken betydning skjønnsutøvelsen har ved klagebehandling og rettslig overprøving, dvs. klageorganets og rettens kompetanse til å overprøve skjønnet som er utøvet.

Ut fra at en overtredelse av 5-metersregelen er klart objektiv konstaterbar, vil det ved faktisk konstatering av at overtredelse har funnet sted, ikke være rom for skjønn. At bestemmelsen skal tolkes etter sin ordlyd, er lagt til grunn i rettspraksis og i juridisk teori. Spørsmålet er imidlertid om det er andre forhold som gir rom for skjønn ved håndhevelsen av bestemmelsen.

Dersom det foreligger en overtredelse av 5-metersregelen som tilsier at situasjonen innebærer en overtredelse av vegtrafikkloven § 31 åttende ledd første punktum, tilsier dette er handlingen straffverdig. I utgangspunktet vil det da ikke være rom for skjønn med hensyn til om handlingen skal straffes eller ikke. I praksis kan det kanskje hende at en rask reaksjon fra polititjenestemann på stedet med et umiddelbart krav om fjerning, som deretter blir etterlevd av overtreder, medfører at forholdet ikke blir ytterligere sanksjonert. Som jeg var inne på over, vil da det straffbare forholdet være opphørt, og rettstilstanden gjenopprettet. Dersom forholdet blir straffesanksjonert, vil trolig overtreder ikke nå fram med at påtalemyndigheten kunne ha utvist skjønn og unnlatt å straffe, dersom straffbarhetsvilkårene er til stede.

Hvorvidt overtredelsen faktisk har voldt en alvorlig trafikkhindring eller fare, er nærmest objektivt konstaterbart. Riktignok ligger det elementer av skjønn i ordet «alvorlig» og «kunne ha voldt». Det kan argumenteres for at en vurdering av hvor alvorlig situasjonen er, er omfattet av lovtolkningen. I så fall er dette del av rettsanvendelsen, som retten kan prøve.

Ut fra forarbeidene er det i juridisk teori lagt til grunn at den skjønnsutøvelse som påtalemyndigheten foretar når den vurderer hvorvidt et forhold skal straffes, eller det skal reageres med gebyr, binder retten ved prøving av saken.⁴⁹

3.2.8 Klageadgang på bot og forelegg

I henhold til straffeprosessloven § 59a første ledd nr. 3 kan påtalemyndighetenes vedtak om utferdigelse av forelegg påklages til nærmeste overordnede politimyndighet. Det følger av bestemmelsens tredje ledd nr. 1 at den som vedtaket retter seg mot, har klagerett. Av femte ledd framgår at fristen for å klage er tre uker. Klageinstansens vedtak i klagesaken, kan ikke

⁴⁹ Engstrøm (red.) (2004) s. 475.

påklages, jfr. syvende ledd. Konsekvensen hvis klager ikke betaler da, blir at saken sendes retten til pådømmelse, og saken følger ordinært straffeprosessuelt spor.

Vedtakelse av forelegg i henhold til straffeprosessloven § 259 kan påankes av parten på grunnlag av saksbehandlingsfeil, at straffelovgivningen til skade for siktede er anvendt feil på det forhold som er beskrevet i forelegget, foreldelse eller at vedtakelse av forelegget ikke er bindende som viljeserklæring. I henhold til § 260 første ledd regnes ankefristen fra vedtakelsen. Det fremgår av § 260 tredje ledd at reglene i kapittel 23 for øvrig gjelder tilsvarende så langt de passer, dvs. vanlig straffeprosessuell ankebehandling. Ankefristen er to uker, jfr. straffeprosessloven § 310 første ledd.

Dersom det ilegges bot i stedet for forelegg, skal påtalemyndigheten bringe forholdet inn for retten for pådømmelse, og saksgangen følger som for et tilfelle et forelegg ikke vedtas, som over.

3.3 Gebyr

3.3.1 Bakgrunn

Gebyr ble innført som en sanksjonsform ved en lovendring i 1968, og av forarbeidene til denne endringen, framgår det at skyldkravet, forsett eller uaktsomhet, skulle opprettholdes, også for gebyrtilfellene⁵⁰ noe som også har blitt fulgt opp i rettspraksis.

Hjemmel for å ilegge gebyr for brudd på 5-metersregelen i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b), følger av vegtrafikkloven § 31 åttende ledd: «Andre parkeringsovertredelser og overtredelser av forbud mot stans straffes bare dersom parkeringen eller stansen har voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods. Ellers ilegges gebyr etter § 31 a.» De ikke straffbare brudd på regelen – som for alle praktiske formål utgjør den store andelen av slike overtredelser – kan kun sanksjoneres med gebyr. Ileggelse av gebyr etter vegtrafikkloven § 31 a, er derfor i praksis, den alminnelige sanksjonen ved overtredelse av forbudet i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b).

⁵⁰ Ot.prp.nr.52 (1967-1968) s. 3

Regelen om ileggelse av gebyr har sin historiske bakgrunn i en kraftig økning av bilparken i Norge etter at tidligere restriksjoner på bilsalg ble opphevet, med tilhørende økning av antall overtredelser, og økt belastning for både politiet og rettsapparatet. Nettopp det faktum at mye av politiets arbeidstid gikk med til arbeid med trafikkforseelser, var en viktig grunn for at utvalget som utredet endringer i vegtrafikkloven, foretok en vurdering av hvor langt det var forsvarlig å gå i å foreta en avkriminalisering av trafikkovertredselsene.⁵¹ Det ble fremmet forslag om at enkelte mindre alvorlige brudd på trafikkreglene ikke lenger skulle være gjenstand for straff, men at det i stedet skulle ilegges gebyr for på den måten å ivareta den allmennpreventive effekten som må til for å kunne virke tilstrekkelig forebyggende.

Regler for ileggelse av gebyr etter § 31 a ble gitt samtidig med lovendringen av § 31 og innført ved lov 21. juni 1968 nr. 5. Regelen var i utgangspunktet ment å skulle omfatte ulovlig stans, men regelens opprinnelige utforming kunne medføre berettiget tvil om dette. Ved ny lovendring ved lov 19. juni 1970 nr. 65, ble det så uttrykkelig presisert at også ulovlig stans er omfattet av regelen.⁵²

Det er i vegtrafikkloven § 31 a sjette ledd gitt forskriftshjemmel til at Kongen kan fastsette nærmere detaljer for regelverket. Slik forskrift er gitt i Forskrift av 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr (parkeringsforskriften). Parkeringsforskriften trådte i kraft 1. januar 1994.

Av parkeringsforskriften § 14 første ledd fremgår det at: «Gebyr kan ilegges ved stans eller parkering i strid med vegtrafikkloven § 3 og § 17, trafikkreglene § 17, skiltforskriften, denne forskrift og bestemmelser gitt i medhold av vegtrafikkloven § 4 og § 9.»

3.3.2 Saksbehandlingsregler for ileggelse av gebyr

Hvilke saksbehandlingsregler som gjelder for ileggelse av gebyr, framgår ikke klart av verken lov eller forskrift, og heller ikke av juridisk teori. I henhold til forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav b), er et enkeltvedtak «et vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til en eller flere bestemte personer». En avgjørelse som innebærer en betalingsplikt for privatpersoner,

⁵¹ Ot.prp. nr. 52 (1967-1968) s. 2 og 3

⁵² Engstrøm (red.) (2004) s. 474

tilsier (i mangel av andre klare holdepunkter) at ileggelse av gebyr er et enkeltvedtak, og at forvaltningslovens regler for øvrig (derfor) må legges til grunn for saksbehandlingen.

Som en følge av dette vil også de alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper som plikten til å utøve forsvarlig saksbehandling og god saksbehandlingsskikk gjelde i tillegg til lovens bestemmelser. På forvaltningsrettens område gjelder det videre et forbud mot myndighetsmisbruk, typisk utenforliggende eller uvedkommende hensyn, utøve vilkårlig eller grovt urimelig skjønn, samt usaklig forskjellsbehandling.⁵³

For å kunne ilegge gebyr, må det først konstateres at selve forbudet - den objektive gjerningsbeskrivelsen – er overtrådt.

- Eksisterer det et kryss?

- Er det stanset nærmere noen av de angitte referansepunktene enn 5 meter?

- Er kjøretøyet innenfor rammene av hva som faller inn under begrepet «veg»?

Det må med andre ord foreligge en hjemmel for å ilegge gebyret. Og er det tvil om det foreligger overtredelse, skal gebyr ikke ilegges.

Det neste spørsmålet er om noen av unntakene kommer til anvendelse?

Eksempler på unntak kan som sagt være trafikal stans f.eks. i form av skilting eller rødt lys, eller at fører av det aktuelle kjøretøyet er omfattet av unntaket i trafikkreglene § 2 nr.4.

Videre må bevis sikres. Det er den som ilegger gebyr som har bevisbyrden, dersom det oppstår uenighet om den faktiske situasjon.

Tvilen skal komme overtredere til gode.⁵⁴ Er det tvil om det faktisk dreier seg om en overtredelse, kan det også reises spørsmål om hvorvidt det foreligger forsett eller uaktsomhet, samt om øvrige straffbarhetsvilkår er oppfylt?

Særbestemmelser for håndhevingen finner vi i parkeringsforskriften.

⁵³ Boe (1993) s. 705

⁵⁴ Andenæs (2004) s. 115

Forskriftens virkeområde følger av § 1: «Denne forskrift gjelder for stans og parkering av motorvogn eller tilhenger til motorvogn, på veg åpen for alminnelig ferdsel, jf trafikkreglene § 1.» De andre sentrale bestemmelsene i denne forskriften, for håndhevingen av forbudet i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b), er særlig § 14 som omhandler adgangen til å ilegge gebyr, og §§ 17 og 18 som omhandler håndheving fra henholdsvis politiets og kommunen.

Selv om gebyret trolig i flertallet av tilfellene blir ilagt på stedet, kan gebyr for overtredelse også sendes pr. post. Dette er godtatt i underrettspraksis ved flere anledninger.⁵⁵

3.3.3 Personell kompetanse for ileggelse av gebyr

Politiets kompetanse til å ilegge gebyr følger av vegtrafikkloven § 31a første ledd samt parkeringsforskriften § 17, jfr. § 14.

Kommunens kompetanse til å ilegge gebyr følger av vegtrafikkloven § 31a annet ledd og parkeringsforskriften § 18, jfr. § 14, men forutsetter innvilget søknad til Vegdirektoratet

3.3.4 Skyldkravet

Også for de tilfeller der det er snakk om ileggelse a gebyr etter § 31 a, vil den aktuelle sanksjonen være rettet mot «fører».

På samme måte som for de tilfeller der overtredelser straffes, vil det foreligge en antakelse om at «fører» innehar førerkort og derav har tilstrekkelig kunnskap om gjeldende regler på området. Det skal også i gebyrtilfellene relativt lite til før kravet til vanlig eller simpel uaktsomhet anses oppfylt, og det er få saker på området der skyldkravet ikke har vært oppfylt.

I kjennelsen inntatt i Rt. 1997 s. 2027 – som gjaldt overtredelse av trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav c) – fikk imidlertid klager medhold i at han hadde utvist tilstrekkelig aktsomhet selv om forbudet objektivt sett var overtrådt. Stedet hadde vært merket, slik at det framsto som en lovlig parkeringsplass. Gebyret ble opphevet av forhørsretten og lagmannsretten forkastet anken, riktignok under dissens. Lagmannsretten tok ikke stilling til hvorvidt det forelå villfa-

⁵⁵ NP/80/1995 og NP/179/96

relse i henhold til straffeloven §§ 42 eller 57, men fant at villfarelsen i dette tilfellet ikke var uaktsom. Kjæremålsutvalget var enig med Lagmannsrettens flertall, og kommunens anke ble forkastet.

3.3.5 Bevis

Hvilket beviskrav som gjelder for overtredelse av 5-metersregelen i et «gebyrtilfelle», har vært omdiskutert. I de tilfeller det er snakk om straff, må selvfølgelig strafferettslige beviskrav legges til grunn for bevisvurderingen, hvilket innebærer at overtredelsen må være bevist utover enhver rimelig og fornuftig tvil. Det har imidlertid vært et spørsmål om de samme strenge beviskravene skal legges til grunn i de tilfeller der det sanksjoneres med gebyr. Overtredelse vil jo i disse tilfellene være avkriminalisert, og det har vært anført at det da vil være mer naturlig med vanlig sannsynlighetsovervekt⁵⁶.

Spørsmålet kan imidlertid anses avklart med kjennelsen i Rt. 1998 s. 291. Saken gjaldt riktignok ikke 5-metersregelen i § 17 nr. 1 bokstav b), men derimot en tilsvarende avstandsregel i samme bestemmelse bokstav d). Disse overtredelsene sanksjoneres imidlertid etter samme regel og på samme måte iht. vegtrafikkloven § 31 åttende ledd, jfr. § 31a. Avgjørelsen er derfor relevant også for bevisvurderingen av brudd på 5-metersregelen i trafikkreglene § 17 nr. 1 bokstav b).

Klager ble ilagt gebyr for å ha parkert 1,5 meter fra gangfeltet. Klager selv bestred denne målingen, og mente han hadde stått 4,5 – 5 meter i fra. Forhørsretten konstaterte at det forelå motstridende opplysninger om avstanden til gangfeltet. Retten la til grunn at det er de strafferettslige beviskrav som gjelder i slike saker, og ettersom retten ikke fant at overtredelsen var bevist utover enhver rimelig og fornuftig tvil, fikk klager medhold i første instans. Han fikk også medhold i lagmannsretten. Ved kjæremålsutvalgets behandling sa utvalget seg enig med de tidligere retter og viste til lagmannsrettens uttalelser om at det hadde formodningen mot seg at overgang til ilegging av gebyr skulle medføre reduserte beviskrav når dette ikke framgikk av forarbeidene.

⁵⁶ Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 265

3.3.6 Skjønnsutøvelsen ved ileggelse av gebyr

Bestemmelsen i vegtrafikkloven § 31 første ledd viser til at forsettlig eller uaktsom overtredelse **straffes** (min utheving). Av åttende ledd følger at overtredelser «straffes bare» i de alvorlige eller potensielt alvorlige tilfeller. Ellers ilegges gebyr etter § 31 a. Bestemmelsen synes å forutsette at overtredelser sanksjoneres. Det samme gjelder for § 31 a.

Av parkeringsforskriften § 14 følger at «Gebyr **kan** ilegges» (min utheving). Bruken av ordet «kan» fører lett til at en kan tenke at det her foreligger en adgang til å unnlate å ilegge gebyr. Men betyr dette at det er åpnet for et visst skjønn?

Av forskriftens § 14 følger videre at gebyr ikke skal ilegges, når det kan ilegges tilleggsavgift etter § 13. Videre skal det ikke ilegges gebyr dersom stansen eller parkeringen har eller kunne ha voldt en alvorlig situasjon som medfører at handlingen kan straffes etter vegtrafikkloven § 31. Dette besvarer imidlertid ikke spørsmålet om det er adgang til å unnlate å ilegge gebyr for «restsituasjonene.»

Det må imidlertid antas at det ikke gjelder noen plikt til å ilegge gebyr. I en kjennelse inntatt i Rt. 1997 s. 1181 var klager blitt ilagt gebyr for å ha stått i strid med 5-metersregelen. Klager anførte at flere andre biler også hadde stått feilparkert, uten at disse var ilagt gebyr, og klager mente at dette var forskjellsbehandling. For lagmannsretten hadde kommunen opplyst at i den konkrete saken var trafikkbetjenten blitt oppkalt for å håndtere en annen trafikkfarlig situasjon. Etter å ha ilagt gebyr til de kjøretøyene som etter en vurdering var parkert mest i strid med de trafikale hensyn, forlot hun stedet for å ivareta den andre situasjonen. Retten kom ut fra dette til at det ikke forelå noen usaklig forskjellsbehandling. Saken var påkjært grunnet saksbehandlingsfeil, noe kjæremålsutvalget konstaterte forelå. De la imidlertid lagmannsrettens kjennelse til grunn og fant at saksbehandlingsfeilen ikke kunne tillegges virkning da det ikke kunne antas at den hadde innvirket på kjennelsen innhold, jfr. straffeprosessloven § 343 første ledd, jfr. § 385 tredje ledd første punktum.

Ileggelse av gebyr vil et stykke på vei ha preg av stikkprøvekontroll. En overtredelse som har stanset i strid med forbudet, og som blir ilagt gebyr, vil trolig ikke nå fram med en anførsel om at han var i god tro fordi han har stått på samme sted mange ganger tidligere, uten å ha blitt ilagt gebyr.

Ut fra en vurdering av hensynene bak regelen, vil det være grunn til å anta at bestemmelsen ikke åpner for et fritt skjønn. Det framstår i utgangspunktet som for tilfeldig at en tjenestemann skal kunne ilegge gebyr eller la dette være. Selve ileggelsen av gebyr skjer på stedet, ofte uten noen nærmere vurdering enn å konstatere at stans er skjedd innenfor 5 meter fra det angitte utgangspunkt for måling av avstand. Dette sett opp mot at en tjenestemann skal agere lojalt overfor lovgiver og de forbud han er satt til å håndheve, taler for at det i selve forbudet ikke er lagt opp til at det skal være en skjønnsutøvelse om forbudet er overtrådt eller ikke. Selve forbudet er dessuten ikke skjønnsmessig, men objektivt. Dersom man stanser nærmere et kryss enn 5 meter fra, har man overtrådt forbudet, og sanksjonen er da et gebyr, med mindre forholdet er av så alvorlig art at det er straffesanksjonert.

I litteraturen er det påpekt at en parkeringsbetjent i den daglige kontroll vil benytte flere virkemidler. Et alternativ som er nevnt, er veiledning og informasjon, jfr. også adgangen til å kreve fjerning i vegtrafikkloven § 37. Det har imidlertid vært reist motforestillinger mot slik skjønnsutøvelse, blant annet at veiledning uten samtidig gebyrileggelse kan føre til manglende respekt for bestemmelsene. Oppfatningen her er at trafikkbetjenter har adgang til å unnlate å ilegge gebyr ut fra en vurdering av at veiledning og informasjon er et bedre virkemiddel i den konkrete situasjon.⁵⁷

En annen problemstilling er om det er adgang til å utøve skjønn ut fra en vurdering av håndhevers formålsbetraktninger. Bestemmelser gitt med hensyn til sikkerhet og fremkommelighet for fotgjengere som forbudet mot å stanse på fortau eller på eller 5 meter fra gangfelt, er sammen med 5-metersregelen ved vegkryss, i henhold til sine formål ment å tolkes strengt.⁵⁸ Dette er også lagt til grunn i underrettspraksis. I en avgjørelse fra Oslo forhørsrett av 17. september 1990 var situasjonen at klager hadde parkert ca. 1 meter fra buens ende i vegkrysset. Klager anførte at krysset var konstruert med en veldig lang bue, slik at det måtte utøves et visst skjønn med tanke på hvor trafikkfarlig situasjonen ville være. Retten forkastet klagen og

⁵⁷ Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 179

⁵⁸ Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 179

la til grunn at regelen må forstås absolutt, og at gebyrplikten er knyttet til en objektiv størrelse. Det ble påpekt at en skjønnsmessig regel ville skape store vansker.⁵⁹

Retten har ikke kompetanse til å vurdere hensiktsmessigheten av det ilagte gebyr.⁶⁰

3.3.7 Klageadgang på ilagt gebyr

Regler om klageadgang på ilagt gebyr finner vi i parkeringsforskriften kapittel VIII. Av parkeringsforskriften § 19 første ledd følger at det er tre ukers klagefrist på ilagt gebyr. Fristen løper fra ileggelsen og beregnes i henhold til reglene i forvaltningsloven §§ 29 og 30. Av bestemmelsens annet punktum følger at klage utformes i henhold til reglene i forvaltningsloven § 32.

Det følger videre av § 19 annet ledd at klageinstans for kommunalt ilagt gebyr er kommunen, og der det ikke er kommunal håndheving, eller der det er brukt blankett fra Statens innkrevingssentral, sendes klagen til politiet.

I henhold til parkeringsforskriften § 19 tredje ledd er det kommunen eller politiet, avhengig av hvem som har ilagt gebyret, som behandler klagen. Dersom det gis medhold i at gebyret var ulovlig ilagt, oppheves gebyret. Dersom klagen ikke gis medhold, skal det gis skriftlig begrunnelse. I henhold til bestemmelsens annet punktum, kan kommunen eller politiet ettergi gebyret dersom det foreligger særlige grunner for dette.

Av juridisk teori framgår at når et gebyr ettergis, er dette fordi en mener det foreligger unnskyldelige momenter, selv om gebyret er lovlig ilagt. En søknad om ettergivelse må vurderes konkret. Det framheves at det er viktig at like tilfeller blir behandlet likt. Det er i litteraturen nevnt eksempler på at slike ettergivelsestilfeller kan være dårlig økonomi, forsinkelse ved maksimaltidsparkering, mindre alvorlig sykdom, tekniske problemer ved kjøretøyet etc. For å unngå at praksis blir oppfattet som tilfeldig, presiseres det at en bør være forsiktig med å an-

⁵⁹ NP/90/1995

⁶⁰ Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 180

vende adgangen til ettergivelse. Det bør dessuten kreves dokumentasjon av de påberopte grunnlag for ettergivelse.⁶¹

Hvorvidt det foreligger «særlige grunner» som angitt i forskriften § 19 tredje ledd, hører under forvaltningens skjønn. Dette skjønn kan ikke overprøves av retten, men forvaltnings-skjønn må ikke utøves på en slik måte at det framstår som vilkårlig.⁶² Dersom en sak om ettergivelse bringes inn for retten, og retten kommer til at rammene for skjønnsutøvelsen ikke er overholdt, vil vedtaket om ileggelse av gebyr måtte oppheves.⁶³

Det følger av parkeringsforskriften § 19 fjerde ledd at klage som ikke gis medhold, innen tre uker kan kreves forelagt tingretten. Nærmere regler for behandling av klage i tingrett følger av parkeringsforskriften § 20. Det er her gitt noen regler for saksbehandlingen. I henhold til bestemmelsens femte ledd gjelder ellers reglene i straffeprosessloven.

Avgjørelser i domsapparatet avses ved kjennelse, jfr. vegtrafikkloven § 31a fjerde ledd. Avgjørelsesform har betydning for videre saksgang i domstolene.

Klagebehandlingen for ilagt gebyr skiller seg fra dette vanlige «toinstans-sporet» i forvaltningsretten, jfr. forvaltningsloven kapittel VI, ved at klagen både rettes til, og behandles av den instansen som opprinnelig ila gebyret. Videre skjer det ingen «automatisk» oversendelse til neste instans slik som i forvaltningsretten. Klager må selv kreve forholdet forelagt tingretten.

Kommunen vurderer ved klagebehandling om grunnlaget for ileggelse gebyr er til stede. Dersom de kommer til at gebyret er lovlig, vurderes ettergivelse etter parkeringsforskriften § 19 tredje ledd. For saksbehandlingen gjelder reglene i parkeringsforskriften som lex specialis-regler i forholdet til forvaltningsloven. Ordningen med at klager selv må kreve forholdet forelagt tingretten, vurderes som praktisk fordi mange ikke ønsker å benytte domstolen som

⁶¹ Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 257

⁶² Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 187

⁶³ Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 257 og 258

klageinstans.⁶⁴ Overtreder er uansett pliktig å betale gebyr, og eier av kjøretøyet er også er pliktig å betale etter regelen om solidaransvar i parkeringsforskriften § 15.

Hvem er det så som kan klage på ileggelse av gebyr? Den som blir ilagt gebyret, vil ha klagerett. I utgangspunktet er det fører som skal holdes ansvarlig og ilegges, men der fører ikke er kjent, er det i praksis eier som blir ilagt gebyret, og det er eier som blir holdt ansvarlig for betaling. Hvem som er eier, vil normalt framgå av Motorvognregisteret. Særlige problemstillinger der et kjøretøy har flere eiere, eller der kjøretøyet nylig er overdratt uten at dette er registrert, går jeg ikke inn på.

Det framgår ikke direkte av forskriften hvem som kan klage. I henhold til tidligere forskrift om parkeringsgebyr framgikk at både eier og fører hadde rett til å klage.⁶⁵ Der hvor det lar seg påvise hvem som er fører, og han/hun er ilagt gebyr, vil både eier og fører i henhold til forvaltningsloven § 28 første ledd ha rettslig klageinteresse, og derfor ha adgang til å påklage ileggelse av gebyret.

Retten har som nevnt tidligere, begrenset adgang til å overprøve hensiktsmessigheten av å ilegge gebyr. I underrettspraksis er det uttalt at retten bare kan prøve lovligheten av ileggelse av gebyr. Den skjønnsutøvelse som var foretatt, kunne retten ikke overprøve.⁶⁶

I avgjørelsen i RG 2005 s. 1520 fremgår at trafikkselskapet i anken viste til at tingretten hadde uttalt at den ikke hadde kompetanse til å vurdere hensiktsmessigheten av å ilegge gebyr, men at retten hadde uttalt at det oppsto «en meget begrenset faresituasjon.» Trafikkselskapet anførte ut fra dette at retten likevel hadde inngitt seg på en hensiktsmessighetsvurdering, og med dette gått ut over sin prøvelsesrett.

Adgangen til å få overprøvet skjønnsutøvelsen i disse tilfellene, synes derfor ikke-eksisterende.

⁶⁴ Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 260

⁶⁵ Engstrøm og Østvik (red.) (1999) s. 253

⁶⁶ NP/79/1995

3.4 Særlig om solidaransvaret i parkeringsforskriften § 15

I henhold til parkeringsforskriften § 15 skal tilleggsavgift og gebyr i henhold til §§ 13 og 14 ilegges fører av kjøretøy på stedet. Av bestemmelsen framgår videre at dersom fører er en annen enn registrert eier ved overtredelse, er de solidarisk ansvarlige for betalingen, med unntak av dersom kjøretøyet var fratatt eier ved en forbrytelse.

Denne regelen synes kun mulig ut fra den synsvinkel at gebyr ikke lenger er å anse som straff. Det er i juridisk teori fremmet et synspunkt om at regelen om solidaransvar i parkeringsforskriften § 15 i sin realitet innebærer at eier av kjøretøyet får et objektivt ansvar for førerens overtredelse.⁶⁷ Isolert sett vil ikke § 15 gi eier noe objektivt ansvar for selve forseelsen, men den medfører et ansvar for konsekvensene av den. Dersom forholdet fortsatt hadde vært å anse som straff, hadde ikke eier kunne hatt et slikt ansvar, jfr. bestemmelsene om bot.

Videre kan det også hevdes at det forhold at ileggelse av gebyr er avkriminalisert, medfører at «straffebyrden» er snudd, ved at det ikke må bevises hvem som har overtrådt forbudet, men at (antatt) overtredere må gå til sak for å komme fri.

Det siste forhold som kan påpekes her som en konsekvens av at ileggelse av gebyr ikke er straff, er at gebyret kan inndrives, og som sådan er rettskraftig, både før det er klarlagt at vilkårene for å ilegge gebyr er prøvet og saken kommet opp for retten.

Som en liten kuriositet kan nevnes at dersom eier er en annen enn sjåføren, og kun eier er ilagt gebyret, vil det være eier som må betale og eventuelt deretter inndrive kravet fra sjåføren. Videre vil det være eier som må påklage forholdet, og eventuelt gå til sak dersom han/hun er uenig i ileggelsen av gebyr for en overtredelse vedkommende ikke har gjort.

Ettersom straffbarhetsvilkårene også gjelder for ileggelse av gebyr, er det kun sjåføren som kan foreta et objektivt brudd på gjerningsbeskrivelsen i straffebudet, og det er kun sjåføren som kan oppfylle skyldkravet i vegtrafikkloven § 31 første ledd. Eier vil likevel være nødt til å betale gebyret med mindre forholdet er erkjent av sjåfør, og vedkommende betaler.

⁶⁷ Olsen (2008) s. 450

4 Oppsummering

Som avslutning vil jeg kort komme med noen betraktninger rundt regelen og om den er egnet til å oppnå formålet med bestemmelsen.

Siden det ikke foreligger tilgjengelige forarbeider til selve forbudet, er det lite å støtte seg på hva angår hensynet bak denne konkrete regelen. Hensynene bak vegtrafikkretten og trafikkreglene generelt, gjør seg imidlertid gjeldende også for denne regelen.

Vegtrafikkloven § 3 lyder: «Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.»

Av dette følger at de sentrale hensyn på området, er hensynet til trafiksikkerhet og hensynet til trafikkavvikling. Bestemmelsen er ment å hindre trafikkfarlige situasjoner. En parkering for nært et kryss hindrer sikt og kan skape farlige situasjoner, både for andre kjørende, men også for gående. Dette har mange gode grunner for seg, og regelen er i så måte en god regel.

Det er også mange gode grunner som taler for at bestemmelsen skal tolkes bokstavelig. Bestemmelsen sanksjoneres for alle praktiske formål med ileggelse av gebyr, ofte av kommunalt ansatte parkeringsvakter ute i felten. Dersom regelen skulle romme mer vanskelige skjønnsmessige avgjørelser, ville dette fort kunne medføre at det utvikler seg ulik praksis forskjellige steder i landet. Situasjonen ville lett kunne medføre at saksbehandlingen og vurderingen blir tilfeldige, noe som kan synes uheldig.

Samtidig framstår enkelte utslag av regelen som noe vanskelig å forstå. Dette gjelder blant annet definisjonen av «veg» og dens betydning for forståelsen av definisjonen «vegkryss». Som jeg har vært inne på er det i flere av sakene som har vært oppe i retten, omtvistet hvorvidt det faktisk er snakk om et «vegkryss». Siden den mulige overtredet er «mannen i gata», vil det ved stans og eventuell påfølgende parkering, være den gjengse oppfatning av begrepet «vegkryss» som legges til grunn. Definisjonen av «veg» framstår i enkelte tilfeller som noe uforståelig. Dette gjelder i noen grad for tilfellet i Rt. 2005 s. 776, som tidligere er redegjort for, der klager mente at den kryssende vei var en utkjørsel.

I og med at definisjonen av «vegkryss» er «sted der veg krysser eller munner ut i annen veg», kan det argumenteres for at det kan stilles et krav om at det må være snakk om mer enn en veg, altså et krav om to selvstendige veier.

Det kan hevdes at reglene i enkelttilfeller tolkes så bokstavelig at resultatet blir urimelig. Det må kunne ses hen til formålet med regelen, slik at gebyr ikke ilegges når det synes tvilsomt at det aktuelle stedet kan være et vegkryss. Her kan det nevnes at en ileggelse av gebyr – noe paradoksalt – i realitet innebærer en aksept av å bli stående. Når gebyr allerede er ilagt, vil overtrederen - såfremt det ikke foreligger noe krav om fjerning av kjøretøyet – ha få insentiver til å flytte kjøretøyet med det første. Bli kjøretøyet stående, vil altså den trafikkfarlige situasjonen bli opprettholdt. En kan for slike tilfeller ha forståelse for at gebyrileggelse for «mannen i gata» framstår som en form for inntjening for det offentlige.

For tilfeller der det ikke framstår som opplagt at et «vegkryss» er et kryss ut fra håndhevende myndigheters fortolkning, vil det for å unngå at en bilfører stanser, være hensiktsmessig å varsle om dette med konkret skilting. På denne måte kan mye frustrasjon og kanskje unødig klagebehandling og rettslig behandling unngås.

En annen situasjon som kunne vært grunnlag for mer skjønnsmessige vurderinger, er der svingen på buen er svært lang. Dette kan være aktuelt for eksempel i situasjoner der veien svinger naturlig. Som jeg allerede har vært inne på, framstår det imidlertid som lite gunstig at det skal utøves skjønn ute i felten. Dersom det er særlige forhold på stedet som tilsier at stans og parkering kan skje nærmere krysset enn fem meter, uten at det er uforsvarlig i henhold til trafikkreglene for øvrig, kan dette i stedet tillates ved oppmerking av parkeringsplasser eller skilting.

Litteraturliste

Internasjonale konvensjoner

Den Europeiske menneskerettskonvensjon med protokoller, Roma 4. november 1950 (EMK)

Lovregister

Kongeriket Norges Grunnlov, gitt i Riksforsamlingen på Eidsvoll den 17. mai 1814 (Grunnloven)

Lov 22. mai 1902 nr. 10 Almindelig borgerlig Straffelov (straffeloven)

Lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar (veglova)

Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

Lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)

Lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven)

Forskrifter

Forskrift av 26. april 1957 nr. 4 Alminnelige regler gjeldende all kjørende, ridende og gående trafikk på veg eller gate (plass) som er åpen for alminnelig ferdsel (opphøvet)

Forskrift av 28. juni 1985 nr. 1679 om ordningen av påtalemyndigheten (påtaleinstruksen)

Forskrift av 21. mars 1986 nr. 747 om gående og kjørende trafikk (trafikkregler)

Forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen (gebyrforskriften)

Forskrift av 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr (parkeringsforskriften)

Forskrift av 18. januar 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy

Forskrift av 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklys-signaler og anvisninger (skiltforskriften)

Forskrift av 12. juni 2009 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring

Lovforarbeider og offentlige utredninger

NUT 1959: 5 Innstilling fra Vegtrafikklovutvalget, Utkast til vegtrafikklov med motiver

Ot.prp.nr.53 (1961-1962) Om ny veglov

Ot.prp.nr.23 (1964-1965) Om vegtrafikklov

Ot.prp.nr.52 (1967-1968) Om lov om endring i vegtrafikklov av 18. juni 1965

Prop. 135 L (2010-2011) Endringer i straffeloven, straffeprosessloven, straffegjennomføringsloven, konfliktrådsloven m.fl.

Doms- og kjennelsesregister

Høyesterett

Rt. 1935 s. 263 (kjennelse)

Rt. 1936 s. 884 (dom)

Rt. 1969 s. 517 (kjennelse)

Rt. 1981 s. 636 (dom)

Rt. 1990 s. 666 (dom)

Rt. 1992 s. 682 (dom)

Rt. 1997 s. 383 (dom)

Rt. 1997 s. 492 (kjæremålsutvalget)

Rt. 1997 s. 1181 (kjæremålsutvalget)

Rt. 1997 s. 2027 (kjæremålsutvalget)

Rt. 1998 s. 291 (kjæremålsutvalget)

Rt. 2005 s. 776 (kjæremålsutvalget)

Underrettspraksis

RG 2007-1520 (Frostating lagmannsrett)

Eidsivating lagmannsrett 31. august 1994 (sak nr. 1225/94), NP 132/95

Tana og Varanger forhørsrett 23. januar 1990, NP/79/1995

Oslo forhørsrett 27. februar 1990, NP/80/1995

Oslo forhørsrett 17. september 1990, NP/90/1995

Nedre Romerike forhørsrett 24. november 1994, NP/177/96

Nordmøre forhørsrett 10. april 1996, NP/195/96

Salten forhørsrett 24. april 1996, NP/179/96

Oslo forhørsrett 11. juli 1997, NP/257/97

Juridisk teori

Andenæs, Johs *Alminnelig strafferett*, 5. utgave v/Matningsdal og Rieber-Mohn, Oslo, 2004

Boe, Erik *Innføring i juss bind 2*. Oslo 1993 (TANO).

Eckhoff, Torstein *Rettskildelære*. 5. utgave v/Jan Helgesen, Oslo 2001
Engstrøm, Bjørn (red.) *Veitrafikkloven og trafikkreglene. Kommentartutgave*. 4. utgave, 2004
Engstrøm, Bjørn og Egil Østvik (red.) *Parkeringsrett. Kommentartutgave til lover og forskrifter om parkering*. Oslo 1999
Eskeland, Ståle *Strafferett*. 2. utgave, Oslo 2006
Nesdal, Arild og Sigurd O. Olsen *Parkering - regulering og håndheving*. Euroconsult AS, Oslo 1994
Olsen, Leif N. *Vegtrafikkloven med kommentarer*. 2. utgave, Oslo 2001
Olsen, Leif N. *Vegtrafikkrett*. 12. utgave, 2008
Olsen, Leif N. *Vegtrafikkrett*. ATL (2011)

Annet

Gyldendal rettsdata *Norsk lovkommentar, kommentarer til vegtrafikkloven*. v/Bjørn Edvard Engstrøm, hovedrevidert 22.06.2012
Statens vegvesen *Vegtrafikkloven. Med fortolkninger, praksis m.v.* 2. utgave, 1994
Statens vegvesen *Trafikkreglene. Håndbok 060 Fortolkninger, praksis mv.* 5. utgave, 2000
Norpark *Rettsavgjørelser vedr parkering*. Hefte IV, juni 1996
Norpark *Rettsavgjørelser vedr. parkering*. Hefte VI, januar 1998

Nettsteder

www.dagbladet.no

www.snl.no

www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no