

Møtebok fra møte i Oslo kommunes klagenemnd
Tirsdag 07.06.2022 kl. 16:30

Sak

- 244/22 Orientering om nytt saksfelt til klagebehandling hos Oslo kommunes klagenemnd - Økonomisk støtte til livsopphold for personer innvilget AMOT
- 245/22 Klage - Miljøgebyr nr. 3110752 (21/1980)
- 246/22 Klage - Miljøgebyr nr. 3112289 (22/880)
- 247/22 Klage - Miljøgebyr nr.3108460 (21/5129)
- 248/22 Klage - Avslag på søknad om kommunalt tilskudd til istandsetting av kulturminner for 2022 (22/2149)
- 249/22 Klage - Avslag på søknad om tilskudd til barne- og ungdomsorganisasjoner 2021 (21/2834)
- 250/22 Klage - Vedtak om inntauing av elsparkesykler (22/854)
- 251/22 Ny vurdering i avgjort klagesak - Avslag på søknad om omsorgsbolig (22/100053)
- 252/22 Klage - Avslag på søknad om kommunal bolig (22/100074)
- 253/22 Klage - Avslag på søknad om kommunal bolig (22/100084)
- 254/22 Klage - Avslag på søknad om kommunal bolig (22/100120)
- 255/22 Klage - Avslag på søknad om kommunal bolig (22/100130)
- 256/22 Klage - Bortfall av positivt vedtak om kommunal bolig (22/100101)
- 257/22 Klage - Avslag på søknad om ny kontrakt til kommunal bolig (22/100049)
- 258/22 Klage - Avslag på søknad om bytte av kommunal bolig (22/100063)
- 259/22 Klage - Avslag på søknad om bytte av kommunal bolig (22/100095)
- 260/22 Klage - Vedtak om kommunal bostøtte (22/100050)
- 261/22 Klage - Vedtak om kommunal bostøtte (22/100128)
- 262/22 Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100069)
- 263/22 Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til

	etablering (22/100088)
264/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100090)
265/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100097)
266/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100098)
267/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100100)
268/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100103)
269/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100104)
270/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100105)
271/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100110)
272/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100111)
273/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100112)
274/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100117)
275/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100119)
276/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til etablering (22/100134)
277/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til refinansiering (22/100096)
278/22	Klage - Avslag på søknad om startlån og tilskudd til refinansiering (22/100195)
279/22	Godkjenning av møtebok

Til stede:

Dag Harlem Stenersen

A

Berit Sletvold Tetzschner

H

Forfall:

Pål Martin Sand

A

Møtende vararepresentanter:

Asbjørg Javnes Lyngtveit

A

Sakene 251-278 ble behandlet i lukket møte jf. kommuneloven § 11-5 andre ledd.

Møtet ble hevet kl. 18:30

Sak 244/22 Orientering om nytt saksfelt til klagebehandling hos Oslo kommunes klagenemnd - Økonomisk støtte til livsopphold for personer innvilget AMOT

Oslo kommunes klagenemnds vedtak:

Oslo kommunes klagenemnd tar orienteringen om at nemnda fremover vil være klageorgan for nytt saksfelt om økonomisk støtte til livsopphold for personer innvilget AMOT (alternativ til mottaksplass), til etterretning.

Oslo kommunes klagenemnds behandling:

Saken er ferdig behandlet.

Sak 245/22 Klage - Miljøgebyr nr. 3110752 (21/1980)

Oslo kommunes klagenemnds vedtak:

Klagen tas ikke til følge.

Klagenemnda kan prøve alle sider av saken, herunder ta hensyn til nye opplysninger, jf. forvaltningsloven § 34. Klagenemnda skal vurdere de synspunkter som klager kommer med og kan ta opp forhold som ikke er berørt av klager. Klagenemnda er derfor ikke bundet av klagers anførsler.

Saken gjelder klage over Bymiljøetatens vedtak av 19.02.2021 om illeggelse av miljøgebyr nr. 3110752 for overtredelse av politivedtekten § 4-6. Gebyret ble ilagt i medhold av forskrift nr. 600 av 19.6.2012 om kommunal håndheving av politivedtekter og forskrift nr. 577 av 6.6.2007 om politivedtekter for Oslo kommune. Bestemmelsen omfatter gårdeiers plikter til å sikre

ferdsel uten hinder av gjenstander eller lignende på eller ut over fortau langs eiendommen. I dette tilfellet ble det i Tollbugata 15 observert en reklamebukk på fortauet utenfor eiendommen.

Da Oslo kommune v/Bymiljøetaten fikk i oppgave å håndheve enkelte bestemmelser i politivedtektene var hovedformålet å effektivisere håndhevingen. Det følger av praksis fra Oslo kommunes klagenemnd at politivedtektene skal håndheves strengt, blant annet med den hensikt å holde fortau ryddig og uten ferdselshindringer.

Klagenemnda mener at forholdet som vises på bildene faller inn under gårdeiers plikt til å sikre ferdsel etter politivedtekten § 4-6. Klagenemnda viser til at formålet med plikten er å sørge for at gårdeier sikrer ferdselen på steder som er alminnelig beferdet eller bestemt for alminnelig ferdsel, jf. politiloven § 14 nr. 1.

Klager anfører at skiltet var plassert på en slik måte at det var til minst mulig sjenanse, og viser til elsparkesykler som er plassert ved siden av skiltet.

Adgangen til å håndheve elsparkesykler som hindrer ferdselen reguleres av en annen bestemmelse (trafikkreglene § 18 og vegtrafikkloven § 37). Det faktum at en elsparkesykkel ikke er fjernet av Bymiljøetaten, betyr ikke nødvendigvis at den står lovlig parkert, men forholdet må ses på bakgrunn av at Bymiljøetaten ikke nødvendigvis kan oppdage og fjerne ethvert feilparkert kjøretøy til enhver tid.

Det er i denne saken tale om utplassering av en reklamebukk på fortauet utenfor Joker Kvadraturen Dagligvare AS i Tollbugata 15, først observert den 19.02.2021 kl. 17.58. Bybetjent returnerte til stedet på kvelden den 19.02.2021 kl. 20.44, og observerte at reklamen ikke var fjernet.

Klagenemnda bemerker at denne type plassering vil særlig være til fare og ulempe for blinde og svaksynte brukere av fortauet. Politivedtektene gir Oslo kommune myndighet til å gebyrlegge denne typen hindringer på fortau for å bedre fremkommelighet på offentlige steder. Reklamebukker som står plassert ytterst på fortauet kan skape farlige situasjoner for eksempel ved at noen snubler i skiltet og havner i veibanen, og de bør derfor plasseres helt inntil husveggen dersom fortauet er tilstrekkelig bredt. Klagenemnda finner følgelig, basert på sakens dokumentasjon, at det i dette tilfellet var riktig av Bymiljøetaten å ilegge et miljøgebyr for forholdet.

Klagenemnda bemerker videre at Bymiljøetaten ga muntlig advarsel før gebyr ble ilagt.

I lys av at politivedtektene skal håndheves strengt og at gårdeier har et ansvar for sikre fri ferdsel på fortauet, mener klagenemnda at gårdeier ikke har oppfylt sin plikt etter politivedtekten § 4-6. Klagenemnda mener at den form for utplassering på fortauet som det er tale om i denne saken omfattes av gårdeiers plikt, og at gårdeier derfor har en plikt til å sørge for å fjerne gjenstander som hindrer fremkommelighet i offentlige rom.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Oslo kommunes klagenemnds behandling:

Votering:

Anbefalingen fra faglig sekretariat ble enstemmig vedtatt.

Arkivsak: 22/805- 2

Sak 246/22 Klage - Miljøgebyr nr. 3112289 (22/880)

Oslo kommunes klagenemnds vedtak:

Klagen tas ikke til følge.

Oslo kommunes klagenemnd kan prøve alle sider av saken, herunder ta hensyn til nye opplysninger, jf. forvaltningsloven § 34. Den skal vurdere de synspunkter som klager kommer med, og kan ta opp forhold som ikke er berørt av klager. Klagenemnda er dermed ikke bundet av klagers anførsler.

Saken gjelder klage over Bymiljøetatens vedtak av 20.01.2022 om illeggelse av miljøgebyr nr. 3112289 for overtredelse av politivedtekten § 4-3. Gebyret ble ilagt i medhold av forskrift nr. 600 av 19.6.2012 om kommunal håndheving av politivedtekter og forskrift nr. 577 av 6.6.2007 om politivedtekter for Oslo kommune. Bestemmelsen omfatter renhold av fortau i indre by. I dette tilfellet ble det i Heimdalsgata 5 observert forsøpling på fortauet utenfor bygården.

Vedtak om illeggelse av miljøgebyr ble påklaget den 14.02.2022, og er innenfor klagefristen, jf. forskrift om kommunal håndheving av politivedtekter § 8 første ledd. Øvrige vilkår for klagebehandling anses oppfylt.

Da Oslo kommune v/Bymiljøetaten fikk i oppgave å håndheve enkelte bestemmelser i politivedtektene var hovedformålet å effektivisere håndhevingen. Politivedtektene skal håndheves strengt, blant annet med den hensikt å minimere forsøpling og tilgrising, samt å holde fortau ryddig. Klager anfører at søppelet ikke tilhører gårdeier.

Klagenemnda mener at forholdet som vises på bildene faller inn under gårdeiers renholdsplikt etter politivedtekten § 4-3. Formålet med plikten er å sørge for at gårdeier holder det rent og ryddig på steder for alminnelig ferdsel, jf. politiloven § 14 nr. 2. Politivedtekten oppstiller en objektiv plikt for eier av bygård i indre by til å holde orden og unngå forsøpling. At ansvaret er objektivt betyr at hvem som har forårsaket uorden eller forsøplet er uten betydning.

Klagenemnda har forståelse for at det kan oppleves krevende for gårdeier å oppfylle renholdsplikten. Imidlertid er det nødvendig å pålegge gårdeier dette ansvaret for at politivedtekten skal fungere etter sin hensikt. På den måten får gårdeier en aktivitetsplikt, og kan ikke belage seg på at andre fjerner søppelet.

Det er i denne saken tale om forsøpling bestående av glassflasker, sneiper, snusposer, sigarettpakker, bananskall og papiravfall i Heimdalsgata 5, først observert den 19.01.2022 kl. 11.10. Bybetjenten returnerte til stedet den 20.01.2022 kl. 12.53, og avfallet var ikke fjernet. Klagenemnda mener at, grunnet eiendommens sentrumsnære beliggenhet i en mye beferdet gate, må det kunne kreves hyppigere renhold og tilsyn enn i perifere strøk.

I lys av at politivedtektene skal håndheves strengt og at gårdeier har et objektivt ansvar for å holde fortauet rent og ryddig, mener klagenemnda at gårdeier ikke har oppfylt sin plikt etter politivedtekten § 4-3. Klagenemnda mener at den form for forsøpling som det er tale om i denne saken omfattes av gårdeiers renholdsplikt, og at gårdeier derfor har en plikt til å sørge for at det fjernes.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Oslo kommunes klagenemnds behandling:

Votering:

Anbefalingen fra faglig sekretariat ble enstemmig vedtatt.

Arkivsak: 22/804- 2

Sak 247/22 Klage - Miljøgebyr nr.3108460 (21/5129)

Oslo kommunes klagenemnds vedtak:

Klagen tas ikke til følge.

Oslo kommunes klagenemnd kan prøve alle sider av saken, herunder ta hensyn til nye opplysninger, jf. forvaltningsloven § 34. Den skal vurdere de synspunkter som klager kommer med, og kan ta opp forhold som ikke er berørt av klager. Klagenemnda er dermed ikke bundet av klagers anførsler.

Da Oslo kommune v/Bymiljøetaten fikk i oppgave å håndheve enkelte bestemmelser i politivedtektene var hovedformålet å effektivisere håndhevingen. Det følger av praksis fra Oslo kommunes klagenemnd at bestemmelsen skal håndheves strengt, blant annet med den hensikt å minimere forsøpling og tilgrising, samt å holde fortau ryddig.

Klagenemnda mener at forholdet som vises på bildene faller inn under gårdeiers renholdsplikt etter politivedtekten § 4-3. Klagenemnda viser til at formålet med plikten er å sørge for at gårdeier holder det rent og ryddig på steder for alminnelig ferdsel, jf. politiloven § 14 nr. 2.

Klager anfører at sekkene sto på privat grunn.

I denne saken ble det observert forsøpling i form av to smartsekker langs eiendommen. Av forskrift om kommunal håndheving av politivedtekter § 4 følger at i indre by plikter eier av bygning eller grunn å sørge for renhold av fortau på eller langs eiendommen.

Politivedtektene gir Oslo kommune myndighet til å gebyrlegge forsøpling av fortau langs eiendommen. Det fremgår av fotodokumentasjonen i denne saken at forsøplingen også har bredt seg delvis ut over fortauet. Klagenemnda bemerker at utplassering av smartsekker normalt medfører økt forsøpling. Klagenemnda finner følgelig, basert på sakens dokumentasjon, at det i dette tilfellet var riktig av Bymiljøetaten å ilegge et miljøgebyr for forholdet.

Det er i denne saken tale om forsøpling bestående av smartsekker med avfall i Kingos gate 11b, først observert den 09.02.2021 kl. 08.40. Bybetjenten returnerte til stedet den 10.10.2021 kl. 17.07, og avfallet var ikke fjernet. Klager anfører at sekkene ble fjernet påfølgende søndag (17.10.2021). Bymiljøetaten festet et varsel på smartsekken, hvor det ble gitt en frist til å fjerne avfallet. Det gikk mer enn 48 timer mellom den første kontrollen og frem til det ble ilagt miljøgebyr. Klagenemnda mener at ansvarlig gårdeier hadde tilstrekkelig tid til å besørge rydding av fortauet. Videre har klager ikke ettersendt dokumentasjon for når sekkene ble fjernet, slik vedkommende ble bedt om av Bymiljøetaten.

I lys av at politivedtektene skal håndheves strengt og at gårdeier har et objektivt ansvar for å holde areal langs eiendommen rent og ryddig, mener klagenemnda at gårdeier ikke har oppfylt sin plikt etter politivedtekten § 4-3. Klagenemnda mener at den form for forsøpling som det er

tale om i denne saken omfattes av gårdeiers renholdsplikt, og at gårdeier derfor har en plikt til å sørge for at det fjernes.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Oslo kommunes klagenemnds behandling:

Votering:

Anbefalingen fra faglig sekretariat ble enstemmig vedtatt.

Arkivsak: 22/1038- 2

Sak 248/22 Klage - Avslag på søknad om kommunalt tilskudd til istandsetting av kulturminner for 2022 (22/2149)

Oslo kommunes klagenemnds vedtak:

Klagen tas ikke til følge.

Byantikvarens vedtak av 21.01.2022 om avslag på søknad om kommunalt tilskudd til istandsetting av kulturminner i Oslo for 2022 opprettholdes. Klagenemnda ser at klager har brukt ressurser på å finne dokumentasjon på hvordan eksteriøret opprinnelig var utført. Klagenemnda finner likevel at beskrivelsen av arbeidet det er søkt om tilskudd til fremstår som ordinære vedlikeholdsarbeider, som ikke dekkes under kriteriene for tildeling punkt 2. Med en total tilskuddsramme på 2 millioner kroner, må Byantikvaren prioritere de innkomne søknadene strengt etter de gitte kriteriene. Søknaden er dermed ikke aktuell for tildeling av tilskuddsmidler for 2022.

Klage fra Katrine Opdahl på vegne av sameiet Olaf Schous vei 20-24 tas ikke til følge.

Oslo kommunes klagenemnds behandling:

Votering:

Anbefalingen fra faglig sekretariat ble enstemmig vedtatt.

Arkivsak: 22/902- 3

Sak 249/22 Klage - Avslag på søknad om tilskudd til barne- og ungdomsorganisasjoner 2021 (21/2834)

Oslo kommunes klagenemnds vedtak:

Klagen 05.05.2021 fra Annai Poopathi Tamilsk kultursenter tas ikke til følge.

Saken er behandlet i medhold av forskrift om tilskudd til barne- og ungdomsorganisasjoner i Oslo kommune, vedtatt av bystyret 23.09.2015 sak 261.

Tilskuddsordningens formål følger av forskriftens § 1 første ledd: «Tilskuddsordningen skal øke barn og unges muligheter til medvirkning, ansvar, engasjement, samfunnsinnsikt og positiv livsopplevelse ved deltakelse i ideelle frivillige barne- og ungdomsorganisasjoner. Barn og unge skal gjennom egen aktivitet 4 gis mulighet til å utvikle seg innenfor det virksomhetsfelt organisasjonen har. Ordningen skal bidra til å styrke organisasjonene som demokratiske virksomheter.»

Det følger av forskriftens § 4 bokstav b) at for å kunne motta tilskudd etter ordningen skal organisasjonen være åpne for alle barn og unge i Oslo. Kulturetaten har begrunnet avslaget med at organisasjonen ikke kan vurderes som åpne for alle da nettsidene hadde mangelfull informasjon på norsk.

Klagenemnda har vurdert klagerens begrunnelse om at det under koronapandemien har vært et særskilt behov for å få ut informasjon på tamilsk. Nemnda viser til at det er et grunnvilkår for å få innvilget tilskudd etter ordningen at organisasjonen er åpen for alle. Dette følger av forskriftens § 4 bokstav b. For at organisasjonen skal vurderes å være åpen for alle er det relevant å legge vekt på språket på den informasjonen som legges ut på nettsiden til organisasjonen. Nemnda har forståelse for at organisasjonen så et særskilt behov for å få ut informasjon på tamilsk under pandemien, men vurderer likevel at dette kunne tillegges vekt ved vurderingen av om vilkårene for tilskudd etter forskriftens § 4 bokstav b var oppfylt.

Det følger av forskriftens § 5 bokstav a) at organisasjoner «som får annet kommunalt tilskudd til drift» ikke omfattes av ordningen. Kulturetaten har i avslaget videre vist til at klager har mulighet

til å søke driftstilskudd fra ordningen med Tilskudd til drift av lokale innvandrersorganisasjoner.

Direktøren for Kulturretaten har gjort en nærmere vurdering av om klageren falt inn under de organisasjoner som kan innvilges tilskudd etter ordningen, men kom til at det ikke var tilfellet. Klagenemnda kan ikke se at det er forhold ved saken som tilsier at nemnda bør komme til en annen konklusjon enn den som etaten foretok. Klagenemnda vurderer at organisasjonen ikke oppfylte vilkåret om at den var åpen for alle, jf. forskriftens § 4 bokstav b.

Direktøren for Kulturretats vedtak 23.04.2021 der Annai Poopathi Tamilsk kultursenter fikk avslag på søknad om tilskudd, opprettholdes.

Oslo kommunes klagenemnds behandling:

Votering:

Anbefalingen fra faglig sekretariat ble enstemmig vedtatt.

Arkivsak: 22/1031- 2

Sak 250/22 Klage - Vedtak om inntauing av elsparkesykler (22/854)

Oslo kommunes klagenemnds vedtak:

Tre av ti klager tas til følge.

Klagenemnda kan prøve alle sider av saken, herunder ta hensyn til nye opplysninger, jf. forvaltningsloven (fvl.) § 34. Den skal vurdere de synspunkter som klager kommer med, og kan ta opp forhold som ikke er berørt av ham. Klagenemnda er dermed ikke bundet av klagers anførsler.

Saken gjelder klager fra Ryde Technology AS (Ryde), som driver utleie av elsparkesykler, på ti vedtak fra Bymiljøetaten om inntauing av selskapets elsparkesykler i april 2021. Kjøretøyene ble tauet inn med hjemmel i vegtrafikkloven (vtrl.) § 37.

Ryde har anført at det hefter flere feil ved Bymiljøetatens saksbehandling som, enten hver for seg, eller til sammen, må medføre at vedtakene er ugyldige. Ryde har for det første hevdet at det ikke er fattet ett enkeltvedtak for hver inntauing. Videre er det gjort gjeldende at kravene til

begrunnelse i fvl. §§ 24 og 25 ikke er oppfylt, og at etaten ikke har underrettet om vedtakene i tråd med fvl. § 27.

Ryde har også anført at det ikke er gitt tilstrekkelig varsel om inntauingene. Slik Ryde ser det, har kommunen plikt til å varsle selskapet i forkant av hver enkelt inntauing, slik at de får mulighet til å unngå inntauingskostnader ved å fjerne kjøretøyene selv, jf. fvl. § 16 og vtrl. § 37. Når dette ikke er gjort kan ikke inntauing sies å være «nødvendig», jf. vtrl. § 37, og vedtakene mangler da, etter Rydes oppfatning, rettslig grunnlag.

Klagenemnda redegjør først for sakens faktiske bakgrunn. Deretter vurderes om det er feil ved saksbehandlingen av de aktuelle vedtakene som tilsier at noen av vedtakene må oppheves som ugyldige (punkt 2 - enkeltvedtak, punkt 3 - begrunnelse, og punkt 4 - underretning). Etter det vil klagenemnda ta stilling til klagers anførsel om plikt til å varsle i forkant av hver enkelt inntauing, jf. fvl. § 16 og vtrl. § 37 (punkt 5). Til slutt vurderer klagenemnda om de enkelte parkeringene var i strid med bestemmelser i eller i medhold av vegtrafikkloven, og om det var grunnlag for den enkelte inntauing (punkt 6 og 7).

1. Saksopplysninger

Bymiljøetaten begynte allerede høsten 2020 med å flytte på og taue inn feilparkerte elsparkesykler for å avbøte utfordringene feilparkerte elsparkesykler påførte andre trafikanter. I begynnelsen gjorde etaten dette arbeidet for egen regning, uten å kreve kostnadsdekning etter vtrl. § 37 siste ledd fra eierne av kjøretøyene. Ved brev av 9. april 2021 ble alle aktører som drev utleie i Oslo varslet om at kostnadene etaten ble påført ved å taue inn elsparkesykler ville bli krevet dekket av dem fra og med 19. april 2021. Dette på samme måte som kommunen krever kostnadsdekning fra eiere av andre kjøretøy, for eksempel biler eller campingvogner, som blir tauet inn. Da brevet ble sendt hadde det allerede i lang tid vært kontakt mellom Bymiljøetaten og bransjen om ulike utfordringer knyttet til elsparkesykler i bybildet, blant annet om hvordan man kunne løse problemer med feilparkerte elsparkesykler.

I brevet, under overskriften «juridisk grunnlag for inntauing», gjorde Bymiljøetaten rede for at kommunen har hjemmel for inntauing av elsparkesykler i vtrl. § 37. Det gikk frem at aktører som hadde elsparkesykler plassert i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd, måtte regne med at disse ble tauet inn. Hovedinnholdet i både vtrl. § 37 og trafikkreglene § 18 var gjengitt. I tillegg ga Bymiljøetaten eksempler på hva etaten kom til å anse som lovlig og ulovlig parkeringer, illustrert med bilder. Etaten ga også praktisk informasjon, blant annet om at inntauingstomten var døgnbemannet og om hvordan etaten kunne kontaktes ved spørsmål om inntauing. Alle aktørene i Oslo, herunder Ryde, ble dessuten invitert til digitalt møte for å avklare eventuelle spørsmål de måtte ha til brevet. Møtet ble avholdt 14. april 2021.

Bymiljøetaten har opplyst at det også ble avholdt møter med aktørene enkeltvis. Møte mellom Bymiljøetaten og Ryde fant sted 26. april 2021.

Bakgrunnen for inntauingsvedtakene i denne saken var at det våren 2021 var et svært høyt antall

elsparkesykler i Oslos gater. På det meste var det trolig rundt 25 000 – 30 000. Bymiljøetaten begynte å registrere antall feilparkerte elsparkesykler fra og med de siste ukene i april 2021. Fra april 2021 og ut året ble det registrert til sammen ca. 9 300 feilparkerte elsparkesykler. Ca. 2 900 av disse ble tauet inn. Det alt vesentlige av inntauinger (og registrerte feilparkeringer) skjedde fra slutten av april til og med august 2021. Situasjonen endret seg etter at Oslo kommune hadde vedtatt forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy som regulerte ned antallet elsparkesykler hver enkelt aktør kunne sette ut på gatene.

Blant de elsparkesyklene som ble tauet inn våren 2021, var også de ti elsparkesyklene tilhørende Ryde som denne saken gjelder. De ble tauet inn i perioden 20 – 29. april (uke 16 og 17) etter å ha blitt observert av Bymiljøetatens bybetjenter på rutinekontroller i byens gater. Felles for de ti kjøretøyene var, ifølge Bymiljøetaten, at bybetjentene vurderte at de hindret fremkommelighet eller medførte ulemper for myke trafikanter som skulle bruke fortauene. Felles var også at bybetjentene vurderte at det var nødvendig å fjerne dem for å sikre fremkommelighet og trafikk sikkerhet for myke trafikanter. Én av syklene sto i kjørebane og ble fjernet av hensyn til flere trafikanter. Bymiljøetaten har opplyst følgende om de vurderingene som har vært gjort i forbindelse med beslutninger om inntauing:

«Når BYM oppdager feilparkerte ELS foretas det en konkret vurdering av de problemer kjøretøyet medfører i hvert enkelt tilfelle. Det er først og fremst trafikk sikkerhet og behovet for trafikkavvikling som vurderes. Utfallet av vurderingen vil blant annet være avhengig av stedlige forhold som trafikkmengde, hvilke trafikanter som hindres, tidspunkt på døgnet, årstid ol. Graden av nødvendighet kan sies å øke i takt med størrelsen på problemene feilparkerte ELS medfører. Mindre problemer vil på den annen side tilsi at det ikke er nødvendig med fjerning. I de tilfellene der problemet kan løses ved å flytte på feilparkerte ELS til egnet nærliggende sted med enkle midler, gjøres dette framfor inntauing. I systemene til BYM er det registrert at ca. 70% av feilparkerte ELS har blitt flyttet på, mens ca. 30% har blitt tauet inn.»

I forbindelse med hver inntauing noterte bybetjentene tid, sted (gateadresse) og en helt kort, stikkordsmessig beskrivelse av den enkelte parkering i egen elektronisk inntauingsjournal for den konkrete elsparkesykkelen. Samtidig tok de flere bilder av de enkelte parkeringene. Når det gjelder notatfeltet i inntauingsjournalen, har klagenemnda merket seg at samtlige notatfelt, med unntak for vedtak nr. 6 og 8, inneholder en henvisning til trafikkreglene § 18 fjerde ledd. De fleste notatfeltene inneholder også en formulering om at det enten dreier seg om «et smalt fortau», eller at parkeringen er «til hinder for...» «fremkommelighet» eller for «vårrengjøring».

Ryde hentet ut syklene fra inntauingsanlegget kort tid etter at de ble tauet inn, og fikk av praktiske årsaker anledning til å gjøre dette uten først å betale for inntauingskostnader. Faktura ble ettersendt 5. mai 2021, ca. en uke etter siste inntauing. Vedlagt fakturaen fulgte fakturagrunnlag som listet opp IDkoder for de inntauede syklene med tilhørende sted og dato for inntauing, sammen med teksten «Disse ble tauet inn på grunn av brudd på trafikkreglenes § 18 fjerde ledd. Til hinder for vårrengjøring og fremkommelighet på fortau.»

Den 20. mai 2021, litt under tre uker etter at fakturaen ble sendt, ba Ryde v/ advokat Wettre om å få oversendt vedtak og bilder. Bymiljøetaten svarte på henvendelsen ved brev av 7. juni 2021. Som vedlegg til brevet fulgte inntauingsjournaler og bildedokumentasjon for de ti inntauingene.

Ryde klaget på flere av Bymiljøetatens vedtak i brev av 14. juli 2021, herunder vedtakene omhandlet i inntauingsfakturaen som behandles i denne saken. Den 22. september 2021 sendte Ryde brev med tittelen «Opprettholdelse av klage på inntauing av elsparkesykkel og supplering av klage på inntauing». Suppleringene handler primært om vedtak knyttet til andre fakturaer enn den som behandles her.

2. Klagers anførsel om at det ikke er fattet ett enkeltvedtak for hver inntauing

Ryde har for det første anført at det ikke er fattet ett enkeltvedtak for hver inntauede sykkel, og at dette er en saksbehandlingsfeil. Klagenemnda kan ikke se at det er grunnlag for påstanden. Eksistensen av både inntauingsjournal og bildedokumentasjon viser at det er gjort en konkret vurdering og tatt en beslutning for hver enkelt elsparkesykkel. Forvaltningsloven stiller ikke noe krav om at det skal produseres en bestemt type dokument etter et særskilt oppsett eller som inneholder tittelen «vedtak» / «enkeltvedtak». Forvaltningsloven åpner til og med for at enkeltvedtak kan fattes formløst og muntlig, jf. fvl. § 23, riktignok slik at det må skriftliggjøres senere.

I denne saken ble enkeltvedtakene nedfelt skriftlig (elektronisk) samtidig som de ble fattet, med en egen registrering for hver elsparkesykkel og elektronisk lagrede bilder. Slik klagenemnda ser det, utgjør inntauingsjournalen, sammen med tilhørende fotodokumentasjon, enkeltvedtakene i saken.

Bymiljøetaten har fulgt forvaltningslovens system og fattet enkeltvedtak for hver inntauing. Det er ingen saksbehandlingsfeil knyttet til måten inntauingene er besluttet.

3. Klagers anførsel om manglende begrunnelse jf. fvl. §§ 24 og 25

Ryde har videre anført at vedtakene mangler begrunnelse. Det følger av fvl. § 24 at enkeltvedtak skal grunngis, og at dette skal skje samtidig med at vedtaket treffes. Krav til begrunnelsens innhold er regulert i fvl. § 25, mens spørsmål om når og hvordan begrunnelsen skal meddeles parten, er regulert i fvl. § 27 annet ledd.

Vedtakene i denne saken ble begrunnet idet de ble fattet, ved at tid, sted og en kort beskrivelse ble registrert i inntauingsjournalen, og ved at fotodokumentasjon ble sikret og lagret.

Spørsmålet blir om begrunnelsen er i tråd med fvl. § 25. Bestemmelsen stiller visse krav til forvaltningens gjengivelse av rettsregler og faktiske forhold som vedtaket bygger på. I tillegg til dette «bør» de hovedhensyn som har vært avgjørende for forvaltningsskjønnet nevnes.

Hvis en ser utelukkende på hensynet til parten og/eller den som skal vurdere vedtaket i ettertid, ville det naturligvis vært ønskelig om etaten redegjorde mer utførlig og sammenhengende for de

inntauingsvedtak som ble fattet. Fordelen for samfunnet ved å ha en tids- og kostnadseffektiv forvaltning, og avveininger av hva som er praktisk mulig i den situasjonen vedtaket må fattes, er likevel hensyn som tilsier at begrunnelsen ikke alltid bør gå utover lovens minimumskrav. Vedtak om inntauing av kjøretøy etter vtrl. § 37 treffes av Bymiljøetatens bybetjenter ute i gatene, mellom flere gjøremål, til tider under tidspress, og i stort omfang. Etter klagenemndas oppfatning er det naturlig at nettopp denne type vedtak er korte og stikkordsmessige.

Når det gjelder krav til redegjørelse for de reglene vedtaket bygger på, jf. fvl. § 25 første ledd, har klagenemnda merket seg alle vedtak i denne saken, unntatt nr. 6 og 8, henviser til trafikkreglene § 18 fjerde ledd. Klagenemnda har også merket seg at ingen av vedtakene henviser til vtrl. § 37. Etter klagenemndas oppfatning er det uheldig at vtrl. § 37 ikke er nevnt, og at to av vedtakene ikke inneholder noen henvisning til rettsregler overhode. Loven stiller imidlertid ikke noe absolutt krav om at rettsreglene skal gjengis i begrunnelsen i alle vedtak. Forvaltningen har ikke plikt til å omtale rettsreglene i vedtak der «parten kjenner reglene», jf. fvl. § 25 første ledd første punktum. At parten kjenner rettsreglene kan typisk ha kommet frem gjennom kontakt med forvaltningen på forhånd. Klagenemnda antar at dette saksforholdet er nettopp et slikt tilfelle hvor forvaltningen kan legge til grunn at parten var kjent med reglene, og som loven tar sikte på å unnta fra et absolutt krav om å vise til rettsreglene. Som det bl.a. fremgår av etatens varsel om krav om kostnadsdekning ved inntauing av 9. april 2021, var det i en lengre periode før etaten fattet vedtakene, korrespondanse mellom etaten og aktørene omkring rydding og inntauing av elsparkesykler, og om forståelsen av regelverket. Også selve varselet redegjør tydelig for det juridiske grunnlaget for inntauing, herunder vtrl. § 37 og trafikkreglene § 18 fjerde ledd. Det ble dessuten avholdt møter nettopp for å svare på ytterligere spørsmål rundt dette.

At Bymiljøetaten for to av vedtakene ikke har henvist til rettsregler, og for de åtte andre kun har nevnt trafikkreglene, men ikke vtrl. § 37, er derfor uheldig, men neppe noen saksbehandlingsfeil når det har vært en såpass utstrakt kontakt med parten om regelverket på forhånd.

Begrunnelsen oppfyller også kravet om å gjengi faktiske forhold som vedtaket bygger på, jf. fvl. § 25 annet ledd, ved at tid og sted for den ulovlige parkeringen fremgår, sammen med en kort tekst og bilder av den aktuelle parkeringen. Klagenemnda anser også de lagrede bildene som en del av begrunnelsen, og mener at bilder noen ganger kan være en bedre og mer opplysende måte å begrunne et vedtak på, enn å gi en mer utførlig tekstlig beskrivelse av de faktiske forhold. Dette gjelder nettopp i vedtak om inntauing av bil eller elsparkesykler, hvor de sentrale faktiske forhold dreier seg om kjøretøyets nøyaktige plassering og trafikkbildet rundt kjøretøyet.

Etter klagenemndas oppfatning belyser bildene, sammen med en henvisning til trafikkreglene § 18 fjerde ledd, også de mer skjønnsmessige sidene av vedtaket, jf. fvl. § 25 tredje ledd i tilstrekkelig grad.

Kravene til begrunnelsens innhold i fvl. § 25 er ikke spesielt omfattende, og klagenemnda kan ikke se annet enn at etaten har holdt seg innenfor rammene av denne bestemmelsen.

Klagenemnda har også sett hen til at måten de aktuelle vedtakene er begrunnet er i tråd med den praksis som er vanlig for inntauing av motorvogn. Klagenemnda viser til slutt til at det ikke har vært problematisk å gjøre en overprøving av om lovens vilkår er oppfylt og om vedtaket bygget på et riktig faktisk grunnlag med utgangspunkt i den begrunnelsen som er gitt.

Det foreligger etter dette ingen saksbehandlingsfeil knyttet til begrunnelsens innhold. Klagenemnda legger til at selv om en skulle stille større krav til begrunnelsen, og dermed komme til at noen av vedtakene lider av saksbehandlingsfeil, vil det være det tale om mindre avvik fra forvaltningsloven. Det dreier seg ikke om graverende mangel på begrunnelse som sår tvil om forvaltningen har forholdt seg riktig til sakens materielle sider. Derfor vil det uansett være tale om feil etter fvl. § 41 som det er grunn til å regne med at ikke har virket bestemmende på vedtakets innhold, og vedtakene vil likevel være gyldige.

4. Klagers anførsel om manglende underretning – fvl. § 27

Ryde har anført at selskapet ikke fikk underretning om vedtakene i tråd med fvl. § 27.

Klagenemnda er enig med Ryde i dette.

Etter fvl. § 27 skal forvaltningsorganet sørge for at parten underrettes om vedtaket «så snart som mulig». Underretningen skal som hovedregel gis skriftlig, og begrunnelsen bør gjengis i underretningen. Underretningen skal også inneholde opplysning om klageadgang, klagefrist, klageinstans og den nærmere fremgangsmåte ved klage, og om retten til å se sakens dokumenter.

Bymiljøetaten har opplyst at syklene som ble tauet inn i perioden 20. – 29. april 2021, ble hentet ut fra anlegget etter kort tid. Klagenemnda antar på denne bakgrunn at klager på en eller annen måte fikk informasjon fra Bymiljøetaten nokså kort tid etter at syklene var tauet inn om at inntauingsvedtak var fattet. Dette kan ha skjedd enten uoppfordret, eller ved at klager selv var først ute og skaffet seg informasjon, f.eks. ved å kontakte vaktcentralen på inntauingstomta, slik Bymiljøetaten la opp til i varselet av 9. april 2021.

Selv om klager kanskje på denne måten fikk en underretning om at vedtak var fattet i tide («så snart som mulig»), jf. fvl. § 27 første ledd første punktum, var underretningen ikke i tråd med kravene til innhold og form i fvl. § 27.

Fakturaen av 5. mai 2021, med fakturaunderlag, inneholdt noe mer informasjon om vedtakene, men heller ikke nok til å tilfredsstille kravene i fvl. § 27.

Tilstrekkelig informasjon om vedtakene, med begrunnelse, ble først gitt i brev av 7. juni 2021.

Så lenge parten får beskjed om at vedtak er fattet i tide, er ikke loven til hinder for en praksis hvor man venter noe tid, og oversender begrunnede vedtak samlet, for en periode med mange inntauinger overfor samme aktør. Dette gjelder i hvert fall hvis det skjer i felles forståelse med

aktørene. En slik håndtering kan være mer oversiktlig og fordelaktig, ikke bare for Bymiljøetaten, men også for aktørene. I denne saken ble imidlertid fullstendig informasjon om vedtakene, med begrunnelse, ikke gitt før rundt 7 uker etter den første inntauingen. Dette er ikke i henhold til forvaltningsloven. Bymiljøetaten oppga heller aldri informasjon om fremgangsmåten ved klage. Disse forhold utgjør saksbehandlingsfeil.

Spørsmålet blir om feilene er av en slik art at vedtakene blir ugyldige. Etter fvl. § 41 er enkeltvedtak likevel gyldig, tross saksbehandlingsfeil, når det er grunn til å regne med at feilen ikke kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold. Klagenemnda viser til at vedtak med begrunnelse hele veien har eksistert hos Bymiljøetaten, og at feilen var at Bymiljøetaten ikke sammenstilte og formidlet informasjonen til klager på riktig måte og til riktig tid etter at vedtakene ble fattet. Ettersom det er tale om hendelser som har skjedd i tid etter av at vedtakene ble fattet, kan de neppe ha virket bestemmende på innholdet. Vedtakene er derfor likevel gyldige, jf. også Jan Fridtjof Bernt, i Norsk Lovkommentar, forvaltningsloven § 41 note 1056, Rettsdata, sist revidert 6. desember 2017. Der angis nærmest kategorisk at brudd på fvl. § 27 ikke leder til ugyldighet.

5. Klagers anførsel om manglende varsling - forvaltningsloven § 16 og vegtrafikkloven § 37

Klager har gjort gjeldende at selskapet ikke fikk tilstrekkelig varsel før kommunen fattet vedtak om inntauing, og at vedtakene derfor er ugyldige. Det er på det rene at kommunen 11 dager før den første inntauingen i saken sendte et generelt varsel om at vedtak om inntauing av elsparkesykler kom til å bli fattet i tiden fremover (dok 5), og orienterte om forhold rundt dette.

Klagers anførsel går ut på at kommunen i tillegg har en plikt til å forsøke å opprette kontakt med eier av kjøretøy i forkant av hver enkelt inntauing. Klager har påberopt seg både forvaltningsloven § 16, og formuleringen i vegtrafikkloven § 37 om at inntauing kan besluttet «om nødvendig», som hjemmel for en slik plikt. Klagenemnda har sett på betydningen av disse to bestemmelsene for vedtakene i denne saken, og redegjør først for forvaltningsloven § 16.

Forvaltningsloven § 16 er den alminnelige regelen om at parter i alle forvaltningssaker som hovedregel skal varsles, og gis mulighet til å uttale seg, før enkeltvedtak treffes. Etter ordlyden gjelder § 16 også for vedtak om inntauing av kjøretøy. Forhåndsvarsel kan likevel unnlates i en del tilfeller, blant annet der «slik varsling ikke er praktisk mulig», jf. forvaltningsloven § 16 tredje ledd bokstav b.

Begrunnelsen for regelen er særlig å sikre at parten får mulighet til å uttale seg, og opptre aktivt for å forsvare sine interesser før vedtak blir fattet. En side av dette er at partens syn på saken kan gi forvaltningen opplysninger den ikke hadde fra før. Dessuten gjør forhåndsvarselet det mulig for parten å innrette seg på vedtaket, f.eks. ved å planlegge alternativt. Ifølge lovens forarbeider tilsier hensynet til parten at varsel etter fvl. § 16 gis «på et meget tidlig stadium, og at parten ved sin uttalelse får høve til å påvirke de offentlige organer m.v.», jf. Ot. prp. nr. 3 (1976 -77 s. 70). Dette tilsier at bestemmelsen tar sikte på å regulere en type varsel som kan gis

skriftlig og i god tid før vedtak treffes. Et forhåndsvarsel etter fvl. § 16 forutsetter at saken kan ligge en tid i bero mens forvaltningen venter på at parten utarbeider en skriftlig uttalelse. Videre bør det være mulighet for at partens uttalelse, når den kommer, kan bli gjenstand for ytterligere saksbehandling, før forvaltningen tar endelig beslutning om vedtaket.

Denne type varsel vil etter klagenemndas oppfatning ikke være mulig å administrere i perioden mellom det tidspunkt forvaltningsorganet oppdager en situasjon som tilsier at inntauingsvedtak er aktuelt og frem til beslutningen må tas. Dette på samme måte for elsparkesykler, som for biler eller andre kjøretøy. Etter klagenemndas oppfatning vil forhåndsvarsel etter forvaltningsloven ikke være «praktisk mulig», jf. fvl. § 16 tredje ledd bokstav b, å gjennomføre i forkant av hvert enkelt vedtak om inntauing av elsparkesykler. Det er derfor heller ikke noe krav om at dette forsøkes.

Det er klagenemndas oppfatning at i den grad fvl. § 16 oppstiller en plikt for forvaltningen til å varsle eier før inntauing, så har Bymiljøetaten gitt forhåndsvarsel i tråd med bestemmelsen i brev av 9. april 2021. Situasjonen rundt inntauing av elsparkesykler våren 2021, skiller seg fra til andre enkeltstående inntauinger, ved at Bymiljøetaten i forkant visste at det kunne bli aktuelt med en rekke inntauinger i en periode fremover i tid, og samtidig visste hvem eierne av kjøretøyene var. I en slik situasjon var det generelle varselet om inntauing i brev av 9. april 2021, en bedre måte å ivareta hensynene bak fvl. § 16, enn hva man kunne oppnådd ved å ta kontakt med samme eier, gjentatte ganger, med kort frist for uttalelse, ved hver enkelt situasjon.

Betydningen av forvaltningsloven § 16 ved inntauing av kjøretøy er omtalt både i Oslo tingretts sak nr. 20-092465ENE-OTIR/01, av Sivilombudsmannen, og i juridisk teori. Dette gjengis i det følgende.

Oslo tingrett uttalte følgende til saksøkers anførsel om manglende varslings i en sak om inntauing etter parkering i strid med midlertidig parkering forbudt-skilt:

«Etter rettens vurdering ble [saksøker] varslet i tilstrekkelig grad ved at kommunen satte opp forbudsskiltet samt underskilt som varslet veiarbeidet, godt over to døgn før bilen ble fjernet. Retten viser til 24-timersregelen i forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 4 og den generelle undersøkelsesplikten som er pålagt enhver i vegtrafikkloven § 5 første ledd. Av forvaltningsloven § 16 kan det ikke utledes et krav om at kommunen også må opprette kontakt med bileieren direkte før bilen besluttes fjernet. Dette underbygges av sterke effektivitetshensyn som gjør seg gjeldende ved gjennomføring av offentlig veiarbeid, jf. også LG-2008-119968.»

I Sivilombudsmannens årsmelding, SOMB-2000-72, uttales:

«Forhåndsvarsel med frist for uttalelse må antas sjelden å kunne kreves ved vedtak om fjerning av kjøretøy. Hensynet bak reglene om forhåndsvarsel i forvaltningsloven § 16 er at parten skal få anledning til å uttale seg før vedtak treffes og eventuelt innrette seg i forhold til at vedtak kan bli truffet. Kommunens begrensede plikt til å forsøke å få tak i et kjøretøys eier kan på sin side

begrunnes i at det vil virke kostnadsbesparende og enklere for alle parter at eieren selv fjerner kjøretøyet. Denne plikten må etter mitt syn innfortolkes i vegtrafikklovens § 37, og vil i enkelte situasjoner kunne være en forutsetning for å kunne gjøre unntak fra hovedregelen om at kjøretøyet skal fjernes av eieren selv. Det er som sådan ikke snakk om et ordinært forhåndsvarsel med hjemmel i forvaltningsloven § 16.»

I Parkeringsrett (1999), s. 76, uttaler Engstrøm og Østvik:

«Forvaltningslovens krav til forhåndsvarsel etter § 16 vil vanligvis ikke gjelde i de tilfeller der borttauing er nødvendig. § 16 tredje ledd inneholder unntaksbestemmelser hvor forhåndsvarsling kan utelates, for eksempel hvor det ikke er praktisk mulig eller for tidkrevende. Hvis et kjøretøy er hensatt over lengre tid på et sted der det ikke medfører noen særlige problemer, kan det være naturlig å sende et varsel før fjerning foretas. Kan man ikke finne eieren, kan man prøve å legge et varsel på ruten.»

Slik klagenemnda forstår uttalelsene, underbygger de oppfatningen om at det ikke kan oppstilles noe krav om at kommunen forsøker å kontakte eier i forkant av hver enkelt inntauing med hjemmel i fvl. § 16.

Klagenemnda vurderer under også om et slikt krav kan følge av vegtrafikkloven § 37. Det vil i så fall ikke være begrunnet primært i hensynet til kontradiksjon, men ut fra en betraktning om at inntauing ikke kan anses «nødvendig» i lovens forstand, hvis eier enkelt kunne ha fjernet kjøretøyet selv.

Utgangspunktet må være at hvis lovgivers intensjon var å gjøre adgangen til inntauing helt eller delvis betinget av at man først forsøker å nå eier, burde dette ha stått i loven. Det er ikke naturlig å innfortolke en såpass spesiell og konkret begrensning i det generelle uttrykket «om nødvendig». Dette gjelder særlig når det i samme bestemmelse, femte ledd, er uttrykkelig regulert at salg av kjøretøy tatt i forvaring, er betinget av at eier er forsøkt varslet.

Også i juridisk teori synes oppfatningen å være at det ikke gjelder noen generell plikt til å forhøre seg med eier før inntauing:

Etter bestemmelsen kan politiet eller kommunal parkeringsvakt enten kreve kjøretøy fjernet eller «om nødvendig» selv fjerne eller ta kjøretøyet i forvaring. «Med «kreve...fjernet» menes å gi eieren pålegg om umiddelbar fjerning av kjøretøyet. Det er derfor nødvendig å få tak i eieren [....]. Loven gir også adgang for myndigheten til «om nødvendig» selv å «fjerne eller ta [kjøretøyet] i forvaring». Det er opp til myndighetenes hensiktsmessighetsskjønn hvilken framgangsmåte som skal velges, likevel slik at det gjelder et nødvendighetskrav etter det sistnevnte alternativet. Uttrykket «om nødvendig» medfører likevel ikke noen plikt for myndighetene til først å prøve å få eieren eller brukeren til å fjerne kjøretøyet, dersom behovet ellers er påtrengende for å få kjøretøyet raskt fjernet fra trafikken.» (Engstrøm med flere, Vegtrafikkloven: Kommentartutgave, § 37 første ledd note 5, Juridika, bekreftet á jour per 22. april 2022.)

Det er likevel grunn til å merke seg at Sivilombudsmannen, i en konkret sak (SOMB-2000-72), har uttalt at det kan innfortolkes en plikt til å prøve å få tak i eier før inntauing i vtrl. § 37. Sivilombudsmannen har omtalt dette som «kommunens begrensede plikt», som «i enkelte situasjoner» vil kunne være en forutsetning for at myndighetene kan fatte vedtak om inntauing (se sitat ovenfor).

Saken gjaldt en bil på en parkeringsplass uten oppmerkede plasser i Lenvik kommune. Det var i utgangspunktet lovlig å parkere der klager satte fra seg bilen, men plasseringen gjorde at én annen bil ikke kom ut fra parkeringsplassen. Bilen ble tauet inn etter vtrl. § 37 første ledd bokstav b (plassert slik at det ellers er til hinder for trafikken), etter at eier av den andre bilen tok kontakt med kommunen. I saken var det reist spørsmål om det overhode var mulig for klageren å forutse at parkeringen kunne føre til at den andre bilen ikke kom ut. Det kunne ha fremstått helt upåregnelig for ham at bilen ville bli tauet inn. Kommunen hadde også opplysninger om klagers arbeidsplass, og burde kjent til at denne lå rett ved parkeringsplassen. Klager oppga at han kunne ha vært på stedet i løpet av 3-4 minutter. Det er under disse forutsetningene Sivilombudsmannen ga uttrykk for at en plikt til å kontakte eier i visse tilfeller må kunne innfortolkes, og ba om at saken ble undergitt ny behandling i kommunen. Klagenemnda kan ikke se at Sivilombudsmannen med dette har ment å gi uttrykk for hvordan myndighetene i større kommuner med mye trafikk bør forholde seg til et større antall ulovlig parkerte kjøretøy. Dette enten det gjelder biler som ikke er flyttet før vårrengjøring eller veiarbeid, eller et høyt antall feilparkerte elsparkesykler på fortau.

Klagenemnda har de senere år behandlet en del saker som gjelder inntauing av kjøretøy etter vtrl. § 37, og hvor klager har påberopt manglende varsling før vedtaket.

Dette gjelder for det første saker om inntauing av uregistrerte kjøretøy som har stått parkert over 14 dager, i strid med vtrl. § 17 (f.eks 411/2019, 412/2019, 438/2019, 114/2020). Typisk for sakene er at det har blitt festet en lapp på bilens sidevindu med varsel om at den vil bli tauet inn, som klager oppgir at hen ikke har sett. Ettersom kjennemerkene mangler kan det ofte, men ikke alltid, være krevende for Bymiljøetaten å finne ut hvem som er eier. I disse sakene har nemnda uttalt at manglende varsel før inntauing ikke har noe å si for lovligheten av inntauingsvedtak, men uten at forholdet vtrl. § 37 (eller fvl. § 16) har vært særskilt nevnt.

Klagenemnda har for det andre behandlet saker om inntauing etter brudd på andre parkeringsregler, hvor manglende varsling i forkant har vært problematisert, f.eks i sak 486/2017 og 113/2020. I disse to sakene gikk nemnda inn på en samlet vurdering av hensyn som talte for og mot inntauing, og hvor mulighetene for å varsle eier slik at denne kunne fjerne kjøretøyet selv var ett av momentene som ble tatt i betraktning. Klagene ble ikke tatt til følge.

Etter dette er det klagenemndas oppfatning at det avgjørende må være om det alt i alt fremstår som «nødvendig», jf. vtrl. § 37, å fatte vedtak om inntauing selv om Ryde ikke ble forsøkt kontaktet.

Ryde har fremhevet at Bymiljøetaten hadde kontaktinformasjon til selskapet, at selskapet hadde en egen «patrolje» som skulle rydde feilparkerte kjøretøy, og at det derfor ville være enkelt for Bymiljøetaten å gi beskjed til selskapet slik at de selv kunne fjerne syklene. At Bymiljøetaten hadde kontaktinformasjon, og at klager oppga at de var klare til å fjerne syklene selv, taler i utgangspunktet mot at inntauing var «nødvendig». Det er likevel klart at det ikke var noen garanti for at Ryde ville vært raskt til stede og fjernet kjøretøyet. Ryde har ikke oppgitt om de ser for seg at Bymiljøetaten skulle vente på hvert sted til Ryde fant frem og flyttet elsparkesyklene, eller om de skulle dra videre på andre oppdrag og stole på at Ryde hadde evne og vilje til å følge opp like raskt som Bymiljøetaten selv kunne gjort. Ingen av delene fremstår som gode løsninger. Det første ville vært svært ineffektivt, og det andre kunne kritiseres som uansvarlig. Man må ta i betraktning at det var et svært høyt antall feilparkerte elsparkesykler i gatene våren 2021, og at det fra flere hold var et press på kommunen for å sikre fremkommelighet på fortauene. Det betyr at effektivitetstapet ved å vente ved hver enkelt inntauingssituasjon til sammen blir stort, samtidig som tillitten til at selskapenes egen ryddetpatrolje fungerer optimalt ikke bør være for høy. Disse forhold taler for at inntauing godt kan anses som «nødvendig» etter vtrl. § 37, også uten at Ryde ble varslet. Det samme gjør det faktum at flere av elsparkesyklene sto til hinder for et høyt antall myke trafikanter.

Det er også grunn til å fremheve at Ryde over lengre tid var gjort oppmerksom på problemer med elsparkesykler som ble feilparkert. Selskapet har selv et ansvar for å sørge for at virksomheten deres ikke medfører lovbrudd. Ryde hadde i lang tid før de aktuelle vedtakene ble fattet hatt mulighet til å forebygge feilparkeringer og inntauingsvedtak, f.eks. gjennom påvirkning av brukerne, forbedring av egen ryddetjeneste eller andre tiltak. Selskapet fikk også tydelig informasjon fra Bymiljøetaten om at inntauing, med de kostnadene det medfører, ville bli konsekvensen av fremtidige feilparkeringer. Klager har derfor hatt både tid og mulighet til å handle for å unngå de kostnader som inntauing medfører. I en slik situasjon er det ikke urimelig at kommunen legger til grunn at selskapets egen ryddetjeneste ikke har fungert og at inntauing er «nødvendig», uten at selskapet gis ytterligere en mulighet til å unngå kostnader.

Klagenemnda legger til slutt vekt på at en lovforståelse som gjør at kommunen bare kan taue inn elsparkesykler etter forutgående varsel, gir uheldige insentiver og konsekvenser. Aktørene kan i tilfelle hvile seg på at de skal varsles, noe som kan resultere i mindre innsats for å unngå feilparkeringer og nedskalering av egen ryddetjeneste. Det vil dessuten bety at kommunen i realiteten vederlagsfritt bidrar inn i arbeidet som selskapenes egen ryddetjeneste skal stå for. Dette fremstår uheldig, og taler for at inntauing kan sies å være nødvendig også i situasjoner der en aktør ikke kontaktes på forhånd.

Det gjelder som nevnt ingen generell plikt til å prøve å nå eier, men i høyden en begrenset plikt, som i «enkelte situasjoner» kan være en forutsetning for å fatte vedtak om inntauing, jf. SOMB-2000-72. Omstendighetene rundt inntauing av de ti elsparkesyklene denne saken gjelder, er etter klagenemndas oppfatning ikke en slik situasjon hvor varsel til eier i forkant er en forutsetning for adgangen til å fatte vedtak.

På bakgrunn av ovennevnte finner klagenemnda at vedtakene om inntauing av elsparkesykler i denne saken var «nødvendig» i vegtrafikklovens forstand, selv om klager ikke ble varslet i forkant av hver enkelt inntauing.

Klagenemndas konklusjon etter dette er at ingen av klagers generelle innvendinger kan lede til endring av noen av vedtakene. Med unntak av brudd på fvl. § 27, foreligger det ingen saksbehandlingsfeil. I den grad det foreligger saksbehandlingsfeil, er det uansett tale om feil som det ikke er grunn til å anta at har innvirket på vedtakenes innhold, verken enkeltvis eller sett i sammenheng. Vedtakene er derfor som utgangspunkt gyldige.

Klagenemnda går så over til å vurdere de enkelte parkeringene.

6. Rettslige utgangspunkter for vurdering av de enkelte inntauingsvedtak

Ettersom sakstypen er relativt ny, og loven og forskriftens vilkår er vage og skjønnspregede, vil klagenemnda redegjøre for den forståelsen av vilkårene som legges til grunn for vurdering av de enkelte inntauingsvedtakene.

Elsparkesykler er «kjøretøy» i vegtrafikklovens forstand, og kan taues inn etter vtrl. § 37, på samme måte som motorvognen kan taues inn etter denne bestemmelsen.

For at kommunen skal kunne fatte vedtak om inntauing må, for det første, kjøretøyet stå i strid med en bestemmelse i eller i medhold av vegtrafikkloven. For ni av elsparkesyklene i denne saken, er det trafikkreglene § 18 fjerde ledd, som sier at sykler kun kan parkeres på fortau hvis de ikke er til «unødig hinder eller ulempe» som er aktuell.

Det er de gående som er ment å ha fortrinnsrett til fortau. Trafikkreglene § 18 tar utgangspunkt i at bruk av sykkel på fortau skal skje på gåendes premisser. Begrepet «unødig hinder eller ulempe», jf. trafikkreglene § 18 fjerde ledd, må tolkes i lys av dette utgangspunktet. Det skal derfor ikke noen særlig kvalifisert form for hindring eller ulempe til før en elsparkesykkel står ulovlig parkert. Også mindre forstyrrelser for fotgjengere vil medføre brudd på bestemmelsen.

Klagenemnda har vurdert uttrykket «unødig hinder eller ulempe» i lys av de hensyn regelen skal ivareta og høringsnotat av 10. desember 2020 utarbeidet av Statens vegvesen kapittel 9.1.3. På bakgrunn av dette har klagenemnda kommet frem til at følgende typetilfeller i de aller fleste tilfeller vil være ulovlige:

1) Elsparkesykkelen gjør at det ikke er nok bredde igjen på fortauet (eller gangvei e.l.) til at fotgjengere kan passere elsparkesykkelen og hverandre. (Eller reduserer en bredde som allerede er for smal for dette.)

Klagenemnda har vektlagt at gående også omfatter blant annet rullestolbrukere, gående med ledsager/førerhund og barnevogn, og at trafikken skal kunne gå i begge retninger. For å hensynta

ulike typer trafikanter, bør arealet som gjenstår i bredden være relativt stort, og i alle tilfelle større enn at det akkurat er nok plass for en fotgjenger til å gå rundt.

Klagenemnda har også sett hen til at man i flere sammenhenger opererer med en norm for soner med uhindret ferdsel for fotgjengere på minst to meter. Klager har blant annet trukket frem Statens vegvesens rapport «Min sykkel er lastet med. En rapport om lastesykkel og bylogistikk» (2016). Klager har trukket frem at rapporten viser til Håndbok N100 Veg og gateutforming om at fortau skal ha en ferdselssone på minst to meter, og at det fremgår av rapporten på s. 28 at «Dersom normalkravet skal overholdes bør heller ikke hensetting av sykkel på fortau skje innenfor ferdselssone på to meter». I gatenormalen for Oslo (2020) stilles også krav om at ferdselssonen for fotgjengere skal være minimum to meter og fri for hindringer. I Oslo kommunes instruks for utleie av kommunale fortau og gågater (2000) tar man også utgangspunkt i at det skal være minst 2 meter fri bredde til myke trafikanter igjen når bredden på utleid areal er trukket fra. Det er også stilt vilkår i tillatelsen til utleie av elsparkesykler om at utleier må sørge for minimum 2 meter fri fortausbredde ved utplassering av sykler, jf. kunngjøring av ny tillatelsesperiode for utleie av små elektriske kjøretøy (våren 2022). Klagenemnda legger til grunn at normen på to meter ikke er tilfeldig, men bygger på fornuftige avveininger av ulike hensyn.

Selv om ordlyden i trafikkreglene § 18 legger opp til en mer skjønnsmessig vurdering, og ikke absolutte krav til fri ferdselssone, kan det være gode grunner til å se hen til en grense på to meter. Det vil si at parkeringer som etterlater mindre plass enn dette som oftest må sies å være «til unødig hinder eller ulempe», og derfor ulovlig. Det er ikke dermed sagt at kommunen ved enhver parkering som etterlater mindre enn to meter fri ferdselssone, skal håndheve overtredelsen ved å fatte vedtak om inntauing, jf. nedenfor. Overtredelser som ikke skaper særlige problemer, må ikke nødvendigvis håndheves. For eksempel der sykkelen står tett inntil, og i linje med kant eller eksisterende hindring og etterlater en del plass til passering, men ikke helt opp mot to meter, kan det være hensiktsmessig å ikke fatte vedtak om inntauing.

Selv om det er stor nok plass til å passere på minst en av sidene i fortauets bredde, kan også følgende typetilfeller som hovedregel sies å være til «unødig hinder eller ulempe», og dermed ulovlig:

2) Elsparkesykkelen står som en forstyrrelse i en naturlig gangbane midt på et fortau (slik at fotgjengere må endre retning, gå rundt, eller på et annet sted enn det som hadde vært naturlig hvis sykkelen ikke sto der)

3) Elsparkesykkelen opptar unødvendig mye plass fordi fotbrettet står på tvers eller på skrått i fortauets bredde, istedenfor på langs, i linje med og tettere inntil tilstøtende bygning, gjerde eller annet som allerede er et naturlig hinder for fotgjengere.

Én av syklene i denne saken står ikke på fortau, men i veibanen. For denne er ikke trafikkreglene § 18 fjerde ledd aktuell, men Bymiljøetaten har konkludert med at elsparkesykkelen sto i strid med

vtrl. § 3, og det vises til kommentarene til vedtak nr. 8 for denne.

Det andre vilkåret for at kommunen kan beslutte å taue inn en elsparkesykkel, er at inntauing kan anses «nødvendig» i lovens forstand, jf. vtrl. § 37. I vilkåret ligger ikke et krav om at inntauing er absolutt nødvendig eller at situasjonen ikke er mulig eller svært byrdefull å løse på noen annen måte enn ved inntauing. Det er heller ikke et krav om at situasjonen er spesielt farlig eller helt uholdbar. Dette på samme måte som når det gjelder inntauing av motorvogn. Når det gjelder små elektriske kjøretøy spesielt, har det vært uttalt at nødvendighetsvilkåret i vtrl. § 37 må anses som et utslag av et generelt forholdsmessighetsprinsipp, og at terskelen for når disse kan taues inn ikke bør legges høyt, jf. Innst. 643 L (2020-2021) (Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn).

I vilkåret ligger at det må gjøres en konkret vurdering, og at inntauing være begrunnet i hensyn som vtrl. § 37 er ment å ivareta. Begrunnelsen for adgangen til å taue inn kjøretøy er først og fremst at myndighetene skal kunne ivareta trafikale hensyn, jf. Engstrøm m.fl., Vegtrafikkloven – kommentarutgave (å jour per 1. januar 2022) – til § 37. Den enkelte inntauing må, med andre ord, være begrunnet i hensynet til at alle trafikantgrupper skal kunne komme seg frem både enkelt og/eller trygt.

Når det gjelder elsparkesykler som er tauet inn etter parkering i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd, ligger det ofte allerede i overtredelsens art, at trafikale hensyn tilsier inntauing. Grunnen til at sykkelen står ulovlig, er jo nettopp at den står «til unødig hinder eller ulempe» for øvrige trafikanter.

Klagenemnda vil etter dette legge til grunn at vilkåret om at inntauing anses «nødvendig» er oppfylt, hvis elsparkesykkelen først står «til unødig hinder og ulempe» på et sted hvor det foregår trafikk av noe omfang, slik som i Oslo sentrum. Hensynet til at andre trafikanter skal kunne komme seg frem både enkelt og trygt vil da nesten alltid tilsi at sykkelen bør fjernes. Både retts tekniske hensyn og hensynet til likebehandling taler for en slik tilnærming. Det understrekes at dette utgangspunktet ikke er til hinder for at en individuell vurdering leder til motsatt konklusjon, hvis det er holdepunkter for det.

Hvis et kjøretøy er parkert ulovlig, for eksempel i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd, og inntauing kan anses «nødvendig», jf. vtrl. § 37, har kommunen lov til å fatte vedtak om inntauing.

At inntauingen er lovlig betyr ikke nødvendigvis at inntauing alltid bør besluttes. Vegtrafikkloven § 37 pålegger ingen myndigheter noen plikt til å beslutte inntauing i alle tilfeller der vilkårene er oppfylt. Om inntauing skal skje i det enkelte tilfelle eller ikke, er opp til forvaltningens hensiktsmessighetsskjønn.

Slik klagenemnda ser det, har Bymiljøetaten, med sin fysiske tilstedeværelse på stedet der inntauingsvedtak fattes, sin generelle kunnskap om trafikale forhold og erfaring med trafikken i de aktuelle områdene, gode forutsetninger for å vurdere om inntauingsvedtak bør fattes eller

ikke. Klagenemnda kan prøve alle sider av vedtaket, også underinstansens hensiktsmessighetsskjønn. Ved vurderingen av om vedtak bør fattes eller ikke, kan klagenemnda for eksempel legge større vekt på hensynet til klager, enn hva underinstansen har gjort. Klagenemnda vil derfor kunne trekke andre konklusjoner om hensiktsmessigheten av å treffe vedtak om inntauing enn etaten, slik nemnda har gjort tidligere, og i en av klagene i denne saken. Dette dreier seg om en parkering der det ikke har vært spesielt stor bredde igjen på fortauet til å passere den parkerte elsparkesykkelen, men hvor sykkelen likevel har stått plassert relativt «ryddig» på den ene siden, og tett inntil fortauskant eller eksisterende hindring, slik at den ikke opptar mye plass.

7. Klagenemndas kommentarer til de enkelte vedtak

Til vedtak nr. 1 – inntauing av elsparkesykkel 29. april 2021 med ID-kode 111573

Klagen tas til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra fortauet i Halvor Schous gate 29. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 8) viser at sykkelen sto parkert i linje med kantsteinen på den ene siden av fortauet. Det var relativt liten plass igjen til å gå forbi på den andre siden.

Klagenemnda tar utgangspunkt i at parkeringen på bildet i denne saken kan sammenlignes med parkeringene som var til vurdering i klagenemndas sak av 15. mars 2022, sak nr. 92/22, i vedtak nr. 1 og 3. Disse to vedtakene gjaldt også inntauing av elsparkesykler som sto parkert med fotbrettet i linje med den ene siden av fortauet. De sto ikke helt tett inntil tilstøtende hindring/kant, men et lite stykke ut i fortauets bredde. Fortaue var ikke spesielt brede. Klagenemnda tok klagene til følge i begge vedtakene.

Slik klagenemnda ser det, er det ingen forhold av betydning som skiller situasjonen i denne saken fra parkeringene i de to vedtakene nemnda har vurdert. På samme måte som i de to nevnte vedtakene, mener klagenemnda at heller ikke parkeringen i denne saken medførte tilstrekkelige problemer til at det var hensiktsmessig å fatte vedtak om inntauing. 28

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen tas til følge. Dette innebærer at Bymiljøetatens vedtak om inntauing av elsparkesykkel med ID-kode 111537 tilhørende Ryde av 29. april 2021 oppheves.

Til vedtak nr. 2 – inntauing av elsparkesykkel 21. april 2021 med ID-kode 111575

Klagen tas ikke til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra fortauet i Gustavs gate 21. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 11) viser at to elsparkesykler tilhørende Ryde sto parkert på den ene siden av et veldig smalt fortau. Bymiljøetaten har angitt hvilken elsparkesykkel dette vedtaket gjelder med en rød pil på bildet. Det var svært liten plass igjen på den andre siden i fortauets bredde.

Elsparkesykkelen var etter klagenemndas oppfatning til «unødig hinder eller ulempe» og derfor plassert i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd. Dette fordi det ikke var nok bredde igjen på fortauet til at

fotgjengere kunne passere elsparkesykkelen uten å gå ut i kjørebanelen.

Klagenemnda kan også slutte seg til Bymiljøetatens vurdering av at inntauing var «nødvendig», jf. vtrl. § 37.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Til vedtak nr. 3 – inntauing av elsparkesykkel 22. april 2021 med ID-kode 112798

Klagen tas ikke til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra fortauets i Stensgata 22. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 14) viser at sykkelen sto med fotbrettet på skrått på den ene siden av fortauets og opptok ca. 1/3 av fortauets bredde. Det var relativt liten plass igjen på den andre siden.

Elsparkesykkelen var etter klagenemndas oppfatning til «unødig hinder eller ulempe» og derfor plassert i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd. Dette er fordi sykkelen sto ulovlig da den opptok unødvendig mye plass ved at fotbrettet sto på skrått ut i fortauets bredde, istedenfor i linje med og tettere inntil tilstøtende bygning.

Klagenemnda kan også slutte seg til Bymiljøetatens vurdering av at inntauing var «nødvendig», jf. vtrl. § 37.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Til vedtak nr. 4 – inntauing av elsparkesykkel 20. april 2021 med ID-kode 114063

Klagen tas ikke til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra fortauets i Sophus Lies gate 20. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 17) viser at den lå veltet og opptok hele fortauets bredde.

Elsparkesykkelen var etter klagenemndas oppfatning åpenbart til «unødig hinder eller ulempe», og sto i strid med trafikkreglene 18 fjerde ledd.

Klagenemnda kan også slutte seg til Bymiljøetatens vurdering av at inntauing var «nødvendig», jf. vtrl. § 37.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Til vedtak nr. 5 – inntauing av elsparkesykkel 21. april 2021 med ID-kode 114581

Klagen tas ikke til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra fortauets i Gustavs gate 21. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 20)

viser at sykkelen sto parkert inntil tilstøtende gjerde på et veldig smalt fortau. Det var svært liten plass igjen på den andre siden i fortauets bredde.

Elsparkesykkelen var etter klagenemndas oppfatning til «unødig hinder eller ulempe» og derfor plassert i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd. Dette fordi det ikke var nok bredde igjen på fortauet til at fotgjengere kunne passere elsparkesykkelen uten å gå ut i kjørebanelen.

Klagenemnda kan også slutte seg til Bymiljøetatens vurdering av at inntauing var «nødvendig», jf. vtrl. § 37.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Til vedtak nr. 6 – inntauing av elsparkesykkel 28. april 2021 med ID-kode 114680

Klagen tas til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra fortauet i Brochmanns gate 28. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 25) viser at sykkelen sto på den ene siden i fortauets bredde, med fotbrettet skrått ut fra kanten på et bed. Det var en del plass igjen på fortauet på den andre siden.

Elsparkesykkelen var etter klagenemndas oppfatning ikke til «unødig hinder eller ulempe», da den ikke var plassert i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd. Selv om fotbrettet sto ut i fortauets bredde, var det nok plass til å passere på en av sidene.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen tas til følge.

Til vedtak nr. 7 – inntauing av elsparkesykkel 27. april 2021 med ID-kode 115013

Klagen tas til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra fortauet i Amtmann Meinichs gate 27. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 30) viser at sykkelen sto med fotbrettet mot midten, og styret lent inn mot tilstøtende bygning på den ene siden av fortauet. Sykkelen opptok ca. 1/3 av fortauets bredde.

Elsparkesykkelen var etter klagenemndas oppfatning ikke til «unødig hinder eller ulempe» og derfor ikke plassert i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd. Dette fordi det var nok bredde igjen på fortauet til at fotgjengere kunne passere elsparkesykkelen og hverandre.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen tas til følge.

Til vedtak nr. 8 – inntauing av elsparkesykkel 27. april 2021 med ID-kode 111377

Klagen tas ikke til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra Bekkeveien 27. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 34) viser at sykkelen sto parkert i kjørebanelen. Bymiljøetaten vurderte at elsparkesykkelen sto i strid med grunnregelen for all veitrafikk i vtrl. § 3 om at enhver skal opptre bl.a. «slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret».

Klagenemnda er enig i denne vurderingen. Parkering av sykler i kjørebanelen kan forstyrre bilister og gi opphav til farlige situasjoner, og må anses generelt å være i strid med vtrl. § 3.

Klagenemnda kan også slutte seg til Bymiljøetatens vurdering av at inntauing var «nødvendig», jf. vtrl. § 37.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Til vedtak nr. 9 – inntauing av elsparkesykkel 27. april 2021 med ID-kode 110844

Klagen tas ikke til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra fortauet i Hans Ross gate 27. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 42) viser at sykkelen sto parkert med fotbrettet på tvers på den ene siden av fortauet og opptok deler av fortauets bredde. Det er vanskelig å se hvor stor plass det var igjen på den andre siden av fortauet.

Elsparkesykkelen var etter klagenemndas oppfatning til «unødig hinder eller ulempe» og derfor plassert i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd. Selv om det kanskje var nok plass til å passere på en av sidene, sto sykkelen ulovlig fordi den utgjorde en forstyrrelse i en naturlig gangbane.

Klagenemnda kan også slutte seg til Bymiljøetatens vurdering av at inntauing var «nødvendig», jf. vtrl. § 37.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Til vedtak nr. 10 – inntauing av elsparkesykkel 21. april 2021 med ID-kode 111033

Klagen tas ikke til følge.

Elsparkesykkelen ble tauet inn fra fortauet i Gustavs gate 21. april 2021. Bildet fra Bymiljøetaten (dok 45) viser tre elsparkesykler tilhørende Ryde parkert på den ene siden av et veldig smalt fortau. Bymiljøetaten har angitt hvilken elsparkesykkel dette vedtaket gjelder med en rød pil på bildet. Det var svært liten plass igjen til å passere på den andre siden.

Elsparkesykkelen var etter klagenemndas oppfatning til «unødig hinder eller ulempe» og derfor plassert i strid med trafikkreglene § 18 fjerde ledd. Dette fordi det ikke var nok bredde igjen på fortauet til at fotgjengere kunne passere elsparkesykkelen uten å gå ut i kjørebanelen. 31

Klagenemnda kan også slutte seg til Bymiljøetatens vurdering av at inntauing var «nødvendig», jf. vtrl. § 37.

Klagenemnda er etter dette kommet til at klagen ikke tas til følge.

Oslo kommunes klagenemnds behandling:

Votering:

Anbefalingen fra faglig sekretariat ble enstemmig vedtatt, med unntak av vedtak 6 og 7 der Oslo kommunes klagenemnd fremmet og vedtok alternativt forslag til vedtak.

Arkivsak: 22/1087- 1

Sak 279/22 Godkjenning av møtebok

Oslo kommunes klagenemnds vedtak:

Møteboken fra Oslo kommunes klagenemnd møte 7. juni 2022 ble godkjent.

Oslo kommunes klagenemnds behandling:

Saken er ferdig behandlet.

Bystyrets sekretariat
Lina Rosenvinge
utvalgssekretær