



Saksbehandler: Hilde C. Pettersen

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
095/22	Formannskapet	03.10.2022
092/22	Kommunestyret	17.10.2022

Forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune, Rogaland, med hjemmel i lov av 18.juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.
2. Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune, Rogaland, sendes til kunngjøring i Norsk Lovtidend.

Formannskapet 03.10.2022:

Behandling:

Innstillingen enstemmig vedtatt.

FSK- 095/22 Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune, Rogaland, med hjemmel i lov av 18.juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.
2. Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune, Rogaland, sendes til kunngjøring i Norsk Lovtidend.

Saksutredning

Sammendrag

Saken gjelder forslag om å vedta en lokal forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, primært utleie av elsparkesykler. Forslaget omhandler en tillatelsesordning for utleie på offentlig grunn, der kommunen kan etter søknad, gi inntil to aktører tillatelse på til sammen 100

små elektriske kjøretøy på fastlandet og 200 små elektriske kjøretøy på øya. Formannskapet vedtok i møte den 30.05.2022, sak 064/22 å legge forslag til forskrift på offentlig høring.

Forskriften inneholder generelle vilkår tilknyttet tillatelser. På bakgrunn av høringsinnspill, er det foreslått noen korrigeringer i forskriften. Blant annet vil Elsykler ikke regnes som små elektriske kjøretøy i forskriften. Dette for å sikre at blant annet bysykkelordningen vil være unntatt kravene i tillatelsen. Det vil være avsatt ulike soner i kommunen der det vil være ulik regulering. Behovet for antallsbegrensning i reguleringssonene vil vurderes i løpet av tillatelsesperioden for å bedre kunne ivareta hensynet til sikkerhet, fremkommelighet og tilgjengelig parkeringsareal. I krav til søknad skal utleier videre kunne beskrive parkeringsløsning og hvordan tjenesten kan kombineres og tilpasses øvrige mobilitetstilbud i kommunen. Rådmannen har videre foreslått å utvide med en ekstra reguleringssone, en markasone der det legges opp til kjøreforbud.

Bakgrunn for saken

Små elektriske kjøretøy, herunder elsparkesykler, har blitt et populært fremkomstmiddel og kan være et positivt tilskudd til mobilitetstilbudet. I et helhetlig mobilitetsperspektiv, vil en delingsordning (flere deler på samme kjøretøy) med elsparkesykler være et tilskudd til tilbudet i Karmøy kommune, gjerne i kombinasjon med kollektivtilbudet, men også som et tilbud sidestilt med sykler.

Elsparkesyklene vil gjerne brukes på «last mile», altså som et reisemiddel på den siste delen av turen til målpunktet. Bilkjøring på kortere turer vil kunne erstattes av turer med elsparkesykkel.

Det vil være et behov for å regulere utleievirksomheten gjennom en lokal forskrift for å sikre trygge og tilgjengelige gater og byrom for alle. Med hjemmel i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn av 18.06.21 kan kommunen gi forskrift om bruk av offentlig grunn til utleie av små elektriske kjøretøy. Bruk av private elsparkesykler eller andre private kjøretøy omfattes ikke av loven.

Endringer i lovverket og i markedet

Det har vært flere lovendringer for bruk av elsparkesykler den senere tid, som berører brukerne av kjøretøyet. Som en konsekvens av flere vurderinger, har elsparkesykkel blitt omklassifisert fra sykkel til motorvogn. I forskrift om virkeområdet til loven anses små elektriske kjøretøy som liten elektrisk motorvogn. Dette er i tråd med at dette grunnleggende sett er motorvogn etter vegtrafikklovens definisjon. De viktigste endringene som følge av omklassifiseringen er at det er innført promillegrense, aldersgrense og hjelmpåbud.

Endringene i lovverket vil ikke påvirke innholdet i forskrift om utleie på offentlig grunn noe særlig, men vil være forebyggende tiltak for å redusere antall ulykker med elsparkesykkel. Sykkel med hjelpemotor (elsykkel) anses som sykkel i forskrift om krav til sykkel, og ansees ikke som motorvogn etter vegtrafikklovens § 2. I tillegg er små elektriske kjøretøy nå omfattet av bilansvarsloven, herunder krav til ansvarsforsikring fra 1.9.22. Det er et håp om at regelendringene vil bidra til færre skader og konflikter.

Det har vært endringer i elsparkesykkel-markedet den siste tiden. Aktører rapporterer om redusert

tilgang på kapital fra investorer, samt økt fokus på drift og effektivitet. Det er derfor usikkert om det er like enkelt å få aktører til å etablere seg i mindre byer. Senere tids krav om ansvarsforsikring for 3.part og bruker har ført til en økning i pris for leie av elsparkesykler.

Høring

Formannskapet vedtok i sak 064 /22 å legge forskriften ut på høring i sommer. Frist for å komme med uttalelse ble satt til 22.8.22. Det kom inn fem uttalelser fra eksterne. Saken ble også sendt ut på en bred intern høring i kommunen og det kom en uttalelse fra en intern høringspart.

Høringsuttalelser med kommentarer:

1. Rogaland syklistforening:

- Anbefaler at elsykkel holdes utenfor forskriften. Elsykkel må ikke sidestilles med elsparkesykkel. Små elektriske kjøretøy er en egen kjøretøyklasse med tekniske krav som er annerledes enn kravene til sykkel. Sikkerhetsutstyr, stabilitet, tyngdepunkt og førerkontroll er vidt forskjellige i de to klassene, noe som gir opphav til en del reelle og påviste problemstillinger ved bruk av små elektriske kjøretøy.
- Paragraf 2 b må korrigeres: *Små elektriske kjøretøy: små elektriske kjøretøy. Sykkel med hjelpemotor(elsykkel) regnes ikke som små elektriske kjøretøy i denne forskriften.*

Rådmannens kommentar:

Rådmannen ser at det slår uheldig ut for bysykkelordning ved å sidestille elsykler og elsparkesykler i forskriften. Forskriften bør for eksempel ikke sette begrensning av nattlig utleie av bysykler (elsykler), hastighetsbegrensninger mv. Merknaden tas til følge og sykkel med hjelpemotor (elsykkel) omfattes ikke av forskriften § 2 b.)

Statens vegvesen: Ingen innspill til forskriften.

2. Kulturavdelingen, Karmøy kommune:

- Er opptatt av de kulturhistoriske områdene, spesielt Skudeneshavn og Avaldsnes
- ikke forringes med henslengte sparkesykler, brannsikkerhet, fremkommelighet.
- Stiller spørsmål om kjøretøyene kan benyttes på tursti (Bukkøy).
- Ber om å bli tatt med i dialog når restriksjoner skal avklares(kart).

Rådmannens kommentar:

I de ulike sonene vil det være mulig å definere forbudssoner, innføre hastighetsbegrensninger og parkering forbudt soner for å styre dette. I sentrums-og tettstedssonene vil det til eksempel være naturlig å ha forbudtsoner i Gamle Skudeneshavn, Gågata i Kopervik, langs Åkrasanden og på kirkegårder.

Rådmannen ser videre behov for å ha en egen markasone i tillegg til sentrumssonene og tettstedssonene. Markasonen vil være å betrakte som en «Grønn Grense sone» der det er generelt

forbud med elsparkesykkel. Rådmannen anser kulturavdelingen som en naturlig deltaker i det videre arbeidet med en prøveordning der reguleringssonene skal kartfestes. Merknaden tas til følge ved at reguleringssonene utvides med en markasone.

3. Byen Vår Kopervik:

- Anbefaler oppsett av stativer i sentrum
- God skilting og informasjon viktig.
- Bør markedsføres mot gjestehavn og bobilgjester.
- Prolille: Ikke tillatt for bruk/låses etter kl 23.00.
- Kommunikasjon og informasjon fra kommunens side veldig viktig.

Rådmannens kommentar:

Dette med krav til stativ vil bli vurdert i konkurransen. Rådmannen foreslår å ta med parkeringsstativ i utvelgelseskriteriene. Merknaden medfører at § 6 e) korrigeres til å lyde: §6 e) plan for hvordan søker sikrer at førere ikke plasserer kjøretøy til hinder eller ulempe for fremkommeligheten, **parkeringsløsning** og hvordan søker skal organisere fjerning, flytting, omplassering og rydding av kjøretøy etter denne forskriftens § 8 bokstav a og l. De øvrige innspill legges til grunn for gjennomføring av prøveordning.

4. Kolumbus:

- Paragraf 2 b Definisjoner foreslås korrigert: *Sykel med hjelpemotor(elsykel) regnes ikke som små elektriske kjøretøy i denne forskriften.* I lov om utleie av små elektriske kjøretøy er sykkel med hjelpemotor (elsykel) likestilt med elsparkesykkel i § 2. I Forskrift om virkeområde til lov om utleie av små elektriske kjøretøy presiseres definisjon av små elektriske kjøretøy og definisjonen av sykkel med hjelpemotor (se neste kulepunkt).
- Paragraf 3: Virkeområdet foreslås med følgende tilleggstekst: *Forskriften gjelder ikke for utleie av sykkel med hjelpemotor (elsykel).* Det nye regelverket gjelder for alle kjøretøy som defineres som liten elektrisk motorvogn. Eksempler på liten elektrisk motorvogn er elsparkesykkel, ståhjuling og elektrisk skateboard. Elsykel og vanlig sykkel regnes ikke som liten elektrisk motorvogn.

Anbefaler ellers følgende:

- Fleksibelt antall sparkesykler basert på kommunens egne ønsker og etterspørsel i markedet.
- Avanserte parkerings-funksjoner, f.eks AI-løsning (geofensing)
- Klima/miljøkriterier bør vektas høyt
- Varighet av tjenestekontrakt, mer attraktivt med lengre kontrakter.
- Kombinasjon til øvrig kollektivtilbud og mobilitetstjenester
- Det bør vurderes mulighet for døgndrift da sparkesykler kan komplementere lavt eller fraværende kollektivtilbud.
- Anskaffelse av reguleringsverktøy i samarbeid med Kolumbus (berører ikke forskriften)
- Krav til deling av data (ikke bare åpne data).
- Årlig administrasjonskostnad for å dekke kommunens kostnader
- Antall operatører bør vurderes opp mot hvor attraktivt det blir å etablere seg.

Rådmannens kommentar:

Det foreslås at elsykler tas ut av definisjonen små elektriske kjøretøy i forskriften.

Bysykkellordningen vil dermed ikke vært påvirket av forskriften, slik at vi unngår nattestenging, regulering av parkering, hastighet med videre. Sykkel med elmotor tas ut av forskriften og det legges til ny tekst i § 2 b), slik

at bysykkellordningen ikke blir berørt av denne, jf innspill fra Rogaland syklistforening.

Rådmannen ønsker å begrense antall elsparkesykler som leies ut, ut fra erfaringer i andre kommuner. Rådmannen foreslår å ikke øke antall elsparkesykler i prøveperioden. Dette for å ha en viss kontroll i en oppstartsfasen. Begrensninger av antall kan gjennomføres i soner og ut fra erfaring med antall fra andre byer. Utfordringer i andre kommuner som parkeringskaos mv kan løses via et reguleringsverktøy (geofence).

Samme vurdering gjelder for å endre antall aktører. Dersom det tillates flere å etablere seg, vil det ikke være attraktivt eller av interesse, også i forhold til lønnsomheten/inntjening.

For å kunne vurdere kombinasjonen til øvrig kollektivtilbud og mobilitetstjenester, foreslår rådmannen å legge til ny bokstav h) i § 6 i forskriften med følgende ordlyd: *en beskrivelse av hvordan tjenesten kan kombineres og tilpasses øvrig mobilitetstilbud i kommunen.*

I forhold til vurdering av døgndrift av elsparkesykler, vil bysyklene vil være et alternativ til elsparkesykler nattestid for å komplementere lavt eller fraværende kollektivtilbud.

Noen av innspillene fra Kolumbus er rettet mot prøveordningen og tas med ved etablering av denne.

5. Rogaland fylkeskommune:

- Anbefaler at sykkel med elmotor holdes utenfor definisjonen av små elektrisk kjøretøy slik at bysykkellordningen ikke påvirkes av denne forskriften. (§ 2 og 3).
- § 4: FK støtter forslag om å begrense antall utleiere, samt begrense antall elsparkesykler.
- § 8: FK støtter begrensning i bruk mellom kl 24.00 – 05.00 for å forebygge ulykker. I vurderingen må en ta hensyn til de som må reise på ulike tider av døgnet der kollektivtilbudet er redusert. For noen vil det oppleves tryggere å benytte sparkesykkel enn å gå.
- Utleier må pålegges et større ansvar for rydding av sparkesykler som står i vegen for drift og vedlikehold (feiing og vinterdrift), gjennom hele døgnet. § 8 l) Paragrafen må også gjelde når FK har drifts- og vedlikeholdssoppgaver.
- § 11 må også åpne for at FK som veieier kan fjerne og eventuelt ta små elektrisk kjøretøy i forvaring på lik linje med Stavanger kommune.
- Når det gjelder betaling bør det være satt en fast sum som man kan forholde seg til ved fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy.

Rådmannens kommentar:

Bysyklene vil være et alternativ til elsparkesykler nattestid. Sykkel med elmotor tas ut av forskriften i § 2 b) og § 3, slik at bysykkellordningen ikke blir berørt av denne.

I § 8 l) tas det inn at også annen offentlig vegmyndighet kan kreve små elektriske kjøretøy fjernet ved driftsoppdrag.

Fylkeskommunen ønsker en foreslått endring i § 11. Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn gir kommunen myndighet til å fjerne og ta elsparkesykler i forvaring. Hjemmelsloven åpner ikke for å gi slik myndighet til fylkeskommunen i forskrift. Kommunen kan imidlertid håndheve bestemmelsen på fylkeskommunale veier.

Rådmannen foreslår at beløpet for fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy publiseres i kunngjøringen av tillatelse. Eventuelle utgifter i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy etter lovens § 6 inngår ikke i beregningen av gebyret etter forskriftens § 9. Det samme gjelder eventuelle reaksjoner med hjemmel i vegtrafikkloven og forskrifter til denne.

6. Nivel

Nivel er et firma med kompetanse på digital regulering av småelektriske kjøretøy.

- § 4 Anbefaler å ikke sette begrensninger på antall aktører i prøveperioden. Konkurransen kommer vanligvis innbyggerne til gode. Mener en kan få et bedre transporttilbud, der innbyggerne kan betale mindre samtidig at tjenesten får en større utbredelse.
- Det bør avklares hva som skjer om en utleier avslutter sin virksomhet, slik at en ikke ender opp med et monopol.
- Mener at antall små elektrisk kjøretøy ikke bør begrenses totalt sett. Mener at en kan sette en begrensning i sentrum, men at det bør være fri flyt i utkanten. Ved bare å ha antallsbegrensning i sentrum vil man subsidiere utleierne, da kan operatørene plassere ut kjøretøy i periferien slik at tilbudet av små elektriske kjøretøy er tilfredsstillende i hele kommunen. Dersom begrensningen gjelder for hele kommunen vil utleierne prøve å presse så mange inn i tettstedene som mulig og da blir utkanten svært dårlig dekket.
- Rutiner for ryddige gater: Foreslår at § 6 e) ikke bare stiller krav om en plan for hvordan en oppnår mest mulige ryddige gater, men at operatørene kan stille med dokumentasjon på hvordan de gjør det i andre byer, for eksempel med respons på innmeldte feilparkeringsrapporter.
- § 8 Soneinndeling og – endring. Soner er viktige verktøy for å regulere små elektriske kjøretøy. Dere foreslår to soner, men i praksis 11?. Soner bør være dynamiske. Det er uheldig å havne i en situasjon der man merker at sonen er for stor/liten i løpet av tillatelsesperioden, spesielt når perioden er 2 år. Foreslår at dere fjerner at sonene ikke endres i løpet av tillatelsesperioden, for å oppnå ønsket dynamikk i reguleringen.
- Frist for endring. Med digitale regelsett er det ikke vits å ha lenger frist enn utløpet av påfølgende arbeidsdag for å implementere endringen.
- Tilgjengelighet av tjenesten. Foreslår at vi ikke stenger tjenesten på nattestid. Med tanke på de nye reglene, personer som arbeider nattskift vil mobilitetstilbudet bli begrenset, som kan øke bilbruk. Dere kan i forskriften likevel åpne for at nattestengning- eller hastighetsbegrensning om nødvendig.
- Merking av kjøretøy: Ta med inn i § 8 k). «ID som vises visuelt på kjøretøyet må stemme overens med den ID som er registret digitalt.» Grunnen er at det er vanskelig å koble fysisk og digitalt dersom kjøretøyets ID ikke er sammenkoblet.

Rådmannens kommentar:

Etablering av delingsordning med flere aktører enn de to som er foreslått i forskriften § 4 a), vil bety at brukerne må forholde seg til ulike apper. Det vil også kreve mer administrasjon fra

kommunens side, det vil være få tilgjengelige sykler pr aktør som igjen vil redusere attraktiviteten for hver enkelt til å etablere seg. Mange aktører med få sparkesykler vil kreve totalt sett et stort driftsapparat for få sykler, og vil neppe være lønnsomt. Mange varianter i sykkeltyper vil kunne skape et visuelt rotete uttrykk. Rådmannen ønsker å ha en begrensning i antall elsparkesykler som leies ut jf § 4 b) og aktører som får tillatelse til å leie offentlig grunn § 4b). En delingsmodell med elsparkesykler er et nytt mobilitetstilbud vi ikke har erfaring med i vår kommune. Når en skal innføre noe nytt, bør dette skje mest mulig kontrollert og gradvis. På dette grunnlag ønsker vi å begrense antall sparkesykler og aktører, og erfaringer vil avdekke behovet.

Nivel mener også at det bør avklares hva som skjer om en utleier avslutter sin virksomhet, slik at en ikke ender opp med et monopol. Kommunen kunngjør tillatelser 2.hvert år og forskriften åpner for

at kommunen kan gi inntil to tillatelser. I ytterste tilfelle kan kommunen risikere at den ene av to tildelte tillatelser sies opp før leieperioden er over. Gjenværende utleier ønsker kanskje å overta den andre halvdel. Rådmannen har ingen løsning på dette pr i dag, men et alternativ kan være å presentere en løsning i kunngjøringen.

Jo flere sparkesykler som settes ut, desto mer offentlig areal beslaglegges til parkering. Det er knapphet på tilgang på offentlig areal. Offentlig areal skal også disponeres av andre mobilitetsgrupper som syklist, fotgjengere mm. En begrensning i antall små elektriske kjøretøy, vil etter rådmannens vurdering, også redusere mulige konflikter mellom ulike trafikantgrupper.

Rådmannen ser ellers behov for at det kan settes en begrensning i antall elsparkesykler i sentrumssonene. Følgende setning foreslås derfor tatt inn i forskriften § 8 a):

«Kommunen kan fastsette en antallsbegrensning i sonene i løpet av tillatelsesperioden. Dette for å ivareta hensynet til sikkerhet, fremkommelighet og tilgjengelig parkeringsareal.»

Vedrørende rutiner for ryddige gater, så er dette dekket opp i § 6, siste avsnitt der kommunen kan utdype innholdet i kriteriene, oppstille dokumentasjonskrav og angi vektning av kriteriene ved kunngjøring av tillatelsesordning.

Når det gjelder nattetidsbegrensning § 8f), ønskes dette opprettholdt med tanke på ulykker, selv med nye regler om promillegrense og aldersgrense. En utvidelse av bysykkelordningen kan være et alternativ for de som må komme seg frem og tilbake fra jobb når det ordinære kollektivtilbudet er redusert.

Soneinndeling § 8 a) henger sammen med tilgang til parkeringsareal og hvor strengt vi regulerer innenfor en sone. Rådmannen ser derfor ikke behov for å måtte endre grensene i løpet av prøveperioden. Regulering innenfor sonene vil være dynamisk, mens selve grensene er låste. Målet er å ha et fast utgangspunkt for å kunne evaluere prøveordningen.

Merknaden om at ID som vises visuelt på kjøretøyet må stemme overens med den ID som er registrert digitalt, tas inn i forskriften § 8 k).

Forslag til forskrift

Med bakgrunn i vurderinger som er foretatt etter gjennomgang av høringsinnspill, foreslår rådmannen følgende forslag til forskrift med endringer/tillegg i **rødt** og understrek:

Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune, Rogaland

Fastsatt av kommunestyret i Karmøy kommune xx.xx.xxxx, med hjemmel i lov av 18.juni 2021 nr 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 3, § 4 og § 5.

Kapittel I. Innledende bestemmelser

§ 1 Formål

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

§ 2 Definisjoner

I forskriften menes med

- a) offentlig grunn: de deler av grunnen der kommunen, fylkeskommunen eller staten er eier av grunnen eller på annen måte disponerer grunnen, for eksempel veier, fortau, parker og torg.
- b) små elektriske kjøretøy: små elektriske kjøretøy. Sykkel med hjelpemotor(elsykkel) regnes ikke som små elektriske kjøretøy i denne forskriften.
- c) utleier: virksomhet som leier ut små elektriske kjøretøy.
- d) plassering: enhver plassering, utplassering, flytting, omplassering og rydding som utleier, eller representanter som opptrer på dens vegne, utfører med utleiers små elektriske kjøretøy.

§ 3 Virkeområde

Forskriften gjelder all bruk av offentlig grunn i Karmøy kommune til utleie av små elektriske kjøretøy. Forskriften gjelder ikke for utleie av sykkel med hjelpemotor (elsykkel).

Kapittel II. Tillatelsesordning

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

Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn kan bare skje med tillatelse fra Karmøy kommune. Tillatelsen varer i 2 år.

- a) Karmøy kommune gir inntil **2** tillatelser til å drive utleie av små elektriske kjøretøy, se forskriftens § 7.
- b) Karmøy kommune gir tillatelse til utleie av totalt **100** små elektriske kjøretøy på fastlandet og totalt **200** små elektriske kjøretøy på øya. Antall kjøretøy fordeles likt på søkerne som får tillatelse til å drive utleie. Hver søker får maksimalt det antall kjøretøy det er søkt om, innenfor det totale antallet kommunen gir tillatelse til å leie ut, se forskriften § 6 bokstav c).

§ 5 Kunngjøring av tillatelser

Kommunen kunngjør tillatelser annethvert år. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist, hvor og hvordan søknaden skal sendes, hvilke opplysninger søknaden skal inneholde og kommunens saksbehandlingsfrist. Kunngjøringen skjer senest 4 uker før søknadsfristens utløp. Kunngjøringen kan gi nærmere regler om saksbehandlingen. Søknader som leveres etter søknadsfristen og søknader som er mangelfulle avvises.

§ 6 Krav til søknaden og utvelgelseskriterier

En søknad om tillatelse skal 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) dokumentasjon på at utleier oppfyller krav til digitale soner (geofence) og datadeling på tidspunktet tillatelsen vil bli gitt.
- e) plan for hvordan søker sikrer at førere ikke plasserer kjøretøy til hinder eller ulempe for fremkommeligheten, **parkeringsløsning** og hvordan søker skal organisere fjerning, flytting, omplassering og rydding av kjøretøy etter denne forskriftens § 8 bokstav a og l.
- f) beskrivelse av hvordan søkeren vil bidra til fremkommelige og trygge offentlige rom, klimavennlige løsninger og et godt miljø og lokalmiljø, herunder:
 1. hvordan søker fremmer lovlig og hensynsfull ferdsel
 2. hvordan søker ivaretar sikkerheten til tredjepersoner
 3. hvordan søker ivaretar sikkerheten til fører av kjøretøyet.
- g) søkerens beskrivelse av rutiner og virkemidler for å oppnå klima- og miljøvennlig drift, herunder:
 1. levetid på kjøretøyene
 2. rutiner for håndtering av avfall, defekte kjøretøy og komponenter
 3. klimavennlige løsninger knyttet til kjøretøy som frakter små elektriske kjøretøy.

h) en beskrivelse av hvordan tjenesten kan kombineres og tilpasses øvrig mobilitetstilbud i kommunen.

Kommunen kan utdype innholdet i kriteriene, oppstille dokumentasjonskrav og angi vektning av kriteriene ved kunngjøring av tillatelsesordning.

§ 7 Hvem får tillatelse

For å få tillatelse må vilkårene i § 6 være oppfylt og godkjent av kommunen.

Konkretisering av kravene vil framgå av kunngjøringen. Hvis det er flere enn to søkere som oppfyller alle krav som er angitt i kunngjøringen, skjer tildeling til de to søkerne som best oppfyller kriteriene.

Kapittel III. Vilkår for bruk av tillatelsen.

§ 8 Vilkår for bruk av tillatelsen

- a. Utleier plikter å følge kravene til plassering av små elektriske kjøretøy som fremgår av kunngjøringen.

Reguleringssoner for plassering og bruk av utleiers kjøretøy i Karmøy kommune er delt inn i følgende:

Sone	Sonebeskrivelse
Sentrum	Norheim/Vormedal Kopervik/Bygnes Åkrehamn Skudeneshavn
Tettsted/terminaler	Kolnes Torvastad Avaldsnes Veaa Ferkingstad

	Syre Terminal Håvik
<u>Marka</u>	<u>Sone med kjøreforbud</u>

De eksakte grensene for sonene vil vises i digitalt kart vedlagt kunngjøringen. Disse sonene blir ikke endret i tillatelsesperioden. Kommunen kan fastsette en antallsbegrensning i sonene i løpet av tillatelsesperioden, for å ivareta hensynet til sikkerhet, fremkommelighet og tilgjengelig parkeringsareal.

b) Utleier skal gi brukerne lett tilgjengelig informasjon om hvor små elektriske kjøretøy kan parkeres.

c) I tillatelsesperioden kan Karmøy kommune fastsette og endre midlertidige og permanente digitale soner (geofence), som utleier plikter å iverksette overfor brukerne av kjøretøyene. Sonene kan

gjelde for hele eller deler av dagen, og for bestemte dager eller ukedager. Sonene kan medføre:

1. forbud, eller annen regulering av utplassering og parkering
2. bruksforbud/kjøreforbud
3. hastighetsbegrensninger

Den nærmere reguleringen av soner og områder skal være fleksible og styres gjennom et delt datasett (API).

Karmøy kommune skal varsle utleier skriftlig om nye digitale soner eller endringer i disse, og gi utleier de nødvendige data. Med mindre annen frist for iverksettelse framgår av varselet, skal endringene settes i verk senest innen 2 arbeidsdager.

d) Utleier skal dele sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy, med kommunen.

Kommunen kan dele anonymiserte data med tredjepart. For deling av data gjelder personopplysningsloven.

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 forskriften § 8 bokstav d.

Kommunen gir nærmere bestemmelser i kunngjøringen om hvilken teknologi utleier plikter å ha, tidspunktet for innlevering av opplysningene til kommunen

mv.

f) I tidsrommet mellom kl. 00.00 – 05.00 er det ikke adgang til utleie av små elektriske kjøretøy.

Små elektriske kjøretøy skal i denne perioden være deaktivert.

g) Utleier skal forhindre sjenerende lyd og lyssignal fra små elektriske kjøretøy. Alarmfunksjoner med lyd og lyssignal skal være avslått i tidsrommet mellom kl. 22.00 - 07.00.

h) Kommunen kan innføre særskilte ordninger for utplassering av små elektriske kjøretøy under store arrangement mm.

i) Tillatelse gis for hele året, men små elektriske kjøretøy skal deaktiveres når det er snø eller is.

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

k) 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. ID som vises visuelt på kjøretøyet må stemme overens med den ID som er registrert digitalt.

l) 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 vann eller sjø, parker, friområder, strender eller på annen måte forsopter lokalmiljøet
- når Karmøy kommune eller annen offentlig vegmyndighet 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 lignende hendelser.
Kommunen kan i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning.

Kapittel IV. Gebyr

§ 9 Gebyr

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet, samt utgifter til tilsyn og kontroll med utleievirksomheten regulert i Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 5, denne forskriften og den enkelte tillatelse, i samsvar med prinsippet om selvkost.

Kommunens utgifter for tillatelsesperioden gjøres kjent ved den årlige kunngjøringen, og fordeles forholdsmessig etter antall kjøretøy på alle som får tillatelse etter forskriften § 4 b.

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.

Kapittel V. Avsluttende bestemmelser

§ 10 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 tre arbeidsdager etter at virksomheten har opphørt.

§ 11 Fjerning og forvaring

Karmøy kommune kan fjerne og ta i forvaring små elektriske kjøretøy, og kreve betaling, etter § 6 i lov av 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy.

§ 12 Mislighold

Tillatelsen kan trekkes tilbake ved gjentatte eller grove overtredelser av lov 18. juni 2021 nr 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskriften, eller vilkår i tillatelsen.

§ 13 Klage

Enkeltvedtak kan påklages, etter Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) kapittel 6.

§ 14 Myndighet

Karmøy kommune utøver myndighet etter forskriften.

§ 15 Dispensasjon

Rådmannen kan etter søknad gjøre unntak for bestemmelsen i § 4 i denne forskriften.

§ 16 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft straks.

FN`s bærekraftsmål

Målet med en delingsordning vil være å få redusert bilbruk i kommunen på kortere turer og dermed bidra til å nå et nullvekstmål.

I tildelingskriteriene er det satt krav til beskrivelse av rutinger og virkemidler for å oppnå klima- og miljøvennlig drift. Det er blant annet satt vilkår til krav om klimavennlige løsninger til kjøretøyene som frakter små elektriske kjøretøy.

Økonomiske konsekvenser

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet, samt utgifter til tilsyn og kontroll med utleievirksomheten. Dette gebyret er ikke fastsatt pr i dag. Kommunen kan også kreve betaling for fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy.

I tillegg vil innkjøp av et reguleringsverktøy ligge på ca kr.100.000,- eks mva for en to års periode.

Samarbeid med Haugesund kommune

Tilnærmet likelydende forskrift har vært på høring i Haugesund kommune med samme høringsfrist som Karmøy. Karmøy kommune og Haugesund kommune har samarbeidet og hatt en felles gjennomgang av høringsinnspillene. Forslaget som nå legges frem for vedtak er tilnærmet likt med det kommunedirektøren i Haugesund legger frem for bystyret. Det er kun beskrivelse av reguleringssoner og antall sparkesykler som ikke er likt. Intensjonen er å få tilnærmet likelydende forskrifter og at kommunene i samarbeid lyser ut en 2-årig prøveperiode.

Rådmannens konklusjon

Det viktigste for kommunen er å få på plass en forskrift slik at kommunen har hjemmel til å regulere bruken av elektriske sparkesykler på offentlig grunn. Når forskriften vedtas vil det bli lyst ut en konkurranse med en 2 årig prøveordning. Prøveordningen samkjøres med Haugesund kommune.

Det knytter forventninger til hvordan ordningen vil fungere på Karmøy. Finner aktørene Karmøy interessant, og hvordan blir tilbudet mottatt og vil fungere? Det er mulig aktørene kun finner sentrumsområdene interessante og at sonen med kommunens øvrige tettsteder faller ut eller ikke er regningssvarende pga ombringerordningen. En prøveordning vil derfor være en god måte å tilegne seg erfaring og kunnskap på med denne type mobilitet.

I forbindelse med høringen har Karmøy fått inn en søknad fra Citiride om å drive utleie av elsparkesykler fra høsten 2022. Denne søknaden vil bli besvart med at de må sende inn anbudssøknad når konkurransen på prøveordningen lyses ut.

De nasjonale bestemmelser for aktør og bruker vil gjelde både når det gjelder trafiksikkerhet, promille, bruk av hjelm og aldergrense. God informasjon til bruker, blant annet gjennom kommunens nettside og operatørens apper vil kunne bidra til å begrense skadeomfang ved bruk av elsparkesykkel. Rådmannen ser også fordelen av å begrense antall elsparkesykler som kan leies ut, i forhold til å begrense antall skader. Gode krav til ryddige parkeringsordninger vil også være viktig for å kunne opprettholde god fremkommelighet for fotgjengere.

For å sikre ryddighet i sentrumsområder har vi også mulighet for å endre geofencingen fortløpende

jf § 8 c), dvs forbudssoner, parkeringssoner og soner med nedsatt hastighet, i områder der vi ser uheldige konsekvenser av bruk.

Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune vedtas og forskriften kunngjøres i Norsk Lovtidend.

Vedlegg:

Høringsbrev fra kommunen med vedlegg

Alle høringsinnspill:

Lenker:

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2021-06-18-139>

Forskrift om virkeområde til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

<https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2022-05-30-925>

Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4>

Vedlegg:

Høringsuttalelse fra Nivel

Høringsuttalelse fra Rogaland fylkeskommune

Høringsuttalelse fra Kolombus

Høringsuttalelse fra Byen vår Kopervik

Innspill fra kulturavdelingen

Høringsuttalelse fra Statens vegvesen

Høringsuttalelse fra Rogaland syklistforening

Høring - Forskrift for utleie av små elektrisk kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune

Forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune

Høringsforslag forskrift 18.mai 2022 (1)

Forskrift for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Karmøy kommune

Delingsordning el-sparkesykler

Delingsordning el-sparkesykkkel - saksframlegg fra Haugesund kommune