



STORTINGET

Representantforslag 232 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentantene Geir Pollestad, Heidi Greni, Siv Mossleth, Kjersti Toppe og Jan Bøhler

Dokument 8:232 S (2020–2021)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Pollestad, Heidi Greni, Siv Mossleth, Kjersti Toppe og Jan Bøhler om klassifisering av elsparkesykler og kommunenes adgang til å regulere elsparkesykkelfirmaenes virksomhet

Til Stortinget

Bakgrunn

Det skjer en stor forskjellsbehandling av ulike typer næringsvirksomhet i norske byer. Det alminnelige prinsippet er at næringsdrivende må søke om tillatelse fra kommunene og betale leie når de bruker deler av fortauer og gategrunn til inntektsgivende virksomhet. Det gjelder også de som driver med utleie av bysykler. Det skyldes at stativene de bruker, har en fast plass i fellesrommet og dermed kan reguleres av kommunen.

Men når det gjelder elsparkesykler, stiller det seg annerledes. Fordi de er klassifisert som «sykkel i by» i Norge, slipper de som driver med utleie av elsparkesykler unna det lovverket som gjelder all annen næringsvirksomhet i byenes fellesrom. Utleierne kan fritt fylle opp fortau og gangveier med elsparkesykler på kryss og tvers over alt i byrommet, uten å behøve å betale en krone for det. For eksempel var det i Oslos sentrale deler over 15 000 elsparkesykler sist sommer. De opptar store deler av byenes fellesrom og gåarealer.

Begrunnelse

Det virker dessverre som om regjeringen nøler med å ta tak i forskjellsbehandlingen av utleieselskapene for elsparkesykler og andre næringsaktører. Tidligere sam-

ferdselsminister Jon Georg Dale sa sommeren 2019 at han ville få på plass et nytt lovverk om utleieselskapene ikke ryddet opp. To år etter må butikker og andre næringsdrivende i norske byer fortsatt betale for bruk av fortau og annen offentlig grunn. De selskapene som driver utleie av elsparkesykler, derimot, kan helt gratis fylle opp fortau og gangveier.

Så sent som 18. februar 2021 svarte samferdselsminister Knut Arild Hareide på et skriftlig spørsmål i Stortinget at han tok

«sikte på å ha klart nye og strammere regler for bruk av små elektriske kjøretøy til våren». (Jf. Dokument nr. 15:1271 (2020–2021))

Men bare en måned senere sa statssekretær Paal Pedersen i Kommunal- og moderniseringsdepartementet til nrk.no:

«Vi ser jo klart at det er behov for et tydeligere regelverk her, og det skal vi bidra til så fort det er mulig. Men hvis det blir nødvendig med nytt regelverk, vil dette neppe komme på plass til årets høysesong for elsparkesykler. Det er litt tidlig noe å si hvor lang tid det vil ta, men at man rekker det før denne sommeren det er vel tvilsomt.» (20. mars 2021)

I andre land har nasjonalforsamlingene kjøpt fått på plass nødvendig lovgivning når deres veitrafikklov kom til kort overfor det man kaller «free floating rental e-scooters». Det skjedde i Spania, Østerrike, Tyskland, Frankrike og Danmark m.fl. Der fikk byene råderett og kan regulere omfanget av utleiernes virksomhet.

Statens vegvesen har innrømmet at det ikke var meningen at «kommersielle aktører» skulle få ta seg fritt til rette på fortau, da de gjorde elsparkesykler til «sykkel i by», men det ble konsekvensen. Norske byer går glipp av

betydelige inntekter og muligheten til regulere utleievirksomheten.

Byene Bergen og Trondheim har forsøkt seg på å regulere virksomheten. Men de har havnet i rettssaker og tapt i tingretten. I Rett 24s artikkel om dommen i Trondheim heter det at:

«Sør-Trøndelag tingrett mener det må være opp til Stortinget å vurdere hvor store inngrep kommunene skal kunne gjøre i sparkesykkel-markedet.» (27. november 2020)

Trondheim kommune ønsket en dom som konstaterte at et elsparkesykkelselskaper er

«uberettiget til å utplassere og drive næringsmessig utleie av el-sparkesykler på eller fra Trondheim kommunes eiendommer, uten forutgående samtykke fra Trondheim kommune».

Men i dommen sendte Sør-Trøndelag tingrett altså ballen videre til Stortinget. Det heter blant annet:

«Det kan være gode grunner til å regulere el-sparkesykkelutleien, og i mangel av nasjonal regulering kan det sies å være behov for at den kommunale eierrådigheten skal kunne utøves slik Trondheim kommune har forsøkt (...). Det bør være opp til lovgiver å vurdere hvor stor grad av frihet den enkelte kommune bør ha til å regulere virksomheten, hvilke vilkår som skal kunne settes, eventuelt om virksomheten skal kunne totalforbys.»

Det er ikke holdbart at denne klare beskjeden til storting og regjering skal fortsette å ligge uavklart foran en ny sommersesong da det er ventet fortsatt vekst i elsparkesykkelfirmaenes utleievirksomhet. Forslagsstillerne mener derfor at Stortinget bør sørge for to viktige avklaringer:

For det første bør Stortinget i tråd med uttalelsen fra statssekretær Paal Pedersen i Kommunal- og moderniseringsdepartementet til nrk.no 20. mars 2021 fastslå at

«kommunene selv kan bestemme over næringsvirksomhet som foregår på kommunens eiendom».

Pedersen understreket her:

«Etter vår vurdering trenger de ikke en egen lov-hjemmel for å regulere utleievirksomhet av elsparkesykler.»

For det andre er det riktig og nødvendig å endre klassifiseringen av elsparkesykler som «sykkel i by» og heller definere dem som en type kjøretøy, slik at parkering og øvrig regelverk for bruken kan bestemmes av kommunene på linje med andre kjøretøyer. Dette vil innebære at adgang til fri stans og parkering av sykkel uten særskilt tillatelse, som fremgår av forskrift om trafikkregler (FOR-1986-03-21-747) § 18 nr. 4, ikke vil gjelde for elsparkesykler. Denne adgangen må erstattes av mange godt tilgjengelige lovlige steder å parkere, regulert av kommunene.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen utarbeide en klassifisering av elsparkesykler som en type kjøretøy, slik at kommunene kan regulere parkering og øvrig regelverk for bruken på linje med andre kjøretøyer.
2. Stortinget ber regjeringen i egnet form presisere at kommunene selv kan bestemme over næringsvirksomhet som foregår på deres eiendom, også når det gjelder elsparkesykkelfirmaer.

8. april 2021

Geir Pollestad

Heidi Greni

Siv Mossleth

Kjersti Toppe

Jan Bøhler