



## SØR-TRØNDELAG TINGRETT

### KJENNELSE

---

**Avsagt:** 21.04.2020

**Sak nr.:** 20-047493TVI-STRO

**Dommer:** Tingrettsdommer Kristin Rognan

**Saken gjelder:** Krav om forbud mot ulovlig bruk av kommunal grunn til næringsvirksomhet

---

Trondheim kommune

Advokat Lars Marius Heggberget

**mot**

Ryde Technology AS

Advokat Anne Christine Wettre

## KJENNELSE

Saken gjelder begjæring om midlertidig forføyning og krav om samtidig pådømmelse av hovedkravet.

Det underliggende tvistetema er om saksøkte Ryde Technology AS skal forbys å utplassere og drive kommersiell utleie av el-sparkeesykler på kommunal grunn uten samtykke fra Trondheim kommune.

### ***Sakens bakgrunn:***

Ryde Technology AS (heretter «Ryde») er et selskap etablert i 2019 med hovedkontor i Oslo, og som driver utleie av el-sparkeesykler til privatpersoner. Ryde startet med utleie av el-sparkeesykler i Trondheim sommeren 2019. Den 13. august 2019 påla formannskapet i Trondheim kommune selskapet å stanse virksomheten. Ryde påklaget avgjørelsen den 28. august 2019, men kommunen anså ikke pålegget om stans å være en forvaltnings sak, og saken ble derfor ikke realitetsbehandlet eller sendt til behandling hos fylkesmannen. I dialog med Ryde utsatte kommunen fristen om stans til 15. oktober 2019.

Trondheim kommune vedtok den 4. februar 2020 «Retningslinjer for leie og bruk av offentlig areal til el-sparkeesykler og lignende virksomhet i Trondheim kommune». I retningslinjene punkt 3, første ledd fremgår «*Enhver leverandør som skal drive utleie av el-sparkeesykler fra offentlig areal skal ha en gyldig avtale med Trondheim kommune, som blant annet innbefatter leie av gategrunn og krav om at retningslinjene skal følges.*»

Det har for øvrig vært korrespondanse mellom partene blant annet om hvorvidt kommunen har hjemmel for å fastsette slike krav og den nærmere forståelsen av retningslinjene.

Den 21. februar 2020 kunngjorde Trondheim kommune en konkurranse om konsesjonskontrakt for å drive virksomhet med utleie av el-sparkeesykler i Trondheim. I kontraktutkastets pkt. 7 første ledd fremgår at «*Oppdragsgiver skal bidra til plassavklaring og stille grunn til rådighet for el-sparkeesykler i henhold til konkurransegrunnlagets føringer.*»

Tilbudsfristen utløp 11. mars 2020. Ryde innga ikke tilbud. Kommunen har opplyst at det er valgt ut tre aktører som en vil inngå kontrakt med for utleie av til sammen 600 el-sparkeesykler.

Uavhengig av konkurransen og uten avtale med kommunen, utplasserte Ryde den 21. mars 2020 sine el-sparkeesykler i Trondheim.

Trondheim kommune tok ut stevning og begjæring om midlertidig forføyning den 25. mars 2020. Det ble den 1. april 2020 krevd samtidig pådømmelse av hovedkravet og

forføyningssaken etter tvisteloven § 32-9. Ryde innga tilsvaer den 2. april 2020. Ryde har motsatt seg samtidig pådømmelse.

Trondheim kommune fattet den 26. mars 2020 et vedtak med forbud mot utleie av bysykler og el-sparkesykler i medhold av smittevernloven § 4-1. Ryde fjernet på denne bakgrunn sine el-sparkesykler. Kommunen fant senere at smittevernhensyn ikke lenger tilsa forbud, og opphevet vedtaket.

Muntlig forhandling ble gjennomført som fjernmøte den 14. april 2020. Avdelingsleder i Eierskapsenheten i Trondheim kommune, Frank Grønås møtte og avga forklaring på vegne av kommunen. Styreformann i Ryde, Espen Rønneberg, møtte og avga forklaring på vegne av selskapet. Det ble for øvrig ikke ført vitner. Om forhandlingen for øvrig vises til rettsboken.

Retten har meddelt partene at kravet om samtidig pådømmelse vil bli tatt stilling til etter den muntlige forhandlingen.

***Saksøker Trondheim kommune har i det vesentlige anført:***

Kommunen krever dom for at Ryde forbys å bruke kommunal grunn til kommersiell utleie av el-sparkesykler uten samtykke fra Trondheim kommune. Kommunens eierrådighet gir kommunen anledning til å fastsette retningslinjer for andres bruk av kommunalt areal i næringsøyemed. Det fremgår uttrykkelig av kommunens vedtatte retningslinjer at bruk av kommunens eiendom til kommersiell utleie av el-sparkesykler forutsetter gyldig avtale med Trondheim kommune. Ryde verken har, eller har søkt å inngå slik avtale med kommunen. Ryde har i stedet valgt å ta seg til rette ved å utplassere sine el-sparkesykler for utleie på kommunens grunn.

Også Politivedtektene for Trondheim kommune angir at kommersiell bruk av offentlig sted er forbudt uten etter kommunens forutgående samtykke, jf. pkt. 2.1 siste avsnitt.

Bestemmelsen gjelder uttrykkelig vareomsetning, men kommer etter kommunens oppfatning også til anvendelse på Rydes utleievirksomhet. Kommunen bestrider at Ryde har noen rettslig vernet interesse i å drive sin virksomhet på kommunalt areal, uten å måtte forholde seg til grunneiers retningslinjer for arealbruk. Samtlige øvrige aktører innen markedet for kommersiell utleie av el-sparkesykler synes å respektere de kommunale retningslinjene og den pågående konsesjonsprosessen. Saken gjelder ikke privatpersoners bruk av el-sparkesykler, som reguleres av veitrafikklovgivningen og annen ferdselsregulering, men kommersiell utleievirksomhet med utgangspunkt i kommunal eiendom.

Kommunen anfører at det foreligger sikringsgrunn både etter tvisteloven § 34-1 bokstav a og b. Rydes egenmektige adferd innebærer at kommunens rettigheter som grunneier løpende settes til side. Forfølgning av kommunens rettigheter som grunneier blir derfor

vesentlig vanskeliggjort ved Rydes adferd. Ryde har ved sin adferd vist at selskapet ikke vil respektere kommunens behov for å regulere bruken av kommunens arealer. Rydes adferd undergraver også formålet med den pågående prosessen med inngåelse av konsesjonskontrakter, og kan medføre at kommunen eksponeres for erstatningsansvar fra konkurransedeltakerne som ikke oppnår den forutsatte eneretten til utleie fra 15. april 2020. Det vil i praksis være umulig for kommunen å inngå konsesjonskontraktene som forutsatt innen 15. april 2020, så lenge Ryde fortsetter å utøve sin rettsstridige virksomhet på kommunal grunn. Rydes handlemåte skaper også fare for at andre aktører eller næringsdrivende kan ta seg tilsvarende til rette og etablere næringsvirksomhet på kommunal grunn uten samtykke fra kommunen.

Det kreves samtidig pådømmelse av hovedkravet, jf. tvisteloven § 32-9. Hovedkravet reiser etter kommunens oppfatning et avgrenset rettslig spørsmål, som retten vil måtte ta stilling til som ledd i forføyningssaken og som forsvarlig kan avgjøres innenfor rammene av denne. Kommunen anser at samtidig pådømmelse av hovedkravet ikke vil forsinke behandlingen av forføyningssaken. Det vil heller ikke være nødvendig med ytterligere saksforberedelse for å avgjøre hovedkravet, utover den saksforberedelse som uansett skal skje i forbindelse med forføyningssaken. Kommunen anfører på denne bakgrunn at vilkårene for samtidig pådømmelse av hovedkravet foreligger, jf. tvisteloven § 32-9 første ledd bokstav a til c.

Veitrafikklovgivningens regulering av allmennhetens rett til ferdsel og parkering med el-sparkesykler gir ikke saksøkte rett til å benytte kommunens grunneiendom til utplassering og kommersiell utleie av saksøktes el-sparkesykler. Saksøkte hevder at reguleringen kunne skjedd ved en felles enighet om retningslinjer. Dette ville imidlertid ikke avhjulpet det grunnleggende behovet for å regulere antallet kommersielle el-sparkesykler for utleie på kommunens gategrunn

Det er ikke riktig at Midtbyen skal være fri for oppstillingsplasser, og at det kun skal tillates oppstilling på 4 angitte steder. I sentrumssonen er det lagt opp til et prinsipp om oppstilling og utsetting på obligatoriske plasser, som skal defineres i samråd med operatørene, jf. konkurransegrunnlaget del II side 3 pkt. 2.2.2 Sentrumssone med bunden parkering. Det vises også til kommunens informasjon til leverandører den 27. februar 2020: Det er ikke urimelig tyngende vilkår i konkurransen. Ingen av de 7 tilbyderne som innga tilbud i konkurransen fant kommunens forutsetninger for ordningen som uakseptable. Både hovedkravet og forføyningskravet gjelder bruken av kommunens grunneiendom. Saken gjelder ikke utplassering og kommersiell utleie av el-sparkesykler på eller fra privat grunn, jf. også spørsmål svar publisert 6. mars 2020 og kommunens brev av 3. mars 2020 hvor det fremgår.

Trondheim kommune har nedlagt slik påstand:

For hovedkravet:

1. Ryde Technology AS er uberettiget til å utplassere og drive kommersiell utleievirksomhet av elsparkesykler på eller fra Trondheim kommunes grunneiendommer, uten forutgående samtykke fra Trondheim kommune.
2. Trondheim kommune tilkjennes sakens kostnader.

For forføyningskravet:

1. Ryde Technology AS plikter å avstå fra all utplassering og kommersiell utleie av el-sparkesykler på eller fra kommunal grunn inntil rettskraftig avgjørelse av hovedkravet foreligger.
2. Trondheim kommune tilkjennes sakens kostnader.

***Saksøkte Ryde Technology AS har i det vesentlige anført:***

Det rettslige hovedspørsmålet er hvor langt den private autonomien rekker på eiendom som er benyttet som grunn for som offentlig vei og fortau. Det har ingen betydning hvem som er grunneier; den kan ikke rekke lenger for kommunen enn en hvilken som helst annen privat eier. Spørsmålet er om en grunneier kan nekte Ryde og/eller Rydes leietakere å benytte vei som er åpen for alminnelig ferdsel, herunder sykkelvei, gangvei, gate og fortau, i Trondheim kommune samt til å kjøre og parkere selskapets elsparkesykler på i samsvar med veitrafikkreglene.

Ryde mener slik bruk verken kan forbys i medhold av retningslinjer kommunen fastsetter som grunneier til kommunal grunn eller på grunnlag av politivedtektene. En grunneiers adgang til å regulere allmennhetens bruk av et areal i kraft av sin eiendomsrett er undergitt viktige begrensninger. En grunneiers eiendomsrett og eierrådighet til eiendomsrett til områder som er beregnet til allment bruk, slik som nettopp, offentlige veier, gater, torg o.l., er i tillegg undergitt særskilte begrensninger. Dette gjelder særlig bruk som allerede er lovregulert, se særlig om kommunens begrensede råderett i Torstein Eckhoff og Eivind Smith, Forvaltnings-rett, 11. utgave, 2018 s. 353.

Kommunens vedtak og retningslinjer går langt utover den rådighet kommunen som eier har. At kommunen søker å gå betydelig lengre enn det som følger av deres eiendomsrett fremgår klart av vedlegg til konkurransegrunnlagets del II, fremlagt i bilag 2 til kommunens prosesskrift av 1. april 2020. Det fremgår der at det innføres forbud mot parkering på store deler av offentlig vei. Disse begrensninger settes delvis på områder som ikke er eiet av kommunen. Det må i tilfelle forutsettes at private eller statlige aktører som er eier av det i konkurransegrunnlaget regulerte området, selv kunne laget tilsvarende, eller andre, avtaler med de aktører som ønsker å kjøre og parkere sykler på området samt kreve seg vederlag for dette.

Kommunen har ikke hjemmel i veitrafikkloven, trafikkreglene eller øvrig lovverk til å regulere sykkeltrafikken eller virksomheten på en slik måte som er søkt foretatt her. Det må synes åpenbart at når kommunen ikke har lov eller forskriftshjemmel til å regulere bytrafikken eller virksomheten til Ryde på denne måten, kan ikke deres private autonomi gi dem større rettigheter.

Enhver har rett til å bruke og ferdes på offentlig vei. Dette er et selvsagt utgangspunkt som bl.a. fremkommer i definisjonen av offentlig vei i veglova § 1. Oppregningen i bestemmelsen er ikke uttømmende, og det er ikke tvilsomt at gangvei, sykkelvei og fortau er omfattet. Videre følger av vegtrafikkloven § 2 tredje ledd og kjøretøyforskriften § 2-5 fjerde ledd nr 12 at små elektriske kjøretøy klassifiseres som sykkel. Dette innebærer at el-sparkesykler og vanlige tråsykler skal behandles likt. Det fremgår av forarbeidene til lov- og forskriftsendringen i 2015 at små elektriske kjøretøy skal kunne brukes på samme områder og vilkår som sykkel.

Det følger av trafikkreglene § 18 nr 4 at «*Sykkel kan stanses på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke til unødig til hinder eller ulempe.*» Gjennom trafikkreglene er det følgelig gitt en allmenn rett til å parkere sykkel (herunder el-sparkesykler) på sykkelvei, gangvei, fortau, gågate eller gatetun, med mindre parkeringen av sykkelen er til unødig hinder eller ulempe. Det er ikke foretatt noe skille mellom parkering fra private eller kommersielle aktører. Det synes også åpenbart at trafikkreglene som sådan åpenbart også gjelder for kommersielle aktører. Kommunen kan ikke som eier av grunnen begrense den allmenne retten til å kjøre og parkere sykkel på offentlig vei.

Politivedtektene gir ikke grunnlag for å forby Rydes utleievirksomhet. Politivedtektene punkt 2.1 tredje avsnitt gjelder varer og ikke tjenester. Legalitetsprinsippet tilsier at bestemmelsen ikke kan anvendes analogisk på omsetning av tjenester. Omsetningen av Rydes tjenester foregår gjennom netthandel og omsetningen faller også av den grunn utenfor bestemmelsen.

Det følger av definisjonen i trafikkreglene § 1 bokstav i at parkering omfatter «*Enhver hensetting av kjøretøy*» (vår utheving). Det er ikke noe skille mellom hensetting av kjøretøy som skjer i kommersiell virksomhet eller som privatperson.

Ryde bestrider at utsetting og bruk av el-sparkesykler uten avtale innebærer at forfølgning av kommunen rettigheter som grunneier vesentlig blir vanskeliggjort og at det utgjør sikringsgrunn. Ryde sendte allerede den 28. august 2019 en klage på kommunen vedtak om å forby utleie av elsparkesykler, og kommunen har hatt god tid til å få avklart den rettslige uenigheten. At dette ikke er avklart før kommunen ønsker å inngå den utlyste konsesjonskontrakten, skyldes ikke Rydes atferd.

Det er ingen andre kommuner/byer som har utlyst og etablert tilsvarende konsesjonskontrakter som Trondheim kommune. Øvrige kommuner har søkt å gå i dialog med selskapene og utarbeidet frivillige retningslinjer.

Kommunen viser til at den i svar på spørsmål til konkurransen har skrevet at den er innforstått med at parkeringsmuligheter er en suksessfaktor. Likevel gis ikke andre opplysninger om dette enn at antall og plassering vil bli bestemt i dialog med valgt operatør i forbindelse med oppstart. For tilbyderne er det ikke mulig å vite om de kan regne med at det f.eks. blir 5, 10, 150 eller 200 plasser i tillegg til de sonene som er tegnet opp i konkurransegrunnalet. På grunn av den manglende forutberegnelig fant Ryde det derfor ikke mulig å vurdere om det ville være mulig å etablere et tilstrekkelig godt tilbud til kundene som også vil bli kommersielt lønnsomt innenfor den utlyste kontrakten.

Denne side er av den oppfatning at den utlyste konsesjonskontrakten mangler hjemmel slik retningslinjene og omfanget av denne er utformet.

Ryde anser at de vilkår kommunen har stilt, gjør det umulig å drive lønnsom virksomhet, sett hen til de investeringskostnader mm som kommunen krever. Blant annet kreves at tilbyderne betaler 2% av brutto omsetning, som er en meget høy og uforholdsmessig del av en avanse. Videre kreves det at selskapene investerer i nye el-biler før gamle biler ev. er avskrevet mm. Alle vilkårene samlet gjorde det vanskelig for en liten norsk oppstartsbedrift å bære. Kravene er videre helt uforholdsmessige i forhold til at kommunen egentlig mest ønsker å begrense antall sykler. Videre ble det uttrykkelig kommunisert fra kommunens side at tilbud med forbehold ville bli avvist. Ryde anfører at ovennevnte innebærer at kommunens planer om å inngå konsesjonskontrakt ikke kan utgjøre en relevant sikringsgrunn.

Ryde har nedlagt slik påstand:

I hovedsaken:

1. Ryde Technology AS frifinnes
2. Trondheim kommune dømmes til å betale sakens kostnader

I forføyningssaken:

1. Begjæringen om midlertidig forføyning tas ikke til følge.
2. Trondheim kommune dømmes til å betale sakens kostnader.

**Rettsens vurdering:**

Vilkårene for midlertidig forføyning fremgår av tvisteloven kapittel 34 jf. kapittel 32.

Hovedvilkåret er at både krav og sikringsgrunn må sannsynliggjøres, jf. tvisteloven § 34-1 jf. § 34-2. I tillegg må den skade eller ulempe som saksøkte blir påført ved forføyningen

ikke stå i åpenbart misforhold til den interesse saksøker har i at forføyning blir besluttet, jf. tvisteloven § 34-1 annet ledd.

Trondheim kommune sitt hovedkrav er at Ryde forbys å utplassere og drive utleie av el-sparkesykler i Trondheim på kommunal grunn uten kommunens samtykke.

***Nærmere om faktiske forhold:***

Innledningsvis bemerkes at følgende er lagt til grunn om faktiske forhold:

Ryde driver utleie av el-sparkesykler til privatpersoner i Trondheim. Syklene er utstyrt med elektrisk hjelpemotor, og etter det opplyste opphører effekten ved en hastighet på 20 km/t (fartssperre). Utleieforholdet etableres i en App som brukeren laster ned på sin telefon. Ved hjelp av appen lokaliserer brukeren nærmeste sykkel. Betaling skjer også i appen. Brukeren må på forhånd bekrefte å ha lest og forstått gjeldende retningslinjer for bruk av sykkel, herunder gjeldende trafikkregler. Bruker kan deretter kjøre sykkel dit han ønsker og avslutte leieforholdet. Sparkesyklene settes ikke på faste angitte oppstillingsplasser, men blir stående på det sted hvor siste bruker har satt den fra seg - forutsetningsvis i tråd med gjeldende trafikkregler.

Avdelingsleder Frank Grønås i Trondheim kommune har beskrevet at samarbeidet med Ryde fungerte godt i 2019. De utfordringene som eventuelt oppstod ble løst fortløpende, og det er ikke konkrete innvendinger mot Ryde sin oppfølging av trafiksikkerhetsmessige spørsmål, syklenes beskaftenhet el.

Kommunen har vist til at de ønsker å begrense antall operatører ut fra en totalvurdering av hvor mange utleiesykler kommunen mener er forsvarlig i det offentlige rom. Kommunen krever at aktuelle utleierydere av el-sparkesykler inngår avtale og forplikter seg til å betale vederlag til kommunen tilsvarende 2 % av operatørens brutto omsetning. Retten viser til konkurransegrunnlaget del I punkt 1.2 om «Anskaffelsens formål og omfang» om det.

Med «kommunal grunn» oppfatter retten at kommunen mener områder der de er grunneier eller områder som er underlagt offentlig regulering. Kommunen har vist til «Retningslinje for leie og bruk av offentlig areal til el-sparkesykler og lignende virksomhet i Trondheim kommune» (heretter «Retningslinjene») punkt 2 som ble vedtatt av formannskapet 2. april 2020, hvor det fremgår at de gjelder «all offentlig eid eller offentlig regulert areal i Trondheim kommune».

Grønås har forklart at kommunen ved dette mente å omfatte blant annet torget og de fleste fortau og gater i Trondheim sentrum som er kommunale. Det er omtvistet om kommunen har favnet større areal enn de har eierrådighet over, men det er ikke nødvendig for retten å gå inn på den nærmere avgrensningen for å konkludere i tvisten mellom partene.



**Hovedkravet:**

Det sentrale spørsmålet i saken er om Trondheim kommune i kraft av sin eierrådighet har grunnlag for å nekte Ryde bruk av kommunal grunn til sin virksomhet uten avtale om det.

Om det bemerkes innledningsvis at det er på det rene at det offentlige som eier av store eiendommer i alminnelighet kan treffe mange avgjørelser i kraft av eierrådigheten. Ofte blir eierrådigheten brukt som grunnlag for å inngå en avtale, men eierrådigheten gir også det offentlige adgang til ensidig å bestemme hvordan offentlig eiendom skal forvaltes og disponeres. Samtidig er det på det rene at det gjelder visse materielle skranker for det offentlige som ikke gjelder for private. Dette fremgår blant annet i NOU 2019:5 Ny forvaltningslov punkt 27.5 flg. om «Ensidige disposisjoner med grunnlag i eierrådigheten – eierbeføyelser».

At det er begrensninger i det offentliges eierrådighet er også lagt til grunn i juridisk litteratur, jf. Hans Petter Graver, Alminnelig forvaltningsrett, 4. utg., Oslo 2015 s. 207.

Konkret for vår sak tas videre utgangspunkt i vegloven § 1, hvor offentlig veg er definert som veg eller gate som er åpen for allmenn ferdsel. Vegloven § 1, første og annet ledd lyder slik:

*«Offentlig veg er veg eller gate som er åpen for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune etter reglane i kap. IV. (...)*

*Til veg blir òg rekna opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveges samband med veg eller gate».*

Oppregningen i annet ledd er ikke uttømmende.

I Ot.prp nr. 53 (1961-1962) s. 56-57 til § 1 fremgår det er uttrykket «åpen for alminnelig ferdsel» kommentert nærmere:

*«Man er enig med Veglovkomitéen i at uttrykket «åpen for alminnelig ferdsel» er et hensiktsmessig uttrykk i denne forbindelse, jfr. veglovens § 68 og trafikkreglens § 1, nr. 1. Det har fått en viss hevd i rettspråket og i daglig tale, selv om uttrykket vanskelig lar seg definere nærmere. I tvilstilfelle må det overlates til domstolene å tolke uttrykket, se innstillingens side 206 og side 213-14, jfr. Innstilling fra Vegtrafikklovutvalget (1959) side 11-12 og rettsavgjørelser i Rt-1910-314, Rt-1930-1377, Rt-1935-263, Rt-1935-743, Rt-1936-884, Rt-1953-1427, Rt-1955-498 og Rt-1959-159. At vegen er åpen for alminnelig ferdsel, dvs. at alle kan benytte seg av den eller har adgang til den uten særskilt adkomst eller tillatelse, betyr imidlertid ikke at vegmyndighetene ikke kan treffe bestemmelse om at denne alminnelige ferdsel*

*skal være av et bestemt slag, f.eks. at en bestemt vegstrekning bare skal kunne brukes av motorkjøretøyer, at en del av vegbanen bare skal kunne brukes av syklist, eller at fotgjengere skal ha fortauet til disposisjon og at motorkjøretøyer eller syklist ikke må kjøre på dette. Ferdselen er allikevel alminnelig, selv om den må utøves på en bestemt måte etter vegmyndighetenes eller politiets nærmere anvisning»*

Kjernen i begrepet «åpen for alminnelig ferdsel» synes etter dette å være at alle kan benytte seg av den eller har adgang til den uten særskilt adkomst eller tillatelse, dog slik at vegmyndighetene kan innføre begrensninger.

Kommunale gater, fortau og torg er åpenbart en del av viktig offentlig infrastruktur. Bruk av offentlig vei er uttrykkelig fremhevet av lovgiver i NOU 2019:5 som et eksempel på et viktig tilfelle hvor det er sagt eller forutsatt i loven at offentlig eiendom er «til allmenn bruk uten vederlag», og at inngripen krever hjemmel i lov og må betraktes som myndighetsutøving som går inn under forvaltningsloven.

Herunder viser retten til NOU 2019:5 punkt 27.5.2 om «Gjeldende rett»:

*«Utgangspunktet er at det offentlige står i samme stilling som private når det er tale om å disponere over egne rettsgodter, også når det gjelder offentlig eiendom som er til allmenn bruk. Samtidig er det på det rene at det gjelder visse materielle skranker for det offentlige som ikke gjelder for private (42).*

*I viktige tilfeller er det sagt eller forutsatt i loven at offentlig eiendom er til allmenn bruk uten vederlag. Slik er det for allemannsretten etter friluftsløven (for både offentlig og privat eide arealer) og for offentlig vei (jf. veglova § 1). I slike tilfeller krever disponering av eierrådigheten som påfører enkeltpersoner plikter eller gir dem eksklusive rettigheter, hjemmel i lov og må dermed betraktes som myndighetsutøving som går inn under forvaltningsloven.»*

Ytterligere viser retten til at bruk av offentlig vei er omfattende regulert gjennom trafikkreglene:

Aktuelle el-sparkesykler å regne som en sykkel og ikke en motorvogn, jf. kjøretøyforskriften § 2-5, fjerde ledd, nr. 12 annet ledd.

Videre er det i forskrift om kjørende og gående trafikk («Trafikkreglene») § 18 gitt særlige bestemmelser for syklene. Det er her blant annet forutsatt at el-sparkesykkel både kan benyttes og parkeres på gater, gangveger og fortau, jf. trafikkreglene § 18 nr. 3:

*«Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling på ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.»*

Videre fremgår følgende i § 18 nr. 4:

*«Sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.»*

Det er gitt ytterligere regler som har betydning for syklistene, herunder fører av el-sparkesykler. Det er ikke nødvendig å gå nærmere inn på dette her. Det er for øvrig ikke anført at Ryde sine el-sparkesykler konkret er til unødig hinder eller ulempe og i strid med trafikkreglene § 18 nr. 4.

Retten har videre om rettsanvendelsen funnet veiledning i Rt-2015-795, hvor det ble lagt til grunn at en kommune drev kommersiell virksomhet i tilknytning til havneanlegget, og at det ikke var etablert noen avtale mellom kommunen og Hurtigruten om betaling for Hurtigrutens passasjerers bruk av havneanlegget. I avsnitt 30 uttalte Høyesterett mer generelt at *«desto mer forretningsdriften i realiteten innebærer forvaltning, jo større grunn vil det være til å la forvaltningsrettslige regler få anvendelse.»*

Retten utleder av ovennevnte at et generelt forbud mot bruk av offentlig vei krever særskilt hjemmel i eller i medhold av lov, dels fordi det er en inngripen i rett til alminnelig ferdsel og dels fordi forbudet går på tvers av gjeldende trafikkregler. Retten vurderer at et slikt forbud ikke kan hjemles i kommunens eierrådighet.

Under enhver omstendighet at når det offentlige virksomhet først og fremst har offentligrettslig karakter, er det grunn til å la forvaltningsrettslige regler få stort gjennomslag, herunder også den forvaltningsrettslige læren om usaklig forskjellsbehandling og sterk urimelighet.

Retten kan ikke se at kommunen har hjemmel i lov til å kreve forbud mot kommersiell utplassering og utleie av el-sparkesykler uten samtykke fra kommunen.

Trondheim kommune har vist til Forskrift om politivedtekter, Trondheim kommune, Sør-Trøndelag § 2.1 som grunnlag for kravet om forbud. I vedtektene punkt 2.1 tredje ledd fremgår:

*«På offentlig sted er det forbudt uten kommunens tillatelse til å søke erverv ved omsetning av varer. Omsetningen må eventuelt bare foregå på anvist sted.»*

Politivedtektene er straffesanksjonert, og legalitetsprinsippet tilsier derfor at vedtektene tolkes streng.

Retten vurderer at forbud mot kommersiell utleie av el-sparkesykler ikke kan utledes av bestemmelsen i politivedtektene. Politivedtektene gjelder etter sin ordlyd «ved omsetning av varer». En naturlig forståelse av ordlyden tilsier at dette omfatter kjøp og salg av varer, for eksempel torghandel mv. Utleie av el-sparkesykler må imidlertid anses som salg av en tjeneste, og ikke omsetning av varer.

Retten kan heller ikke se at kommunen har annen hjemmel i lov for å ilegge et forbud mot kommersiell utplassering og utleie av el-sparkesykler uten samtykke, og det er heller ikke påvist av kommunen.

Kommunens krav om forbud med mindre det gis samtykke har også offentligrettslig karakter. Retten viser til at kommunens begrunnelse for å kreve forbud mot utplassering og utleie av el-sparkesykler uten samtykke, ifølge saksdokumentene er behov for å regulere det totale antallet el-sparkesykler som tilbys for utleie ut fra det kommunen mener er forsvarlig slik at syklene ikke skal være til hinder for andre brukere, jf.

Konkurransesgrunnlaget del 1 punkt 1.2. Begrunnelsen er således ikke først og fremst av forretningsmessig art, og synes først og fremst å være fundert på trafiksikkerhetsmessige grunner. Vederlagskravet er ment å dekke kommunens kostnader ved å administrere ordningen.

På denne bakgrunn overlapper kommunens vurderinger av tillatelse til bruk, mot de avveininger som lovgiver allerede har foretatt i medhold av vegloven og trafikkreglene. Det tilsier at kommunens krav om forbud med mindre det gis samtykke og vederlag er av offentligrettslig karakter.

Et forbud mot bruk av offentlig veg mm, vurderes etter ovennevnte å være en inngripen som under enhver omstendighet er underlagt forvaltningsmessige regler, herunder den forvaltningsrettslige læren med forbud mot usaklig forskjellsbehandling og annen myndighetsmisbruk.

Kommunen har anført at det må skilles mellom privat og kommersiell bruk av offentlig eiendom. Retten kan ikke se at det er saklig grunnlag for et slikt skille. Lovgiver har verken i forarbeidene til vegloven eller i den generelle uttalelsen i NOU 2019:5 ikke skilt mellom kommersiell og privat bruk. En rekke næringsaktører bruker dessuten offentlig eiendom - herunder veganlegg - uten særskilt avtale med grunneier. Eksempelvis gjelder det tungtransport, taxier, matleverandører og andre næringsaktører. Å skille mellom privat og kommersiell bruk av offentlig veg vil videre by på store – om ikke umulige – praktiske utfordringer. Retten antar også at politiske hensyn vil ha vekt ved vurderinger av hvem

som skal pålegges kostnader for bruk av offentlig vei, og hvordan de samlede kostnader skal fordeles.

Retten vurderer etter ovennevnte at kommunen ikke har saklig grunn for å behandle utleiere av el-sparkesykler annerledes enn andre næringsaktører som bruker offentlig vei mv.

Retten konkluderer at Trondheim kommune ikke har hjemmel til ensidig å begrense Ryde sin tilgang til kommunal grunn ved å kreve at det inngås avtale og betales vederlag ved kommersiell utplassering og utleie av el-sparkesykler. Et slikt forbud vil dessuten medføre usaklig forskjellsbehandling av Ryde.

Hovedkravet er etter ovennevnte ikke sannsynliggjort. Det er ikke nødvendig for retten å vurdere om sikringsgrunn foreligger eller om midlertidig forføyning er proporsjonalt.

Begjæringen om midlertidig forføyning forkastes.

***Vedrørende Trondheim kommune sitt krav om samtidig pådømmelse av hovedkravet:***

Trondheim kommune har bedt om at hovedkravet pådømmes samtidig med begjæringen om midlertidig sikring, jf. tvisteloven § 32-9 første ledd. Begjæringen om samtidig pådømmelse har vært forelagt motparten, og Ryde hadde innsigelser til at kravet ble pådømt.

I tvisteloven § 32-9 (3) fremgår at retten kan nekte pådømmelse av hovedkravet «om den finner grunn til det». Avgjørelsen av om det skal skje samtidig pådømmelse treffes ved beslutning.

Retten har kommet til at hovedkravet ikke skal pådømmes samtidig med begjæringen om midlertidig sikring. Selv om faktum har vært oversiktlig, var det avsatt kort tid til saksforberedelse av hovedkravet fordi en midlertidig forføyning skal behandles raskt. Det var også avsatt kort tid til muntlig forhandling. Videre legges det vekt på partens syn på saken, og at den ene parten hadde innsigelser til kravet om samtidig pådømmelse.

Retten konkluderer at det ikke avsies dom for hovedkravet samtidig med avgjørelse av den midlertidige forføyningen.

***Sakskostnader:***

Ryde har vunnet saken om midlertidig forføyning, og har i utgangspunktet krav på full erstatning for sine sakskostnader fra motparten, jf. tvisteloven § 20-2.

Ryde har krevd kroner 502 781,- inkludert merverdiavgift i sin helhet er advokatsalær.

Det er presentert et samlet krav både for forføyningssaken og for kravet om samtidig dom etter tvisteloven § 32-9. Sakene overlapper fullt ut hva gjelder hovedkravet. I forføyningssaken er det i tillegg krav om sikringsgrunn og forholdsmessighet, og den er derfor noe mer omfattende. Retten har besluttet at det ikke skal avsies dom for hovedkravet. Sakskostnadskrav relatert til krav om samtidig pådømmelse må utstå til søksmålet avgjøres, jf. tvisteloven § 20-8.

Trondheim kommune hadde innsigelser til omfanget av motpartens krav, og begge parter har fått anledning til å uttale seg om det.

I tvisteloven § 20-5 fremgår at full erstatning for sakskostnader skal dekke alle partens nødvendige kostnader ved saken. Det skal legges vekt på om det ut fra betydningen av saken har vært rimelig å pådra dem.

Vurderingstema er hva som fremstår som rimelig for å ivareta partens interesser på en god og forsvarlig måte. Bare kostnader ved arbeid, undersøkelser mv som vedrører spørsmål som – etter en romslig vurdering – kunne tenkes å ha betydning for avgjørelsen eller fremdriften av saken, vil være nødvendige kostnader, jf. kommentarene til tvisteloven side 725.

Ved vurderingen skal det legges vekt på om det ut fra sakens betydning har vært rimelig å pådra kostnadene, jf. tvisteloven § 20-5 første ledd andre punktum. Denne begrensningen betyr at det ikke ytes erstatning for kostnader som det var urimelig å pådra - uforholdsmessige kostnader dekkes ikke, jf. proporsjonalitetsprinsippet i § 1-1 andre ledd.

Forholdsmessighetsvurderingen må være tilstrekkelig bred. I tillegg til sakens økonomiske betydning vil også andre forhold være relevante – som eksempelvis å ta hensyn til hva som er grunnlaget for at et søksmål har ført frem, jf. Rt-2011-1089 avsnitt 64.

Det skal utøves en reell kontroll med salærkravet. Kontrollen omfatter både timesats og tidsforbruk, men det er totalkravet som er avgjørende.

Saken dreier seg om Ryde sitt grunnlag for å drive virksomhet i Trondheim, og har derfor stor økonomisk betydning for selskapet. Faktum var ikke spesielt omvistet mellom partene, og saken gjelder et avgrenset tvistesporsmål. De rettslige spørsmål relatert til hovedkravet var tyngdepunktet i saken. Ryde har inngitt et begrenset antall prosesskriv. Selskapet har fått bistand fra to advokater, og det er krevd salær for til sammen 73 timer til forberedelser. Til sammenligning har kommunen opplyst at det er medgått bare 12 timer til forberedelsen. Kommunens krav er vesentlig lavere, og det er ett moment men ikke avgjørende. Det var satt av tre timer til den muntlige forhandlingen. Den ble gjennomført på fire timer.

Retten finner etter en samlet vurdering at det er medgått for mange timer til forberedelsen og langt over det som anses rimelig og nødvendig for forføyningssaken, og at salærkravet derfor er vesentlig for høyt. Kravet skal nedsettes basert på hva en alminnelig dyktig advokat ville ha krevd i salær, jf. kommentarene til tvisteloven side 726.

Retten finner at nødvendige kostnader for forføyningssaken settes til kroner 200 000,- inkludert merverdiavgift.

Retten har for øvrig vurdert, men ikke funnet grunnlag for å gjøre unntak fra hovedregelen etter tvisteloven § 20-2 (3) eller § 20-4.

## **SLUTNING I KJENNELSE**

1. Begjæringen forkastes.
2. Trondheim kommune skal innen 14 – fjorten – dager betale kroner 200 000 – tohundretusen – inkludert merverdiavgift til Ryde Technology AS i erstatning for sakskostnader.

## **BESLUTNING:**

1. Hovedkravet pådømmes ikke samtidig med kravet om den midlertidige forføyningen.

Kristin Rognan

Veiledning om anke i sivile saker vedlegges.



## Veiledning om anke i sivile saker

I sivile saker er det reglene i tvisteloven kapitler 29 og 30 som gjelder for anke. Reglene for anke over dommer, anke over kjennelser og anke over beslutninger er litt ulike. Nedenfor finner du mer informasjon og veiledning om reglene.

### Ankefrist og gebyr

Fristen for å anke er én måned fra den dagen avgjørelsen ble gjort kjent for deg, hvis ikke retten har fastsatt en annen frist. Disse periodene tas ikke med når fristen beregnes (rettsferie):

- fra og med siste lørdag før palmesøndag til og med annen påskedag
- fra og med 1. juli til og med 15. august
- fra og med 24. desember til og med 3. januar

Den som anker, må betale behandlingsgebyr. Du kan få mer informasjon om gebyret fra den domstolen som har behandlet saken.

### Hva må ankeerklæringen inneholde?

I ankeerklæringen må du nevne

- hvilken avgjørelse du anker
- hvilken domstol du anker til
- navn og adresse på parter, stedfortredere og prosessfullmektiger
- hva du mener er feil med den avgjørelsen som er tatt
- den faktiske og rettslige begrunnelsen for at det foreligger feil
- hvilke nye fakta, bevis eller rettslige begrunnelser du vil legge fram
- om anken gjelder hele avgjørelsen eller bare deler av den
- det kravet ankesaken gjelder, og hvilket resultat du krever
- grunnlaget for at retten kan behandle anken, dersom det har vært tvil om det
- hvordan du mener at anken skal behandles videre

### Hvis du vil anke en tingrettsdom til lagmannsretten

Dommer fra tingretten kan ankes til lagmannsretten. Du kan anke en dom hvis du mener det er

- feil i de faktiske forholdene som retten har beskrevet i dommen
- feil i rettsanvendelsen (at loven er tolket feil)
- feil i saksbehandlingen

Hvis du ønsker å anke, må du sende en skriftlig ankeerklæring til den tingretten som har behandlet saken. Hvis du fører saken selv uten advokat, kan du møte opp i tingretten og anke muntlig. Retten kan tillate at også prosessfullmektiger som ikke er advokater, anker muntlig.

Det er vanligvis en muntlig forhandling i lagmannsretten som avgjør en anke over en dom. I ankebehandlingen skal lagmannsretten konsentrere seg om de delene av tingrettens avgjørelse som er omtvistet, og som det er knyttet tvil til.

Lagmannsretten kan nekte å behandle en anke hvis den kommer til at det er klart at dommen fra tingretten ikke vil bli endret. I tillegg kan retten nekte å behandle noen krav eller ankegrunner, selv om resten av anken blir behandlet.

### Retten til å anke er begrenset i saker som gjelder formuesverdi under 125 000 kroner

Hvis anken gjelder en formuesverdi under 125 000 kroner, kreves det samtykke fra lagmannsretten for at anken skal kunne bli behandlet.

Når lagmannsretten vurderer om den skal gi samtykke, legger den vekt på

- sakens karakter
- partenes behov for å få saken prøvd på nytt
- om det ser ut til å være svakheter ved den avgjørelsen som er anket, eller ved behandlingen av saken

### Hvis du vil anke en tingretts kjennelse eller beslutning til lagmannsretten

En *kjennelse* kan du som hovedregel anke på grunn av

- feil i de faktiske forholdene som retten har beskrevet i kjennelsen
- feil i rettsanvendelsen (at loven er tolket feil)
- feil i saksbehandlingen

Kjennelser som gjelder saksbehandlingen, og som er tatt på bakgrunn av skjønn, kan bare ankes dersom du mener at skjønnsutøvelsen er uforsvarlig eller klart urimelig.

En *beslutning* kan du bare anke hvis du mener

- at retten ikke hadde rett til å ta denne typen avgjørelse på det lovgrunnlaget, eller
- at avgjørelsen åpenbart er uforsvarlig eller urimelig

Hvis tingretten har avsagt dom i saken, kan tingrettens avgjørelser om saksbehandlingen ikke ankes særskilt. Da kan dommen isteden ankes på grunnlag av feil i saksbehandlingen.

Kjennelser og beslutninger anker du til den tingretten som har avsagt avgjørelsen. Anken avgjøres normalt ved kjennelse etter skriftlig behandling i lagmannsretten.

### **Hvis du vil anke lagmannsrettens avgjørelse til Høyesterett**

Høyesterett er ankeinstans for lagmannsrettens avgjørelser.

Anke til Høyesterett over *dommer* krever alltid samtykke fra Høyesteretts ankeutvalg. Samtykke gis bare når anken gjelder spørsmål som har betydning utover den aktuelle saken, eller det av andre grunner er særlig viktig å få saken behandlet av Høyesterett. Anke over dommer avgjøres normalt etter muntlig forhandling.

Høyesteretts ankeutvalg kan nekte å ta anker over *kjennelser* og *beslutninger* til behandling.

Hvis de blir tatt til behandling, er det som regel hvis spørsmålet har betydning utover den aktuelle saken, hvis andre hensyn taler for at anken bør prøves, eller hvis saken reiser omfattende bevisspørsmål.

Når en anke over kjennelser og beslutninger i tingretten er avgjort ved kjennelse i lagmannsretten, kan avgjørelsen som hovedregel ikke ankes videre til Høyesterett.

Anke over lagmannsrettens kjennelser og beslutninger avgjøres normalt etter skriftlig behandling i Høyesteretts ankeutvalg.