



STORTINGET

Innst. 643 L

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra kommunal- og forvaltningskomiteen

Dokument 8:293 L (2020–2021)

Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Olemic Thommessen, Stein Erik Lauvås, Heidi Greni og Torhild Bransdal om å gi kommunene en klar lovhjemmel for å kunne regulere utleie og bruk av elsparkesykler og små elkjøretøy

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Vedtak til lov

om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

§ 1 Formål

Formålet med loven er å legge til rette for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn for å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger, miljø og lokalmiljø.

§ 2 Definisjon

Med små elektriske kjøretøy menes i denne loven små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel).

§ 3 Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Kommunen kan gi forskrift om bruk av offentlig grunn for utleie av små elektriske kjøretøy. Forskriften kan blant annet gi bestemmelser om:

1. steder eller soner på offentlig grunn for utplassering av små elektriske kjøretøy eller parkering
2. områder på offentlig grunn der det innføres bruksreguleringer slik som hastighetsbegrensninger og bruksforbud
3. når utleie kan skje
4. gebyr for å dekke kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet regulert i denne loven
5. at små elektriske kjøretøy skal oppfylle nærmere angitte standarder som krav til batteritid og miljømessige batterityper, samt er utrustet med teknologi som kan sikre oppfyllelse av krav fastsatt i nr. 1–4, for eksempel geofencing mv.

§ 4 Tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Kommunen kan gi forskrift om at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bare kan gjøres med tillatelse fra kommunen.

Forskriften kan ha bestemmelser om tillatelsens varighet, hvor mange kjøretøy som maksimalt kan plasseres på offentlig grunn for utleie, om hvor mange utleiere som maksimalt skal få tillatelse, og andre vilkår for tillatelsen.

Forskriften kan gi saksbehandlingsregler for tillatelsesordningen. Ved gjentatte eller grove overtredelser av kommunens forskrift eller vilkår stilt i tillatelsen, kan kommunen trekke tilbake tillatelsen.

Forskriften kan gi nærmere bestemmelser om dette.

§ 5 Fjerning og forvaring

Små elektriske kjøretøy som er plassert ut for utleie eller parkert i strid med forskrift gitt i medhold av § 3, eller i strid med tillatelse etter § 4, kan om nødvendig fjer-

nes og tas i forvaring av kommunen. I kommuner som har tillatelsesordning etter § 4, kan små elektriske kjøretøy som er plassert ut eller parkert uten at utleier har tillatelse etter § 4, fjernes eller tas i forvaring av kommunen. Små elektriske kjøretøy som er tatt i forvaring står for utleiers regning og risiko. Tilbakelevering kan skje når utleieren har betalt utgiftene som kommunen har hatt i forbindelse med fjerningen og forvaringen. Vegtrafikkloven § 37 femte og sjette ledd gjelder tilsvarende for salg av kjøretøy tatt i forvaring etter denne paragrafen.

§ 6 Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Komiteen har i brev av 4. mai 2021 til Kommunal- og moderniseringsdepartementet v/statsråd Nikolai Astrup bedt om en vurdering av forslaget. Statsrådets uttalelse følger av vedlagte brev datert 10. mai 2021. Komiteen har imøtesatt skriftlige innspill i saken. Komiteen har i brev av 14. mai 2021 bedt om statsrådets vurdering av skriftlige innspill som kom innen fristen. Statsrådets uttalelse følger av vedlagte brev datert 21. mai 2021.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Masud Gharahkhani, Stein Erik Lauvås, Eirik Sivertsen og Siri Gåsemyr Staalesen, fra Høyre, Norunn Tveiten Benestad, Torill Eidsheim, Olemic Thommessen og Ove Trellevik, fra Fremskrittspartiet, Jon Engen-Helgheim og Helge André Njåstad, fra Senterpartiet, Heidi Greni og Willfred Nordlund, fra Sosialistisk Venstreparti, lederen Karin Andersen, og fra Kristelig Folkeparti, Torhild Bransdal, viser til at utleie av elsparkesykler fra offentlig grunn de siste årene har fått et stort omfang i stadig flere kommuner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til at dette har medført betydelige problemer for enkelte kommuners forvaltning av gategrunn og offentlige byrom og vært til ulempe for framkommeligheten for andre innbyggere. Utleievirksomheten fra offentlig grunn har skapt særlige utfordringer knyttet til omfattende arealbruk og parkering. Blant annet har flertal-

let merket seg at Blindeforbundet har gitt uttrykk for at det store antallet elektriske sparkesykler utgjør en fare for personer med funksjonsnedsettelse.

Flertallet mener derfor det er behov for å gi kommunene en klar hjemmel for å regulere om, og eventuelt i hvilken grad, offentlige arealer skal kunne disponeres til utleie av små elektriske kjøretøy, for blant annet å sikre fremkommelige, trygge og tilgjengelige offentlige byrom for alle og en effektiv forvaltning.

Flertallet viser til at lovteksten i representantforslaget ble utarbeidet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet etter forespørsel om lovteknisk bistand fra stortingsrepresentanter fra Høyre, Kristelig Folkeparti, Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Lovforslaget legger til grunn regjeringens anbefalinger både fra svaret av 30. april 2021 til stortingsrepresentantene på anmodningen om lovteknisk bistand, regjeringens brev av 10. mai 2021 til komiteen med uttalelse om representantforslaget og fra svarene komiteen har fått angående de skriftlige innspillene, som har kommet i brev av 21. mai 2021. Disse brevene er vedlagt innstillingen.

Flertallet viser til svaret til representantene fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet der det anbefales at det tas utgangspunkt i det noe videre begrepet «små elektriske kjøretøy», og at også sykler med hjelpemotor (elsykler) omfattes, se nærmere omtale av forslag til § 2 og kommentarer til denne i svarbrev til komiteen.

Flertallet viser også til at representantforslaget legger til grunn at loven bør gi kommunene rettslig grunnlag for å regulere utleievirksomhet på offentlig grunn, ikke bare kommunal grunn.

Flertallet viser til at departementene foreslo i svarene om lovteknisk bistand at reglene tas inn i en egen ny lov, og til begrunnelsen for hvorfor disse bestemmelsene ikke passer inn i eksisterende lovverk, og støtter dette.

Lovforslagets § 1 Formål

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til innspill om at formålsbestemmelsen i representantforslaget bør presiseres slik at den legger til rette for lokal regulering av utleie, og ikke at den legger til rette for utleie. Det er altså reguleringen som er poenget. At loven legger til rette for en lokal regulering av utleie, kommer fram av både kommentarene til formålsbestemmelsen, og av sammenhengen i loven. På bakgrunn av dette foreslås det at formålsbestemmelsen i representantforslagets § 1 endres og skal lyde:

«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 og godt miljø og lokalmiljø.»

Flertallet viser til at lovforslaget legger opp til at kommunens myndighet til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy kan gjøres gjeldende for virksomhet på «offentlig grunn». I de skriftlige innspillene til komiteen er det flere ulike synspunkter på denne avgrensningen. For eksempel mener Oslo kommune at kommunene også må kunne regulere utleie på grunn som er privat eid, men som er allment tilgjengelig, og der behovet for offentlig regulering står like sterkt som på offentlig eid grunn. I departementets lovtekniske bistand til forslagsstillerne ble det lagt til grunn at «offentlig grunn» er en mer fornuftig avgrensning, siden det også omfatter statlig og fylkeskommunal grunn. Flertallet mener det er ønskelig å få en vurdering av at også virksomhet som drives fra «privat grunn», omfattes av loven, i forbindelse med en evaluering etter at loven har virket noe tid.

Lovforslagets § 2 Virkeområde

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til brev fra regjeringen av 10. mai 2021 der det vises til at regjeringen mener det er behov for en lovteknisk justering av forslaget til definisjon i § 2. Det påpekes at det er viktig at det så klart som mulig går fram av regelverket hvilke kjøretøy som omfattes av loven. Dette vil være bestemmelser av teknisk karakter som det er hensiktsmessig å regulere i forskrift. Det påpekes at dette vil gi nødvendig klarhet i hva loven omfatter, og samtidig gi bedre mulighet til å tilpasse definisjonen til utviklingen av hva som anses som små elektriske kjøretøy og elsykkel ellers, jf. at dette i dag er definert i forskrift om krav til sykkel med hjemmel i vegtrafikkloven.

Flertallet støtter dette og har merket seg at det i brevet til komiteen også understrekes at departementet vil ta sikte på raskt å fastsette slik forskrift når loven er fastsatt, for å unngå tvil om dette forholdet. Flertallet foreslår på denne bakgrunn at lovens § 2 skal lyde:

«§ 2 Virkeområde

Denne loven gjelder utleie av små elektriske kjøretøy. Det som er regulert for små elektriske kjøretøy gjelder tilsvarende for sykkel med hjelpemotor (elsykkel). Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hva som skal anses som små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel).»

Lovforslagets §§ 3 Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn og 4 Tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Komiteen viser til at det foreslås at kommunene kan velge om de vil regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, og hvis de ønsker det, foreslås det to ulike hjemler for å regulere slik virksomhet. Kommuner som ønsker regulering, kan velge å benytte en av dem eller begge.

Den ene hjemmelen (lovforslagets § 3) innebærer at kommunene kan gi lokal forskrift som gir generelle regler for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn og bestemmelser om for eksempel hvor slike kjøretøy kan utplasseres for utleie, hvor det ikke skal være mulig å kjøre, hvor det ikke skal være mulig å parkere etter endt utleie, og hvor det skal gjelde hastighetsbegrensninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til at slike regler må være generelle og gjelde for alle som leier ut små elektriske kjøretøy på kommunal grunn, slik det er begrunnet i representantforslaget.

Flertallet viser til at elektriske sykler har en annen teknisk funksjon enn sparkesykler, og at det teknologisk sett ikke er mulig å benytte geofencing med eksisterende teknologi. Det vil være viktig at kommuner som ønsker å regulere både elektriske sykler og elsparkesykler, tar høyde for slike forskjeller når de utarbeider lokale forskrifter og eventuelle tillatelsesordninger.

Flertallet viser til hørings svar fra KS, som mener at representantforslagets § 3 nr. 5 bør deles opp i to ulike punkter. Dette for å tydeliggjøre at det kan være ulike forskriftsbestemmelser om angitte standarder for kjøretøyene og teknologi som geofencing. Dette mener flertallet er uproblematisk, og en endring i samsvar med KS' ønske kan være pedagogisk, og viser til at forslaget er endret i samsvar med dette – slik at representantforslagets § 3 nr. 5 deles opp i punktene 4 og 5.

Flertallet viser til at den andre hjemmelen (lovforslagets § 4) innebærer at kommuner istedenfor eller i tillegg til generell forskriftsregulering kan innføre en tillatelsesordning for utleiende som benytter offentlig grunn til utleie av små elektriske kjøretøy. Dette innebærer at kommuner som ønsker å innføre en tillatelsesordning, blant annet må innrette ordningen slik at den verken direkte eller indirekte innebærer en forskjellsbehandling på grunnlag av statsborgerskap, bosted eller etableringsstat. Videre må tillatelsesordningen være begrunnet ut fra tvingende allmenne hensyn, og være egnet og nødvendig for å oppnå formålet med tillatelsesordningen eller kriteriet. En slik tillatelsesordning vil på en effektiv måte kunne gjøre at kommunene kan sikre

at utleie av de aktuelle kjøretøyene kan skje innenfor rammer som ivaretar hensynene i § 1.

Den nærmere avveiningen blir det opp til kommunene å foreta. De kriterier kommunene oppstiller for å gi tillatelse, dvs. de materielle vilkårene, må også oppfylle kravene som er opplistet i representantforslaget.

Flertallet viser til at lovforslaget åpner for at det kan fastsettes et maksimalt antall tillatelser og et maksimalt antall kjøretøy per tillatelse innenfor rammen av de alminnelige reglene i EØS-avtalen artikkel 31 og 34. Det samme gjelder om tillatelsen er begrenset til å gjelde et visst antall kjøretøy. Slike tillatelser må som hovedregel gjøres tidsbegrenset.

Flertallet viser til at Danmark i sin lov om offentlige veje §§ 80 b og 81 b har innført en ordning der veimyndigheten blant annet kan beslutte antall små elektriske kjøretøyer som kan plasseres ut på veiearealet, og stille krav om avtale med veimyndigheten for å benytte offentlig areal til utleievirksomhet. Vurderingene av forholdet til EU-retten i de danske forarbeidene vil kunne ha en viss overføringsverdi for bestemmelsene etter denne loven.

Flertallet viser til at dersom kommunen eventuelt treffer enkeltvedtak med hjemmel i kommunale forskrifter, vil disse kunne påklages i medhold av forvaltningsloven § 28 første ledd, der det hjemles at enkeltvedtak kan påklages av en part eller annen med rettslig klageinteresse i saken. Forvaltningsloven gir ikke klagerett på forskrifter.

Lovforslagets §§ 3 og 4 – Avgrensning av denne loven mot myndighet i vegloven med forskrifter

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, understreker at den foreslåtte loven ikke vil innskrenke veimyndighetenes myndighet og selskapet Nye Veier AS' oppgaver, slik dette er regulert i vegloven og forskrifter til vegloven. Myndigheten til å fastsette lokal forskrift som er lagt til kommunene iht. lovforslagets §§ 3 og 4, avviker fra ansvarsfordelingen iht. vegloven § 9 mellom veimyndighetene for henholdsvis riksveiene, fylkesveiene og de kommunale veiene, og ellers også fra oppgavene som er lagt til Nye Veier AS på riksveiene. Myndigheten lagt til kommunen iht. lovforslagets §§ 3 og 4 vil gjelde som spesialregler innenfor området utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, inkludert utleievirksomhet fra offentlige veier som eies av staten og fylkeskommunene.

Lovforslagets § 3 Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti,

viser til forslaget § 3 nr. 1 som i representantforslaget lyder:

1. steder eller soner på offentlig grunn for utplassering av små elektriske kjøretøy eller parkering»

Teksten i representantforslaget er litt uklar på at det kun er parkering av el-kjøretøyene som omfattes av disse bestemmelsene, og ikke parkering generelt. Flertallet foreslår følgende språklige endring:

- «1. steder eller soner på offentlig grunn for utplassering eller parkering av små elektriske kjøretøy»

Flertallet viser til innspill fra KS om at ordlyden i representantforslagets § 3 nr. 3 bør endres så det tydeliggjøres at man med «når» mener hvilke tidsperioder utleie kan skje.

Flertallet er enig i dette, og foreslår at lovforslagets § 3 nr. 3 endres og skal lyde:

- «3. tidsperioder når utleie kan skje»

Flertallet understreker at utleiere av små elektriske kjøretøy må sikre at opplysninger de behandler, er i samsvar med personvernregelverket. Det samme gjelder for kommunen, dersom den behandler personopplysninger. Opplysninger som kommunen vil bruke i sitt arbeid med å sikre framkommelige og trygge offentlige rom, vil normalt være aggregerte data, og ikke personopplysninger. Kommunale forskrifter eller vilkår knyttet til tillatelser kan imidlertid gi utleiere plikt til å utlevere aggregerte data til bruk i kommunens planlegging.

Flertallet viser til at KS i tillegg har foreslått noen nye punkter om personvern og om samarbeid med utleier. Flertallet viser til at det allerede er omfattet av representantforslagets § 3. Dette kan det være hensiktsmessig å presisere i forskriftshjemmelen i § 3, slik det er foreslått.

Flertallet mener dette bør reguleres i § 3 som et nytt punkt 6 som skal lyde:

- «6. tilgjengeliggjøring av data, som for eksempel utleivering av anonyme opplysninger om bruken av små elektriske kjøretøy.»

Lovforslagets § 5 Gebyr (representantforslagets § 3 nr. 4)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til at det i lovforslaget i representantforslaget (§ 3 nr. 4) er lagt opp til at kommunen i forskriften kan gi bestemmelser om gebyr for å dekke kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet regulert i denne loven. Kommunen kan derfor ikke kreve en generell gategrunnsleie slik lovforslaget lyder i representantforslaget. Flertallet

viser til at KS ønsker at det skal presiseres at kommunens utgifter til kontroll og tilsyn også kan omfattes. Det kan være fornuftig at loven er så detaljert som mulig når det gjelder hvilke utgifter som kan dekkes. I lys av dette vil flertallet foreslå å ta inn «kontroll og tilsyn» i lovteksten.

Det er hensiktsmessig at den samme bestemmelsen (selvkostbestemmelsen) flyttes ut av § 3 og inn i en ny paragraf, dette for å tydeliggjøre at selvkostbestemmelsen vil gjelde både når kommunen fastsetter forskrift etter § 3, og når kommunen benytter tillatelsesordningen etter § 4.

Flertallet foreslår at en ny § 5 om selvkost skal lyde:

«§ 5 Gebyr

Kommunen kan gi forskrift om gebyr for å dekke kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med, utleievirksomhet regulert i denne loven.»

Flertallet viser til at siden pkt. 4 foreslås flyttet ut av § 3, foreslås det at nummereringen videre i representantforslagets § 3 endres tilsvarende. Flertallet foreslår videre at § 5 i representantforslaget blir § 6, og § 6 i representantforslaget blir § 7.

Flertallet viser til at lovteksten i representantforslaget legger til grunn at kommunen bare kan kreve dekket utgifter etter selvkostprinsippet, og at gategrunnsleie vil ikke kunne innføres etter denne loven. Flertallet mener det kan være grunner til at kommunene kan gis en hjemmel til å innføre gategrunnsleie.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener derfor at dette spørsmålet bør vurderes i forbindelse med at loven evalueres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener dette arbeidet bør igangsettes raskt og før en evaluering av hele ordningen er gjennomført.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag som gjør det mulig for kommuner å kreve gategrunnsleie for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.»

Lovforslagets § 6 Fjerning og forvaring (§ 5 i representantforslaget)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til innspill fra Oslo kommune, som mener nødvendighetskravet må tas ut av bestemmelsen. Flertallet

viser til svarbrev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet av 21. mai 2021, der det vises til at lovforslaget er utformet etter mal av vegtrafikkloven § 37, hvor det i tillegg til vilkår om overtredelse stilles krav om at fjerning må være nødvendig. Flertallet viser til at kravet om at fjerning må være nødvendig, må ses som et utslag av et generelt forholdsmessighetsprinsipp, som vil kunne legge begrensninger på kommunenes myndighet etter bestemmelsen. På samme måte som etter vegtrafikkloven bør terskelen for når små elektriske kjøretøy kan fjernes, ikke legges høyt. Hva som er nødvendig, må likevel vurderes konkret i det enkelte tilfellet og blant annet vurderes ut fra hvilken bestemmelse som er overtrådt, og lovens formål. Vurderingen av hva som anses som «nødvendig», vil derfor kunne avvike fra den som gjøres etter vegtrafikkloven § 37, jf. blant annet at det kan være andre typer overtredelser, og at lovforslaget ikke har alternative reaksjonsmuligheter som er tilgjengelige etter vegtrafikklovgivningen.

Øvrige innspill

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til at mulighet for å stille krav om ansvarsforsikring for skade på tredjeperson er et forhold som i dag generelt er regulert i bilansvarsloven, og hvor det er unntak for små elektriske kjøretøy.

Flertallet viser til svarbrev fra statsråden av 21. mai 2021, der det går fram at:

«Som ledd i oppfølgingen av høringen som er gjennomført om strengere regler for små elektriske kjøretøy etter vegtrafikklovgivningen, vurderes det endringer i disse reglene. Eventuelle endringer i disse reglene vil påvirke kommunenes behov for å stille slike krav etter denne bestemmelsen.»

Videre skriver statsråden:

«Jeg vil likevel peke på at å sikre tredjepersoner erstatning for skade knyttet til utleievirksomhet, vil kunne anses som et aktuelt tiltak innenfor lovens formål.»

Flertallet påpeker at det er behov for å få disse forholdene vurdert raskt, og ber regjeringen sørge for dette.

Flertallets avsluttende merknader og helhetlige lovforslag

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, viser til at kommuner som benytter adgangen til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn denne våren, bør, når lokale regler utformes, ta høyde for at bransjen til nå ikke har vært regulert, og at det kan

være behov for noe tid til å tilpasse virksomheten til nye regler.

Flertallet viser til at det er behov for å evaluere loven for å sikre at bestemmelsene virker i samsvar med intensjonene, og i lys av erfaringer som man gjør.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge opp til å evaluere lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn når det er høstet erfaringer med praksis.»

Flertallet viser for øvrig til representantforslaget når det gjelder kommentarer til de enkelte lovbestemmelser, og at dette i tillegg til Stortingets behandling må legges til grunn når loven skal anvendes.

På denne bakgrunn fremmer flertallet følgende forslag:

«Vedtak til lov

om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

§ 1 *Formål*

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 og godt miljø og lokalmiljø.

§ 2 *Virkeområde*

Denne loven gjelder utleie av små elektriske kjøretøy. Det som er regulert for små elektriske kjøretøy gjelder tilsvarende for sykkel med hjelpemotor (elsykkel). Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hva som skal anses som små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel).

§ 3 *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*

Kommunen kan gi forskrift om bruk av offentlig grunn for utleie av små elektriske kjøretøy. Forskriften kan blant annet gi bestemmelser om:

1. steder eller soner på offentlig grunn for utplassering eller parkering av små elektriske kjøretøy
2. områder på offentlig grunn der det innføres bruksreguleringer slik som hastighetsbegrensninger og bruksforbud
3. tidsperioder når utleie kan skje
4. at små elektriske kjøretøy skal oppfylle nærmere angitte standarder som krav til batteritid og miljømessige batterityper
5. at små elektriske kjøretøy er utrustet med teknologi som kan sikre oppfyllelse av krav fastsatt i nr. 1–3, for eksempel geofencing mv.

6. tilgjengeliggjøring av data, som for eksempel utlevering av anonyme opplysninger om bruken av små elektriske kjøretøy.

§ 4 *Tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*

Kommunen kan gi forskrift om at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bare kan gjøres med tillatelse fra kommunen.

Forskriften kan ha bestemmelser om tillatelsens varighet, hvor mange kjøretøy som maksimalt kan plasseres på offentlig grunn for utleie, om hvor mange utleiere som maksimalt skal få tillatelse, og andre vilkår for tillatelsen.

Forskriften kan gi saksbehandlingsregler for tillatelsesordningen. Ved gjentatte eller grove overtredelser av kommunens forskrift eller vilkår stilt i tillatelsen, kan kommunen trekke tilbake tillatelsen.

Forskriften kan gi nærmere bestemmelser om dette.

§ 5 *Gebyr*

Kommunen kan gi forskrift om gebyr for å dekke kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med, utleievirksomhet regulert i denne loven.

§ 6 *Fjerning og forvaring*

Små elektriske kjøretøy som er plassert ut for utleie eller parkert i strid med forskrift gitt i medhold av § 3, eller i strid med tillatelse etter § 4, kan om nødvendig fjernes og tas i forvaring av kommunen. I kommuner som har tillatelsesordning etter § 4, kan små elektriske kjøretøy som er plassert ut eller parkert uten at utleier har tillatelse etter § 4, fjernes eller tas i forvaring av kommunen. Små elektriske kjøretøy som er tatt i forvaring står for utleiers regning og risiko. Tilbakelevering kan skje når utleieren har betalt utgiftene som kommunen har hatt i forbindelse med fjerningen og forvaringen. Vegtrafikkloven § 37 femte og sjettede ledd gjelder tilsvarende for salg av kjøretøy tatt i forvaring etter denne paragrafen.

§ 7 *Ikrafttredelse*

Loven trer i kraft straks.»

Merknader og lovforslag fra medlemmene fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at elsparkesykler har blitt et veldig populært transportmiddel i byene i løpet av de få årene de har vært på markedet i Norge. Det er ingen tvil om at denne miljøvennlige og fleksible formen for mikromobilitet har blitt godt mottatt av folket. Elsparkesykler er et transportmiddel som ikke tar mye plass, ikke bråker og heller ikke forurensner, men tar deg fra A til Å, akkurat dit du vil. Det er også et populært transportmiddel som

ikke trenger offentlige subsidier, men som er selvfinansierende.

Disse medlemmer registrerer for øvrig at den enorme populariteten og det store antallet elsparkesykler også har medført utfordringer. Årsaken til ønsket om og behovet for regulering av elsparkesyklene skyldes flere saker med alvorlige ulykker og ikke minst manglende system og struktur på parkering, noe som har ført til at det ligger mange elsparkesykler slengt rundt omkring i gatene i de største byene i Norge. Det både forsøpler bybildet og hindrer fremkommelighet. Følgelig har disse medlemmer forståelse for behovet for regulering.

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet har kommet med forskriftsendringer for veitrafikkloven og trafikreglene i mai 2021. Statens vegvesen har siden oktober 2020 samarbeidet tett med utleieaktørene om å få etablert et regelsett som bedre skal regulere atferden på elsparkesykler og parkeringen. Det er blant annet innført parkeringsbøter for feilparkerte elsparkesykler, som kommunen får myndighet til å håndheve. Bransjen er også svært positiv til Statens vegvesens nye regler og vil i tillegg gjøre egne tiltak for å lære opp sine kunder.

Disse medlemmer mener det er riktig å vedta presise regler som gjør det enklere for brukeren av elsparkesykkelen å forstå hvor grensene går, samtidig som kommunene gis effektive reguleringsmuligheter for både sanksjonering og forvaltning av hvilke gater det skal være lov å kjøre og parkere elsparkesykkelen i. Disse medlemmer mener disse hensyn er ivaretatt med gjeldende regler og reguleringer.

Disse medlemmer viser til at følgende regelendringer ble gjort gjeldende fra 18. mai 2021:

- Kommunene får flere verktøy til å håndtere trafikkale utfordringer med små elektriske kjøretøy. De får muligheten til å håndheve parkeringsovertredelser med parkeringsgebyr, og nye skilt som gir mulighet til å etablere lokalt fysisk skiltede soner med parkeringsforbud, fartsgrense eller bruksforbud.
- Det blir en tydeliggjøring av forbudet mot å være flere på ett kjøretøy, og både politi og Statens vegvesen får muligheten til å ilegge overtredelsesgebyr. Gebyret er på 3 000 kroner.
- Det klargjøres at fotgjengere har prioritet på fortau, ved at det blir presisert en øvre fartsgrense på 6 km/t ved passering av gående på gangvei, fortau eller i gangfelt.
- Det klargjøres at trafikreglene ikke begrenser den kommunale eierrådigheten.

Disse medlemmer mener det er oppsiktsvekkende at regjeringspartiene Høyre og Kristelig Folkeparti har så liten tiltro til sin egen regjering og sin egen

samferdselsminister at de velger å fremme et representantforslag om en svært inngripende lovendring, parallelt med at Kristelig Folkepartis samferdselsminister Knut Arild Hareide var i gang med å utarbeide nye regler for elsparkesyklene. Disse medlemmer viser til at forskriftsendringene fra Samferdselsdepartementet vil virke i sin første sesong sommeren 2021. Det er grunn til å la disse reglene få virke over noe tid og evalueres før det eventuelt vedtas nye reguleringer. Disse medlemmer mener derfor Samferdselsdepartementet bør utarbeide en grundig evaluering før våren 2022 av implementeringen av de nye reglene, samt om situasjonen rundt feilparkering, uvetting kjøring osv. med elsparkesykkel på bl.a. fortau har bedret seg.

Disse medlemmer viser til at det var Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre i regjering som åpnet for bruk av elsparkesykler og andre elektriske kjøretøy. Antall elsparkesykler i Norge er et godt bevis på at elsparkesyklene har blitt veldig godt mottatt av folk flest og spesielt ungdom. Disse medlemmer mener elsparkesyklene gir brukerne både en unik fleksibilitet og frihet, samtidig med at man kan forflytte deg direkte «fra A til Å» raskere og mer miljøvennlig enn med noe annet transportmiddel. Disse medlemmer er også meget godt fornøyd med at elsparkesykler er et ekstra supplement som transportmiddel, spesielt i byene, og som fungerer perfekt uten offentlig regulering, subsidiering eller forbud.

Disse medlemmer er overbevist om at dersom kommunene får frie tøyler til å regulere og styre elsparkesykkemarkedet akkurat slik de selv ønsker, vil resultatet bli så strenge reguleringer og restriksjoner på bruken at elsparkesykler ikke lenger vil være et billig, enkelt og attraktivt transportmiddel. Disse medlemmer er også overbevist om at dersom Stortinget gir kommunene mulighet til å regulere bruken ved anbud, vil blant annet kravene til aktørene blir så strenge og dyre å innfri at det vil favorisere de store internasjonale aktørene som har finansiell styrke til å innfri kravene. Dette vil være konkurransehennende og ikke minst ekskluderende for nye og mindre norske aktører.

Disse medlemmer synes det er underlig at Senterpartiet, som er opptatt av norsk eierskap, vil føre en politikk som vil bidra til det motsatte. Samtidig er elsparkesykkel også et godt alternativ i distriktene for å forflytte seg raskt og effektivt over litt lengre avstander. Løsningen på de utfordringene som man har sett med elsparkesykler enkelte steder, blir nå ivaretatt med de nye reglene fra Samferdselsdepartementet. Det vil bidra til å dempe konfliktene mellom ulike typer trafikanter, uten å innføre nye og svært inngripende lovreguleringer.

Disse medlemmer viser til at tildeling av tillatelse til utleie av elsparkesykler etter § 4 skal gjøres som enkeltvedtak. Utvelgelseskriteriene må være objektive vilkår som settes innenfor rammen av denne loven. Ut-

velgelseskriterier som inneholder vilkår som ikke kan stilles etter denne loven, kan ikke tillates. Gjennomføring av anbud for å velge ut aktører vil derfor være i strid med loven, likeså vil det være i strid med loven å ha gategrunnsleie som et av utvelgelseskriteriene.

Disse medlemmer viser til at loven har blitt utarbeidet og vil bli vedtatt i Stortinget som representantforslag, uten at det er gjort forarbeider eller at forslaget har vært sendt ut på alminnelig høring. Loven legger opp til at kommunene må gjøre mange vurderinger, både forvaltningsrettslige og EØS-rettslige, for å vedta en forskrift etter denne loven. For å sikre at kommunene effektivt og innenfor rammene av denne loven kan få vedtatt forskrifter, bes regjeringen om å utarbeide et rundskriv som gir veiledning til kommunene om hvordan loven skal anvendes.

Disse medlemmer viser til at kommunene gis anledning til å dekke sine utgifter i forbindelse med ordningen gjennom selvkostgebyr. Disse medlemmer understreker at det ligger sterke begrensninger i hva som kan regnes som kostnader knyttet til administrering og tilrettelegging. Det er kun nødvendige utgifter som kan regnes inn i gebyr. Dersom kommunen ønsker større investeringer knyttet til organisering av elsykkelutleie, som dyre byggeprosjekt, må dette dekkes av kommunens ordinære budsjettmidler. Utgiftene må både være forholdsmessige og nødvendige for å kunne bli dekket av selvkostprinsippet.

Disse medlemmer støtter ikke lovforslaget til flertallet i komiteen. Dersom det likevel skulle bli flertall i Stortinget for å lovregulere dette, ser disse medlemmer det nødvendig å fremme et subsidiært forslag til enkelte av bestemmelsene. Disse medlemmer foreslår derfor at representantforslagets § 3 nr. 4 erstattes med ny § 5 Gebyr og ny § 7 Klagerett, og videre at representantforslagets ikrafttredelsesbestemmelse § 6 blir § 8, og fremmer følgende forslag:

«Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn §§ 5, 7 og 8 skal lyde:

§ 5 Gebyr

Kommunen kan kreve gebyr for å dekke kommunens nødvendige kostnader til administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet etter denne lov.

§ 7 Klagerett

Forskriftsvedtak med hjemmel i denne lov kan påklages.

Forskrift med hjemmel i denne lov trer i kraft når forskriften er stadfestet fra departementet.

§ 8 Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks.»

«Stortinget ber regjeringen om å utarbeide rundskriv om hvordan lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn skal anvendes.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn §§ 5, 7 og 8 skal lyde:

§ 5 Gebyr

Kommunen kan kreve gebyr for å dekke kommunens nødvendige kostnader til administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet etter denne lov.

§ 7 Klagerett

Forskriftsvedtak med hjemmel i denne lov kan påklages.

Forskrift med hjemmel i denne lov trer i kraft når forskriften er stadfestet fra departementet.

§ 8 Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen om å utarbeide rundskriv om hvordan lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn skal anvendes.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding A og B II fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti. Tilråding B I fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og når Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

A.

vedtak til lov

om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

§ 1 Formål

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 og godt miljø og lokalmiljø.

§ 2 Virkeområde

Denne loven gjelder utleie av små elektriske kjøretøy. Det som er regulert for små elektriske kjøretøy gjelder tilsvarende for sykkel med hjelpemotor (elsykkel). Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hva som skal anses som små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel).

§ 3 Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Kommunen kan gi forskrift om bruk av offentlig grunn for utleie av små elektriske kjøretøy. Forskriften kan blant annet gi bestemmelser om:

1. steder eller soner på offentlig grunn for utplassering eller parkering av små elektriske kjøretøy
2. områder på offentlig grunn der det innføres bruksreguleringer slik som hastighetsbegrensninger og bruksforbud
3. tidsperioder når utleie kan skje
4. at små elektriske kjøretøy skal oppfylle nærmere angitte standarder som krav til batteritid og miljømessige batterityper
5. at små elektriske kjøretøy er utrustet med teknologi som kan sikre oppfyllelse av krav fastsatt i nr. 1–3, for eksempel geofencing mv.
6. tilgjengeliggjøring av data, som for eksempel utlevering av anonyme opplysninger om bruken av små elektriske kjøretøy.

§ 4 Tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Kommunen kan gi forskrift om at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bare kan gjøres med tillatelse fra kommunen.

Forskriften kan ha bestemmelser om tillatelsens varighet, hvor mange kjøretøy som maksimalt kan plasseres på offentlig grunn for utleie, om hvor mange utleiere som maksimalt skal få tillatelse, og andre vilkår for tillatelsen.

Forskriften kan gi saksbehandlingsregler for tillatelsesordningen. Ved gjentatte eller grove overtredelser av

kommunens forskrift eller vilkår stilt i tillatelsen, kan kommunen trekke tilbake tillatelsen.

Forskriften kan gi nærmere bestemmelser om dette.

§ 5 Gebyr

Kommunen kan gi forskrift om gebyr for å dekke kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med, utleievirksomhet regulert i denne loven.

§ 6 Fjerning og forvaring

Små elektriske kjøretøy som er plassert ut for utleie eller parkert i strid med forskrift gitt i medhold av § 3, eller i strid med tillatelse etter § 4, kan om nødvendig fjernes og tas i forvaring av kommunen. I kommuner som har tillatelsesordning etter § 4, kan små elektriske kjøretøy som er plassert ut eller parkert uten at utleier har tillatelse etter § 4, fjernes eller tas i forvaring av kommunen. Små elektriske kjøretøy som er tatt i forvaring står for utleiers regning og risiko. Tilbakelevering kan skje når utleieren har betalt utgiftene som kommunen har hatt i forbindelse med fjerningen og forvaringen. Vegtrafikkloven § 37 femte og sjette ledd gjelder tilsvarende for salg av kjøretøy tatt i forvaring etter denne paragrafen.

§ 7 Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks.

B.

I

Stortinget ber regjeringen fremme forslag som gjør det mulig for kommuner å kreve gategrunnsleie for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

II

Stortinget ber regjeringen legge opp til å evaluere lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn når det er høstet erfaringer med praksis.

Oslo, i kommunal- og forvaltningskomiteen, den 4. juni 2021

Karin Andersen

leder og ordfører

