Vedlegg

Høringsnotat om forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Trondheim kommune

Innhold

1. Innledning 2
2. Lovhjemmel 2
3 Hovedpunkter i forskriften 2
4 Gjennomgang av bestemmelsene i forskriften 3
4.1. Forskriftens oppbygging 3
4.2. §1 Formål 3
4.3. §2 Definisjoner 3
4.4. §3 Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy. Begrensning av antall 4
4.5. §4 Årlig kunngjøring av tillatelser 6
4.6. §5 Krav til søknaden 6
4.7. §6 Hvem får tillatelse 7
4.8. §7 Vilkår for bruk av tillatelsen 7
4.9. §8 Gebyr 12
4.10. §9 Avslutning av utleievirksomhet 13
4.11. §10 Fjerning og forvaring 14
4.12. §11 Mislighold 15
4.13. §12 Klage 15
4.14. §13 Ikrafttredelse 15

1 Innledning

I juni 2019 ble de første el-sparkesyklene utplassert i Trondheim. El-sparkesykler har utviklet seg til å bli et populært mobilitetstilbud som setter sitt preg på bybildet. Kommunen har tilstrebet å ha en god dialog med utleieaktørene i byen, men har sett at markedsutviklingen gir et press som øker antallet el-sparkesykler i byen. Dette gir fare for en overetablering, slik man har sett i andre byer - spesielt i Oslo. Flere operatører ønsker å etablere seg i Trondheim og de etablerte aktørene plasserer stadig ut flere el-sparkesykler for å henge med i konkurransen. Parallelt med dette har antallet klager og rapporterte ulemper fra øvrige brukere av byrom vært stigende. Kommunen ser et klart behov for å regulere denne virksomheten for å sikre framkommelighet i byrommene og legge til rette for at offentlige rom oppleves trygge å bruke for alle. Trondheim kommune vil stille krav om tillatelse fra kommunen for utleie av små elektriske kjøretøy fra offentlig eid grunn.

2 Lovhjemmel

Stortinget vedtok med ikrafttredelse fra 18. juni 2021 en lov fremmet som representantforslag (Dokument (8:293 L). Loven gir kommunene hjemmel til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy. Formålet med loven er

> "*å legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger, miljø og lokalmiljø.*"

Lokal forskrift for Trondheim kommune om regulering av små elektriske kjøretøy vil være hjemlet i denne loven.

3 Hovedpunkter i lokal forskrift

«*Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Trondheim kommune*» fastsetter en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy. Forslaget til lokal forskrift oppstiller kravene som stilles for at utleiere av små elektriske kjøretøy skal kunne drive sin virksomhet fra offentlig eid grunn i Trondheim kommune.

Innretningen av lokal forskrift innebærer at virksomheter som ønsker å leie ut små elektriske kjøretøy fra offentlig eid grunn i Trondheim kommune må ha tillatelse til dette. Det er satt et tak på det totale antallet kjøretøy som det gis tillatelse til å leie ut, og det settes et tak på antall virksomheter som får tillatelse. Antallet kjøretøy det gis tillatelse til fordeles mellom utleierne.

Bruk av små elektriske kjøretøy som eies av bruker selv er ikke omfattet av forskriften.

Representantforslag 293 L til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn viser til at lovforslaget §§ 3 og 4 forutsetter at det gjøres vurderinger av om forslagene er forenlige med forpliktelsene etter EØS-retten. De foreslåtte reguleringene er vurdert til å være begrunnet i legitime eller tvingende allmenne hensyn som er egnede og nødvendige for å oppnå formålet med tillatelsesordningen. Lovens formål er blant annet å sikre framkommelige og trygge offentlige rom, som er tvingende allmenne hensyn som kan begrunne en lokal tillatelsesordning. De foreslåtte reguleringene vurderes også til å være proporsjonale ved at de ikke kan regnes som for inngripende for utleiere sett opp imot de positive virkninger de får for allmennheten.

Forsøk på regulering av utleiebransjens aktivitet på offentlig eid grunn har ikke skjedd over et særlig langt tidsrom. Det er således ikke bygget opp et omfattende dokumentasjonsgrunnlag for å kunne analysere faktiske forhold i det lokale markedet, både oppsider og nedsider. Til dette kommer at det ikke har vært mulig å få alle aktører med på en frivillig innrapportering av opplysninger som kommunen har ønsket for å kunne få en god oversikt over aktiviteten i Trondheim. Videre er det på grunn av hjemmelssituasjonen ikke fullt ut gjennomført reguleringer som kan tjene som bevis for å understøtte effekten av bestemte tiltak. Det er på denne bakgrunn krevende å dokumentere alle forhold knyttet til dagens situasjon opp mot antatt effekt av foreslåtte tiltak. Det er imidlertid opparbeidet praktisk erfaring, blant annet gjennom tilbakemeldinger fra innbyggere, med hvordan virksomheten tar plass i bybildet og de ulemper som dette bringer med seg.

Samlet sett har kommunen vurdert det til at helheten i de foreslåtte tiltakene er en egnet og nødvendig regulering for å sikre framkommelige og trygge offentlige rom for allmennheten i Trondheim.

4 Gjennomgang av bestemmelsene i forskriften

4.1. Forskriftens oppbygning

Definisjoner av hvilke virksomheter og hva slags kjøretøy forskriften omhandler gis i § 2. Tillatelsesordningens varighet og maksimalt antall kjøretøy som det gis tillatelse til omtales i § 3.

Forskriftens §§ 4-7 omhandler detaljene rundt kunngjøring av tillatelsen, krav til søknad og vilkår for å drive utleie i Trondheim kommune.

§ 8 omhandler gebyr for dekning av kommunens utgifter knyttet til tillatelsesordningen. Gebyret skal være basert på prinsippet om selvkost.

§§ 9-13 har bestemmelser om praktiske forhold knyttet til tillatelsesordningen og forvaltning av denne.

4.2 § 1 Formål

§1 Formål

Forskriften skal legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Trondheim kommune bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.

Formålet med forskriften er basert på formålet angitt i loven, som forskriften er hjemlet i. Det fremgår av komiteens innstilling til ny lov at formålsbestemmelsen presiseres slik at den skal legge til rette for lokal regulering av utleie.

4.3 § 2 Definisjoner

§ 2 Definisjoner

I forskriften menes med

a) offentlig grunn: de deler av kommunen der kommunen, fylkeskommunen eller staten er eier av grunnen, for eksempel veier, fortau, parker og torg.

b) små elektriske kjøretøy: små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel)

c) utleier: virksomhet som leier ut små elektriske kjøretøy.
d) plassering: enhver plassering, utplassering, flytting, omplassering eller rydding som utleier, eller representanter som opptrer på deres vegne, utfører med utleiers små elektriske kjøretøy.

I departementets merknader til lovforslaget som forskriften er hjemlet i, defineres offentlig grunn som «*de deler av kommunen der kommunen, fylkeskommunen eller staten er eier av grunnen, for eksempel veier, fortau, parker og torg*».

For definisjonen av små elektriske kjøretøy vises det til lovens § 2. Det er viktig at lov og forskrift ikke bare omtaler el-sparkesykler, men også andre lignende transportmidler som man kanskje ikke har sett i bruk enda. Selv om dagens utfordringer med utleie i særlig grad er knyttet til el-sparkesykler, har man i andre byer også sett et tilbud med utleie av sykler med hjelpemotor, såkalte elsykler, som leies ut uten tilknytning til stativ. El-sykler er ikke definert som små elektriske kjøretøy, og dersom disse faller utenfor anvendelsesområdet til lov og forskrift, er det risiko for forskyvning av tilbudet til slike kjøretøy, uten at kommunene nødvendigvis har virkemidlene til å håndtere utfordringene. Den lokale forskriften gjelder derfor også sykler med elektrisk hjelpemotor.

Det foreligger ikke noe utleietilbud for sykler med elektrisk hjelpemotor i kommunen pr tid for høringen, men kun et stativbasert bysykkelsystem med sykler uten elektrisk hjelpemotor. Dersom det innkommer søknader som legger et annet tilbud til grunn enn kjente løsninger som eksempelvis el-sparkesykler, så vil kommunen ut fra blant annet betraktninger om arealbruk og behov vurdere hvilket antall tillatelser man skal forbeholde til ev. nye typer kjøretøy jf. §§ 3 og 6 i forskriften.

Utleier er definert å være enhver virksomhet som leier ut kjøretøy som faller inn under definisjonen i punkt b). Virksomheten kan være næringsdrivende, stiftelse, organisasjon eller andre (listen er ikke uttømmende), og det er virksomheten som sådan og ikke selskapsformen som er avgjørende. Det har vært reist spørsmål om for eksempel delingsordninger eller selve omsetningsformen i form av månedskort eller årskort med tilhørende bruksrett, eller en leasinginnretning på forholdet mellom utleier og bruker gjør at virksomheten faller utenfor lov og forskrift. I representantforslag 293 L – 2020-2021 s. 3 er tematikken omtalt noe: «*Formålet er å regulere utleievirksomhet av små elektriske kjøretøy. Dette betyr at utleie med små elektriske kjøretøy som skjer mellom privatpersoner, og som ikke er del av en virksomhet ikke er omfattet.*» Kommunen legger for øvrig til grunn at det næringsmessige virksomhetsbegrepet gir tilstrekkelig grunnlag for grensedragningen, og at det avgjørende er hvorvidt det drives utleievirksomhet.

Plassering av kjøretøy omfatter ikke parkering som skjer i regi av bruker/leietaker.

4.4 § 3 Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy. Begrensning av antall

§ 3 Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy. Begrensning av antall

Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Trondheim kommune kan bare skje med tillatelse fra Trondheim kommune.

Antallet tillatelser vil bli vurdert årlig og vil framgå av kunngjøringen. Tillatelsen varer i 1 sesong. Sesongen defineres som perioden fra 15. mars til 1. desember. Tjenesten skal i tillegg holdes stengt når det er fare for snø og is.

Det vil bli tildelt tillatelser til inntil 3 eller 4 utleiere. Det gis tillatelse til utleie av totalt 3 200 små elektriske kjøretøy i Trondheim kommune. Antallet kjøretøy det gis tillatelse til fordeles mellom utleierne. Hver søker får maksimalt det antall kjøretøy det er søkt om, se forskriften § 5 bokstav c.

Antallet vil bli evaluert årlig, og kommunedirektøren gis myndighet til å fastsette antallet kjøretøy og utleiere.

Generelt

Bestemmelsen slår fast at utleiere må ha tillatelse fra kommunen for å drive med utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Trondheim kommune. Loven bygger på at kommunen kan gi bestemmelser om tillatelsens varighet, både i perioder på døgnet og for sesong. Tillatelsene gjøres tidsbegrenset. Virksomheter som ønsker å leie ut kjøretøy i 2022 og senere år må innhente ny tillatelse før sesongen begynner om våren. Etablerte utleiere må søke om nye tillatelser.

Utleie av små elektriske kjøretøy har gått over noen sesonger, og kommuner med denne virksomheten har gjort seg en del erfaringer allerede. Det er imidlertid behov for å innhente informasjon på en mer systematisk måte slik at man får høstet erfaringer underveis om hvilke virkemidler som er best egnet til å oppnå forskriftens formål. Regelmessige kunngjøringer av tillatelser gjør det mulig å bruke opparbeidet erfaring, og tilpasse ordningen etter næringens dynamiske karakter og det faktiske behovet for regulering. Det er forståelig om virksomhetene ønsker seg mer langvarige tillatelser for å kunne forsvare lokale investeringer og gi forutsigbarhet for ansatte m.m. På den annen side er virksomheten preget av et svært dynamisk marked med rask teknologisk utvikling. Videre så har kommunene relativt begrenset erfaring med regulering av dette markedet, og det foreligger nå nytt hjemmelsregelverk som kommunene kan bruke. Det må derfor tas høyde for et utstrakt behov for justeringer i den lokale ordningen, og kommunen ser det fra starten av bare mulig å tildele årlige tillatelser. Forlenget periode vil bli vurdert på et senere tidspunkt. Det skal etterstrebes at lokal ordning innrettes slik at den gjøres mest mulig forutsigbar for utleierne.

Trondheim kommune har registrert at det har vært tildels store utfordringer i mange områder med bruk av små elektriske kjøretøy. Spesielt gjelder utfordringene for mennesker med ulike typer funksjonsnedsettelse. Byens infrastruktur er heller ikke tilrettelagt for denne typen kjøretøy og en forretningsmodell hvor det er fri flyt av antall kjøretøy. Det er behov for å etablere parkeringsplasser, og steder hvor kjøretøyene kan plasseres ut av selskapene og regulere bruk i utvalgte områder for å kunne ha den tryggheten i byrommene som det er ønsket fra byens styrende organer. Kommunen jobber fortløpende med å kartlegge og merke opp flere egnede parkeringsplasser, og vil vurdere overgang til prinsipp for bunden parkering i bestemte soner på et senere tidspunkt.

Begrensning av antall tillatelser

På bakgrunn av erfaringene fra tidligere sesonger har Trondheim kommune kommet frem til at det bør settes et tak på 3200 el-sparkesykler for sikre god fremkommelighet og trygghet for alle brukere av offentlige areal. Antallet forutsetter at kjøretøyene fordeles ut i sonene i samsvar med tabell i forskriftens § 7, bokstav a).

Trondheim kommune har siden el-sparkesyklene dukket opp i byen sommeren 2019 vært tydelige på at man som grunneier ikke uten videre vil tillate fri bruk av arealene til utleievirksomhet. Antallsbegrensningen som foreslås er basert på en gradvis utprøving hvor kommunen har høstet erfaringer over et lengre tidsrom.
I anbudet som ble lyst ut for sesongen 2020 var det lagt opp til en ordning som tillot 600 el-sparkesykler fordelt på 3 utleiere. Det ble opplyst at antallet skal evalueres og/eller revideres årlig. Siden da har operasjonsområdene som utleierne tillater brukerne gradvis blitt utvidet, og antallet er økt. Dette er dels skjedd i forståelse med utleieaktørene, men det har også vært et press i retning av å møte konkurransen i markedet. Fra starten av 2021 ble det operert med anslagsvis 2000 el-sparkesykler, og tallet er utover sesongen økt til anslagsvis 2800 enheter.

Å begrense antallet til 3200 fra en eventuell vedtagelse av forskriften anses som et tiltak som er egnet for å ivareta hensynet til framkommelige og trygge offentlige rom. Kommunen har mottatt et betydelig antall tilbakemeldinger fra for eksempel gårdeiere, borettslag, varetransportører, nødetater og handicappedes organisasjoner som bevitner betydelige ulemper knyttet til framkommelighet og trygghet i offentlige rom forårsaket av el-sparkesyklene. Kommunens erfaring er at man i Trondheim har nærmet seg en smertegrense hvor skadevirkningene i de offentlige rom begynner å bli uforholdsmessig store. Ved disponeringen kan ikke kommunen bare se hen til etterspørselen i markedet for utleie av el-sparkesykler, men også til de belastninger bransjen skaper for framkommelighet og trygghet i offentlige rom og hva som fortrenges.

<u>Begrensning av antall utleiere</u>
Det vurderes også som egnet og nødvendig å sette et tak på antall tilbydere, og kommunen vil gi tillatelser til inntil 3-4 utleievirksomheter. Pr. 9. juli 2021 er det 3 etablerte utleieaktører med virksomhet i Trondheim, og de disponerer anslagsvis 800-1100 el-sparkesykler hver. Kommunen vurderer det som lite formålstjenlig i forhold til de hensyn loven skal tjene å begrense antallet små elektriske kjøretøy uten samtidig å begrense antallet utleieaktører. Å tildele et likt antall kjøretøytillatelser til alle som søker gir en fare for omgåelse i form av oppsplitting i mange søkerenheter og det er en fare for overetablering også når det gjelder antall utleieaktører. Dette vil kunne gi en ordning som gir mindre effektiv forvaltning og vil på sikt gripe inn i aktørenes driftsgrunnlag. En begrensning i antall aktører vil øke lønnsomheten til den enkelte utleier, som igjen vil bidra til en passende utbygd administrasjon og støtteapparat og økonomi til å utvikle og investere i ny teknologi, miljø og sikkerhet.

Antallsbegrensning av utleieaktører i form av en tillatelsesordning med utvelgelseskriterier vil innebære at virksomheter med virksomhet i Trondheim pr. tid ikke nødvendigvis vil få tillatelse til å drive videre. Til dette er det relevant å peke på at kommunen over lengre tid har vært tydelig på at det ikke vil være fritt fram for denne virksomheten med utgangspunkt fra kommunens grunn. Det ble avklart allerede høsten 2019 at kommunen ville lyse ut konkurranse som tillot et begrenset antall aktører å drive virksomhet med et avklart forhold til kommunens eiendommer. Begrensningen er ikke uforholdsmessig overfor utleieaktørene og anses som nødvendig.

4.5 § 4 Årlig kunngjøring av tillatelser

§ 4 Årlig kunngjøring av tillatelser

Kommunen kunngjør tillatelser årlig. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist, og oppgis hvor og hvordan søknaden skal sendes, hvilke opplysninger søknaden skal inneholde, og

kommunens saksbehandlingsfrist. Kunngjøringen skjer senest 4 uker før søknadsfristens utløp, men i 2021 kan søknadsfristen bli kortere.

Søknader som leveres etter søknadsfristen skal avvises. Dersom en søknad er mangelfull i forhold til kravene i § 5, skal søker gis én ukes frist for retting av søknaden. Søknader som ikke rettes innen denne fristen vil bli avvist.

Bestemmelsen gir regler for kommunens saksbehandling ved kunngjøring av nye tillatelser. Kunngjøring skal skje årlig. Dette henger naturlig sammen med at tillatelser gis for ett år om gangen. Ved førstegangstildeling av tillatelser vil søknadsfristen være noe kortere, for å sikre rask implementering av tillatelsesordningen.

Avvisning av for sent innkomne søknader er ikke enkeltvedtak som kan påklages. Kommunen skal gi én ukes frist for å rette mangelfulle søknader. Ettersom antallet kjøretøy hver enkelt utleier får tillatelse til, fastsettes etter en fordeling av det totale antallet kjøretøy som omfattes av ordningen, må alle søknadene ses i sammenheng. Dersom en søker gis frist til å rette en mangelfull søknad, forlenges derfor kommunens saksbehandlingstid for alle innkomne søknader tilsvarende. Fristen på én uke tar altså hensyn til øvrige søkere og den totale saksbehandlingstiden. Fristen løper fra det tidspunktet kommunen gir beskjed om at søknaden må rettes og opplyser om fristen.

4.6 § 5 Krav til søknaden

§ 5 Krav til søknaden

En søknad om tillatelse skal som minimum inneholde:

a) søkerens navn, adresse, organisasjonsnummer, epostadresse, telefonnummer og kontaktperson.

b) bekreftelse på registrering i Enhetsregisteret.

c) antall små elektriske kjøretøy det søkes tillatelse til.

d) plan for hvordan søker skal organisere fjerning, flytting, omplassering og rydding av kjøretøy etter forskriften § 7 bokstav a og j.

e) bekreftelse på at utleier oppfyller krav til geofence og datadeling på tidspunktet tillatelsen vil bli gitt.

f) bekreftelse på at utleiers små elektriske kjøretøy oppfyller nærmere angitte standarder som krav til batteritid og miljømessige batterityper.

g) bekreftelse på at all drift og vedlikehold av små elektriske kjøretøy skjer ved hjelp av utslippsfrie kjøretøy.

h) bekreftelse på at utleier vil sikre tredjepersoner erstatning for skade knyttet til utleievirksomheten, for eksempel ved at virksomheten tegner ansvarsforsikring.

Ytterligere krav til søknaden kan bli oppstilt i forbindelse med kunngjøring av tillatelsesordningen.

Bestemmelsen oppstiller krav til søkere av tillatelse til å bruke offentlig grunn til utleie av små elektriske kjøretøy. De krav som stilles skal bidra til å gjøre kommunens søknadsbehandling effektiv og forutsigbar.

Når det gjelder plan for fjerning, flytting og omplassering må denne bestemmelsen sees i sammenheng med § 7 a og j, om rydding og reorganisering av kjøretøyene. For kommunen er det viktig å få en beskrivelse av hvordan utleierne vil oppfylle disse vilkårene.

4.7 § 6 Hvem får tillatelse

§ 6 Hvem får tillatelse

Det vil bli tildelt tillatelser til inntil 3 eller 4 utleiere. Søkerne skal beskrive hvordan deres tilbud best mulig ivaretar følgende kriterier:

- *Framkommelighet og orden i offentlige rom*
- *Trygghet og sikker ferdsel for brukere av offentlige rom*
- *Klimavennlige løsninger, miljø og lokalmiljø*

Kommunen kan presisere det nærmere innholdet i kriteriene og relevant dokumentasjon for oppfyllelsen av dem i den årlige kunngjøringen.

Kommunen vil ivareta grunnleggende krav til forutberegnelighet og likebehandling ved søknadsbehandlingen. Valget mellom søkerne skal skje ut fra en forsvarlig skjønnsmessig vurdering av hvordan søkerens tilbud oppfyller kriteriene. Antallet små elektriske kjøretøy som det åpnes for i § 3 vil i utgangspunktet bli fordelt likt mellom søkerne, men må vurderes opp mot hvilke typer små elektriske kjøretøy (jf. definisjonen i § 2) som det innkommer søknader om.

4.8 § 7 Vilkår for bruk av tillatelsen

4.8.1 Bokstav a)

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen

Bokstav a)

Utleiers kjøretøy skal være fordelt slik i Trondheim kommune:

Sone	Sonebeskrivelse	Andel av utleiers kjøretøy i % (maks eller min)
Sone 1	Sentrumssone, innenfor elveslyngen til Skansen, Bakklandet, Møllenberg og Solsiden	40 % maks
Sone 2	Ila, Tyholt, Strindheim, Lade, Ranheim, m.v.	10 % minimum
Sone 3	Byåsen	10% minimum
Sone 4	Sørbyen med områdene Heimdal, Tiller, Flatåsen, Saupstad, Kattem, Huseby	10 % minimum

De eksakte grensene for sonene vil fremgå av digitalt kart vedlagt den årlige kunngjøringen.

Det er i dag rundt regnet 2800 el-sparkesykler i Trondheim. Tallet er noe usikkert, da ikke alle utleierne deler data. De utfordringene fordelingen skaper for fremkommelighet og behov for å sikre trygghet i offentlige rom er viktige årsaker til at kommunen ønsker å regulere utleievirksomheten. Mange kjøretøy på et begrenset område medfører redusert fremkommelighet for øvrige trafikantgrupper, og fare for ulykker både i forbindelse med bruk og feilparkering. Begrensning av antall kjøretøy og sikring av geografisk spredning er viktig for å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom.

Det totale antall kjøretøy i Trondheim kommune fordeles på fire soner, som vil gis i et digitalt kart. Soneinndelingen skal sikre geografisk spredning av kjøretøy i byen og hindre opphopning i enkelte områder.

Bruken vil medføre at kjøretøyene forflytter seg mellom de ulike sonene, og over tid vil dette kunne medføre at antallet kjøretøy i den enkelte sone kan avvike fra antallet som er gitt i tillatelsen. Det stilles derfor krav til at hver utleier opprettholder tillatt antall kjøretøy i hver sone. Utleier skal sørge for at minimumsfordelingen er oppfylt minst en gang hvert døgn. Mer detaljer rundt når dette skal skje vil bli gitt i kunngjøringen av tillatelsesordningen.

Alle fire sonene som foreslås er på høringstidspunktet dekket av et tilbud av el-sparkesykler. 2 av aktørene dekker i hovedsak de 3 første sonene, og en tredje utleier dekker fra sommeren 2021 også områdene i Sørbyen. Utover dette antas det at etterlevelse av soneinndelingens krav til fordeling vil være gjennomførbare for utleierne. Ut fra kjennskap til den faktiske fordelingen av kjøretøy på høringstidspunktet vil føringene som er angitt i % fortsatt gi tilstrekkelig fleksibilitet.

4.8.1 Bokstav b

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen
Bokstav b)
Utleier plikter å følge de krav til plassering av små elektriske kjøretøy som fremgår av den årlige kunngjøringen.

Det er et mål å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom. Parkering av kjøretøyene har vært et gjennomgående problem. I den forbindelse er det identifisert enkelte plasser som merkes opp til plassering og parkering av små elektriske kjøretøy. Disse vises i digitale kart og merkes opp fysisk. Arbeidet med å finne flere steder som kan merkes opp pågår fortsatt. Trondheim kommune vil på sikt vurdere å innføre krav om at start og avslutning av leieforhold bare kan skje på oppmerkede parkeringsplasser i hvor det er nødvendig i sentrale områder med særskilte utfordringer knyttet til opphopning av små elektriske kjøretøy. Utleier er forpliktet til å gjennomføre dette prinsippet om bunden parkering når Trondheim kommune varsler om det.

For å sikre en rettferdig fordeling av kapasiteten på de oppmerkede plassene kan enhver utleier ved utplassering og redistribusjon maksimalt legge beslag på den andelen av det oppmerkede arealet som tilsvarer utleiers andel av totalt antall kjøretøy som det er gitt tillatelse til.

4.8.3 Bokstav c)

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen
Bokstav c)
I tillatelsesperioden kan Trondheim kommune fastsette midlertidige og permanente digitale soner (geofence), som utleier plikter å iverksette overfor brukerne av kjøretøyene. Sonene kan gjelde for hele eller deler av døgnet og/eller for bestemte dager eller ukedager, og kan medføre:

1. *forbud eller annen regulering av plassering og parkering*
2. *bruksforbud*

3. hastighetsbegrensninger

Trondheim kommune skal varsle utleier skriftlig om nye geofence, og samtidig gi utleier de nødvendige data. Fristen for iverksettelse vil fremgå av varselet, og skal være minst 1 uke.

For å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom er det behov for å forby eller på annen måte regulere plassering og parkering av små elektriske kjøretøy, ferdsel og hastighet i ulike områder i byen. Dette er hjemlet i lovens § 3.

Geofence er en geografisk sone. Disse vil vises i digitale kart som gjøres tilgjengelig for alle utleiere. Utleierne plikter å iverksette geofencing som vist i kart.

Kommunen vil innføre permanente og midlertidige geofence der det vurderes som nødvendig. Midlertidige geofence vil særlig bli benyttet i tilknytning til spesielle merkedager, arrangementer, hendelser mv. Et midlertidig geofence vil ofte innebære et bruksforbud, men for en kortere tidsperiode.

Geofence kan kobles til tid, slik at de bare gjelder på bestemte tider på døgnet eller for bestemte dager eller ukedager.

På grunn av det store antallet små elektriske kjøretøy er det ønskelig at disse benytter oppmerkede plasser i størst mulig grad. Små elektriske kjøretøy bør ikke benytte parkeringsplasser merket for moped/motorsykkel. Utleiere skal oppfordre sine brukere til å benytte oppmerkede plasser og synliggjøre disse i sine apper. Det skal uansett ikke kunne parkeres utleide kjøretøy i geofence med parkeringsforbud, midlertidig eller permanent.

Det skal ikke være mulig å kjøre inn i områder som har geofence med bruksforbud, hvor motorkraften skal kobles ut. I områder for geofence med hastighetsbegrensning skal ikke farten på utleiers kjøretøy kunne overstige denne.

Utleiere skal varsles skriftlig minst en uke i forveien når nye områder med geofence skal implementeres og iverksettes, men kommunen skal tilstrebe å gi utleierne beskjed så tidlig som mulig. Kommunen deler slike data i et format i tråd med det som fremgår av bokstav e) under og den årlige kunngjøringen.

4.8.4 Bokstav d)

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen
Bokstav d)
Utleiere skal dele anonyme aggregerte sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy på en dertil egnet måte med kommunen.

For å sikre effektiv forvaltning av tillatelsesordningen har kommunen behov for informasjon om hvor alle kjøretøy befinner seg og hvor de beveger seg. Dette gjelder både historiske data og sanntidsdata. Informasjonen vil bli benyttet for å sikre at forskriftens krav og vilkår stilt i tillatelsen til utleier overholdes. Trondheim kommune vil ha mulighet til å følge opp at antall kjøretøy som det er gitt tillatelse til ikke overstiges, at maksimalt antall kjøretøy innenfor de enkelte soner overholdes og at geofence iverksettes.

Dataene vil også være nødvendig for en effektiv forvaltning med tanke på arbeidet med å videreutvikle tillatelsesordningen i fremtiden.

4.8.5 Bokstav e)

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen
Bokstav e)
Utleier skal ha nødvendig teknologi for å motta data om, og for iverksetting av, geofence, og for å kunne dele opplysninger med kommunen som nevnt i § 7 bokstav d). Kommunen gir nærmere bestemmelser i kunngjøringen om hvilken teknologi utleier plikter å ha.

Kommunen krever data som de fleste utleiere allerede har. Det skal benyttes teknologi som oppfyller anerkjente standarder for deling av data innenfor mikromobilitet.

Sanntidsdata som kommunen skal ha tilgang til skal deles gjennom GBFS – standarden (General Bikeshare Feed Specification). Endepunktet som skal benyttes er Free Bike Status, med krav om mindre enn 5 minutters forsinkelse.

Utleier skal også gi Trondheim kommune tilgang til historiske lokasjonsdata gjennom et programmeringsgrensesnitt (API) i henhold til Mobility Data Specification (MDS)-standarden, versjon MDS 0.4 eller nyere. Datasettene skal inneholde ID på kjøretøy og data om tidspunkt og hvor hver tur starter og stopper. Andre parametre kan også bli etterspurt, blant annet informasjon om:

a. Batteristand

b. Kilometer kjørt siden sist parkering

c. Tid kjørt siden sist parkering

d. Antall unike brukere per dag / uke / måned

e. Antall turer per bruker

f. Om elsparkesyklene er stående eller liggende

En spesifikasjon for hvordan, hvor ofte og hvilke data operatørene skal sende og motta vil bli gjort tilgjengelig. Bruker-ID skal ikke leveres.

Nærmere presisering av hvilken teknologi utleier plikter å ha vil bli gitt i kunngjøringen av tillatelsesordningen.

4.8.6 Bokstav f)

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen
Bokstav f)
Utleie kan skje alle dager, hele dagen, unntatt i tidsrommet mellom kl. 00.00 - 05.00.

Som et ledd i å sikre trygge offentlige rom og forebygge ulykker stilles det krav om at utleie av kjøretøy skal opphøre i tidsrommet 00.00-05.00 alle ukedager. Tilbakemeldinger fra skadelegevakt viser svært forhøyet risiko for alvorlige skader ved kjøring med elsparkesykkel om natten, spesielt i perioden mellom midnatt og 05.00. TØI-rapport 1828/2021 «Elsparkesykler til glede og besvær» viser at 43 % av de som bruker el-sparkesykler har kjørt i alkoholpåvirket tilstand. Statens vegvesens rapport nr 720 (24.03.2021) om skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel viser at 40 prosent av ulykkene med elsparkesykkel skjer i beruset tilstand. Videre at risikoen for å bli skadd i en ulykke med elektrisk sparkesykkel er 10 ganger høyere enn med vanlig sykkel, og at risikoen er over tre ganger så høy om natten. I tillegg at ulykkene oftest skjer alene.

Det er ikke kjent for kommunen hvor stor del av omsetningen til utleierne som knytter seg til utleie på nattestid, men i lys av fare- og skadepotensialet vurderer kommunen tiltaket som egnet og nødvendig for å motvirke det betydelige skadepotensialet som gjør seg gjeldende i det relevante tidsrommet. Kommunen mener den effekten på antall skader som begrensningen må ventes å gi er proporsjonal i forhold til ulempene for utleierne.

4.8.7 Bokstav g)

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen
Bokstav g)
Utleier skal forhindre sjenerende lyd fra små elektriske kjøretøy. Alarmfunksjoner med lyd skal være avslått i tidsrommet mellom kl. 20.00 - 07.00 natt til hverdager, og mellom kl 20.00 - 09.00 natt til lørdager, søndager og helligdager.

Det er kjent at innbyggere plages av piping fra alarmene på små elektriske kjøretøy. Det stilles derfor krav til at alarmfunksjoner med lyd skal være avslått i tidsrommet 20.00-07.00 natt til hverdager og 20.00 - 09.00 natt til lørdager, søndager og helligdager.

4.8.8 Bokstav h)

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen
Bokstav h)
Kjøretøy som benyttes i driften av utleievirksomheten til utplassering, batteribytte og omplassering mv. av små elektriske kjøretøy, skal være utslippsfrie. Kjøretøy som benyttes i drift av utleievirksomheten skal være merket med firmalogo.

I lovforarbeidene heter det at «*Med klimavennlige løsninger, miljø og lokalmiljø menes at kommunen kan velge tiltak som ivaretar overordnede klimahensyn, fremmer klimavennlige løsning knyttet til kjøretøyene og bruken av disse, andre utfordringer knyttet til miljøet samt mer lokale miljøutfordringer i kommunen.*»

Det finnes nasjonal lovgivning på miljøområdet som også vil gjelde for små elektriske kjøretøy. Miljødirektoratet setter krav til blant annet CE-merking, dokumentasjon og medlemskap i godkjent returselskap for EE-avfall.

Det er oppstilt et krav om utslippsfrie kjøretøy i driften. Bortsett fra produksjonsbelastningene knyttet til kjøretøyene er det ifølge forskning fra SINTEF[1] særlig gjennom servicekjøringen i forbindelse med innsamling/utplassering at det skapes klimagassutslipp fra utleievirksomheten i Trondheim. Krav til kjøretøyene som benyttes til servicekjøring kan dermed ha stor effekt på det samlede klimafotavtrykket til el-sparkesykler i byen. Kravet var allerede oppstilt i anbudet tilbake i 2019, og er forutsigbart for bransjen. Det er også i tråd med Trondheim kommunes klimamålsetninger.

For å kunne ivareta en effektiv forvaltning av ordningen skal kjøretøy være merket med utleiers firmalogo slik at de er gjenkjennbare.

4.8.9 Bokstav i)

1 https://mobilitet.sintef.no/mikromobilitet/

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen
Bokstav i)
Alle små elektriske kjøretøy skal merkes tydelig med firmanavn og kontaktinformasjon til utleier, samt ID som kan leses manuelt og digitalt for å identifisere kjøretøyet.

For å sikre framkommelige offentlige rom og en effektiv forvaltning av tillatelsesordningen er det behov for at hvert kjøretøy kan identifiseres både av innbyggere og av kommunen. På den måten kan innbyggere kontakte utleier dersom de har behov for å melde fra om kjøretøy som er til hinder for framkommeligheten, og kommunen kan registrere et kjøretøy som taues inn ved brudd på vilkårene i tillatelsen. ID må kunne leses manuelt av innbyggere og registreres digitalt av kommunen.

4.8.10 Bokstav j)

§ 7 Vilkår for bruk av tillatelsen
Bokstav j)
Utleier skal på eget initiativ, fortløpende fjerne, flytte og rydde små elektriske kjøretøy:

- *som er til hinder for den generelle fremkommeligheten.*
- *som er veltet, ikke fungerer, har havnet i elver og sjø, eller på annen måte forsøpler lokalmiljøet.*
- *når kommunen eller andre vegeiere har drifts- og vedlikeholdsoppgaver i byrommet som krever at små elektriske kjøretøy må fjernes, som ved vinterdrift, vårrengjøring, veiarbeid mv.*
- *når det er nødvendig ved brann, vannlekkasje eller andre lignende hendelser.*
- *for å overholde kravet til maksimalt antall små elektriske kjøretøy innenfor sonene, jf. §7a.*

Kommunen kan i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning.

Det vurderes som nødvendig for å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom i Trondheim, at det stilles krav til rydding av kjøretøy. Kjøretøyene skal ikke være til hinder for allmenn ferdsel, og bruk og drift av byens offentlige rom. Forpliktelsene innebærer økonomiske byrder for utleierne, men vurderes som forholdsmessige ut fra at disse har mulighet til å innkalkulere kostnadene som del av driftsforutsetningene sine.

Utleier har en plikt til på eget initiativ å rydde i kjøretøyene fortløpende. Utleierne skal ikke vente på beskjed fra kommunen om at det er behov for rydding.

Kjøretøy som står utplassert uten å kunne benyttes, enten det er på grunn av hærverk, lavt batteri eller annet, må fjernes av utleier.

Når områder geofences eller fysisk sperres av i forbindelse med arrangementer o.l., så oppstår det gjerne utfordringer knyttet til at kjøretøy hoper seg opp i ytterkant av disse arealene og hindrer den generelle fremkommeligheten. Det er viktig at utleier har ekstra god oppfølging av både arrangementer og geofencede arealer, for å unngå at dette skaper utfordringer.

Det kreves også at utleier sørger for å rydde når kjøretøy er veltet eller havner på steder som forsøpler lokalmiljøet, som i elver og sjø.

Alle utleiere er forpliktet til å innhente relevant informasjon fra Trondheim kommunes nettsider om tidspunkt for planlagte drifts- og vedlikeholdsaktiviteter som bortkjøring av snø, vårrengjøring, veiarbeid mv.

Utgangspunktet er at utleier plikter å rydde fortløpende, men det er hensiktsmessig at kommunen eller andre kan ta kontakt med utleier angående behov for rydding av kjøretøy. Følgende frister vil gjelde fra kommunen tar kontakt til kjøretøy skal være ryddet:

- 2 timer (man-lør 07:00-20:00 og helligdager inkl. søndag 10:00-20:00)
- 4 timer (man-lør 20:00-07:00 og helligdager inkl. søndag 20:00-10:00).

Flere detaljer kan komme i kunngjøring av tillatelsesordningen.

Trondheim kommune benytter bestemmelsen i vegtrafikkloven § 37 til fjerning og forvaring i tillegg til bestemmelsene i denne forskrift.

4.9 § 8 Gebyr

§ 8 Gebyr

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med, utleievirksomhet regulert i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskriften og den enkelte tillatelse, i samsvar med et prinsipp om selvkost. Kommunens utgifter for tillatelsesperioden gjøres kjent ved den årlige kunngjøringen, og fordeles forholdsmessig etter antall kjøretøy på alle som får tillatelse etter § 3.

Gebyret forfaller til betaling forskuddsvis den dagen ny tillatelsesperiode starter. Gebyret vil ikke bli refundert dersom utleier misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen, eller avslutter sin virksomhet i løpet av tillatelsesperioden.

Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy inngår ikke i beregningen av dette gebyret.

I lovens § 5 fremgår det at den kommunale forskriften kan gi bestemmelser om gebyr for å dekke kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med utleievirksomhet regulert i loven. Det fremgår videre av departementenes lovtekniske bistand til Stortinget at dette for eksempel vil være utgifter til etablering og vedlikehold av infrastruktur, for eksempel oppmerking og vedlikehold av soner for plassering/parkering av kjøretøyene. I komiteens innstilling er det videre presisert at kommunens utgifter til kontroll og tilsyn kan inkluderes i beregningen av kommunens utgifter. Ulike administrative utgifter, eller utgifter kommunen måtte ha i forbindelse med eventuelle digitale løsninger på kommunens side kan også tas med i beregningen. For beregningen vises det til et prinsipp om selvkost.

Utgifter som Trondheim kommune vil kreve dekket gjennom gebyret er forvaltning av tillatelsesordningen, administrasjon, lokalisering og oppmerking av plasser, etablering og drift av annen infrastruktur herunder tekniske løsninger, kontroll og tilsyn m.m. Denne listen er ikke uttømmende.

Ytterligere detaljer om beregningsgrunnlaget og kommunens faktiske totalkostnad vil bli gitt i kunngjøringen av tillatelsesordningen.

Det er ikke mulig å fastsette det konkrete gebyret til hver enkelt utleier som får tillatelse før alle søknader er behandlet og vedtak om tillatelse er gitt. Kommunens totale kostnader som er oppgitt i kunngjøringen, vil fordeles mellom utleierne som får tillatelse til å drive sin virksomhet i kommunen.

Eventuell reduksjon i antall kjøretøy eller avslutning av virksomheten innenfor tillatelsesperioden medfører ikke reduksjon i gebyret.

Kommunens kostnader til inntauing av kjøretøy med hjemmel i vegtrafikkloven og forskrifter til denne, og denne forskriften § 6 inngår ikke i beregningen av selvkostgebyret. Slike utgifter skal betales av utleier som eier kjøretøyet som taues inn uten hensyn til selvkostgebyret.

4.10 § 9 Avslutning av utleievirksomhet

§ 9 Avslutning av utleievirksomhet

Dersom utleier avslutter utleievirksomheten i tillatelsesperioden, mister utleier tillatelsen. Utleier skal straks varsle kommunen om tidspunktet for avslutning av virksomheten. Utleier skal fjerne alle sine små elektriske kjøretøy fra offentlig grunn snarest, og senest innen én uke etter at virksomheten har opphørt.

Dersom utleier avslutter utleievirksomheten i tillatelsesperioden, mister utleier tillatelsen. Dette vil gjelde i de tilfeller der en utleievirksomhet, i løpet av tillatelsesperioden, ikke lengre nyttiggjør seg av tillatelsen. Årsakene til dette kan være mange, eksempelvis kan en utleier velge å trekker seg ut av Trondheim, fusjonere med en annen virksomhet eller avvikler/går konkurs eller mister sin tillatelse slik nevnt i forskriften. Når og hvis dette skjer, vil kommunen at utleier skal fjerne sine små elektriske kjøretøy fra offentlig grunn.

Et annet spørsmål som kan oppstå når en utleier ikke lenger bruker sin tillatelse er hva som skjer med den retten til å utplassere et antall små elektriske kjøretøyer som fulgte av tillatelsen. Kommunen har i forskriften fastsatt hvor mange små elektriske kjøretøy som kan brukes til utleie på offentlig grunn. Dette antallet vil kommunen også søke å opprettholde gjennom hele tillatelsesperioden.

Forutsatt at det er noe tid igjen av tillatelsesperioden vil kommunen kunne tilby de øvrige aktører en utvidelse av sin tillatelse. Da vil det antallet små elektriske kjøretøy som står til disposisjon bli fordelt mellom de gjenstående utleiere- som ønsker en slik supplering. Ny fordeling vil ikke finne sted hvis gjenstående periode er så kort at kommunen ikke vil kunne overholde alminnelige sakbehandlingsregler. Kommunen vil legge til grunn at det må være mer enn tre måneder igjen av tillatelsesperioden for at ny fordeling skal finne sted. Ved vedtak om ny fordeling vil det ikke påløpe noe gebyr for utleierne.

4.11 §10 Fjerning og forvaring

§10 Fjerning og forvaring

Trondheim kommune kan fjerne og ta i forvaring små elektriske kjøretøy, og kreve betaling, etter § 6 i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

Det er viktig å effektivt kunne håndheve brudd på bestemmelser gitt i medhold av forskriften. Fjerning av kjøretøy vil være et virkemiddel for å håndheve overtredelse. Forskriften viser til § 6 i lov om utleie av små elektriske kjøretøy. Loven omfatter to forskjellige tilfeller.

I første ledd har utleier tillatelse, og utplassering og parkering skjer som ledd i lovlig virksomhet, men er plassert i strid med vilkår i tillatelsen. Vilkår fremgår av forskriftens § 7 a). til j). Loven oppstiller et tilleggskrav om at fjerning skal være «nødvendig». Terskelen for når små elektriske kjøretøy kan fjernes bør ikke legges høyt. Hva som er nødvendig må vurderes konkret i det enkelte tilfellet, og vil kunne avvike fra vurderingen som gjøres etter vegtrafikklovens § 37.

Andre ledd tar sikte på situasjoner der utleiere driver ulovlig virksomhet uten tillatelse, og kjøretøy kan fjernes og tas i forvaring uten nærmere konkret vurdering av nødvendighet.

Etter tredje ledd er kostnad for fjerning og forvaring utleiers regning og risiko, og tilbakelevering skjer når utleier har betalt utgiftene kommunen har hatt. Loven viser her til bestemmelsene for fjerning og forvaring etter vegtrafikkloven § 37 og praksis her vil være retningsgivende.

4.12 §11 Mislighold

§ 11 Mislighold

Tillatelsen kan trekkes tilbake ved gjentatte eller grove overtredelser av lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskriften, eller vilkår i tillatelsen.

Bestemmelsen samsvarer med lov om utleie av småelektriske kjøretøy § 4 tredje ledd, hvor det er lagt opp til at kommunen som forskriftsfastsetter en tillatelsesordning kan trekke tilbake tillatelsen. Trondheim kommune mener en slik bestemmelse er nødvendig for at tillatelsesordningen skal fungere etter sitt formål og hensikt.

Kommunen legger til grunn at utleierne skal ha systemer for å overholde de vilkår som er gitt i tillatelsen. Hvis kommunen for eksempel avdekker at en utleier gjentatte ganger ikke overholder ryddeplikten og innretter seg etter bestemmelsen i denne forskrifts § 7 bokstav j, vil en slik opptreden kunne anses som grov, slik at tillatelsen trekkes tilbake.

For det tilfellet at en tillatelse vil bli vurdert trukket tilbake vil Trondheim kommune varsle utleier om dette og gi utleier anledning til å komme med innsigelser før vedtak om tilbakekallelse av tillatelse fattes.

4.13 § 12 Klage

§ 12 Klage

Enkeltvedtak kan påklages, etter forvaltningslovens kapittel 6.

Utleiere og andre med rettslig klageinteresse kan klage på enkeltvedtak som fattes i medhold av denne forskriften. Dette følger av forvaltningslovens alminnelige regler om klageadgang. Trondheim kommune har valgt å henvise til forvaltningsloven slik at det fremgår tydelig at de alminnelige klagereglene også gjelder for enkeltvedtak etter denne forskriften.

Dette betyr også at når Trondheim kommune fatter enkeltvedtak om tillatelse eller ikke vil det samtidig oppgis om klageadgang og hvilke frister som gjelder. Klageadgangen vil være tre uker, beregnet fra det tidspunkt underretning om vedtaket kom frem til søker av tillatelsen. Formannskapet er øverste klageinstans.

4.14 § 13 Ikrafttredelse

§13 Ikraftredelse

Forskriften trer i kraft straks.