

21. oktober 2022

Vår ref: 11665281

ANKE
TIL
HØYESTERETT

**Hålogaland
lagmannsretts
saknummer:** 21-147491ADS-HALO

Ankende part: Scandic Hotels AS
Postboks 493 Skøyen
0213 Oslo

Prosessfullmektig: Advokat Ole Christian Borge
Advokatfirmaet Selmer AS
Postboks 1324 Vika, 0112 Oslo

**Partshjelpere for ankende
part:** ANS Nordkapp 1990 og
Nord Norsk Hotell drift AS
Bryggegate 6, 0250 Oslo

Prosessfullmektig Advokat Sam E. Harris
Advokatfirmaet BAHN AS
Postboks 1524 Vika, 0117 Oslo

Ankemotpart: Nordkapp kommune
Postboks 403
9750 Honningsvåg

Prosessfullmektig: Advokat Ole-Martin Jensen
Linnet & Co Advokatfirma DA
Postboks 670, 9257 Tromsø

Partshjelper for ankemotpart: Staten v/Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep, 0030 Oslo

Prosessfullmektig: Advokat Henrik Vaaler
Regjeringsadvokaten
Postboks 8012 Dep, 0030 Oslo

1 INNLEDNING

Saken gjelder gyldigheten av vedtak om pålegg og tvangsmulkt fattet av Nordkapp kommune 16. desember 2020 ("Tvangsmulktvedtaket"). Tvangsmulktvedtaket er fattet med hjemmel i frilufsloven § 40, jf. § 13 som følge av at Scandic Hotels AS («Scandic») har krevd parkeringsavgift på Nordkapp-plataet uten å søke om kommunalt løyve etter frilufsloven § 14. Etter kommunens syn kreves slik løyve fordi parkeringsplassen på Nordkapp-plataet tjener et frilufsområde. Scandic hevder det ikke kan oppstilles noen slik plikt til å søke løyve, og har tatt ut søksmål med påstand om at vedtaket er ugyldig. Dersom kommunens rettsforståelse skulle bli stående, vil det i praksis være etablert en ny ferdselsrett i norsk rett – rett til gratis parkering på parkeringsplasser i tilknytning til utmark.

Hålogaland lagmannsrett avsa 23. september 2022 dom med slik slutning:

- 1 Anken forkastes.
- 2 I sakskostnader for lagmannsretten betaler Scandic Hotels AS til Nordkapp kommune 997 104 nihundreognittisyvtusenettthunderogfire – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.
- 3 I sakskostnader for lagmannsretten betaler Scandic Hotels AS til Staten v/ Klima- og miljødepartementet 262 092 – tohundreogsekstiotusenognittito – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.

Lagmannsretten kom med dette til samme resultat som Vestre Finnmark tingrett. Tingretten avsa dom 9. juli 2021 med følgende domsslutning:

1. Nordkapp kommune frifinnes.
2. Scandic Hotels AS betaler til Nordkapp kommune saksomkostninger med 1 620 458 – enmillionsekshundreogtyvetusenfirehundreogfemtiåtte – kroner. Beløpet forfaller til betaling 2 – to – uker etter forkynnelsen av dommen.

Lagmannsrettens dom påankes med dette til Høyesterett.

Lagmannsrettens dom ble forkynt 23. september 2022. Denne anken er rettidig inngitt.

Anken gjelder påstandens punkt 1 der det påstås at Tvangsmulktvedtaket er ugyldig. Anken gjelder kun rettanvendelsen ved den generelle lovtolkningen av frilufsloven § 14.

Vedtaket bygger på en forutsetning om at Scandic må ha kommunalt løyve etter frilufsloven § 14 for å kunne kreve parkeringsavgift på Nordkapp-platået, fordi parkeringsplassen der tjener et frilufsområde. Dersom denne rettsforståelsen er uriktig, er Tvangsmulktvedtaket ugyldig.

Følgen av at rettsforståelsen kommunen bygger på blir stående, er at private grunneiere kan pålegges å tilby gratis parkering på parkeringsplasser i tilknytning til utmark. Dersom en slik parkeringsplass først er åpen og tilgjengelig, må parkering tilbys gratis til allmennheten i fravær av kommunalt løyve.

For lagmannsretten ble det i tilknytning til påstandens punkt 1 subsidiært anført at parkeringsplassen ved Nordkapp-platået ikke tjener et utmarksområde. Denne anførselen opprettholdes ikke for Høyesterett.

Påstandens punkt 2 knyttet til allmennhetens ferdselsrett på Nordkapp-platået (innmark/utmark-spørsmålet) påankes ikke.

En ankebehandling for Høyesterett vil kunne gjennomføres uten nevneverdig bevisførsel. Det vil imidlertid være aktuelt å redegjøre noe for ulike utmarksparkeringer ellers i Norge som vil bli berørt av en dom der lagmannsrettens dom punkt 1 blir stående.

Det antas at ankeforhandling kan gjennomføres i løpet av en og en halv rettsdag, men at det bør settes av ytterligere en halv dag i reserve.

2 SAKENS BAKGRUNN

Partene er i det vesentlige enige om at tingrettens redegjørelse for sakens bakgrunn i tingrettsdommens side 2-10 kan legges til grunn. Slik saken vil stå for Høyesterett – med anke utelukkende over rettsanvendelsen ved den generelle lovtolkningen av frilufsloven § 14 – vil rettsspørsmålet Høyesterett skal ta stilling til stå løst fra de konkrete forholdene på Nordkapp-platået. Det vil derfor ikke være nødvendig med bevisførsel omkring disse ut over det som vil kunne bidra til å illustrere sakens rettslige problemstilling. Nedenfor gis derfor kun en kortfattet oversikt over saksforholdet som ledet til Tvangsmulktvedtaket.

Finnmarkseiendommen er grunneier av Nordkapp-platået og fester bort platået til ANS Nordkapp 1990, et selskap indirekte eid av Rica Eiendom AS. Festekontrakt for Nordkapp-platået ble første gang inngått i 1928 og har senere blitt forlenget, senest i 2019 med en festetid på 99 år. På Nordkapp-platået er det etablert et turistanlegg som i dag eies av Nord Norsk Hotelldrift AS, et datterselskap til Rica Eiendom AS, som leies ut til Scandic. Veien ut til Nordkapp-platået ender i et stykke med privat vei inn til en snuplass inne på festearealet, og en stor, privat parkeringsplass. Scandic og dets rettsforgjengere har som driver av turistanlegget i mange år innkrevd avgift av besøkende til platået.

Scandic søkte 18. desember 2019 om løyve for innkreving av adkomstavgift til uteområdene ved turistanlegget. Etter Scandics oppfatning var det kun uteområdene som er underlagt løyveplikten i frilufsloven § 14 (i den grad uteområdene ikke kunne anses som like med innmark, jf. frilufsloven § 1 a). Løyvesøknaden omfattet derfor ikke parkeringsavgiften som ble innkrevd.

Kommunestyret i Nordkapp kommune avslø løyvesøknaden 23. juni 2020 og oppfordret Scandic til å søke om løyve som også omfattet parkeringsområdet. Scandic påklaget vedtaket til Statsforvalteren i Troms og Finnmark, men klagen ble avslått ved vedtak 1. februar 2021.

Kommunestyret fattet 16. desember 2020 Tvangsmulktvedtaket som med hjemmel i frilufsloven § 40, jf. § 13 påla Scandic å stanse innkrevingen av parkeringsavgift på Nordkapp-plataet. Scandic ble videre pålagt å fjerne alle skilt, oppslag, plakater mv. som tilsier at parkeringen på Nordkapp-plataet skjer på vilkår om betaling. Dersom pålegget ikke ble etterlevd, ville det løpe en tvangsmulkt. Vedtaket innebar i realiteten et pålegg til Scandic om å tilby gratis parkering på Nordkapp-plataet til alle besøkende motorvogner.

Så vidt Scandic har fått brakt på det rene er Tvangsmulktvedtaket første gang en privat aktør er pålagt å tilby gratisparkering i medhold av frilufsloven § 40, jf. § 13 utfra premisset om at avgiftsparkering krever løyve etter lovens § 14. Dersom vedtaket blir stående er det dermed etablert en ny rettighet i frilufsloven – retten til parkering på parkeringsplasser i tilknytning til utmark. En grunneier kan eventuelt stenge av parkeringsplassen, men dette er ikke noe alternativ på Nordkapp-plataet i og med at Scandic er avhengig av parkeringsplassen for å kunne drive virksomhet i turistanlegget.

3 ANKEGRUNNEN – FRILUFTSLOVEN § 14 HJEMLER IKKE EN PARKERINGSRETT FOR ALLMENNHEITEN PÅ UTMARKSPARKERINGER

3.1 Lagmannsrettens tolkning av frilufsloven § 14

Lagmannsretten konkluderer på side 23 i dommen slik:

I lys av inngrepets karakter er det etter lagmannsretten klart at ordlyden sammenholdt med de klare forarbeidsuttalelsene gir et tilstrekkelig lovgrunnlag for å nekte grunneier å ta avgift, og derigjennom grunnlag for tvangsmulkt i et tilfelle hvor grunneier ikke følger kommunens avslag. Dette innebærer at kommunens vedtak om tvangsmulkt er basert på riktig forståelse av frilufsloven § 14, og vedtaket er ikke ugyldig på dette grunnlag.

Denne konklusjonen etablerer en parkeringsrett for allmennheten: uten løyve må parkering tilbys gratis.

Scandic vil gjøre gjeldende at konklusjonen bygger på gale premisser. Ordlyden i frilufsloven § 14 gir ikke holdepunkter for at det gjelder en parkeringsrett for allmennheten, og det foreligger heller ikke klare forarbeidsuttalelser som underbygger en slik forståelse. Det er også verdt å merke seg at det ikke foreligger et avslag på noen søknad om å kunne ta seg betalt for parkering i denne saken, slik sitatet kan gi inntrykk av. Som påpekt ovenfor omfattet Scandics løyvesøknad ikke parkeringsplassen.

Scandics innsigelser mot lagmannsrettens rettsforståelse vil bli nærmere belyst i det følgende.

3.2 Innsigelser til lagmannsrettens rettsanvendelse

3.2.1 Slutninger fra ordlyden i frilufsloven § 14 taler mot at bestemmelsen hjemler en parkeringsrettighet for allmennheten

Frilufsloven § 14 lyder:

Ferdselsrett etter denne lov er ikke til hinder for at eier eller bruker etter løyve av kommunen kan kreve en rimelig avgift for adgangen til badestrand, teltplass eller annet opparbeidet frilufsområde, men avgiften må ikke stå i misforhold til de tiltak eier eller bruker har gjort på området til fordel for frilufsfolket. Det kan settes vilkår for slikt løyve.

Lagmannsretten konstaterer på side 21 i dommen at «ordlyden i frilufsloven § 14 ikke omtaler avgift for parkering direkte», og går så videre til tolkningen av frilufslovens formålsbestemmelse og forarbeidsuttalelser uten å tolke vilkårene i § 14 nærmere.

Formuleringen «Ferdseisrett etter denne lov ...» viser at bestemmelsen forutsetter at det foreligger en ferdselsrett for at bestemmelsen kan komme til anvendelse. Den gir også klare holdepunktet for at ferdselsretter må utledes fra lovens øvrige bestemmelser og at det ikke kan utledes noen egne ferdselsretter av § 14.

Videre gir formuleringen «... ikke til hinder for at eier eller bruker» en klar indikasjon på at bestemmelsen hjemler en *innskrenkning* av ferdsel eier eller bruker normalt må akseptere at allmenheten fritt utøver på deres grunn. Sagt på en annen måte: Bestemmelsen åpner for å gi eier eller bruker en beføyelse (rett til å ta betaling) som denne i utgangspunktet ikke har etter frilufsloven. Dette er det motsatte av hva lagmannsrettens lovtolkning legger opp til. Lagmannsretten innfortolker en ny rettighet i § 14, en rettighet som ikke ellers kan utledes av frilufsloven, altså en *utvidelse* av allmenhetens rettigheter.

Lovens § 14 omtaler kun løyve i tilknytning til «adgangen til badestrand, teltplass eller annet opparbeidet frilufsområde». Verken parkering eller parkeringsplass er nevnt i ordlyden og omfattes heller ikke av en alminnelig forståelse av begrepene badestrand, teltplass eller opparbeidet frilufsområde.

På denne bakgrunn gjøres det gjeldende at ordlyden i frilufsloven § 14 taler mot rettsforståelsen lagmannsretten legger til grunn.

3.2.2 Lagmannsretten drøfter ikke hvilke rettigheter som kan utledes av øvrige bestemmelser i frilufsloven

Lagmannsretten har på side 22 i dommen vist til frilufslovens formålsbestemmelse ved tolkingen av § 14, men tolker ikke § 14 i lys av frilufslovens øvrige bestemmelser.

Som sitert ovenfor, gjelder frilufsloven § 14 «Ferdseisrett etter denne lov ...». Hvis det ikke er ferdselsrett etter frilufsloven som utøves, er man følgelig utenfor anvendelsesområdet til bestemmelsen.

Frilufsloven kapittel I angir ferdselsretter for allmenheten. Loven hjemler i utgangspunktet kun ferdselsrett til fots, ride- eller kløvhest, kjelke, tråsykkel eller lignende i utmark, jf. § 2. Noen ferdselsrett for motorvogn kan ikke utledes av loven.

At den alminnelige ferdselsrettigheten ikke inkluderer en rett til ferdsel med motoriserte kjøretøy på andres eiendom følger også av forarbeidene til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag hvor det i Ot.prp.nr. 45 (1976-1977) under punkt 1.1.4 står:

«Her må det nå anses avklart at den alminnelige ferdselsrett for almenheten etter frilufsloven ikke omfatter bruk av motorkjøretøy på fremmed eiendom.»

Den eneste parkeringsretten som kan utledes av loven er i utmark langs offentlig vei, jf. § 4 annet ledd. For parkering langs privat vei følger det av § 4 første ledd at når ikke annet er bestemt, kan eier «forby ferdsel med hestekjøretøy, motorvogn (derunder sykkel med hjelpemotor) og parkering av motorvogn på eller langs vegen». I motsetning til parkering langs offentlig vei, gis allmenheten kun rett til å parkere langs privat vei dersom det ikke fremgår av skilt eller på annen måte at parkering er forbudt. Regelen snur dermed utgangspunktet om at

eier må samtykke til bruk av eiendommen til at eier aktivt må forby parkering. Bestemmelsen hjemler ingen lovbeskyttet parkeringsrett.

Før lovendring i 1996 regulerte frilufsloven § 5 adgangen til å innkreve bompenger for ferdsel på privat vei. Denne bompengeneinnkrevningen krevde kommunalt løyve. Dersom lovgiver gjennom vedtakelse av frilufsloven hadde ment å innføre et tilsvarende krav om kommunalt løyve for innfordring av parkeringsavgift på private parkeringsplasser i tilknytning til utmark, ville man forvente at en slik regel ville ha kommet direkte til uttrykk i loven på samme måte som for ferdsel. Det har formodningen mot seg at noe så sentralt som en rett til parkering på parkeringsplasser ved utmark skal utledes gjennom slutninger fra en bestemmelse om løyveplikt i frilufsloven § 14, som er plassert i lovens kapittel II «Om ferdselsrettens utøving og innskrenkninger i ferdselsretten mv.» og som ikke nevner parkering med et ord.

3.2.3 Lagmannsretten tolker mer ut av forarbeidene enn det er grunnlag for og legger for stor vekt på uttalelsene

Lagmannsretten har på side 22-23 i dommen vist til forarbeidsuttalelser fra (et mindretall i) Friluftskomiteéns innstilling av 1954, Ot.prp. nr. 2 (1957) og Ot.prp. nr. 27 (1995-1996) for å underbygge at frilufsloven § 14 hjemler en parkeringsrett for allmennheten.

Av Ot.prp. nr. 2 (1957) side 35 fremgår det at «Uttrykket «*opparbeidet friluftsområde*» omfatter etter tilhøva også parkeringsplass», mens det av Ot.prp. nr. 27 (1996-1996) side 8 fremgår at «Bestemmelsen gjelder også parkeringsplasser som er opparbeidet i tilknytning til friluftsområder...». Basert på disse uttalelsene finner lagmannsretten det «klart at lovgiver har hatt en klar intensjon om at adgangen til å kreve parkeringsavgift reguleres av § 14 fra vedtakelsen av loven og til løyvekravet ble innført.»

Det kan ikke utledes en parkeringsrett for allmennheten fra uttalelsene. Forarbeidsuttalelsene må ut fra sammenhengen forstås slik at de gjelder hvilke utgiftsposter som kan inkluderes i den rimelige avgiften som kan kreves av eier når det er gitt kommunalt løyve og at utgifter til parkering kan inngå i denne: «etter tilhøva» kan eier/bruker også inkludere kostnader til å opparbeide parkeringsplass. Det er ingen klar lovgiverintensjon om at § 14 hjemler en parkeringsrett.

Forarbeidsuttalelsene tillegges for stor vekt av lagmannsretten i harmoniseringen med de øvrige rettskildene. Dette fremgår av nest siste avsnitt på side 23 i dommen hvor retten uttaler at «ordlyden sammenholdt med de klare forarbeidsuttalelsene gir tilstrekkelig lovgrunnlag til å nekte grunneier å ta avgift, og derigjennom grunnlag for tvangsmulkt i et tilfelle hvor grunneier ikke følger kommunens avslag.» Som påpekt ovenfor, gir ikke ordlyden klare holdepunkter for at allmennheten har rett til parkering.

3.2.4 Lagmannsrettens drøfter ikke betydningen av (manglende) forvaltningspraksis

Lagmannsretten drøfter ikke betydningen av at det ikke er noen etablert praksis blant norske kommuner hvor eier eller bruker pålegges å søke og å få innvilget løyve etter frilufsloven § 14 for å kunne innkreve parkeringsavgift på utmarksparkeringer.

Det er påvist noen enkeltstående vedtak der kommuner har gitt løyve i medhold av frilufsloven § 14 til å innfordre parkeringsavgift. De få vedtakene som er påvist spriker i form og innhold. Det er ikke påvist noen andre vedtak der kommuner har lagt til grunn at det trengs løyve og at eier/bruker uten løyve må tilby parkering gratis. At normen som lagmannsretten anvender så vidt vites aldri tidligere har vært anvendt i praksis, til tross

for at den gir uttrykk for en sentral rettighet for allmennheten med tilsvarende begrensning for grunneiere, taler mot at normen faktisk eksisterer.

3.2.5 Lagmannsretten drøfter ikke konsekvenshensyn

Lagmannsrettens dom vurderer ikke hvilke konsekvenser det vil ha dersom frilufsloven § 14 skal hjemle en parkeringsrett for allmennheten på utmarksparkeringer.

Fra kommunens og statens side ble det i lagmannsretten fremholdt at det ikke foreligger noen gode grunner som tilsier at gratisprinsippet ikke skal gjelde for utmarksparkeringer. Scandic er ikke enig i dette og mener at det både er faktiske og rettslige konsekvenser som taler mot et slikt gratisprinsipp for parkering.

Parkeringsplasser i tilknytning til utmark dukker ikke opp av seg selv. De må opparbeides og vedlikeholdes, måkes om vinteren og vil i mange tilfeller forsøples dersom de ikke har søppeldunker som tømmes jevnlig. Muligheten til å ta seg betalt og tjene penger medfører at mange eiere og brukere ser seg tjent med å tilby parkering i tilknytning til utmark der dette etterspørres, typisk på utfartssteder.

Uten at det hittil er systematisk kartlagt, er det grunn til å anta at det finnes svært mange parkeringsplasser i Norge etablert i tilknytning til utmark, der eier eller bruker krever betalt på kommersielle vilkår uten løyve etter frilufsloven § 14. Bare i tilknytning til Oslo-marka alene kan det dreie seg om flere titalls parkeringsplasser.

Dersom lagmannsrettens rettsoppfatning blir en etablert norm, må man anta at interesseorganisasjoner og enkeltpersoner aktivt vil motsette seg å betale på utmarksparkeringer. Dette vil igjen medføre at de færreste eiere og brukere vil se seg tjent med å opparbeide og drifte slike parkeringer. Alternativet blir å stenge dem av.

At grunneier kan få kommunalt løyve til å innkreve parkeringsavgift, vil ikke nødvendigvis avhjelpe dette ettersom kommunen står relativt fritt til å avslå løyvesøknader. Dersom kommunen innvilger løyve, kan det etter statens standpunkt heller ikke legges inn noe fortjenesteelement som kan motivere grunneier til å anlegge og drifte parkeringer. Frilufsforvaltningen har i rundskriv lagt til grunn at parkeringsavgiftens størrelse for det tilfellet at det gis løyve i medhold av frilufsloven § 14, skal beregnes ut fra et strengt selvkostprinsipp.

Gratisprinsippet som lagmannsretten i realiteten oppstiller, vil derfor antakelig medføre færre utmarksparkeringer og på den måte gjøre det vanskeligere for allmennheten å komme seg ut i utmark. En slik følge vil være på tvers av frilufslovens formål, jf. § 1.

I tillegg til de faktiske konsekvensene som er nevnt ovenfor, vil normen som lagmannsretten utleder fra frilufsloven § 14 ha rettslige konsekvenser ved at regelen de facto etablerer en ny straffnorm. Etter frilufsloven § 39 kan den som forsettlig eller uaktsomt overtrer reglene i eller i medhold av frilufsloven, straffes med bøter for så vidt ikke forholdet rammes av et strengere straffebud.

Det innebærer at dersom en eier eller bruker ikke innretter seg etter lagmannsrettens tolkning av § 14 og innkrever parkeringsavgift for en utmarksparkering uten kommunalt løyve, vil denne kunne bli straffet i medhold av lovens § 39. Dette vil gjelde ikke bare Scandic, men alle eiere/brukere som disponerer en utmarksparkering og krever parkeringsavgift uten kommunalt løyve. For at eier eller bruker skal kunne straffes etter et slik nytt straffebud, kreves klar hjemmel i lov, jf. Grunnloven § 113.

3.3 Forholdet til rettskilder av høyere rang taler mot å utlede nye rettigheter av frilufsloven § 14

Grunneiere og festere må ofte finne seg i at det offentlige stiller opp begrensninger for bruk og annen utnyttelse av eiendommen de eier/fester. Det er imidlertid ikke hensynet til å begrense parkering som er brukt som argument av kommunen og staten for den forståelsen av frilufsloven § 14 som de forfekter. Argumentasjonen er i stedet at det er viktig for å kunne utøve allemannsretten etter frilufsloven å ha lett tilgang til friluftsområder, noe som ofte vil måtte skje med motorvogn som parkeres i nærheten av friluftsområdet. Lagmannsretten viser som nevnt til formålsbestemmelsen (fra 1996) i frilufsloven § 1, om å fremme muligheten for å utøve friluftsliv, som del av sin begrunnelse for den forståelsen av § 14 som legges til grunn. Lovforståelsen begrunnes med andre ord med hvilken nytte og glede allmennheten vil kunne ha av fritt å kunne parkere på nærliggende, private parkeringsplasser.

Dette vil praksis innebære en overføring av bruksrett fra grunneier/fester til allmennheten, noe som i andre sammenhenger er ansett som et vesentlig kjennetegn ved grensdragningen mellom ekspropriasjon, med rett til erstatning etter Grunnloven § 105, og erstatningsfrie rådgighetsinnskrenkninger.

I Frilufslovkomitéens innstilling fra 1954, side 26-27, er det vist til at alminnelig ferdselsrett fra gammelt av er en rettighet for allmennheten. Lovfesting av allerede eksisterende rettigheter ville derfor ikke være i strid med Grunnloven § 97 eller § 105. En generell rett til fri parkering av motorvogn på annens grunn kan derimot ikke utledes av sedvanerett fra tiden før frilufsloven og kan heller ikke senere være etablert gjennom sedvanerett. En tolkning av § 14 som etablerer en parkeringsrettighet for allmennheten, vil derfor innebære en overføring av bruksrett det ikke er sedvanemessig grunnlag for, noe som igjen aktualiserer spørsmålet om forholdet til Grunnloven § 105.

Ingen av forarbeidene til frilufsloven tar opp problemstillingen om forholdet til Grunnloven § 97 og/eller § 105 og retten til parkering i tilknytning til utmark. Det kan derfor ikke legges til grunn som et bevisst lovgiverstandpunkt fra Stortingets side at lovens § 14 uten hinder av bestemmelser i Grunnloven skulle kunne medføre rett for allmennheten til parkering på private parkeringsplasser ved friluftsområder.

Når en ved tolkning av frilufsloven § 14 skal ta stilling til rekkevidden, tilsier det ovennevnte forsiktighet med å tolke bestemmelsen som å innebære en lovbeskyttet rett for allmennheten til gratis parkering på alle tilgjengelige parkeringsplasser ved friluftsområder, inntil det måtte bli fattet et kommunalt vedtak i løyvesak.

En tolkning av frilufsloven § 14 som hjemmel for total avskjæring av eier/brukers rett til å ta seg betalt, i hvert fall med et overskudd, for andres parkering på dennes grunn, fremstår også som problematisk sett opp mot EMK protokoll 1, artikkel 1 om vern av eiendomsretten. Også dette taler mot å innfortolke en rett til parkering i frilufsloven § 14.

4 RETTSPØRSMÅLET HAR BETYDNING UTENFOR DEN FORELIGGENDE SAK

Anken reiser et prinsipielt rettsspørsmål av betydning utenfor den foreliggende sak, jf. tvisteloven § 30-4.

Det foreligger ingen tidligere rettspraksis som belyser rekkevidden av frilufsloven § 14 og utmarksparkeringer. Det er et klart behov for rettsavklaring hva gjelder tolkningen av bestemmelsen.

Privat parkeringsvirksomhet mot betaling i tilknytning til utmark er utbredt over hele Norge. Begge parter har lagt et ikke ubetydelig arbeid i å identifisere mulige vedtak hvor kommuner i medhold av friluftsløven § 14 har gitt løyve til eier eller bruker til å kunne ta betalt for parkering på utmarksparkeringsplasser. Det er kun identifisert et lite knippe slike vedtak. Man kan ikke utelukke at det finnes noen flere, men det kan antas at praktisk talt samtlige utmarksparkeringsplasser der det innfordres parkeringsavgift i dag ikke har løyve i medhold av friluftsløven § 14. Alle disse vil bli direkte påvirket dersom det etableres en regel der utgangspunktet er en rett for allmennheten til å parkere gratis på parkeringsplasser ved utmark.

At saken gjelder et rettsspørsmål av betydning utenfor den foreliggende sak kommer også tydelig til uttrykk i statens v/Klima- og miljødepartementets erklæring om partshjelp 29. september 2021, der det heter:

«Selv om saken springer ut av en konkret tvist, berører den generelle spørsmål om tolkningen av friluftsløven §§ 14 og 19 som har stor betydning for allmennhetens adgang til friluftsområder.»

5 PÅSTAND

På vegne av Scandic Hotels AS nedlegges slik

påstand:

- 1 Vedtak fattet i sak 93/20 i kommunestyremøte i Nordkapp kommune 16. desember 2020 er ugyldig.
- 2 Scandic Hotels AS tilkjennes sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett.

Oslo, 21. oktober 2022

Signert i Aktørportalen

Ole Christian Borge
advokat