

Fagnotat – kommentarer til foreslått forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune

1. INNLEDNING

1.1 Lovhjemmel og bakgrunn

Elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy er et mobilitetstilbud som kan avlaste kollektivtrafikken og utgjør et alternativ til bruk av privatbil.

Samtidig kan de positive sidene ved utleie av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy i noen tilfeller bli overskygget av de utfordringene som et stort antall elsparkesykler i fri flyt potensielt kan medføre i det offentlige rom. I tillegg er det ikke ønskelig at elsparkesykler erstatter turer som ellers ville bli gjort med gange.

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn¹ har som formål *«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»*, jf. § 1.

Lovens § 3 gir hjemmel for at kommunen kan fastsette en forskrift, alene eller sammen med en tillatelsesordning etter § 4. Det er bruk av offentlig grunn som er regulert av forskriften. Det avgrenses altså mot privat grunn, hvor det er den enkelte eiers private eiendomsrett som gjelder og setter begrensninger for bruk av eiendommen. Bruken av private elsparkesykler eller andre private kjøretøy er heller ikke omfattet.

Det kan reises spørsmål om hvor langt hjemmelen til å fastsette forskrift rekker i et EØS-rettslig perspektiv. Fordi tillatelsesordningen utgjør en begrensning på adgangen til å tilby tjenester er det en forutsetning etter EØS-retten at det er «nødvendig» å innføre en forskrift. Vilkåret om nødvendighet innebærer at en forskrift ikke må kunne erstattes med et alternativt tiltak som er like nyttig for å ivareta hensynene som den lokale forskriften ivaretar og som er mindre inngripende overfor utleierne.

Det er ikke foretatt en fullstendig vurdering av dette for Lindesnes, men det vises til at en rekke andre kommuner i Agder har vedtatt forskrifter etter lovens § 3 og § 4, mellom annet for å sikre innføring av ulike typer bruksreguleringer og tidsperioder for utleie.

De nevnte forskriftene omhandler en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy. Forskriftene fastsetter samtidig krav som utleier av små elektriske kjøretøy må rette seg etter for å kunne drive sin virksomhet i kommunene. Slik sett gir forskriftene og tillatelsesordningen kommunene en mulighet til å sette nærmere regler for bruken av elsparkesykler nettopp for å regulere de utfordringene som kan medføre i det offentlige rom, som overparkering i sentrumsområder, bråk ved lange åpningstider, sikkerhetsutfordringer, manglende fjerning ved gjennomføring av kommunale oppgaver som vinterdrift og rengjøring, og lignende.

1.2 Planlagt fellesanskaffelse høsten 2026

Høsten 2026 planlegges det gjennomføring av en felles konkurranse for kommunene Kristiansand, Arendal, Lillesand, Vennesla og Grimstad. Alle disse kommunene har en forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn og har også et mobilitetstilbud i dag.

Tillatelse til å drive gis etter gjennomføring av konkurranse om anskaffelse av tjenstekonsesjonskontrakt i henhold til regelverket for offentlige anskaffelser. Den eller de leverandøren som tildeles tjenstekonsesjonskontrakten, vil parallelt tildeles tillatelse.

¹ Lov nr. 139 av 18. juni 2021 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

Selv om anskaffelsen gjennomføres i fellesskap så vil det inngås en separat *kontrakt* for hver enkelt kommune, og det vil tildeles en separat tillatelse for hver kommune. Gjennomføring av konkurranse delegeres til AKT, og for noen kommuner er AKT også gitt kompetanse til å tildele tillatelse.

En felles konkurranse i samarbeid med AKT vil trolig kunne bidra til å utløse et bedre tilbud i Lindesnes. Dersom Lindesnes kommune ønsker å delta i den felles anskaffelsen så er det en forutsetning at det fastsettes en forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn for kommunen.

1.3 Om forslaget til forskrift

Kristiansand, Arendal, Grimstad, Vennesla og Lillesand har som nevnt alle allerede fastsatt forskrifter om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Disse forskriftene er langt på vei bygget på samme «lest». Det er likevel noen forskjeller, basert på både reelle faktiske forskjeller i kommunene og på ønsker og behov.

Vedlagte forskrift er et utkast til forskriftstekst. Dette utkastet bygger langt på vei på de allerede eksisterende lokale forskriftene, men det kan være mindre individuelle forskjeller fra disse. Utkastet er et utgangspunkt for forskriften som Lindesnes kan fastsette. Det er likevel verdt å merke seg at dette er basert på de eksisterende lokale forskriftene, som er justert over tid basert på erfaring.

I det videre vil vi gjennomgå vedlagte forslag til forskrift, som heretter blir omtalt som «forskriften».

2. GJENNOMGANG AV BESTEMMELSENE I FORSKRIFTEN

2.1 Innledning

I det videre vil vi si noe kort om de ulike bestemmelsene slik som disse er innført i de ulike forskriften.

- § 1 – Formål
- § 2 – Definisjoner
- § 3 – Virkeområde
- § 4 – Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy. Begrensning av antall kjøretøy og utleiere
- § 5 – Tildeling av tillatelse. Gjennomføring av konkurranse for anskaffelse av tjenstekonsesjonskontrakt.
- § 6 – Vilkår for bruk av tillatelsen
- § 7 – Gebyr
- § 8 – Avslutning av utleievirksomhet
- § 9 – Fjerning og forvaring
- § 10 – Tilbaketrekking av tillatelse
- § 11 – Klage
- § 12 – Ikraftttredelse

2.2 Formål (§ 1)

§ 1 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«Forskriften skal legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige mobilitetsløsninger, miljø og lokalmiljø»

Formålet med forskriften er basert på formålet angitt i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Dette er loven som forskriften er hjemlet i. Det fremgår av forarbeidene til loven at formålsbestemmelsen presiseres slik at den skal legge til rette for lokal regulering av utleie.

2.3 Definisjoner

§ 2 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune

- 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, som definert i forskrift 30. mai 2022 nr. 925 om virkeområdet til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 1 første punktum.
- c. *sykkel med hjelpemotor (elsykkel)*: sykkel med hjelpemotor (elsykkel), som definert i forskrift 30. mai 2022 nr. 925 om virkeområdet til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 1 annet punktum.
- d. *utleier*: virksomhet som leier ut små elektriske kjøretøy.
- e. *plassering*: enhver plassering, utplassering, flytting, omplassering eller rydding som utleier, eller representanter for utleier, utfører av utleiers små elektriske kjøretøy

Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Lindesnes kommune, Agder fastsettes med hjemmel i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

I departementets merknader til lovforslaget som forskriften er hjemlet i, defineres offentlig grunn som:

«de deler av kommune der kommunen, fylkeskommunen eller staten er eier av grunnen, for eksempel veier, fortau parker og torg».

Det er lagt til grunn at det ikke er gitt hjemmel til å regulere privat grunn. Det ble gitt lovteknisk bistand etter at stortingsrepresentant Karin Andersen på vegne av Høyre, KrF, Ap, SV og SP anmodet om «rask lovteknisk bistand til et representantforslag for å gi kommunene rett til å regulere bruk og utleie av elsparkesykler». Kommunal – og moderniseringsdepartementet og samferdselsdepartementet v/statsrådene Nikolai Astrup og Knut Arild Hareide gav sin bistand i et brev datert 30. april 2021. Brevet er inntatt som et vedlegg til innstillingen til Stortinget, se her: Innstilling. I brevets kommentarer til hver enkelt bestemmelse heter det følgende.

*«Hva som menes med offentlig grunn, er omtalt i kommentarene til § 1. Bruk av kommunal, fylkeskommunal og statlig grunn vil være inkludert i dette. **Bruk av privat eiendom kan derimot ikke inngå i forskriften (...)**».* (vår utheving).

For definisjonen av små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel) vises det til forskrift 30. mai 2022 nr. 925 om virkeområdet til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Forskriftens § 1 lyder:

«I lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn anses små elektriske kjøretøy som liten elektrisk motorvogn slik dette er definert i forskrift 25. mai 2022 nr. 918 om krav til liten elektrisk motorvogn § 3. Som sykkel med hjelpemotor (elsykkel) anses sykkel med hjelpemotor slik dette er definert i forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel § 2 annet til fjerde ledd».

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).

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

2.4 Virkeområde

§ 3 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

Forskriften gjelder all bruk av offentlig grunn i Lindenes kommune til utleie av små elektriske kjøretøy. Bestemmelsene gjelder tilsvarende for utleie av sykkel med hjelpemotor (el-sykkel) med mindre annet kommet frem.

Bestemmelsen fastsetter at forskriften gjelder for bruk av offentlig grunn i Lindesnes kommune. Det følger av annet punktum at bestemmelsen gjelder tilsvarende for utleie av el-sykkel. Dette innebærer at det ikke er tillatt for hvem som helst å leie ut el-sykkel i kommunen. En slik utleie må skje gjennom den aktøren som har tillatelse til utleie etter forskriften, det vil si den aktøren som har blitt tildelt en slik tillatelse etter anskaffelse, se også § 4 og § 5.

2.5 Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy (§ 4)

§ 4 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

(1) Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindenes kommune kan bare skje med tillatelse fra Lindesnes kommune.

(2) Det kan gis tillatelse til én utleier i Lindesnes kommune. Konkurransgrunnlaget kan fastsette antallsbegrensninger for nærmere angitt områder av kommunen.

(4) En tillatelse gis til det beste tilbudet etter gjennomført konkurranse i henhold til § 5.

(5) En tillatelse varer i tre sesonger. En sesong går fra 1. april til 31. mars påfølgende år. En tillatelse kan ved spesielle omstendigheter forlenges. Ved utsatt oppstart vil ikke avslutningsdato endres.

Bestemmelsen gir uttrykk for at Lindesnes kommune ønsker å tildele tillatelsen basert på en konkurranse i stedet for å gi tillatelse til alle utleiere som oppfyller visse vilkår. Tillatelsen vil gis til det tilbudet som anses som best etter endt evaluering av tilbudene basert på konkurransegrunnlagets tildelingskriterier.

I enkelte kommuners lokale forskrifter er det satt antallsbegrensninger i § 4, men dette er gjerne i de større byene og kommunene. Det er slik vi ser det ikke nødvendig å fastsette antallsbegrensning i forskriften for Lindesnes kommune.

Forskriften som gjelder for Kristiansand tildeler en tillatelse i tre sesonger, som går fra 1. april til 31. mars påfølgende år. Enkelte av de lokale forskriftene har nå en varighet på to år. Det er lagt opp til at øvrige lokale forskrifter skal endres for å ha tilsvarende varighet som Kristiansand. Årsaken er at det er ønskelig for operatørene å ha en lengre varighet, og at dette kan bidra til økt konkurranse og forutsigbarhet i en lengre kontraktsperiode.

For å ha samme varighet for alle kontraktene som anskaffes må varigheten være tre sesonger også for Lindesnes.

Det fremgår av bestemmelsen at en tillatelse kan forlenges ved spesielle omstendigheter. Bestemmelsen er ikke ment å gi hjemmel for at det gjennomføres konkurranser som gir tillatelse til en varighet som går utover tre sesonger. Snarere er formålet med bestemmelsen at man innenfor en tillatelsesperiode kan forlenge denne ved uforutsette omstendigheter. Slike uforutsette omstendigheter kan eksempelvis være at man ikke får ferdigstilt konkurranse om tildeling av ny konkurranse i tide til å starte sesongen, for eksempel grunnet klager fra tilbyderne. I et slikt tilfelle vil tilbudet om små elektriske kjøretøy stoppe opp i perioden etter 31. mars hvis ikke tillatelsen kan forlenges. Vi presiserer at eventuelle forlengelser også må være i overenstemmelse med anskaffelsesregelverket, og at vedvarende forlengelser etter omstendighetene kan utgjøre en «vesentlig endring» etter anskaffelsesforskriften § 28-2.

2.6 § 5 Tildeling av tillatelse. Gjennomføring av konkurranse for anskaffelse av tjenestekontrakt

§ 5 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«(1) Tildeling av tillatelse i henhold til § 4 skal skje etter gjennomføring av konkurranse om anskaffelse av tjenestekonsesjonskontrakt i henhold til regelverket for offentlige anskaffelser. Den leverandøren som tildeles tjenestekonsesjonskontrakten, tildeles også tillatelse fra kommunen.

(2) I konkurransegrunnlaget kan det stilles krav om at utleier til enhver tid er forpliktet til å ha et gitt antall små elektriske kjøretøy tilgjengelig for utleie.

(3) Konkurransegrunnlaget kan ellers inneholde krav til ytelsen, kvalifikasjonskrav, tildelingskriterier og kontraktsbestemmelser.

(4) Agder Kollektivtrafikk AS kan delegeres myndighet til å gjennomføre konkurranse om anskaffelse av tjenestekonsesjonskontrakt og til å tildele tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy.»

Tildeling av tillatelse vil gjøres i henhold til tildelingskriteriene som oppgis i konkurransen for anskaffelsen. Dette har i tidligere og tilsvarende konkurranser eksempelvis handlet om kvaliteten på kjøretøy og ryddig bybilde. Det vil bli lagt opp til tilsvarende typer tildelingskriterier i kommende konkurranse.

Slik som det fremkommer av tredje ledd så kan konkurransegrunnlaget ellers inneholde rene krav til ytelsen og øvrige kontraktbestemmelser. Det kan da være grunnlag for å sette krav både med bakgrunn i vilkårene for bruk av tillatelsen som fremgår av forskriften, se nedenfor i § 6, og med grunnlag i rene kontraktbestemmelser.

Det er lagt opp til at tillatelsen tildeles til den aktøren som vinner konkurransen. Det er også lagt opp til at det tildeles kun én tillatelse, og da også inngås kontrakt med kun én aktør. Basert på erfaringer fra andre steder, og på tilbakemeldinger fra de aktørene som oppttrer i regionen, er det vanskelig å etablere en konkurransedyktig og levedyktig tjeneste i flere av Agder-kommunene. Vanskelighetene med dette øker dersom det gis tillatelse til to aktører. Det er da, sett hen til det begrensede antallet passasjer i slike områder, vanskelig å gi et kvalitativt tilstrekkelig godt tilbud samtidig som utleier henter inn kostnadene gjennom utleien. Å begrense tillatelse til utleie til en aktør vil således kunne bidra til å gjøre Lindesnes mer attraktivt for leverandørene og til å oppnå tilbud fra aktører som kan gi et kvalitativt godt tilbud.

Det er ikke satt inn en begrensning i antallet elsparkesykler. Det er i denne sammenheng sentralt at sannsynligheten for at leverandørene setter ut elsparkesykler som det ikke er behov for er svært lav, da dette ikke vil være av interesse for brukerne og heller ikke lønnsomt for operatørene. Det er i denne sammenheng også sentralt at det i tillatelsesperioden kan fastsettes midlertidige og permanente soner med regulering av blant annet 1) forbud eller annen regulering av plassering og parkering og 2) bruksforbud. Dette innebærer at kommunen – innenfor rimelighetens grenser - fortløpende kan fastsette slike begrensninger i kontraktsperioden, og operatørene må da måtte rette seg etter det som kommunen bestemmer. Kommunen har altså fleksibilitet til å stramme inn bruken av elsparkesyklene på andre måter dersom behovet for dette skulle oppstå. Det er også av betydning at kommunen har hjemmel til å ilegge parkeringsgebyr i de tilfeller der hvor elsparkesykler i sonene er parkert på en måte som er til unødig ulempe og hinder.

Som det fremgår over i punkt 1 er det lagt opp til at Agder Kollektivtrafikk gjennomfører en felles anskaffelse. Selve kontrakten inngås av AKT selv. Dersom AKT skal kunne evaluere tilbudene og tildele konsesjonskontrakt, som også fører til tildeling av tillatelse, så må AKT delegeres en myndighet til dette.

AKT vil sende egne utkast til delegeringsvedtak på et senere tidspunkt.

2.7 **Vilkår for bruk av tillatelsen (§ 6)**

2.7.1 **Soner med særskilt regulering (§6a)**

§ 6 a) i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«a. I tillatelsesperioden kan det fastsettes midlertidige og permanente soner med regulering av følgende:

- 1. Forbud eller annen regulering av plassering og parkering*
- 2. Bruksforbud*
- 3. Hastighetsbegrensninger*

De små elektriske kjøretøyene skal være utrustet med teknologi som kan sikre oppfyllelse av dette, som for eksempel geofencing.»

Det er et mål å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom. Dette kan innebære at kommunen vil ønske å forby eller regulere bruken av små elektriske kjøretøy i visse soner i kommunen. Adgangen til å gjøre dette er hjemlet i lovens § 3.

Kommunen vil kunne innføre midlertidige eller permanente særskilte reguleringer i visse soner der det vurderes som hensiktsmessig. Midlertidige reguleringer vil særlig bli benyttet i tilknytning til spesielle merkedager, arrangementer, hendelser mv. En midlertidig regulering vil ofte innebære et bruksforbud, men for en kortere tidsperiode.

Forbud eller annen regulering av plassering og parkering innebærer enten at det er områder hvor det er parkering forbudt og dermed ikke lov og parkere eller at det er regulert ulike soner hvor plassering og parkering av kjøretøyene må skje, som for eksempel på en anvist plass i sentrale bysoner. Bruksforbud innebærer at det etableres soner eller områder hvor det ikke er adgang til å bruke de små elektriske kjøretøyene, som for eksempel at det er kjøring forbudt i gågater eller i andre områder med mange gående. Hastighetsbegrensninger er regulert av forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) og bestemmes for øvrig i konkurransegrunnlaget. Det kan f.eks. være aktuelt å fastsette såkalte «saktesoner» på visse steder hvor det er mange gående.

Disse bestemmelsene må det sikres oppfyllelse av, og dette kan f.eks. reguleres ved hjelp av geofence. Geofence er en digital geografisk sone og innenfor denne sonen kan utleier regulere bruken av kjøretøyet, som for eksempel at betaling ikke kan avsluttes i denne sonen, at farten reduseres og annet. Geofence kan kobles til tid, slik at de bare gjelder på bestemte tider av døgnet eller for bestemte dager eller ukedager.

2.7.2 Deling av sanntid og historisk data (§ 6b)

§ 6 b) i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«Utleier skal dele sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy med Lindesnes kommune og Agder kollektivtrafikk AS. Utleierne skal ha nødvendig teknologi for dette. Det kan gis nærmere bestemmelser om dette i konkurransegrunnlaget».

For å sikre effektiv forvaltning av tillatelsesordningen har kommunen behov for informasjon om hvor alle kjøretøy befinner seg og hvor de beveger seg, samt informasjon om kjøretøyenes fart, batterinivå og andre sensordata. Dette gjelder både historiske data og sanntidsdata. Informasjonen vil bli benyttet for å sikre at forskriftens krav og vilkårene som er stilt i tillatelsen til utleier overholdes.

Lindesnes kommune vil følge opp at eventuelle særskilte reguleringer i visse soner overholdes og at eventuell geofencing iverksettes og følges opp. Dataen som samles inn, vil også brukes til å videreutvikle tillatelsesordningen i fremtiden.

En nærmere presisering av hvilken teknologi utleier plikter å ha for å overholde dette kravet, vil bli gitt i konkurransegrunnlaget og i tillatelsesordningen.

2.7.3 Begrensning av leie

§ 6 c) i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«c) Begrensning av leie

De små elektriske kjøretøyene skal tas inn når det er fare for snø og is slik at rasjonell vinterdrift kan ivaretas.

Utleie kan ikke skje i tidsrommet mellom kl. 00.00 - 05.00 alle lørdager og søndager.

Kommunedirektøren kan oppheve og stramme inn nattestengningen midlertidig eller på ubestemt tid dersom det vurderes som hensiktsmessig.

For å sørge for at kommunens ansvar for å rasjonell vinterdrift av offentlig grunn kan gjennomføres på en hensiktsmessig og effektiv måte, plikter utleier å ta inn kjøretøyene når det foreligger fare for at det vil komme snø eller is. Det vil i kontrakten også fastsettes gebyrbestemmelser som ilegges dersom dette ikke ivaretas.

Som et ledd i å sikre trygge offentlige rom og forebygge ulykker stilles det krav om at utleie skal opphøre i visse tidsrom, på lørdager og søndager. Fra tidspunktet med innføring av elsparkesykler ble det registrert et stort antall ulykker og store skadetall. En rekke antall ulykker var knyttet til alkoholpåvirket kjøring på kveld og natt og derfor innførte en rekke kommuner i utgangspunktet nattestenging. Siden elsparkesyklens innføring så har det vært en skjerping av de alminnelige trafikkreglene som gjelder for disse kjøretøyene, mellom annet som følge av at kjøretøyene er omdefinert fra «sykkel» til «motorvogn». Det medførte at en rekke regler som gjaldt for bil eller motorsykkel også gjaldt for el-sparkesykler, som eksempelvis

promillereglene. Det er derfor den alminnelige promillegrensen på 0,2 promille som gjelder for el-sparkesykler.

Dette medfører også at det på nåværende tidspunkt er mulig å ha en mer fleksibel tilnærming til nattetenging. Ved nattetengning i perioden som er foreslått over så unngår man, sammen med de alminnelige trafikkreglene, trolig i tilstrekkelig grad den typen kjøring som bestemmelsene om nattetenging søker å oppnå, som eksempelvis kjøring i alkoholpåvirket tilstand. Ved å tillate at tjenesten er åpen og tilbys i øvrige tidsrom så sikrer man samtidig at de brukerne som har behov for de små elektriske kjøretøyene i andre perioder har tilgang til disse, herunder eksempelvis skiftarbeidere. Som det fremgår er det lagt inn en hjemmel for at dette kan endres av Kommunedirektøren dersom det oppstår behov for det.

2.7.4 Alarmer om natten (§ 6d)

§ 6 d) i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«d. Alarmer om natten

Utleier skal forhindre sjenerende lyd fra små elektriske kjøretøy. Alarmfunksjoner med lyd skal være avslått i tidsrommet mellom kl. 22.00–07.00 natt til hverdager, og mellom kl. 22.00–09.00 natt til lørdager, søndager og helligdager.

Det er hensiktsmessig å redusere sjenerende lyd innenfor visse tidsrom. Forslaget til forskrift er her samkjørt med flere andre tilsvarende forskrifter i Agder.

2.7.5 Miljøvennlig drift (§ 6e)

§ 6 e) i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«e. Miljøvennlig drift

Kjøretøy som benyttes i driften av utleievirksomheten til utplassering og omplassering mv. av små elektriske kjøretøy, skal være utslippsfrie.»

Formålet med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn er blant annet å bidra til klimavennlige løsninger og godt miljø, jf. § 1. Det samme formålet er inntatt i forskriftens § 1.

Dersom utsetting og flytting av el-sparkesykler mellom områder skjer med biler som går på bensin eller diesel, vil dette kunne ha en negativ påvirkning på miljøet. Det stilles derfor krav om at de kjøretøyene om utleier benytter til dette skal være utslippsfrie.

2.7.6 Synlig kjøretøy-ID (§ 6f)

§ 6 f) i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«f. Synlig kjøretøy-ID

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 taes inn ved brudd på vilkårene i tillatelsen. ID må kunne leses manuelt av innbyggere og registreres digitalt av kommunen.

2.7.7 Parkering/omplussing (§6g)

§ 6 g) i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«Utleier skal på eget initiativ fortløpende fjerne, flytte og rydde små elektriske kjøretøy:

1. som er til hinder for den generelle framkommeligheten.
2. som er veltet, ikke fungerer, har havnet i elver eller sjø, eller på annen måte forsøpler lokalmiljøet.
3. når drifts- eller vedlikeholdsoppgaver i byrommet krever at små elektriske kjøretøy fjernes, som ved vinterdrift, vårrengjøring, veiarbeid, feiing, snørydding, strøing mv.
4. når det er nødvendig ved brann, vannlekkasje eller andre lignende hendelser.

Lindesnes kommune gir utleier 24 timers frist til fjerning eller omplussing av små elektriske kjøretøy etter at utleier har fått skriftlig beskjed om dette. Kommunen kan i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning»

Lindesnes kommune bør sette krav til rydding av kjøretøy på samme måte som for øvrige kommuner. Kjøretøyene skal ikke være til hinder for den allmenne ferdselen, og bruk og drift av kommunens offentlige rom. Utleier har derfor en plikt til å rydde fortløpende og på eget initiativ. Utleier skal derfor ikke vente på beskjed fra kommunen om at det er behov for rydding. Ansvar for at kjøretøy ikke er til hinder ligger hos utleier, selv om det eventuelt er inngått en avtale om rydding med en underleverandør.

Kjøretøy som står utplassert uten å kunne benyttes, enten det er på grunn av hærverk, lavt batterinivå eller annet, må fjernes av utleier. Det kreves også at utleier sørger for å rydde når kjøretøy er veltet eller plasseres på steder som forsøpler lokalmiljøet, som i elver og sjø.

Dersom områder geofences eller fysisk sperres av i forbindelse med arrangementer o.l., oppstår det gjerne utfordringer med at kjøretøy hopper seg opp i ytterkantene av disse arealene og hindrer den generelle framkommeligheten. Det er viktig at utleier har ekstra god oppfølging av både arrangementer og geofencede arealer, for å unngå at dette skaper utfordringer. Dette kan for eksempel løses ved at utleier innhenter relevant informasjon på kommunens nettsider om tidspunkter for planlagte drifts- og

vedlikeholdsaktiviteter som bortkjøring av snø, vårrengjøring, veiarbeid mv. slik at kjøretøy fortløpende kan ryddes.

Flere detaljer om denne typen forhold kan kunne inntas i konkurransegrunnlaget. I tillegg til bestemmelsene i denne forskriften, gir også vegtrafikkloven § 37 kommunen hjemmel til fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy.

I noen tilfeller, hvor utleier ikke fjerner kjøretøyene på eget initiativ, vil utleier også kunne gis beskjed om å fjerne kjøretøyene etter annet ledd.

2.7.8 Ansvarsforsikring (§ 6h)

§ 6 h) i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«h. Ansvarsforsikring

Utleier skal sikre tredjepersoner for erstatning for skade knyttet til utleievirksomheten, for eksempel ved at virksomheten tegner ansvarsforsikring.»

2.7.9 Integrasjon i øvrig kollektivtilbud (§ 6i)

§ 6 i) i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«i. Integrasjon i øvrig kollektivtilbud

Utleiers system skal kunne innlemmes i Agder Kollektivtrafikk AS' systemer slik at en reisende kan leie utleiers små elektriske kjøretøy via Agder Kollektivtrafikk AS' systemer. Det vil bli gitt nærmere bestemmelser om dette i konkurransegrunnlaget.»

Det er ønskelig å ha en hjemmel for å integrere utleiers system i AKTs systemer. Det vil som nevnt i selve bestemmelsen gis nærmere informasjon og bestemmelser om dette i selve konkurransegrunnlaget. Vi legger til at per nå har utviklingen ikke kommet så langt at det har vært aktuelt å innlemme i en fellesløsning. Det er imidlertid sannsynlig at dette vil skje i en kommende tre-års periode.

2.8 Gebyr (§7)

§ 7 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«(1) Utleier skal kunne pålegges å 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 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 5, denne forskriften og den enkelte tillatelse, i samsvar med prinsippet om selvkost.

(2) Størrelsen på dette gebyret gjøres kjent i konkurransegrunnlaget. Gebyret vil ikke bli refundert dersom tillatelsen trekkes tilbake i henhold til § 10.

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

I lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn av 18. juni 2021 nr. 139 § 5 fremgår det at den lokale 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 forarbeidene til loven 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. Videre presiseres det 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 av gebyret vises det til selvkostprinsippet. Prinsippet er nærmere beskrevet i selvkostforskriften, FOR-2019-12-11-1731. Utgifter som Lindesnes kommune i prinsippet vil kunne 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. Eventuell reduksjon i antall kjøretøy eller avslutning av virksomheten innenfor tillatelsesperioden medfører ikke reduksjon i gebyret.

Vi presiserer at dette er et annet type gebyr enn de gebyrene som ilegges med hjemmel i kontrakten. Det gebyret som reguleres i denne bestemmelsen gjelder som nevnt dekning av ulike typer administrative kostnader, mens det i kontrakten i tillegg vil gis mulighet til å ilegge gebyr som en konsekvens av ulike typer kontraktsbrudd. Dette kan for eksempel knytte seg til manglende overholdelse av forskriftens krav, om at kjøretøyene ikke blir tatt inn ved fare for snø og is, manglende respektering av bruksforbud, manglende forsikring hos tilbyder eller lignende. En tredje kategori gebyr, som forskriften ikke direkte regulerer, er manglende overholdelse av generelt gjeldende parkeringsregler. Etter slike bestemmelser kan det etter omstendighetene også være mulig å ilegge alminnelig parkeringsgebyr for feilparkering av små elektriske kjøretøy.

Det er lagt opp til at bestemmelsen fastsetter at utleier skal «kunne» pålegges et gebyr. Basert på erfaring med gjennomføring av flere konkurranser, viser det seg at å ilegge gebyr ikke alltid er hensiktsmessig. Dette er fordi kostnadene for leverandørene i noen tilfeller blir for høye til at de ønsker å delta i konkurransen. Hvorvidt det skal ilegges gebyr er en vurdering som må tas i den enkelte anskaffelse, men det er hensiktsmessig å klargjøre at det her ligger en fleksibilitet når det gjelder adgangen til å fastsette gebyr eller ikke i den enkelte konkurranse. Slik AKT ser det vil det trolig i nåværende tidspunkt ikke være hensiktsmessig å innføre et gebyr for Lindesnes. Årsaken til dette er at det kan medføre at det ikke kommer tilbud for Lindesnes.

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

2.9 Avslutning av utleievirksomhet (§8)

§ 8 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«Dersom utleier avslutter utleievirksomheten i tillatelsesperioden, mister utleier tillatelsen. Utleier skal straks varsle Lindesnes kommune 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. Det samme gjelder dersom utleier, i løpet av tillatelsesperioden, ikke lengre nyttiggjør seg av tillatelsen. Merk at dette etter omstendighetene også kan utgjøre et brudd på kontrakten som inngås med AKT.

2.10 Fjerning og forvaring (§9)

§ 9 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:

«Lindesnes kommune kan fjerne og ta små elektriske kjøretøy i forvaring, og kreve betaling for dette i henhold til lov om utleie av små elektriske kjøretøy § 6.»

Det er viktig å effektivt kunne håndheve brudd på bestemmelser gitt i samsvar med 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 kommer frem av forskriftens § 6 a) til i). Lovforslaget 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 i § 6 i lov om utleie av små elektriske kjøretøy 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.

2.11 Tilbaketrekking av tillatelse (§10)

§ 10 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindenes kommune:

(1) Lindenes kommune kan trekke tilbake tillatelsen ved gjentatte eller grove overtredelser av lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskrift eller vilkår for bruk av tillatelsen.

(2) Ved heving av tjenstekonsesjonskontrakten trekkes tillatelsen automatisk tilbake.

Bestemmelsen samsvarer med forslaget til lov om utleie av små elektriske kjøretøy § 4 tredje ledd hvor det følger at lokale forskrifter kan ha reguleringer om at kommunen med tillatelsesordning kan trekke tilbake tillatelsen.

Kommunen legger til grunn at utleier vil ha system for å overholde de vilkår som er gitt i tillatelsen. Hvis kommunen for eksempel avdekker at utleier gjentatte ganger ikke overholder ryddeplikten og ikke innretter seg etter § 6 g i denne forskriften, vil en slik opptreden kunne anses som grov, slik at tillatelsen trekkes tilbake. For det tilfellet at en tillatelse vil bli vurdert trukket vil Lindenes kommune varsle utleier om dette og gi utleier anledning til å komme med innsigelser før vedtak om tilbakekallelse av tillatelse fattes.

2.13 Klage (§11)

§ 11 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindenes kommune:

«(1) Tillatelse eller tilbaketrekking av tillatelse er enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningslovens kapittel 6. Kommunens klageutvalg er klageinstans.

(2) For det tilfellet at Agder Kollektivtrafikk AS delegeres myndighet til å tildele tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy etter § 5 fjerde ledd, gjelder regelen om klageinstans i lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 28 annet ledd annet punktum.»

Utleier og andre med rettslig klageinteresse kan klage på enkeltvedtak som fattes i samsvar med denne forskriften. Dette følger av forvaltningslovens alminnelige regler om klageadgang. Dette betyr at når det fattes enkeltvedtak om tillatelse eller ikke vil det samtidig oppgis om klageadgang og hvilke frister som gjelder.

Kommunens klagenemnd er øverste klageinstans. Dersom myndigheten til å tildele tillatelsen er delegert til Agder Kollektivtrafikk AS, vil forvaltningslovens regler om klageinstans ved delegert myndighet gjelde. I vedtak om tildeling vil det også reguleres at søksmål ikke kan tas ut før det foreligger et endelig vedtak i klagesaken.

I vedtak om tildeling vil det også reguleres at søksmål ikke kan tas ut før det foreligger et endelig vedtak i klagesaken.

2.14 Ikraftttredelse (§ 12)

§ 12 i forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Lindesnes kommune:
«Forskriften trer i kraft straks.»