



Notat

Til:	Norstart – Norsk Elbilforening v/styreleder Hans Håvard Kvisle
Fra:	Wiersholm, Mellbye & Bech, advokatfirma AS v/Stephan L. Jervell og Vegard Emaus
Ansv. advokat:	Stephan L. Jervell
Dato:	10. august 2010

TVERRPARKERING OG PARKERING AV FLERE KJØRETØY I ETT OPPMERKET FELT – FORHOLDET TIL WIENKONVENSJONEN OM VEITRAFIKK

1. INNLEDNING OG BAKGRUNN FOR UTREDNINGEN

Vi er blitt bedt om å vurdere om norske myndigheter etter Wienkonvensjonen om veitrafikk¹ (heretter "*Wienkonvensjonen*") er folkerettslig forpliktet til å forby parkering av små, elektriske kjøretøy på tvers av veiens lengderetning og parkering av flere små, elektriske kjøretøy i samme felt.

Samferdselsdepartementet har i høringsbrev av 7. juli 2009 fremmet forslag til forskriftsendringer for tilrettelegging av parkering for ulike typer mindre elektriske og hydrogendrevne motorvogner.² I høringsbrevet gis det uttrykk for en politisk vilje til å gjøre det mer attraktivt å benytte kjøretøy som bruker elektrisitet til fremdrift. Et virkemiddel for å nå dette formålet er tilgang til parkering, som er viktig for trafikantenes valg av transportmiddel. Departementet legger til grunn at

*"[d]et er ønskelig å kunne utnytte parkeringsarealene mer fleksibelt for elektriske motorvogner som kan gjøre dette på grunn av sin størrelse. Slike elektriske motorvogner bør kunne parkere på tvers av oppmerket felt, og dermed gi mulighet for parkering av flere elektriske motorvogner i samme felt."*³

Samferdselsdepartementet foreslår endringer i forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr, samt forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger, slik at tverrparkering av visse små elektriske kjøretøy på visse forutsetninger tillates.⁴

¹ Convention on Road Traffic done at Vienna on 8 November 1968.

Konvensjonen ble undertegnet av Norge 23. desember 1969. Konvensjonen trådte i kraft 21. mai 1977. Norge ratifiserte konvensjonen 8. mars 1985 ved kongelig resolusjon og konvensjonen trådte i kraft for Norges vedkommende 1. april 1986. Norge foretok enkelte forbehold ved ratifikasjonen av konvensjonen og ved senere endring av denne, men disse er ikke relevante for spørsmålene som utredes i dette notatet.

² Høring – forslag om tilrettelegging av parkering for ulike typer mindre elektriske og hydrogendrevne motorvogner – endringer i tre forskrifter om parkering, skilting og oppmerking og bruk av hjelm, 7. juli 2009 (heretter "*høringsbrevet*").

³ Høringsbrevet, s. 7.

⁴ Departementet foreslår følgende ordlyd i forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr § 9:

"Kjøretøyet skal plasseres som anvist ved skilt eller oppmerking, og innenfor oppmerket felt der dette finnes. Kjøretøyet skal plasseres i feltets lengderetning. Elektrisk og hydrogendrevet motorvogn kan likevel

Vegdirektoratet er blitt bedt om å oppsummere og vurdere høringsuttalelsene, samt komme med dets kommentarer til endringsforslagene.⁵ Vegdirektoratet finner ikke å kunne anbefale en endring av parkeringsregelverket som medfører en generell regel som tillater parkering på tvers av veiens lengderetning eller på tvers av det som oppmerkingen tilsier.⁶ Vegdirektoratet begrunner dets syn i mulige negative konsekvenser av tverrparkering, et ønske om et fellesnordisk regelverk, samt et ønske om ikke å ha bestemmelser som er i strid med Wienkonvensjonen. På samme bakgrunn anbefaler Vegdirektoratet at parkering av flere elektriske kjøretøy innenfor samme felt, ikke tillates.⁷

Vi vil i det følgende vurdere om Wienkonvensjonens bestemmelser om parkering setter grenser for norske myndigheters adgang til å tillate tverrparkering og parkering i samme felt av små, elektriske kjøretøy. I punkt 2 nedenfor oppsummerer vi våre konklusjoner. I punkt 3 presenterer vi Wienkonvensjonens bestemmelser om parkering og gjør kort rede for de tolkningsprinsipper som vi vil følge i våre vurderinger. I punkt 4 nedenfor følger vår vurdering av om Wienkonvensjonen forbyr tverrparkering, og i punkt 5 følger vår vurdering av om Wienkonvensjonen forbyr parkering av flere kjøretøy i samme felt.

2. VÅRE KONKLUSJONER

Basert på våre vurderinger har vi kommet til følgende konklusjoner:

- (1) Wienkonvensjonen forbyr ikke norske myndigheter å tillate tverrparkering av små, elektriske kjøretøy der det er plass til slik parkering. Utgangspunktet om at kjøretøy skal parkeres parallelt med veikanten er ikke uten unntak, og medlemsstatene er gitt betydelig rom for utøvelse av skjønn. De foreslåtte forskriftsendringene ligger innenfor de rammene som Wienkonvensjonen oppstiller.
- (2) Wienkonvensjonen setter ikke grenser for norske myndigheters adgang til å tillate at flere små, elektriske kjøretøy parkeres i samme felt.

3. WIENKONVENSJONENS BESTEMMELSER OM PARKERING OG GENERELT OM TOLKNINGEN AV INTERNASJONALE KONVENSJONER

3.1 Wienkonvensjonens bestemmelse om parkering

Wienkonvensjonen gjelder for *"any self-propelled road vehicle"*, jf. artikkel 1 (n). Konvensjonen skjelner ikke mellom kjøretøy etter hva slags energikilde kjøretøyet benytter, og konvensjonen vil således også gjelde for elektriske kjøretøy.

Wienkonvensjonens bestemmelser om stans og parkering av kjøretøy finnes i konvensjonens artikkel 23. De relevante delene av bestemmelsen lyder:

"1. Outside built-up areas, standing or parked vehicles and halted animals shall so far as possible be stationed elsewhere than on the carriageway. In and outside built-up

parkere på tvers av feltets lengderetning dersom alle hjulene er innenfor feltet og overhenget ut over feltet ikke overstiger X centimeter å hver side. På disse vilkår kan flere slike motorvogner parkere i samme felt."

Departementet foreslår følgende ordlyd i forskrift 7. oktober 2005 nr 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger § 22 bokstav B:

"1028 Parkeringsfelt

Parkert kjøretøy skal plasseres innenfor det oppmerkede felt. Flere elektrisk og hydrogendrevne motorvogner kan likevel parkere på tvers av feltets lengderetning dersom alle hjulene er innenfor feltet og overhenget ut over feltet ikke overstiger X centimeter på hver side."

⁵ Oppsummering og vurdering – Samferdselsdepartementets høring av forslag til tilrettelegging av parkering for ulike typer mindre elektriske og hydrogendrevne motorvogner – endringer i tre forskrifter om parkering, skilting og oppmerking og bruk av hjelm, 22. desember 2009 (heretter *"vegdirektoratets vurdering"*).

⁶ Vegdirektoratets vurdering, s. 7.

⁷ Vegdirektoratets vurdering, s. 8.

areas they shall not be stationed on cycle tracks, on pavements or on verges specially provided for pedestrian traffic, save where applicable domestic legislation so permits.

2. (a) Animals halted and vehicles standing or parked on the carriageway shall be kept as close as possible to the edge of the carriageway. A driver shall not stand or park his vehicle on a carriageway save on the side appropriate, for him, to the direction of traffic; nevertheless, standing or parking on the other side shall be permitted where standing or parting on the side appropriate to the direction of traffic is prevented by the presence of rail tracks. Moreover, Contracting Parties or subdivisions thereof may:

(i) Refrain from prohibiting standing or parking on one side or the other in certain conditions, for instance where standing on the side appropriate to the direction of traffic is prohibited by road signs;

(ii) (...)

(iii) (...)

(b) Save where domestic legislation provides otherwise, vehicles other than two-wheeled cycles, two-wheeled mopeds and two-wheeled motor cycles without side-car shall not stand or be parked two abreast on the carriageway. Standing or parked vehicles shall, unless the layout of the area permits otherwise, be placed parallel to the edge of the carriageway" (vår understreking).

Statens forpliktelser med hensyn til etterlevelsen av konvensjonen følger av artikkel 3. Medlemsstatene skal gjennomføre passende tiltak for å sikre at de nasjonale veitrafikkreglene "*conform in substance*" til bestemmelsene i konvensjonen. De nasjonale reglene trenger imidlertid ikke å reprodusere konvensjonens bestemmelser. Medlemsstatene plikter heller ikke å gjøre brudd på de gjennomførte reglene til gjenstand for sanksjoner.

3.2 Generelt om tolkningen av konvensjoner og traktater

Wienkonvensjonen om traktatretten⁸ (heretter "*traktatrettskonvensjonen*") oppstiller regler for tolkningen av internasjonale konvensjoner. Disse reglene gjelder som folkerettslig sedvane, og må derfor følges ved tolkningen av Wienkonvensjonen om veitrafikk.

Utgangspunktet for tolkningen følger av traktatrettskonvensjonen artikkel 31 (1):

"A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose."

Ved tolkningen av konvensjoner skal utgangspunktet tas i konvensjonens ordlyd. Ordlyden skal tolkes i dens sammenheng ("*context*") og i lys av konvensjonens gjenstand og formål ("*object and purpose*"). I tillegg fastsetter artikkel 31 at også etterfølgende avtaler og praksis mellom partene og andre folkerettsregler som partene er bundet av, skal tas hensyn til ved tolkningen.

Artikkel 32 oppstiller supplerende tolkningsmomenter, og omfatter bl.a. traktatens forarbeider og forhistorie. Det er bestemt at disse anvendes dersom tolkningen etter artikkel 31 er uklar eller fører til åpenbart absurde eller urimelige resultater.

Ved tolkningen av Wienkonvensjonens bestemmelser vil vi ta utgangspunkt i de ovennevnte tolkningsprinsippene. Bestemmelsene om traktattolkning er imidlertid ikke uttømmende. Det finnes også relevante tolkningsmomenter som ikke fremgår av traktatrettskonvensjonen, slik som internasjonale domsavgjørelser og reelle hensyn. Traktatrettskonvensjonen fastsetter heller ikke noe klart vektforhold mellom de ulike tolkningsmomentene.

⁸ Vienna Convention on the Law of Treaties, done at Vienna on 23 May 1969.

4. VURDERING AV OM WIENKONVENSJONEN SETTER GRENSER FOR NORSKE MYNDIGHETERS ADGANG TIL Å TILLATE TVERRPARKERING

4.1 Wienkonvensjonens ordlyd

Den sentrale bestemmelsen i Wienkonvensjonen lyder som nevnt:

"Save where domestic legislation provides otherwise, vehicles other than two-wheeled cycles, two-wheeled mopeds and two-wheeled motor cycles without side-car shall not stand or be parked two abreast on the carriageway. Standing or parked vehicles shall, unless the layout of the area permits otherwise, be placed parallel to the edge of the carriageway."

Etter vårt syn tilsier en naturlig forståelse av ordlyden at medlemsstatene ikke er forhindret fra å tillate at små, elektriske kjøretøy parkerer på tvers av veiens lengderetning.

I utgangspunktet skal kjøretøy parkeres parallelt med kanten av veien. Ordlyden er ikke entydig på hva *"parallel"* innebærer – dvs. om høyre for- og bakhjul må plasseres parallelt med veikanten eller om det finnes andre måter å parkere parallelt på. En alminnelig forståelse av bestemmelsen tilsier nok førstnevnte.

Dette er imidlertid ikke av betydning for tolkningsresultatet. At kjøretøy skal parkeres parallelt med kanten av veien er kun et utgangspunkt. Kjøretøy skal parkeres parallelt med kanten av veien *"unless the layout of the area permits otherwise"*.

Begrepene *"layout of the area"* – områdets utforming – er ikke ytterligere definert i Wienkonvensjonen. Det følger av sammenhengen at det med *"layout"* neppe siktes til utforming i form av opptegning, siden regelen gjelder generelt på ferdselsveier og både i bebygde og ubebygde strøk.

Med *"layout of the area"* siktes det ikke til kjøretøyenes utforming, men områdets. Det må imidlertid antas at dersom kjøretøyet er av en slik størrelse at området tillater tverrparkering, vil dette ligge innenfor bestemmelsens ordlyd.

Under enhver omstendighet gir begrepene *"layout of the area"*, som i stor grad omhandler faktiske omstendigheter, betydelig tolkningsrom og rom for skjønnsutøvelse fra medlemsstatenes side.

Begrepene *"permits otherwise"* er heller ikke ytterligere definert i konvensjonen. Medlemsstatene vil derfor ha betydelig skjønnsmargin i vurderingen av når områdets utforming *"tillater"* tverrparkering, og det vil i all hovedsak være nasjonale myndigheter som bestemmer hva områdets utforming tillater. Medlemsstatene har – i mangel av ytterligere definisjon og i kraft av vedtakelsen av den generelle ordlyden – blitt enige om at medlemsstatene selv presumeres å være best egnet til å vurdere om annen parkering enn parkering parallelt med veikanten, bør tillates.

Med utgangspunkt i bestemmelsens ordlyd, er det vårt syn at medlemsstatene ikke er folkerettslig forpliktet til å forby tverrparkering av små, elektriske kjøretøy der det er plass til tverrparkering av slike. Regelen om at kjøretøy skal parkeres parallelt med veikanten er ikke uten unntak og unntaksbestemmelsen gir medlemsstatene betydelig rom for utøvelse av skjønn.

4.2 Bestemmelsens kontekst

En lesning av den relevante bestemmelsen i dens kontekst, endrer ikke forståelsen av bestemmelsens ordlyd.

Artikkel 23 første ledd bestemmer at kjøretøy *"shall not be stationed on cycle tracks, on pavements or on verges specially provided for pedestrian traffic"*. Ordlyden kunne tilsi at tverrparkering ikke er tillatt i den grad det blir overheng på fortau. Dette er imidlertid ikke tilfelle: For det første kan medlemsstatene tillate parkering på fortau (*"save where*

applicable domestic legislation so permits"). For det annet er det betydelig tolkningsrom hva gjelder begrepet "*stationed*". Det er uklart om dette omfatter overheng der kjøretøyenes hjul ikke berører fortauet.

Artikkel 23 annet ledd bestemmer at parkerte kjøretøy "*shall be kept as close as possible to the edge of the carriageway*". Bestemmelsen kunne tilsi at tverrparkering ikke bør finne sted. Etter vårt syn er påbudet imidlertid ikke uforenlig med tverrparkering, især idet det er eksplisitt åpnet for å tillate tverrparkering. Påbudet vil imidlertid naturligvis også gjelde tverrparkerte kjøretøy.

Samme ledd angir også at "*a driver shall not stand or park his vehicle on a carriageway save on the side appropriate, for him, to the direction of traffic*". Dette regulerer imidlertid kun hvilken side av veien et kjøretøy bør parkeres på, og ikke om kjøretøyet skal parkeres parallelt eller på tvers av veiens lengderetning.

Det kan for øvrig merkes at medlemsstatenes forpliktelser ikke innebærer en forpliktelse om sanksjoner for krenkelser av traktatens bestemmelser som er gjennomført i nasjonal rett.⁹

4.3 Konvensjonens gjenstand og formål

Wienkonvensjonens formål fremkommer i konvensjonens fortale:

"to facilitate international road traffic and to increase road safety through the adoption of uniform traffic rules".

Vi kan ikke se at Wienkonvensjonens gjenstand og formål nevneverdig tilsier en strengere fortolkning av parkeringsbestemmelsens ordlyd. Dette gjelder særlig all den tid medlemsstatene er gitt muligheten til å tillate tverrparkering og betydelig skjønnsmargin i anvendelsen av bestemmelsen. At bestemmelsen tillater tverrparkering vil heller ikke hindre tilretteleggelsen for internasjonal, grenseoverskridende veitrafikk. Dette formålet ivaretas i hovedsak av andre bestemmelser i konvensjonen. Slik Samferdselsdepartementets endringsforslag er utformet og begrunnet, synes også konvensjonens formål om veisikkerhet å være ivarettatt.

4.4 Endrede forhold – teknisk utvikling og miljørettslige krav

Etter vårt syn oppstiller Wienkonvensjonen ikke et forbud mot tverrparkering av små elektriske kjøretøy. Denne tolkningen støttes av de betydelige endringene av både faktisk og rettslig art siden traktaten ble inngått i 1968.

Når det gjelder de *faktiske forholdene*, legger vi til grunn at det har funnet sted en betydelig endring av kjøretøyenes karakter og utbredelse. På tidspunktet for traktatinngåelsen og også det noe senere ikrafttredelsestidspunktet i Norge, var det med enkelte unntak svært få små elbiler i omløp. Antakelig var det også langt færre personbiler – uavhengig av energikilde – i omløp, og parkeringssituasjonen i tettbebygde strøk har antakelig vært nokså annerledes. Traktatpartene kan derfor vanskelig ha forutsett tverrparkering av mindre elektriske kjøretøy som et aktuelt tilfelle.

Det er ikke noe generelt svar på om endrede faktiske omstendigheter påvirker tolkningen av en konvensjon. Det finnes flere mulige løsninger dersom de faktiske forholdene har endret seg fra forholdene på tidspunktet for inngåelsen av konvensjonen: (i) Konvensjonen kan ha forutsett slike endringer; (ii) forholdene ligger innen en effektiv tolkning av konvensjonen, eller; (iii) endringene er så grunnleggende at konvensjonen ikke kan anvendes. Det er i alle

⁹ "The provisions of this paragraph do not require Contracting Parties to provide penalties for any violation of those provisions of Chapter II which are reproduced in their rules of the road."

høve på det rene at endrede faktiske forhold kan måtte tas i betraktning ved tolkningen av konvensjonsbestemmelser.¹⁰

Traktatpartene i Wienkonvensjonen har unngått at de endrede faktiske omstendighetene har blitt et problem: Ved å gi statene anledning til å tillate tverrparkering dersom et områdes utforming tillater det, ligger de endrede faktiske omstendighetene innenfor en effektiv tolkning av konvensjonen.

Et annet forhold er om utviklingen i *internasjonal rett* kan tas i betraktning ved tolkningen av en konvensjon. I dette tilfellet er det særlig utviklingen i miljøretten som er relevant.

Traktatrettskonvensjonen Artikkel 31 tilsier at utviklingen i internasjonal rett kan tas i betraktning. Også rettspraksis støtter dette. I *Iron Rhine*-saken uttalte voldgiftsretten at:

"Provisions of general international law are also applicable to the relations between the Parties, and thus should be taken into account in interpreting [de relevante konvensjonsbestemmelsene, vår merknad]. Further, international environmental law has relevance to the relations between the Parties. (...)

*Environmental law and the law on development stand not as alternatives but as mutually reinforcing, integral concepts, which require that where development may cause significant harm to the environment there is a duty to prevent, or at least mitigate, such harm... This duty, in the opinion of the Tribunal, has now become a principle of general international law. This principle applies not only in autonomous activities but also in activities undertaken in implementation of specific treaties between the Parties."*¹¹

Også International Court of Justice og WTOs ankeorgan har anerkjent miljørettslige krav og bærekraftig utvikling ved tolkningen av andre traktatbestemmelser.¹²

Sett hen til denne bakgrunnen – som må sies å gi betydelig støtte til en tolkning som tillater tiltak med miljøbeskyttende formål – og den skjønnsmarginen som Wienkonvensjonens bestemmelse gir partene, kan vi ikke forstå bestemmelsen slik at Norge er folkerettslig forpliktet til å forby tverrparkering av små, elektriske kjøretøy der det er plass til dette.

¹⁰ I *Iron Rhine*-saken tok voldgiftsretten hensyn til nye tekniske utviklinger, se Arbitration regarding the Iron Rhine Railway (Belgium/Netherlands), Award of 24 May 2005, avsnitt 80.

¹¹ Arbitration regarding the Iron Rhine Railway (Belgium/Netherlands), Award of 24 May 2005, avsnitt 58–59.

¹² I *Gabcikovo-Nagymaros*-saken, uttalte International Court of Justice at:

"Such new norms [miljørettslige normer, vår merknad] have to be taken into consideration, and such new standards given proper weight, not only when States contemplate new activities but also when continuing with activities begun in the past. This need to reconcile economic development with protection of the environment is aptly expressed in the concept of sustainable development" (avsnitt 140).

I *Namibia*-saken uttalte International Court of Justice med bredere referanse til endringer i folkeretten etter tidspunktet for traktatinngåelsen at:

"... an international instrument has to be interpreted and applied within the framework of the entire legal system prevailing at the time of the interpretation" (avsnitt 53).

I *US – Shrimp* tolket WTOs ankeorgan GATTs unntaksbestemmelse for tiltak til beskyttelse av *"exhaustible natural resources"* – ikke-fornybare naturressurser. En av statene argumenterte med at ikke-fornybare naturressurser kun gjaldt *"mineral"* eller *"non-living natural resources"*, og ikke levende naturressurser (her skilpadder). Ankeorganet var ikke enig:

"The words of Article XX (h), "exhaustible natural resources", were actually crafted more than 50 years ago. They must be read by a treaty interpreter in the light of contemporary concerns of the community of nations about the protection and conservation of the environment (...)

From the perspective embodied in the preamble of the WTO Agreement, we note that the generic concept of "natural resources" in Article XX (g) is not "static" in its content or reference but is rather "by definition, evolutionary". It is, therefore, pertinent to note that modern international conventions and declarations make frequent reference to natural resources as embracing both living and non-living resources" (avsnitt 129–131).

4.5 Generelle bemerkninger om medlemsstatenes skjønnsmargin

Ovenfor har vi pekt på omstendigheter i konvensjonsbestemmelsens ordlyd som gir statene en viss skjønnsmargin hva gjelder gjennomføringen av regelverket om parkering.

Det er omtvistet om det gjelder en generell skjønnsmargin i folkeretten utover det som kan tolkes av den enkelte konvensjonen.¹³ Det er etter vårt syn ikke nødvendig å gå nærmere inn på dette spørsmålet i denne sammenhengen, siden konvensjonen selv gir medlemsstatene en viss skjønnsmargin.

Det kan imidlertid kort nevntes at der det i en konvensjon henvises til faktiske omstendigheter, for eksempel *"the layout of the area"*, vil det som regel foreligge betydelig skjønnsmargin ved gjennomføringen av traktatforpliktelsen.¹⁴ I den grad det foreligger skjønnsmargin, synes dette mindre betenkelig dersom målet med utøvelsen av marginen ikke er å unndra seg internasjonale forpliktelser, men å oppnå andre internasjonale forpliktelser eller formål av internasjonal karakter. Norske myndigheter vil ved å tillate tverrparkering heller ikke sette nasjonale interesser over internasjonale, idet interessene om å fremme miljøet og en bærekraftig utvikling er både i nasjonal og internasjonal interesse.

4.6 Statspraksis

Det er i høringsbrevet og i vegdirektoratets vurdering pekt på rettstilstanden i Sverige og Danmark, der tverrparkering tilsynelatende er forbudt.

Etter vårt syn går Sverige og Danmark lengre enn det konvensjonsforpliktelsene tilsier ved generelt å forby tverrparkering. I denne sammenhengen kan det være verdt å merke seg at Sverige og Danmark er medlemsstater i European Agreement supplementing the Convention on Road Traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968 (heretter *"den europeiske konvensjonen"*). Svenske og danske myndigheters handlingsrom er derfor snevrere enn norske myndigheters. Den europeiske konvensjonen begrenser for eksempel medlemsstatenes adgang til å tillate at kjøretøy kan *"stand or be parked two abreast on the carriageway"*, idet den europeiske konvensjonen har fjernet Wienkonvensjonens forutsetning om at medlemsstatene likevel kan tillate dette (*"save where domestic legislation provides otherwise"*).

4.7 Konklusjon – norske myndigheters handlingsrom

På bakgrunn av tolkningen av Wienkonvensjonens bestemmelser om parkering, er det vårt syn at Wienkonvensjonen ikke forbyr norske myndigheter å tillate tverrparkering av små, elektriske kjøretøy der det er plass til slik parkering.

Det påpekes for øvrig i høringsbrevet at det

"er samtidig grunn til å tydeliggjøre den generelle regelen om at kjøretøy skal parkere i kjøretøyets lengderetning, og at den foreslåtte regelen representerer et unntak fra dette".

De foreslåtte forskriftsendringene og begrunnelsen ligger etter vårt syn innenfor de rammene som Wienkonvensjonen oppstiller og respekterer de folkerettslige forpliktelsene som følger av konvensjonen.

¹³ Anerkjennelse av statenes skjønnsmargin er særlig kommet til uttrykk i Den europeiske menneskerettighetsdomstolen og i WTOs Dispute Settlement System, men også andre internasjonale tribunaler har anerkjent statenes handlingsrom ved gjennomføringen av statenes traktatforpliktelser. På den annen side har International Court of Justice ikke til nå gitt klart uttrykk for at statene har en generell skjønnsmargin ved gjennomføringen av traktatforpliktelser.

¹⁴ Yuval Shany, *Toward a General Margin of Appreciation Doctrine in International Law?*, The European Journal of International Law, Vol. 16 no. 5 p. 907 (på side 913).

5. VURDERING AV OM WIENKONVENSJONEN SETTER GRENSER FOR NORSKE MYNDIGHETERS ADGANG TIL Å TILLATE PARKERING AV FLERE KJØRETØY I SAMME FELT

Vi har forstått det slik at den faktiske forutsetningen for at flere små, elektriske kjøretøy skal få plass i samme felt, er at de parkeres på tvers. Det følger av vår vurdering i punkt 4 ovenfor at Wienkonvensjonen ikke forbyr slik tverrparkering. Spørsmålet er derfor om Wienkonvensjonen på annet vis hindrer nasjonale myndigheter i å tillate at flere kjøretøy parkerer i samme felt. Vi forutsetter at slik parkering underlegges generalklausulen i vegtrafikkloven § 3, og vil derfor ikke vurdere forholdene til tilsvarende generelle bestemmelser i Wienkonvensjonen.

Etter vårt syn regulerer Wienkonvensjonen ikke spørsmålet om flere små kjøretøy kan parkere i samme felt. Nasjonale myndigheter står derfor fritt til å tillate slik parkering.

Artikkel 23 bestemmer imidlertid at

"vehicles other than two-wheeled cycles, two-wheeled mopeds and two-wheeled motor cycles without side-car shall not stand or be parked two abreast on the carriageway."

Denne bestemmelsen synes imidlertid å henvise til situasjonen der to biler parkerer parallelt med hverandre og veiens lengderetning. Dessuten gjelder forbudet kun dersom ikke nasjonal rett bestemmer noe annet ("*Save where domestic legislation provides otherwise*").¹⁵

¹⁵ Merk at Sverige og Danmark ikke har adgang til å tillate dette fordi de er parter i den europeiske konvensjonen.