



Saksbehandler:
Kenneth Kristensen, telefon:
By- og stedsutvikling

Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Tønsberg kommune

Utvalg	Møtedato	Type	Saksnummer
Eldreråd	22.04.2024	PS	026/24
Ungdomsrådet	22.04.2024	PS	026/24
Råd for personer med funksjonsnedsettelse	22.04.2024	PS	032/24
Klima- og miljøutvalget	22.04.2024	PS	009/24
Utvalg for miljø, teknikk og næring	24.04.2024	PS	033/24

Kommunedirektørens innstilling

Tønsberg kommune legger «forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Tønsberg kommune» ut på høring i fire uker.

Kommunedirektøren bes parallelt starte arbeidet med å tildele kontrakt til aktuelle aktører basert på høringsforslaget.

22.04.2024 Eldreråd:

Møtebehandling:

Varsomhet - hastighetsregulerende tiltak, foreslått av Olaf Franck Mathiassen, Arbeiderpartiet
På bryggeområdene fra og med gjestehavna til og med Vikingodden skal hastigheten ikke vesentlig overstige vanlig gangfart . Det samme skal gjøres gjeldene for gangbroen mot Kaldnes og frem til og med Støperiet.

Forslag fra Olaf Franck Mathiassen ble enstemmig vedtatt

ELDR - 026/24 Vedtak:

På bryggeområdene fra og med gjestehavna til og med Vikingodden skal hastigheten ikke vesentlig overstige vanlig gangfart . Det samme skal gjøres gjeldene for gangbroen mot Kaldnes og frem til og med Støperiet.

22.04.2024 Råd for personer med funksjonsnedsettelse:

Møtebehandling:

Forslag om ytterligere regulering i forskrift, foreslått av Sondre Bogen-Straume,

1. Det må stilles krav om at utleier står økonomisk ansvarlig for feilparkering og andre overtredelser og det bør påløpe gebyr for feilparkering
2. Krav om QR-kode og lenke til skjema, samt alternativ kontaktinformasjon for klager på feilparkering mv.
 - a. Innsendte klager bør sendes både utleier og kommunen slik at enheten blir fjernet hurtig.
 - b. Om utleier ikke har fjernet enheten innen et gitt tidsrom (x (relativt kort tidsrom)) bør det påløpe gebyr. Om enheten ikke fjernes innen et gitt tidsrom (y) fjernes enheten av kommunen for eiers rekning.
3. Enhetene bør produsere en lite sjenerende lyd slik at blinde og svaksynte kan høre hvor den kommer fra.
4. Det bør stilles krav til brukerne om:
 - a. ID-verifikasjon
 - b. Minstealder 16 år
 - c. Godtatt krav om å følge vegtrafikkloven og bekreftelse på erstatnings- og straffeansvar ved skade og lovbrudd.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Forslag fra Bogen-Straume ble enstemmig vedtatt.

RPFN - 032/24 Vedtak:

Tønsberg kommune legger «forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Tønsberg kommune» ut på høring i fire uker.

Kommunedirektøren bes parallelt starte arbeidet med å tildele kontrakt til aktuelle aktører basert på høringsforslaget.

1. Det må stilles krav om at utleier står økonomisk ansvarlig for feilparkering og andre overtredelser og det bør påløpe gebyr for feilparkering
2. Krav om QR-kode og lenke til skjema, samt alternativ kontaktinformasjon for klager på feilparkering mv.
 - a. Innsendte klager bør sendes både utleier og kommunen slik at enheten blir fjernet hurtig.
 - b. Om utleier ikke har fjernet enheten innen et gitt tidsrom (x (relativt kort tidsrom)) bør det påløpe gebyr. Om enheten ikke fjernes innen et gitt tidsrom (y) fjernes enheten av kommunen for eiers rekning.
3. Enhetene bør produsere en lite sjenerende lyd slik at blinde og svaksynte kan høre hvor den kommer fra.
4. Det bør stilles krav til brukerne om:
 - a. ID-verifikasjon
 - b. Minstealder 16 år
 - c. Godtatt krav om å følge vegtrafikkloven og bekreftelse på erstatnings- og straffeansvar ved skade og lovbrudd.

22.04.2024 Klima- og miljøutvalget:

Møtebehandling:

Forslag om nytt punkt i forskriftens § 5: Utvelgelseskriterier, foreslått av Øyvind Johnsen, Utvelgelse av hvilke søkere som får tillatelse skjer etter en helhetlig kvalitetsvurdering på grunnlag av

- a. søkerens beskrivelse av rutiner og virkemidler for å sikre fremkommelige offentlige rom
- b. beskrivelse av søkerens rutiner og virkemidler for å sikre trygge offentlige rom
- c. søkerens beskrivelse av rutiner og virkemidler for å oppfylle klimavennlige løsninger, et godt miljø og lokalmiljø

Representanten Johnsen fremmet følgende tilleggsforslag, om et tilleggspunkt i § 5:

Utvelgelse av hvilke søkere som får tillatelse skjer etter en helhetlig kvalitetsvurdering på grunnlag av

- a. søkerens beskrivelse av rutiner og virkemidler for å sikre fremkommelige offentlige rom
- b. beskrivelse av søkerens rutiner og virkemidler for å sikre trygge offentlige rom
- c. søkerens beskrivelse av rutiner og virkemidler for å oppfylle klimavennlige løsninger, et godt miljø og lokalmiljø

Forslaget ble enstemmig vedtatt.

Kommunedirektørens innstilling for øvrig enstemmig vedtatt

KLIMA - 009/24 Vedtak:

Tønsberg kommune legger «forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Tønsberg kommune» ut på høring i fire uker.

Kommunedirektøren bes parallelt starte arbeidet med å tildele kontrakt til aktuelle aktører basert på høringsforslaget.

Forslag om tilleggspunkt i § 5:

Utvelgelse av hvilke søkere som får tillatelse skjer etter en helhetlig kvalitetsvurdering på grunnlag av

- a. søkerens beskrivelse av rutiner og virkemidler for å sikre fremkommelige offentlige rom
- b. beskrivelse av søkerens rutiner og virkemidler for å sikre trygge offentlige rom
- c. søkerens beskrivelse av rutiner og virkemidler for å oppfylle klimavennlige løsninger, et godt miljø og lokalmiljø

22.04.2024 Ungdomsrådet:

Møtebehandling:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

UNG - 026/24 Vedtak:

Tønsberg kommune legger «forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Tønsberg kommune» ut på høring i fire uker.

Kommunedirektøren bes parallelt starte arbeidet med å tildele kontrakt til aktuelle aktører basert på høringsforslaget.

24.04.2024 Utvalg for miljø, teknikk og næring:**Møtebehandling:**

Høringsforslagets §6a suppleres med følgende, foreslått av Lars Sollie, Høyre
Det kreves faste definerte hente- og leveringsplasser i byplanområdet og i/ved sykehusområdet, samt der hvor utleier finner det hensiktsmessig.

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fra posisjonen fremmet av Sollie (H) ble vedtatt mot 1 stemme (MDG).

UMTN - 033/24 Vedtak:

Tønsberg kommune legger «forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Tønsberg kommune» ut på høring i fire uker.

Kommunedirektøren bes parallelt starte arbeidet med å tildele kontrakt til aktuelle aktører basert på høringsforslaget.

Det kreves faste definerte hente- og leveringsplasser i byplanområdet og i/ved sykehusområdet, samt der hvor utleier finner det hensiktsmessig.

Sammendrag:

Det fremmes forslag til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Tønsberg kommune, som omhandler en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy. Forskriften vil erstatte «retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet i samarbeid med Tønsberg kommune».

Forskriften fastsetter krav som skal/kan stilles for at utleiere av små elektriske kjøretøy skal kunne drive sin virksomhet i Tønsberg kommune. Bruk av private el-sparkesykler eller andre private kjøretøy er ikke omfattet av forskriften.

Fram til nå har Tønsberg kommune styrt utleie av el-sparkesykler ved hjelp av «retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet», vedtatt i kommunestyret 9.3.2022. Retningslinjene har fungert mellom utleier og kommunen, men kan ha noen svakheter for å kunne sette juridiske krav og begrensninger til aktørene som driver med utleie av el-sparkesykler.

Forskriften fastsetter regler og vurderes til å gi nødvendig forutsigbarhet og håndhevingshjemmel for å drive utleie av små elektriske kjøretøy i Tønsberg kommune på en god måte. Rammen bygger i hovedsak på de vedtatte retningslinjene som har vært i bruk de siste to år.

Vedlegg:

Retningslinjer for utleievirksomhet av micromobilitet i samarbeid med Tønsberg kommune
Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (1)

Bakgrunn for saken:

I tråd med politisk vedtak ble det, i 2021, gjennomført en pilot med utleie av el-sparkesykler i Tønsberg. Erfaringene var gode, og det ble lagt fram retningslinjer for bruken videre. Det ble også opplyst at det ikke var hjemmel for å nekte utleieordninger av el-sparkesykler og annen mikromobilitet (små elektriske kjøretøy).

På nasjonalt nivå

Delingsøkonomi og mikromobilitet er kommet for å bli, og teknologi og mobilitet er i en mye raskere utvikling enn det lover og regler kan ta høyde for. I 2019 kom det mange utleieselskaper og elsparksykler inn i norske byer, og kaos med feilparkeringer og ulykker, spesielt i Oslo som i en periode i 2020 hadde Europas høyest antall elsparksykler til leie per innbygger.

Det ble vedtatt en lov sommeren 2021, «Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn», som gir kommunene mulighet til å håndheve og regulere bedre.

Den første forskriften kom i Oslo i 2021 (nå opphevet og erstattet av ny fra 2022) og flere byer har fulgt etter og laget egne forskrifter. Pr. februar 2024 er det 30 kommuner som har innført en lokal forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy (27 forskrifter, da Grenlandskommunene har valgt en fellesløsning).

Erfaringer fra kommuner med forskrift:

Transportøkonomisk institutt (TØI) har, på oppdrag fra samferdselsdepartementet i 2023, undersøkt *Erfaringer med Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*.

Kommunenes erfaringer at de:

- er fornøyd med mulighet til lokale forskrifter og sanksjoner ved forskriftsbrudd,
- de mener loven bidrar i stor grad til trygge og fremkommelige offentlig rom,
- de har god dialog med utleieselskapene.

Kommunene ønsker bl.a.:

- gategrunnsleie som virkemiddel,
- veiledning på krevende jus,
- at loven også skal gjelde privat grunn.

De har også gode erfaringer med dynamisk regulering (f.eks. størrelse på sentrumssone).

Saksgang i Tønsberg kommune

2021: Tønsberg kommune gjennomførte en pilot på utleie av el-sparkesykler i kommunen, og evalueringen med retningslinjer for bruk av mikromobilitet ble vedtatt i kommunestyret 9.3.2022, KST-020/22.

2022: Retningslinjene ga kommunen anledning til å inngå kontrakt med opptil to operatører. Det ble satt en frist for å melde interesse innen 1.4.2022.

Det kom inn 9 interessenter, hvorav 8 leverte dokumentasjon på alle kriteriene, om å drive mikromobilitet i form av el-sparkesykler i Tønsberg kommune. Disse var: Bird Rides Norway AS, Bovi Mobilitet AS, Zvipp AS, Surf Rides AS, Blink Transport AS, Citi Ride, It Moves AS og Mile Mobility AS.

Etter en vurdering, ble to operatører valgt: Bird (førsteplass) og Bovi (andreplass).

September 2022 ble det innført forsikring for utleieaktørene, og siden dette også var nytt for forsikringsselskapene, var det i praksis kun ett forsikringsselskap å velge; IF. Ordningen ble for dyr til at Bird ønsket å opprettholde drift av sine elsparkesykler i Tønsberg, og resten av landet. Bird avsluttet sin virksomhet i Tønsberg.

2023: I sesongen 2023 var det Surf og Zvipp som driftet utleie av elsparkesykler i Tønsberg kommune. De har hatt mulighet til å sette ut inntil 300 el-sparkesykler til sammen. Erfaring fra sesongen er gode, og det er få klager som har kommet inn til kommunen. Kommunens driftspersonell opplever få utfordringer.

Tilbakemelding fra politiet er at de syns det har vært en økning i unge som kjøre sparkesykler og gjerne flere på samme sparkesykkel. De ønsker strengere regler og mulighet til å håndheve. Politiet har muligheter til å håndheve gjennom vegtrafikkloven og forskrift om bruk av kjøretøy § 3-1 som sier at «Kjøretøy må ikke brukes med større antall personer på sitteinnetninger eller på andre plasser enn det er registrert for».

Erfaringer uten forskrift:

Uten forskrift er det vanskeligere å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Dette ble klargjort i høyesterett sin dom mellom et utleieselskap og Trondheim kommune. Trondheim kommune ønsket å begrense utleie og drift på kommunens eiendommer, og vedtok dette i formannskapet i 2019. Dette hadde kommunen ikke anledning til på dette tidspunktet, og utleieaktøren vant fram i høyesterett. Det kom senere, i 2021, en lov fra stortinget som ga kommunene mulighet til å regulere gjennom lokale forskrifter.

Stortinget viser til at utleie av elsparkesykler fra offentlig grunn de siste årene har fått et stort omfang i mange kommuner, og at det kan medføre betydelig problemer med tanke på forvaltning av gategrunn, offentlige byrom og at det ellers kan gi ulemper for framkommeligheten til andre innbyggere. Flertallet mente at kommunen måtte få hjemmel til å regulere om offentlige arealer skulle kunne disponeres av utleie for små elektriske kjøretøy, for å blant annet sikre framkommelige, trygge og tilgjengelige offentlig byrom og effektiv forvaltning.

Tønsberg kommune har innført retningslinjer, og har hatt god dialog og erfaring med aktørene. Uten forskrift har kommunen ikke nødvendigvis hjemmel til å nekte nye aktører å drive utleie av elsparkesykler, og dermed ikke anledning til å sette begrensninger ift. antall, soner, hastighet, stenging mv.

Andre kommuner som ikke har forskrifter, bruker ofte muligheten til en forskrift som et «ris bak speilet» i tilfelle en utleieaktør ikke følger retningslinjer kommunen setter. Det kan skape dårlig samhandling på sikt, og det anbefales ikke å fortsette med kun retningslinjer.

Det anbefales at Tønsberg kommune får gode og klarer rammer for utleie av el-sparkesykler, og annen utleie av små elektriske kjøretøy. Det er derfor utarbeidet et forslag til en forskrift som behandles i denne saken.

Faktagrunnlag:

Forskriften ligger vedlagt, og vurderinger av de 12 paragrafene følger under «vurderinger».

Forskriften følger veileder om lov- og forskriftsarbeid utarbeidet av justisdepartementets lovavdeling.

Rettslig grunnlag:

Forskriften har hjemmel i «Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn» vedtatt av Stortinget 18.6.2021.

«§ 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.»

Forskriften skal også følge reglene i forvaltningsloven, «kapittel VII. Om forskrifter.

Forholdt til kommuneplanen:

Utleie av mobilitetsløsninger er en styrke for klima- og miljøvennlig vekst og utvikling, og er med på å endre reisevaner blant befolkningen. Det kan gi nye muligheter for samarbeid med kollektivtilbudet

og kan minke presset for privatbilisme og bilparkeringsplasser. I forslag til kommuneplanens arealdel for 2023-2035, er paragrafen om *mobilitet* beskrevet under *Bestemmelser om løsninger og kvalitet* og er med på å koble delingsøkonomi (utleieløsninger) og mikromobilitet inn i arbeid med nye reguleringsplaner i tråd med kommuneplanen.

Forslag til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Tønsberg kommune gjør kommuneorganisasjonen i stand til å regulere et marked som krever ressurser i form av den forvaltningen vi har av offentlige arealer i kommune.

Vurderinger:

Her følger vurderinger som er gjort, og hva som evt. kan endres i forskriften. Mulighetene er uansett begrenset til det vi har lovhjemmelen til, se rettslig grunnlag.

§ 1 er formålet til forskriften, og følger av loven.

§ 2 er definisjoner. Det er avklart at offentlig grunn betyr de deler av kommunen der kommunen, fylkeskommunen eller staten er eier av grunnen, for eksempel veier, fortau, parker og torg. Definisjonen virksomhet betyr at utleie mellom privatpersoner ikke er virksomhet, og dermed ikke omfattet av loven eller denne forskriften ([Representantforslag 293 L 2020-2021, s. 3](#)).

§ 3 er virkeområde. Forslaget innebærer at sykkel med hjelpemotor (elsykkel) ikke er omfattet av denne loven. På den ene siden er dette hensiktsmessige i de tilfeller der det er utleie av elsykler som ikke har den samme teknologien til å samle inn og dele brukerdata eller følge geofencing på den måten elsparkesykler kan. På en annen side kan det blir uoversiktlig dersom det er aktører som ønsker å drive utleie av både elsykler og elsparkesykler i kommunen, fordi de ikke følger samme regelverk. Her er det muligheter til å gjøre endringer.

§ 4 er krav til tillatelse. Her er vurderingen at 300 elsparkesykler, slik det er fastsatt i retningslinjene, er greit for en by på størrelse med Tønsberg. Det er flere enn f.eks. Kristiansand hvis man regner på antall innbyggere. Det legges fortsatt opp til en konkurranse mellom aktører som ønsker å tilby utleie i kommunen, men det vurdert at tillatelsen kan gå over to sesonger for å redusere saksbehandling på dette. Andre kommuner har valgt én sesong, så her kan det gjøres endringer.

§ 5 omhandler gjennomføring. Under punkt 2 i forskriften legges det opp til at den kan gjennomføres som to delkontrakter, det vil si maksimalt to utleieaktører, med maksimalt 300 elsparkesykler til sammen. Med konkurransegrunnlag menes utlysningstekst på kommunens nettside. Her er vurderingen at det gir en fleksibilitet framfor hver sesong med tanke på antallsbegrensninger i ulike soner, krav og ytelser m.m. slik at forskriften ikke blir utdatert.

Under punkt 5 gis det en mulighet for å delegere myndighet til VKT. Dette er en mulighet som er gjort i Agder bl.a., men som ikke får noen virkning dersom fylkeskommunen og kommunen ikke ønsker dette.

Sandefjord kommune har gjort det litt annerledes enn andre kommuner, ved at de ikke har noen konkurranse, kun krav og at tillatelser vurderes fortløpende (formulert under alternativ til § 5). De har i år fått inn to søknader og begge har fått tillatelse. Sandefjord har heller ingen begrensninger i antall elsparkesykler og mener markedet regulerer «seg selv».

Vår vurdering er at formålet med loven om utleie av små elektriske kjøretøy og forskriften lokalt er å regulere antallet for å unngå en overetablering, og for å sikre at alle andre brukere av sentrum også har god framkommelighet.

Alternativ til § 5:

«En søknad om tillatelse skal som minimum inneholde:

a. søkerens navn, adresse, organisasjonsnummer, e-postadresse, telefonnummer og kontaktperson.

- b. bekreftelse på registrering i Enhetsregisteret.
- c. plan for hvordan søker skal organisere fjerning, flytting, omplassering og rydding av kjøretøy etter forskriften § 6 bokstav h.
- d. bekreftelse på at utleier oppfyller krav til teknologi som fremkommer av § 6 bokstav c på tidspunktet tillatelsen vil bli gitt.»

§ 6 er vilkår for bruk av tillatelsen. Her legges det opp til en fleksibilitet ved at «kan» er brukt flere steder

f.eks. at «soner kan bli definert av kommunen i konkurransegrunnlaget». Dette handler om at soner krever

involvering av flere i kommunen og at slike soner kan evalueres og endres etter hvert uten å måtte endre

forskriften. Mulighetsrommet ligger i å endre fra «kan» til «skal» enkelte steder, slik som begrensninger i

tid på døgnet eller alarmer.

Kommunedirektørens vurdering er at paragrafen fanger opp intensjonene fra

retningslinjene, og gir en forutsigbarhet overfor utleieaktører om hva kommunen kan komme til å kreve

før vi gir en tillatelse.

Alternativ til § 6:

«Alle søkere som oppfyller kravene til søknaden i § 5, får tillatelse.»

Vær oppmerksom på at dersom både alternativet til § 5 og § 6 blir vedtatt, må henvisningene i alternativ til

§ 5 bokstav c og d endres slik at det henvises til rett sted i forskriften.

§ 7 omhandler gebyr, og følger av hva som ligger som muligheter av loven. Det er selvkostprinsippet som

legges til grunn. Det er ikke anledning til å kreve gategrunnsleie. Mulighet for bruk av gategrunnsleie skal

drøftes i evalueringen av lov om utleie av små elektriske kjøretøy, altså av stortinget.

På den annen side er markedspotensialet i Tønsberg begrenset, og et gebyr kan resultere i at ingen aktører ønsker å etablere seg. Det er derfor gitt åpning for gebyr.

Når det gjelder §§ 8, 9, 10, 11 og 12, som omhandler avslutning, klage m.m. at dette er generelle og

avsluttende bestemmelser som er vanlig å bruke i forskrifter. Forslaget gir kommunen en del muligheter for

tilbaketrekking, forvaring og fjerning og gir informasjon om klagemulighetene. Ikrafttredelse av forskriften

kan dateres om det er et ønske.

Effekt for klima:

Forskriften vil ikke i seg selv har noen innvirkning på klima, men den legger opp til rasjonell og optimalisert drift av de elsparkesyklene som blir tilgjengelig for brukere. Å ha færre feilparkerte elsparkesykler, eller utleieløsninger som ikke er i bruk, er bra for klima og lokalmiljøet fordi ressursene brukes og oppfordrer flere til å la privatbilen stå og heller bruke delingsmobilitet på overkommelige avstander i byen.

Konsekvenser for barn og unge:

Barn må være over 12 år for å kjøre elsparkesykkel lovlig. Dette fremgår av førerkortforskriften § 12-1. Utleieselskapene har som regel høyere aldersgrense for bruk av deres elsparkesykler; 16 eller 18 år.

Det er i tillegg påbudt med sykkelhjelm for barn under 15 år som bruker elsparkesykkel, etter forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 4.

Dette forslaget til forskrift gir tydelige rammer for bruken lokalt, og gir kommunen mulighet til at unge kan bruke el-sparkesykler på en god måte, samtidig som brudd på forskriften kan gi straff til utleieaktørene

Alternative løsninger:

Tønsberg kommune beholder dagens retningslinjer for utleie av micromobilitet, og legger ikke forslag til forskrift ut på høring.

Handlingsrom på de enkelte paragrafer er redegjort for under vurderinger

Økonomiske konsekvenser:

Loven gir kommunene mulighet til å ta gebyr for utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for av utleievirksomheten er regulert i kommunen. Det er selvkostprinsippet som gjelder, og det skal dermed settes et rimelig gebyr for behandling av søknadene. I Sandefjord kommune tar de 2000,- pr. søknad. Vår vurdering er at innføringen av forskriften ikke vil gi noen negativ økonomisk innvirkning på drift og forvaltning.

Konklusjon:

Tønsberg kommune legger ut «Forskrift om leie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Tønsberg kommune» til høring i fire uker.

Videre behandling:

Høringsforslaget sluttbehandles av Utvalg for miljø teknikk og næring.

Hvis saken vedtas som innstilt vil kommunestyret endelig sluttbehandle forskriften etter gjennomført høring.

Tønsberg kommune,

Torunn Årset
kommunalsjef

Magnus C. Martin

virksomhetsleder