

## Byrådssak 128/24

### Ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune

#### **Sammenheng:**

Byrådet legger i denne saken frem ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune.

Uregulert utleie av elsparkesykler på offentlig grunn økte i omfang i perioden 2019-2021, med konsekvenser for trygghet og fremkommelighet i byrommene. Med hjemmel i lov av 18. juni 2021 nr. 139 § 4 vedtok byrådet derfor forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune 13. juli 2021. Forskriften innførte bl.a. krav til tillatelse for utleie og en antallsbegrensning på totalt 8 000 utleiekjøretøy. Bystyret vedtok i ny forskrift 16. februar 2022 at aktørene som ønsker tillatelse til å leie ut små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo, må konkurrere på kriterier som skal sikre trygge og fremkommelige offentlige rom, et godt bymiljø og fremme klima- og miljøvennlige løsninger og at tillatelse til utleie skal gis til tre utleieaktører for ett år om gangen.

Forslaget til ny forskrift som nå legges frem, skal i større grad bidra til å knytte elsparkesykler og annen delingsmobilitet til kollektivtilbudet, og bedre tilgang på kjøretøy i de ytre bydelene. Forslaget tar utgangspunkt i at mikromobilitet kan være et alternativ til bil på korte distanser, og at utfordringsbildet når det gjelder utleie av små elektriske kjøretøy i Oslo er endret siden 2021, blant annet som følge av nasjonale reguleringer. Forslaget skal også oppdatere reguleringen basert på erfaringer med ordningen og utviklingen på området. Forslaget må ses i lys av at Oslo kommunes hjemmelsgrunnlag for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn er avgrenset, og ikke omfatter privateide kjøretøy. Byrådet mener det er særlig viktig å regulere elsparkesykler på en måte som sikrer tryggheten og fremkommeligheten til myke trafikanter, og da spesielt gående, på en best mulig måte. Utleieselskapene er pålagt å rydde og reetablere antall kjøretøy i soner med antallsbegrensning minimum hvert døgn. Aktørene skal ha gode rutiner for å rydde og har innført tiltak for å forhindre opphopning av små elektriske utleiekjøretøy. De skal konkurrere på kriterier som sikrer fremkommelighet og trygghet i søknadsprosessen. Sentrale utvelgelseskriterier vil være knyttet til hensynsfull og lovlig parkering og til bruk av kjøretøyene.

Forslaget er basert på faglige anbefalinger fra Bymiljøetaten og Ruter, og innspill som har kommet i den offentlige høringsrunden.

Byrådet foreslår

- å øke totalt antall tillatte utleiekjøretøy til 14 000, med mulighet for byrådet til å øke opp til 18 000 for å styrke tilbudet i ytre by, dersom det er forsvarlig ut fra forskriftens formål
- at kommunen kan kreve at utleiery skal dele data med Ruter
- å videreføre kravet om at tilbudet skal være nattestengt, men åpne for at byrådet kan beslutte endringer
- å øke varigheten på tillatelsesperioden ett til to år
- å forenkle kriteriene for valg av utleieaktører
- å åpne for at kommunen kan fordele tillatelsene mellom ulike kategorier av kjøretøy.

I det følgende vil først forslaget og byrådets overordnede vurdering presenteres. Videre følger et sammendrag av den eksterne høring av forslag til ny forskrift, med byrådets vurderinger og merknader til de enkelte forskriftsbestemmelsene.

Bystyret har i vedtak av 16. februar 2022 gitt byrådet fullmakt til å gjøre endringer i eksisterende forskrift. Ettersom forslaget innebærer betydelige endringer i ordningen i form av bl.a. å øke antallet utleiekjøretøy, og å vedta en helt en ny forskrift, legger byrådet til grunn at saken må behandles av bystyret.

### **Saksfremstilling:**

Byrådet legger med dette frem ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune.

Formålene om å sikre at utleie av små elektriske kjøretøy ivaretar fremkommelighet og trygghet i de offentlige byrommene og miljøhensyn, følger av hjemmelsoven, og videreføres i forslaget til ny forskrift. Byrådet foreslår også å videreføre andre bestemmelser som har fungert godt, som eksempelvis at tillatelse til utleie på offentlig grunn gis til tre aktører etter utvelgelse basert på formålet med forskriften.

Innenfor Ring 3 foreslår byrådet å videreføre antallsbegrensingen omtrent som i dag, av hensyn til fremkommelighet og trygge byrom.

Det foreslås en antallsbegrensning i indre by, fordelt på 3 soner slik:

- Sone 1 | all hovedsak innenfor Ring 1, 1 200 (i dag 1 200)
- Sone 2 | all hovedsak mellom Ring 1 og Ring 2, 3 200 (i dag 3 200)
- Sone 3 | all hovedsak mellom Ring 2 og Ring 3, 3 200 (i dag 2 400)

Antallsbegrensningen i sone 3 anbefales økt til 3 200 utleiekjøretøy, basert på erfaringer med at midlertidig økt antallsbegrensning i denne sonen ikke har medført opphopning eller økning i klager. Det foreslås at kommunen ved behov midlertidig kan justere antallet i sone 1 til 3.

I ytre by – sone 4 utenfor Ring 3 - foreslår byrådet å øke antallet tillatte utleiekjøretøy. Byrådet foreslår derfor å endre gjeldende totalantallsbegrensning på 8 000 utleiekjøretøy til 14 000 utleiekjøretøy, og at byrådet får fullmakt til å beslutte å øke antallet opptil 18 000 utleiekjøretøy dersom det vurderes som forsvarlig ut fra forskriftens formål.

Formålet med antallsøkningen er å gjøre små elektriske kjøretøy mer tilgjengelig i ytre by, i områder hvor slike kjøretøy, til nå, i svært liten grad har vært tilgjengelige. Byrådet viser til at en økning i antall tillatte små elektriske utleiekjøretøy vil å gi aktørene mulighet til å utvide sitt driftsområde, og dermed kunne bedre tilbudet i ytre by. Forslaget skal på denne måten bidra

til at mikromobilitet kan bli et supplement til kollektivtransport og redusert bilbruk. Byrådet vurderer at en betydelig økning i antallet utleiekjøretøy er nødvendig for at tilbudet skal bli mer tilgjengelig i ytre by.

For å sikre at økningen i ytre by skjer i de tiltenkte områdene og motvirke opphoping i utsatte områder, kan kommunen opprette nye soner med antallsbegrensning og bruke geofencing for å endre parkeringsatferd i ytre by. En gjennomsnittlig tur med elsparkesykkel er på ca. 1,5 km. Det vurderes derfor som mindre sannsynlig at økt antall kjøretøy utenfor Ring 3 vil føre til flere kjøretøy i sentrum. Videre er utleieselskapene pålagt å rydde og reetablere antall kjøretøy i soner med antallsbegrensning minimum hvert døgn. Aktørene har rutiner for å rydde og har innført tiltak for å forhindre opphopning av små elektriske utleiekjøretøy, og de konkurrerer på kriterier som fremkommelighet og trygghet i søknadsprosessen.

Det er de siste årene gjort tiltak for å sikre trygghet og fremkommelighet gjennom bl.a. å merke opp soner for parkering og tilgjengeliggjøre sykkelstativ for elsparkesykler. Den teknologiske utviklingen muliggjør stadig mer treffsikre løsninger for å ivareta trafikksikkerhet og fremkommelighet på området. Høringsinnspillene viser at det fortsatt er sikkerhets- og fremkommelighetsutfordringer. Byrådet har kommet til at det ikke er forsvarlig å fjerne antallsbegrensning i ytre by på nåværende tidspunkt, slik det ble foreslått i høringen. Byrådet foreslår i stedet å øke tillatt antall i ytre by, gjennom å øke totalantallet tillatte utleiekjøretøy til 14 000, med mulighet for byrådet til å øke opp til 18 000 dersom det vurderes som forsvarlig ut fra forskriftens formål. Dette vil bidra til en styrking av mikromobilitetstilbudet i ytre by og samtidig motvirke overetablering med konsekvenser for fremkommelighet mv. Byrådet understreker at kommunen må fastsette klare utvelgelseskriterier for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet, og må tilrettelegge for parkering av små elektriske kjøretøy i ytre by. Det er samtidig viktig å ivareta hensynet til forutberegnelighet mv. for utleieaktørene. I kunngjøringen av tillatelsesordningen må det tas høyde for at byrådet har mulighet til å øke totalantallet kjøretøy og en eventuell beslutning om økning må varsles i god tid. Det vises for øvrig til byrådets kommentarer til forslag til § 3.

Byrådet foreslår videre å stille krav om at utleiere skal dele sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy med Ruter, slik at Ruter kan informere kollektivreisende om antall små elektriske kjøretøy som er tilgjengelig på eller ved holdeplass eller stasjon. Dette er et tiltak som kan bidra til at flere velger bort privatbilen. Det foreslås også mulighet for at kommunen stiller krav til aktørene om integrasjon i Ruter sin app.

Byrådet foreslår å videreføre kravet om at tilbudet skal være nattestengt mellom kl. 23.00-05.00, men med mulighet for at byrådet kan vedta å redusere tidsrommet eller oppheve nattestengingen midlertidig eller på ubestemt tid. Byrådet understreker at forslaget i seg selv ikke innebærer å åpne tilbudet nattestid. Det vil i første omgang kun være aktuelt med en avgrenset tidsperiode til å teste ut om endring i åpningstiden er forsvarlig. Helgeperioder og områder med mye utelivsaktivitet bør unntas fra slik utprøving. En viktig faktor for innføringen av nattestenging var rapportene fra Oslo skadelegevakt sommeren 2021 om sammenhengen mellom promille og skader nattestid. I etterkant er det innført en promillegrense på 0,2 for elsparkesykler og utleieordningen er regulert. Tallet på skader med elsparkesykler som skadelegevakten har oppgitt, viser at antallet skader generelt fortsatt er høyt (556 i 2023), selv om antallet har gått ned. Det er samtidig ikke oppgitt hvor stor andel utleiekjøretøy som inngår i skadetallene, og det er dermed usikkerhet rundt ulykkesrisiko med utleiekjøretøy spesielt. Politiets erfaring er at ruspåvirket kjøring, særlig med elsykler, fortsatt er en utfordring. Ved en eventuell utprøving må kommunen vurdere om dette er forsvarlig ut fra

forskriftens formål, herunder om elsykler bør unntas fra prøveordningen. Det vises for øvrig til byrådets kommentarer til forslag til § 12.

Byrådet foreslår å øke varigheten på tillatelsen som gis til tre utleieaktører, fra ett til to år. Dette gir bedre balanse mellom tilgang til markedet for nye aktører og innovasjon, øker aktørenes vilje til å investere i tiltak for trygge rom og bedre fremkommelighet, miljø- og klimavennlige løsninger, samt bedre forutsigbarheten. Kommunen har også erfart at det er svært ressurskrevende med ettårige tillatelser. De fleste utleieaktørene ønsker også en forlenget tillatelsesperiode.

Det foreslås å forenkle kriteriene for valg av utleieaktører som får tillatelse ved å basere kriteriene direkte på forskriftens formål; fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø. Erfaringen er at gjeldende detaljerte kriterier i forskriften § 5 gir for lite fleksibilitet for å fastsette treffsikre utvelgelseskriterier knyttet til sikkerhet, fremkommelighet og miljø. Byrådet understreker at forslaget *ikke* innebærer å lempe på utvelgelseskriteriene, men å gjøre kriteriene mer fleksible, slik at de kan skjerpes for å tilpasses utviklingen.

Det påpekes spesielt at sentrale utvelgelseskriterier vil være knyttet til hensynsfull og lovlig parkering og til bruk av kjøretøyene. Videre medfører endringen mulighet til å legge vekt på hvordan søker kan bidra til bedre samspill med kollektivtrafikken og strenge miljøkriterier, for eksempel gjenbruk. Det vises for øvrig til byrådets kommentarer til de enkelte forskriftsbestemmelsene.

Byrådet foreslår å åpne for at kommunen kan fordele tillatelsene mellom ulike kategorier av kjøretøy i sonene som har antallsbegrensning. Både elsparkesykler og elsykler inngår i tillatelsesordningen. Bakgrunnen for forslaget er at elsykler ikke har begrensninger i størrelse og vekt slik elsparkesykler har, og tar større plass i et byrom hvor det er begrenset plass til parkering. Videre har det kommet kategorier av små elektriske kjøretøy som f.eks. el-lastesykler på markedet, som i større grad kan innvirke negativt på fremkommeligheten i byrommene.

Det foreslås videre å tydeliggjøre i forskriften at ordninger med utleie av elsykler som parkeres ved faste varige installasjoner ikke omfattes av tillatelsesordningen. Sykkelutleieordninger der sykkelen både hentes fra, og leveres tilbake til, faste varige installasjoner, skiller seg i praksis klart fra ordninger hvor parkering kan skje uavhengig av faste varige installasjoner.

For øvrig foreslås det å dele ny forskrift i tre kapitler for å gjøre innholdet mer leservennlig, og enkelte andre redaksjonelle endringer i bestemmelsene om utleieordningen. Det vises til forslag til ny forskrift. Høringsnotat og oppsummering av høringsinnspillene følger vedlagt.

De foreslåtte endringene må vedtas av bystyret innen utgangen av november 2024 hvis de skal gjelde for neste tillatelsesperiode som starter 1. april 2025.

### **Byrådets vurdering**

Det er særlig i samspill med kollektivtrafikk at mikromobilitet kan bidra til å redusere biltrafikk. Byrådet mener, basert på faglige råd fra Bymiljøetaten og Ruter og erfaringer fra andre byer, at det er behov for å gjøre mikromobilitetstilbudet mer tilgjengelig i ytre by. Dette har tidligere vært etterlyst bl.a. i Groruddalen. I høringsforslaget som Bymiljøetaten hadde på

offentlig høring, ble det foreslått å oppheve antallsbegrensningen i ytre by. Høringsinstansene er delte, noen er positive, mens mange av høringsinstansene har vært negative eller skeptiske til en slik åpning i ytre by. Det blir bl.a. påpekt at små elektriske kjøretøy skaper utfordringer når det gjelder sikkerhet og fremkommelighet for eldre og folk med funksjonsnedsettelse, og står i motstrid med målet om en universelt utformet by. Risikoen for opphopninger av kjøretøy og behov for flere parkeringsplasser har også blitt trukket frem. Enkelte har også påpekt at Oslo ikke er sammenlignbar med Bergen, som har fjernet antallsbegrensningen i ytre by.

Byrådet har kommet til at hensynet til fotgjengere og sårbare grupper i større grad må ivaretas og at det ikke vil være forsvarlig å fjerne antallsbegrensningen i ytre by på nåværende tidspunkt. Det er imidlertid behov for å styrke mobilitetstilbudet i ytre by, særlig i lys av nullutslippsmålet og målet om å redusere biltrafikken. Byrådet mener derfor forslaget om en total antallsbegrensning på 14 000 utleiekjøretøy, med mulighet for byrådet til å øke antallet opp til 18 000 utleiekjøretøy dersom det vurderes som forsvarlig ut fra forskriftens formål. Dette vil innebære en kontrollert tilrettelegging i ytre by, som i kombinasjon med muligheten for å etablere nye soner med antallsbegrensning for å motvirke opphopninger, og videre arbeid for å ivareta fotgjengere i utvelgelsen av utleieaktører og på andre måter, vil være forsvarlig. Byrådet bemerker at en total antallsbegrensning på 18 000 utleiekjøretøy vil kunne gi omlag tilsvarende tilbud av utleiekjøretøy per km<sup>2</sup> utenfor Ring 3 som i sone 3 (mellom Ring 2 og Ring 3). Videre understreker byrådet at en eventuell beslutning om økning i utleiekjøretøy må skje på en måte som gir forutsigbarhet for utleieaktørene. Kommunen må videre fortsette arbeidet med å stille klare krav til utleieaktørene om rydding, bruk av geofence og hastighetsbegrensninger, og søke å legge til rette for parkering i ytre by.

Byrådet understreker at forslaget ikke innebærer å umiddelbart åpne tilbudet nattetid, men gir en mulighet i forskriften til å justere eller oppheve nattetstenging på bestemt eller ubestemt tid dersom det på et senere tidspunkt vurderes som forsvarlig. I første omgang er det kun en prøveperiode med klare begrensninger som vil kunne være aktuelt. Å myke opp i kravet om nattetstenging kan gi bedre transportmuligheter nattetid, særlig i ytre by, eksempelvis for folk med avvikende arbeidstid. Oslo skadelegevakt og politiet har i sine høringsinnspill frarådet åpning av tilbudet nattetid. Tall fra Oslo skadelegevakt viser at omfanget av skader ved bruk av elsparkesykler generelt fortsatt er høyt og at mange slike skader er alvorlige. Som nevnt er det likevel usikkert hvor stor andel av skadene som gjelder utleiekjøretøy. Byrådet mener at det er behov for en hjemmel som på sikt kan gjøre ordningen mer fleksibel med tanke på perioder av døgnet med redusert kollektivtilbud, hvor mikromobilitet kan oppleves som et trygt alternativ og det er lite annen trafikk. Byrådet legger imidlertid samtidig til grunn at det må utvises stor forsiktighet ved utprøving, og at myndigheten til eventuelle justeringer eller endringer derfor må ligge hos byrådet.

Byrådet mener at myndigheten etter forskriften generelt bør ligge til Bymiljøetaten, som er nærmest til å følge med på utviklingen og iverksette nødvendige tiltak effektivt. Samtidig er det nødvendig å forankre prinsipielle beslutninger i byrådet. Det foreslås derfor å legge myndigheten til å beslutte eventuell økning i totalt antall tillatte utleiekjøretøy og endringer i utleietilbudet nattetid, til byrådet. Behovet for politisk styring av ordningen kan ellers ivaretas gjennom instruksjonsmyndigheten.

#### *Vurdering av sakens konsekvenser for mennesker med nedsatt funksjonsevne*

Et viktig formål med forskriften er å ivareta sikkerhet og fremkommelighet, og gjøre byen tilgjengelig og trygg for alle, uavhengig av alder og funksjonsevne. Å øke antallet tillatte utleiekjøretøy kan potensielt innebære økte utfordringer med fremkommelighet, primært i ytre

by. Derfor foreslår byrådet en kontrollert økning av antall utleiekjøretøy i ytre by for å sikre at forskriftens formål blir ivaretatt. Byrådet viser til at det de siste årene er gjort tiltak for å styrke trygghet og fremkommelighet de siste årene gjennom bl.a. å oppmerke soner for parkering, tilgjengeliggjøre sykkelstativ for elsparkesykler og opprette geofence soner med parkeringsforbud. Selskapene har også innført ordninger med at det er brukerne selv som må betale eventuelle parkeringsgebyr for feilparkeringer. Videre er det i statlig regelverk innført krav til bl.a. kjøring på fortau, herunder at passering av gående skal skje i god avstand, i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen. Den teknologiske utviklingen muliggjør også stadig mer treffsikre løsninger for å ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet. Det må likevel arbeides videre med å ivareta sikkerheten og fremkommeligheten for mennesker med funksjonsnedsettelse, selskapene må utfordres på dette og kommunen må fortsette arbeidet med å tilrettelegge for parkering mv.

#### *Vurdering av sakens fordelingskonsekvenser*

Det er en risiko for at et økt antall tillatte utleiekjøretøy vil kunne påvirke fremkommelighet for gående, primært i ytre by. Derfor foreslår byrådet en kontrollert økning av antall utleiekjøretøy i ytre by for å sikre at forskriftens formål blir ivaretatt. Samtidig vil forslaget gi et bedre mobilitetstilbud og kunne bidra til reduksjon i biltrafikken. Som nevnt over er det de siste årene innført avbøtende tiltak for trygghet og fremkommelighet. Den teknologiske utviklingen muliggjør også stadig mer treffsikre løsninger for å ivareta trafiksikkerhet og fremkommelighet. Det må likevel arbeides videre med sikkerhet og fremkommelighet.

#### *Vurdering av sakens klimakonsekvenser*

Små elektriske kjøretøy bidrar til et bedre mobilitetstilbud både på enkeltturer og i forlengelse av kollektivtrafikken. I sum kan dette bidra til reduksjon i biltrafikken, som er et viktig mål i Oslo kommunes klimastrategi.

#### *Lover og regelverk, tidligere vedtak*

Lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn  
Forskrift 16. februar 2022 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo  
Oslo Bystyres vedtak 20.01.2022, sak 22/149

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Kommunen kan kreve gebyr etter selvkostprinsippet av aktører som får tillatelse, og de foreslåtte endringene skal ikke ha økonomiske konsekvenser for bykassa. Eventuelle merkostnader knyttet til at Ruter benytter seg av sanntidsdata fra samtlige utleieaktører, vil dekkes innenfor gjeldende budsjettammer. Ruter har allerede i dag integrert sanntidsdata fra flere utleieaktører i sine systemer, på frivillig basis.

En økning av antall utleiekjøretøy kan medføre flere saker om feilparkering. Parkeringsgebyr, samt kostnader for eventuell fjerning og forvaring av utleiekjøretøy som er feilparkert, dekkes av utleieselskapene, som eventuelt kan kreve inn utgiftene fra bruker. Parkeringsgebyret er regulert i forskrift om parkeringsgebyr, og inntauingskostnadene skal være selvkost (på samme måte som for inntauing av bil).

#### *Vurdering av behov for delegasjon av fullmakter*

Byrådets vurdering er at det vil kunne oppstå behov for å revidere forskriften. Flere har tatt til orde for at næringen bør reguleres på en dynamisk måte, men forvaltningslovens krav om forskriftsvedtak for rettigheter og plikter overfor borgerne, ligger til grunn. Den faktiske

situasjonen, og vurderingen av hva slags regulering det er behov for, vil kunne endre seg, og byrådet anser det derfor som hensiktsmessig at byrådet får fullmakt til å gjøre endringer i forskriften.

#### Ekstern høring

Forslaget til forskrift har vært på offentlig høring. Bymiljøetaten kunngjorde høringsbrev og høringsnotat på Oslo kommunes hjemmesider. Det Sentrale eldrerådet, Rådet for personer med funksjonsnedsettelse og Sentralt ungdomsråd har fått tilsendt forslaget. Bymiljøetaten har avholdt informasjonsmøter og mottok til sammen ca. 60 høringsinnspill (vedlagt). Det gjøres oppmerksom på at byrådsavdelingen for miljø og samferdsel i tilknytning til høringen i tillegg har mottatt henvendelser fra private med synspunkter på elsparkesykler.

Høringsinstansenes innspill varierer og er svært delte når det gjelder høringsforslaget om å oppheve den totale antallsbegrensningen i Oslo og å åpne for mulighet for utleie om natten. *Utleieselskapene* er generelt positive, det er også studentorganisasjonen *Velferdstinget*. Innspillene fra de 11 bydelene som har inngitt høringsuttalelse, er varierende. To bydeler støtter uforbeholdent høringsforslaget om å fjerne antallsbegrensning i ytre by, flere bydeler tar forbehold om at parkeringsplasser må kartlegges først, og et flertall av bydelene er skeptiske eller negative til dette. Flere bydeler er positive til muligheten for å justere eller oppheve nattestenging av tilbudet, men også her er mange negative.

*Oslo Skadelegevakt* fraråder å åpne for utleie om natten. De mener antallsbegrensning og nattestenging har vært de viktigste tiltakene for å få ned skadeantallet siden 2021. De viser også til at det fortsatt er mange og svært alvorlige skader med elsparkesykler. *Oslo Politidistrikt* er skeptiske til økning av antall kjøretøy utenfor Ring 3, og fraråder på det sterkeste å åpne for bruk om natten. I tillegg ønsker de å fjerne muligheten for utleie av elsykler, fordi de ser en økt bruk av elsykler i påvirket tilstand og at elsyklene tar større plass når de er parkert. *Klimaetaten* støtter forslag til ny forskrift og anser at små elektriske kjøretøy bidrar til et bedre mobilitetstilbud på flere måter som i sum kan bidra til reduksjon i biltrafikken, et viktig mål i Oslos klimastrategi. Eiendoms- og byfornyelsesetaten understreker viktigheten av at kommunale offentlige byrom er tilgjengelige og har god fremkommelighet og forutsetter at Bymiljøetaten følger med på utviklingen og iverksetter tiltak dersom det blir nødvendig.

*Blindeforbundet* ønsker en reduksjon i antall kjøretøy til 4 000, de er kritiske til endringer i § 5 angående utvelgelseskriterier, og ønsker ikke nattåpent eller lengre tillatelsesperiode. *Velfredsstinget* mener mikromobilitet har kommet for å bli, og har ingen innvendinger mot endringene i høringsforslaget, men ønsker at studentpris skal kunne være et utvelgelseskriterium. *Trygg Trafikk* er kritiske til nattåpent og påpeker at det er viktig at trygge offentlige rom er inkludert i utvelgelseskriteriene. *Hørselshemmedes Landsforening* er kritiske til økning i antall kjøretøy og mener at dette vil øke deres medlemmers utfordringer med å ikke høre kjøretøyene.

*Rådet for personer med funksjonsnedsettelser* opplever at en eventuell fjerning av antallsbegrensning av små elektriske kjøretøy kommer i strid med målet om en universelt utformet by. *Rådet for eldre* påpeker bl.a. at kommunen må forholde seg til at politiet mangler kapasitet til å håndheve brudd på regelverket og at høringsforslaget ikke hensyntar eldre og personer med funksjonsnedsettelser.

Det har i tillegg kommet høringsuttalelser fra «Offentlig mobilitetssamarbeid» og privatpersoner. Alle høringsinnspillene er lest og vurdert. Flere av de private innspillene er ønsker om endringer i sentralt regelverk som forbud mot kjøring på fortau, aldersgrense, forsikringsbevis, krav om hjelm og opplæring. Dette er tiltak som Oslo kommune i sin forskrift ikke kan endre på og blir derfor ikke ytterligere kommentert. Det samme gjelder innspill som retter kritikk mot uvøren kjøring og hensynsløs atferd og manglende håndheving av dette. Det er uvisst om disse innspillene gjelder utleiekjøretøy spesifikt eller om de også omfatter private kjøretøy. Det har også kommet innspill knyttet til at selskapene skal betale for areal til utplassering. Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn hindrer kommunen å ta gebyr utover de kostnader som kommunen har til å drifte ordningen. De fleste som har kommet med innspill ønsker ikke at antallsbegrensningen på 8 000 kjøretøy fjernes, og er kritiske til å tillate utleie om natten. I flere av innspillene fremkommer det ønsker om tvungen parkering på faste parkeringsplasser, eller faste steder for utleie og innlevering av kjøretøy.

Hørings svar knyttet til de enkelte bestemmelsene i forskriften er gjengitt og vurdert i merknadene til forskriften. For en mer detaljert gjennomgang av høringsinnspillene, viser byrådet til Bymiljøetatens sammenstilling i vedlegg 1 og vedlagte hørings svar.

### **Merknader til de enkelte bestemmelsene i forskriften**

Avsnittene under innledes med forskriftsteksten som ble sendt på høring. Der det er gjort endringer etter høringsrunden, vil ny forskriftstekst bli gjengitt. For en gjennomgang av høringsinnspill og vurderinger knyttet til den gjeldende forskriften, viser byrådet til byrådssak 1103/21 av 13. juli 2021 og byrådssak 14/22 av 20. januar 2022.

### **§ 1 Formål**

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

#### *Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger*

*Formålsbestemmelsen er hentet fra hjemmelsloven og er en videreføring av gjeldende forskrift. Bydel Nordstrand foreslår å vurdere en presisering av hva som legges i "fremkommelige og trygge offentlige rom". Et privat innspill argumenterer for at formålet ikke oppfylles på en god måte når det gjelder fremkommelighet og trygg ferdsel for fotgjengere og usikkerhet rundt hvorvidt små elektriske kjøretøy gir klima- og miljøgevinster. Byrådet ser ikke behov for å ytterligere spesifisere hva som ligger i «trygge og fremkommelige rom» i forskriften, og mener dette kommer tilstrekkelig frem i tidligere høringsnotat. Byrådet anbefaler å beholde § 1 i tråd med høringsforslaget.*

### **§ 2 Definisjoner**

«I forskriften menes med

- a. offentlig grunn: de delene av Oslo kommune der kommunen, fylkeskommunen eller staten eier grunnen, for eksempel veier, fortau, parker og torg
- b. små elektriske kjøretøy: små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel)
- c. utleier: virksomhet som leier ut små elektriske kjøretøy
- d. plassering: enhver plassering, utplassering, flytting, omplassering eller rydding som utleier eller representanter som opptrer på deres vegne, utfører med utleiers små elektriske kjøretøy»



Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Definisjonene er en videreføring av gjeldende forskrift. Selskapet Bolt foreslår å dele definisjonen på elsparkesykler og elsykler, og henviser til lov og forskrift om hvilke krav som stilles til de to kjøretøytypene. Byrådet mener at definisjonen av elsparkesykkel og elsykkel er tydelige nok og forutsetter at kjøretøyene som inkluderes i ordningen, tilfredsstillende sentralt regelverk. Byrådet anbefaler å beholde § 2 i tråd med høringsforslaget.

**§ 3 Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy**

«Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune kan bare skje med tillatelse fra Oslo kommune. Tillatelsesordningen omfatter ikke utleie av elsykler som bruker må hente fra, og levere til, faste varige installasjoner som er satt opp etter avtale med Oslo kommune.

Kommunen gir tillatelse til tre utleiery, innenfor de rammene for soner og antall som følger av §§ 4 og 8. Antall kjøretøy per sone fordeles likt på søkere som får tillatelse, med mindre noe annet følger av fordeling etter § 4 andre ledd. Tillatelsene varer i to år.»

Merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger.

Antall tillatelser og varighet:

Konkurransetilsynet har i forbindelse med tidligere høringer kommentert at det ikke bør være færre enn tre tillatelser for å opprettholde en god konkurranse. Utleieselskapene, med ett unntak, ønsker en varighet på to år eller mer. Ryde mener ett år vil sikre at utleieselskapene anstrender seg. Klimaetaten og bydel Nordre Aker har særskilt uttrykt støtte til å øke tillatelsesperioden til to år. Blindeforbundet ønsker å opprettholde dagens varighet på ett år, og mener at økt varighet vil minske kommunens mulighet til å gripe inn ovenfor utleieselskaper som ikke overholder regler i tillatelsen. Byrådet vurderer at en varighet på to år gir nødvendig balanse for nye utleieselskapers tilgang til markedet samtidig som det vil føre til økt innovasjon og fornying. Utleieselskapenes vilje til å investere i bedre tjenester og gode tiltak for trygge og fremkommelige byrom vil presumptivt øke ved lengre varighet enn ett år. En økning av tillatelsesperioden til to år vil videre spare administrative ressurser. Byrådet anbefaler etter dette å fastsette ny § 2 i tråd med høringsforslaget på dette punktet.

Presisering av at tillatelsesordningen ikke omfatter utleie av elsykler som bruker må hente fra, og levere til, faste varige installasjoner som er satt opp etter avtale med Oslo kommune: Oslo kommune har en reklamefinansiert avtale om utleie av bysykler som hentes og leveres fra faste varige stativ som er oppsatt med godkjennelse etter plan- og bygningsloven og i henhold til avtale inngått etter anskaffelsesprosedyre. Ordningen har eksistert i lang tid og eksisterende avtale ble inngått flere år før tillatelsesordningen om utleie av små elektriske kjøretøy ble vedtatt. Oslo Politidistrikt ønsker ikke utleie av elsykler som fritt kan hentes. De fem andre høringsvarene til dette forslaget har ikke innvendinger eller støtter forslaget. Byrådet viser til at det ikke er foreslått å avgrense forskriften mot utleie av elsykler, og vurderer heller ikke det som hensiktsmessig på nåværende tidspunkt, da det der ønskelig med en forskrift som er fleksibel. Forslaget legger imidlertid opp til mulighet for å justere antall utleide elsykler i indre by av hensyn til bl.a. arealutfordringer. Byrådet anbefaler å fastholde forslaget slik det ble sendt på høring på dette punktet.

Total antallsbegrensning:

Høringsforslaget gikk ut på å fjerne den totale antallsbegrensningen på 8 000 utleiekjøretøy, samtidig som det ble fastsatt konkret antallsbegrensning i sone 1, 2 og 3.

Høringsinstansene er delte på dette punktet. Noen er positive, men mange er også negative fordi det kan føre til dårligere trafikksikkerhet og fremkommelighet i byrom. Byrådet vurderer på bakgrunn av utfordringene som er tatt opp av høringsinstansene, at det fortsatt er påkrevd med en total antallsbegrensning av utleiekjøretøy for å ivareta sikkerhet, fremkommelighet og forhindre overetablering. Byrådet foreslår å øke totalt antall tillatte utleiekjøretøy i Oslo til 14 000, med mulighet for byrådet for å øke antallet opptil 18 000 dersom det vurderes som forsvarlig ut fra forskriftens formål. Tallet 18 000 er basert på at det vil gi et tilsvarende tilbud av utleiekjøretøy per km<sup>2</sup> i ytre by som sone 3 (mellom Ring 2 og Ring 3) har per i dag. Forutberegnelighet for utleieaktørene må ivaretas i kunngjøringen av ny tillatelsesordning og beslutning om eventuelt økt tillatt totalantall må varsles i god tid.

### **Byrådets forslag til ny § 3 blir etter dette:**

«Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune kan bare skje med tillatelse fra Oslo kommune. Tillatelsesordningen omfatter ikke utleie av elsykler som bruker må hente fra, og levere til, faste varige installasjoner som er satt opp etter avtale med Oslo kommune.

I Oslo kommune gjelder en total antallsbegrensning på 14 000 små elektriske kjøretøy. Byrådet kan beslutte å øke totalt tillatt antall små elektriske kjøretøy opp til 18 000. Antall kjøretøy fordeles likt på søkere som får tillatelse, men likevel slik at hver søker maksimalt får det antall kjøretøy det er søkt om, se forskriften § 5 bokstav c. Antall kjøretøy per sone fordeles også likt på søkere som får tillatelse, med mindre noe annet følger av fordeling etter § 4 andre ledd.

Kommunen gir tillatelse til tre utleiery, innenfor de rammene for soner og antall som følger av §§ 4 og 8. Tillatelsene varer i to år.»

### **§ 4 Kunngjøring av tillatelser**

«Kommunen kunngjør ordningen med tillatelser på sine nettsider. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist, gis informasjon om hvor og hvordan søknaden skal sendes, hvilke opplysninger søknaden skal inneholde og kommunens saksbehandlingsfrist. Kunngjøringen skjer senest fire uker før søknadsfristens utløp. Kunngjøringen kan gi nærmere regler om saksbehandlingen.

Kommunen kan i kunngjøringen skille ulike typer kjøretøy inn i fastsatte kategorier og blant annet angi maksimal størrelse på kjøretøy som tillates i de ulike kategoriene. Kommunen kan i fordelingen av kjøretøy innenfor de enkelte sonene angi maksimalt antall av kjøretøy i hver kategori i hver sone. Kommunen gir i kunngjøringen nærmere informasjon om prinsippene for fordeling mellom aktører i soner med antallsbegrensning dersom ikke alle aktører har samme forholdsmessige fordeling av kjøretøy i ulike kategorier.

Endelig fordeling av antall kjøretøy fastsettes i vedtakene om tillatelse.»

### **Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger.**

Første ledd i bestemmelsen er en videreføring av gjeldende forskrift, hensyntatt økt varighet på tillatelsesperioden fra ett til to år. I høringsrunden har ett av utleieselskapene spilt inn ønsker om å endre oppstart av tillatelsesperioden. Byrådet vurderer at dette eventuelt er noe alle utleieselskapene bør ha mulighet til å kommentere, og eventuelt bør bli tema ved neste endring av forskriften.

*Andre ledd: Forslaget er begrunnet bl.a. med at elsyklene tar mer plass og kan være vanskeligere å parkere korrekt utenfor egnede stativ. Politiet tatt opp behov for begrensning av elsykler, både for å motvirke ruspåvirket kjøring og for å ivareta fremkommelighet. Byrådet har merket seg innspillet, men vurderer at forventninger til bruk av elsykler heller bør omtales i kunngjøringen av tillatelser, enn i forskriften. Når det gjelder bruk av elsykler i ruspåvirket tilstand, forutsetter byrådet at enhver fører forholder seg til vegtrafikklovens regler om kjøring i påvirket tilstand.*

*Basert på høringsinnspill og Bymiljøetatens vurdering av høringsuttalelsene, anbefaler byrådet å beholde forslaget til § 4 i tråd med høringsforslaget.*

### **§ 5 Krav til søknaden og utvelgelseskriterier**

«En søknad om tillatelse skal minimum inneholde:

- a. søkerens navn, adresse, organisasjonsnummer, e-postadresse, telefonnummer og kontaktperson
- b. bekreftelse på registrering i Enhetsregisteret
- c. dokumentasjon på at utleier oppfyller kravene til teknologi i § 11 på tidspunktet tillatelsen vil bli gitt

Dersom flere enn tre søkere oppfyller kravene i første ledd, skal valg av søkere som får tillatelse, skje etter en kvalitetsvurdering av kriterier utledet av forskriftens formål i § 1.

Kommunen kan utdype innholdet i kriteriene, stille krav til dokumentasjon og angi vektningen av kriteriene ved kunngjøringen av ordningen.

Selskapene som søker om tillatelse etter forskriften, kan ikke ha samme eier og/eller tilhøre samme konsern, slik konsern er definert i aksjeloven § 1-3.»

#### *Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger.*

*Velferdstinget i Oslo og Akershus ønsker at studentrabatt skal være et tildelingskriterium. Blindedeforbundet ønsker å beholde tildelingskriteriene slik det er i eksisterende forskrift. Trygg Trafikk ønsker at kriteriene knyttet til å sikre trygge offentlige rom videreføres. Byrådet bemerker at forslaget ikke innebærer å fjerne kriterier knyttet til trygge og fremkommelige rom, som er en del av formålsparagrafen, men å gi kommunen større frihet i hvordan kriteriene formuleres for å ivareta fremkommelighet, sikkerhet og miljø best mulig. Selskapet Ryde ønsker en presisering av at to selskaper i samme konsern ikke kan ha samme eier også skal gjelde under tillatelsesperioden og ikke bare på søknadstidspunktet. Byrådet mener dette følger av bestemmelsen. og at det derfor ikke er behov for å endre forskriftsteksten på dette punktet.*

*Med bakgrunn i at byrådet foreslår en total antallsbegrensning av utleiekjøretøy i § 3, er det behov for å tilføye krav til at utleieselskapene må oppgi antall kjøretøy det søkes om i § 5 c.*

### **Byrådets forslag til ny § 5 blir etter dette:**

«En søknad om tillatelse skal minimum inneholde:

- a. søkerens navn, adresse, organisasjonsnummer, e-postadresse, telefonnummer og kontaktperson
- b. bekreftelse på registrering i Enhetsregisteret
- c. antall små elektriske kjøretøy det søkes tillatelse til
- d. dokumentasjon på at utleier oppfyller kravene til teknologi i § 11 på

tidspunktet tillatelsen vil bli gitt

Dersom flere enn tre søkere oppfyller kravene i første ledd, skal valg av søkere som får tillatelse, skje etter en kvalitetsvurdering av kriterier utledet av forskriftens formål i § 1.

Kommunen kan utdype innholdet i kriteriene, stille krav til dokumentasjon og angi vektningen av kriteriene ved kunngjøringen av ordningen.

Selskapene som søker om tillatelse etter forskriften, kan ikke ha samme eier og/eller tilhøre samme konsern, slik konsern er definert i aksjeloven § 1-3.»

## **§ 6 Gebyr**

«Utleier skal betale gebyr for å dekke kommunens utgifter til administrasjon og tilrettelegging for, samt tilsyn og kontroll med utleievirksomhet regulert i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskriften og den enkelte tillatelsen.

Kommunens utgifter beregnes årlig og fordeles forholdsmessig etter antall utleiere som får tillatelse etter § 3.

Innbetalt gebyr vil ikke bli refundert dersom utleier misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen eller avslutter sin virksomhet.

Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy, kommer i tillegg til gebyret etter denne bestemmelsen.»

### Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger.

*Sporveien ønsker at deres utgifter knyttet til flytting av kjøretøy inkluderes i gebyret. Byrådet viser til at hjemmelsloven begrenser hva gebyret kan inkludere. Sporveien er et eget selskap, og deres kostnader kan derfor ikke dekkes i kommunens selvkostgebyr. Gebyret skal kun dekke kommunens utgifter til administrasjon, tilrettelegging, samt utgifter til tilsyn og kontroll med utleievirksomheten i samsvar med selvkostprinsippet.*

*Med bakgrunn i at byrådet foreslår en total antallsbegrensning av utleiekjøretøy i § 3, må gebyret fordeles forholdsmessig basert på antall små elektriske kjøretøy det er gitt tillatelse til.*

### **Byrådets forslag til ny § 6 blir etter dette:**

«Utleier skal betale gebyr for å dekke kommunens utgifter til administrasjon og tilrettelegging for, samt tilsyn og kontroll med utleievirksomhet regulert i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskriften og den enkelte tillatelsen.

Kommunens utgifter beregnes årlig, og fordeles forholdsmessig etter antall kjøretøy på alle som får tillatelse etter § 3.

Innbetalt gebyr vil ikke bli refundert dersom utleier misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen eller avslutter sin virksomhet.

Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy, kommer i tillegg til gebyret etter denne bestemmelsen.»

## § 7 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 innen én uke etter at virksomheten har opphørt.»

### Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Det er ikke kommet innspill på endringer, og byrådet anbefaler å beholde § 7 I tråd med høringsforslaget.

## § 8 Inndeling i soner og begrensning i antall kjøretøy

«Oslo kommune har følgende soner med antallsbegrensninger:

Sone	Sonebeskrivelse	Antallsbegrensning
Sone 1	I all hovedsak innenfor Ring 1	1200
Sone 2	I all hovedsak mellom Ring 1 og Ring 2	3200
Sone 3	I all hovedsak mellom Ring 2 og Ring 3	3200

De eksakte grensene for sonene vil fremgå av digitalt kart ved kunngjøringen.

Utleier plikter å sikre at antallsbegrensningen i sonene er overholdt hvert døgn.

Kommunen kan øke antall kjøretøy i sonene og redusere ned til antallet spesifisert i første ledd underveis i tillatelsesperioden, dersom det vurderes som forsvarlig ut fra forskriftens formål.

Kommunen kan opprette nye soner med antallsbegrensning underveis i tillatelsesperioden, dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Endringer kan gjøres én eller flere ganger i tillatelsesperioden og kan gjelde for en tidsbegrenset periode eller inntil videre i tillatelsesperioden. Kommunen skal varsle utleier skriftlig om endringer. Fristen for å redusere antall kjøretøy vil fremgå av varselet og skal være minst to uker.»

Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger. Se merknader til § 3. Flere utleieaktører ønsker en økning av antall utleiekjøretøy innenfor sone 1-3. Byrådet vurderer at en antallsbegrensning i sone 1-3 er nødvendig for å ivareta fremkommelige og trygge byrom. Antallsbegrensning i sone 3 anbefales økt til 3 200 kjøretøy, i tråd med midlertidig antallsbegrensning iverksatt våren 2022. Justeringen har fungert godt, og en permanent justering vurderes derfor som forsvarlig. Byrådet har for øvrig ikke foreslått å øke antall tillatte utleiekjøretøy i sone 1-3, og oppfatter at de fleste høringsinstansene er enig i dette.

For å synliggjøre at det økte antallet kjøretøy skal komme ytre by til gode, anbefaler byrådet videre å beholde en sone 4 i forskriften. Antallsbegrensningen i sone 4 vil i prinsippet være den samme som totalantallsbegrensningen, jf. § 3, minus antallet kjøretøy som blir satt ut i sone 1-3.

### Byrådets forslag til ny § 8 blir etter dette:

«Oslo kommune har følgende soner med antallsbegrensninger:

Sone	Sonebeskrivelse	Antallsbegrensning
Sone 1	I all hovedsak innenfor Ring 1	1 200
Sone 2	I all hovedsak mellom Ring 1 og Ring 2	3 200
Sone 3	I all hovedsak mellom Ring 2 og Ring 3	3 200
Sone 4	I all hovedsak utenfor Ring 3	Vedtatt total antallsbegrensning, jf. § 3.

De eksakte grensene for sonene vil fremgå av digitalt kart ved kunngjøringen.

Utleier plikter å sikre at antallsbegrensningen i sonene er overholdt hvert døgn.

Kommunen kan øke antall kjøretøy i sonene og redusere ned til antallet spesifisert i første ledd underveis i tillatelsesperioden, dersom det vurderes som forsvarlig ut fra forskriftens formål.

Kommunen kan opprette nye soner med antallsbegrensning underveis i tillatelsesperioden, dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Endringer kan gjøres én eller flere ganger i tillatelsesperioden og kan gjelde for en tidsbegrenset periode eller inntil videre i tillatelsesperioden. Kommunen skal varsle utleier skriftlig om endringer. Fristen for å redusere antall kjøretøy vil fremgå av varselet og skal være minst to uker.»

### § 9 Krav til plassering

«Utleier plikter å følge de kravene til plassering av små elektriske kjøretøy som fremgår av kunngjøringen.»

*Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger.*

*Bydel Nordre Aker ønsker at det stilles konkrete krav til utleierne om etablering av oppstillingsplasser, men at dette ikke går utover parkeringsplasser for bil. I tillegg at det stilles klare krav til 2 meter fri gangbredde forbi parkerte kjøretøy. Byrådet er enig i at det bør stilles konkrete krav til utleierne, men vurderer at slike krav passer bedre i kunngjøringen. Bymiljøetaten opplyser at dette er forhold som er hensyntatt i kunngjøringen i tidligere konkurranser.*

*Byrådet anbefaler å beholde § 9 i tråd med høringsforslaget.*

### § 10 Regulering av digitale soner og områder

«I tillatelsesperioden kan kommunen fastsette midlertidige og permanente digitale soner (geofence) som utleier plikter å iverksette overfor brukerne av kjøretøyene. Sonene kan gjelde for hele eller deler av døgnet og/eller for bestemte dager eller ukedager, og kan medføre

- a. forbud eller annen regulering av plassering og parkering
- b. bruksforbud
- c. hastighetsbegrensninger

Det følger av kunngjøringen hvordan utleier får informasjon om nye eller endrede digitale soner og frist for oppdatering.»

Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger.

Bydel Nordre Aker mener hastighetsbegrensning bør vurderes i områder med gangtrafikk. Sporveien ønsker bruk av ferdsels- og parkering forbudt-soner i forbindelse med deres stasjoner og holdeplasser. UIP Drift AS og Clear Channel Norge mener kommunen bør vurdere en omvendt geofencing, med et generelt parkeringsforbud utenom oppmerkede og anviste felt, for eksempel innenfor sone 1. De mener videre at områder der fri bredde på fortau i henhold til gatenormalen ikke kan opprettholdes, bør gjøres utilgjengelig for parkering. Høringsinnspillene omhandler tiltak som ikke gjelder selve forslaget til paragraf, men om å benytte tiltakene paragrafen åpner for. Byrådet har merket seg innspillene.

Byrådet anbefaler å beholde § 10 i tråd med høringsforslaget.

### **§ 11 Deling av data**

«Utleiere skal dele sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy med kommunen og Ruter AS.

Utleier skal ha nødvendig teknologi for å motta data om og iverksette geofence.

Kommunen gir nærmere bestemmelser i kunngjøringen om hvilken teknologi utleier plikter å benytte for å dele og motta data.»

Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger.

Tier, Lime og Voi er positive til å dele data med Ruter, men mener at dette må reguleres gjennom en gjensidig forpliktende datadelingsavtale. Bymiljøetaten vil ivareta utleieselskapenes interesser ved å stille krav til Ruters bruk av data. Basert på høringsinnspill og Bymiljøetatens vurdering, anbefaler byrådet å beholde § 11 uendret sett i forhold til forslaget som fremkommer av høringsnotatet.

### **§ 12 Tidspunkt for når tjenesten kan være tilgjengelig**

«Utleie kan skje alle dager, hele dagen, unntatt i tidsrommet mellom kl. 23.00–05.00.

Kommunen kan redusere tidsrommet eller oppheve nattetengingen midlertidig eller på ubestemt tid.»

Merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger.

Oslo Skadelegevakt og Oslo Politidistrikt fraråder å åpne for utleie om natten. Tallet på skader med elsparkesykler oppgitt av skadelegevakten, viser at det generelle tallet fortsatt er høyt. (556), selv om tallet har gått ned siden 2021. Hvor stor andel utleiekjøretøy som inngår i tallene er ikke oppgitt. Også bydelene Gamle Oslo, Sagene, Frogner, Østensjø og Bjerke, Blindeforbundet og Trygg trafikk er negative til å åpne tilbudet om natten, blant annet ut fra en antatt økning i skadeomfang. Bydel Sagene mener reaksjonstest/promilletest bør være et minstekrav, og at nattekjøring kun skal gjelde på hverdager. Videre mener bydelen at elsykler ikke bør være tilgjengelige på nattetid. Bydel Vestre Aker er positive, bydel Nordre Aker er enig i at etter innføring av promillegrensning, kan det vurderes å oppheve nattetenging helt eller delvis, fordi det vil styrke mikromobiliteten i ytre by på tidsrom da kollektivdekningen er svak. Bydel Ullern og bydel Frogner mener utprøving med nattekjøring bør skje med stor varsomhet.

Samtlige utleieselskaper mener på sin side at det bør åpnes opp for utleie om natten og at det ikke lenger er behov for nattestenging, med henvisning til at det er forbudt å kjøre elsparkesykkel med promille på lik linje med bil, og at utleieselskapene har tekniske innretninger som har til hensikt å hindre spesielt promillekjøring. Også Velferdstinget er positive til å åpne for et tilbud om natten.

Byrådet viser til at nattestenging fortsatt er foreslått å være hovedregelen. I lys av høringsinnspill fra bl.a. Oslo skadelegevakt og politiet, legger byrådet til grunn at det må utvises stor forsiktighet ved utprøving av mer fleksibel ordning nattestid, at områder med utelivsaktivitet bør unntas fra utprøving. Byrådet understreker at en evt. utprøving ikke må innebære en ekstra belastning for politi og legevakt, og at det ved evt. utprøving er behov for tett oppfølging. Byrådet vurderer på bakgrunn av dette at byrådet selv bør godkjenne evt. forsøksordninger med utvidet åpningstid.

#### **Byrådets forslag til § 12 blir etter dette:**

«Utleie kan skje alle dager, hele dagen, unntatt i tidsrommet mellom kl. 23.00–05.00.

Byrådet kan redusere tidsrommet eller oppheve nattestengingen midlertidig eller på ubestemt tid.»

#### **§ 13 Bruk av lyd**

«Utleier skal forhindre sjenerende lyd fra små elektriske kjøretøy. Alarmfunksjoner med lyd skal være avslått i tidsrommet mellom kl. 20.00–07.00 natt til hverdager og mellom kl. 20.00–09.00 natt til lørdager, søndager og helligdager.»

#### Merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende forskrift. Det har ikke kommet innspill til høringsforslaget til § 13, og byrådet anbefaler å fastsette § 13 i tråd med høringsforslaget.

#### **§ 14 Miljøkrav**

«Kjøretøy som benyttes i driften av utleievirksomheten av små elektriske kjøretøy, skal være utslippsfrie.»

#### Merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Klimaetaten støtter forslaget. Utover dette har det ikke kommet høringsinnspill til forslaget, og byrådet anbefaler å fastsette § 14 i tråd med høringsforslaget.

#### **§ 15 Merking av kjøretøy**

«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.»

#### Merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende forskrift. Det har ikke kommet innspill til høringsforslaget til bestemmelsen, og byrådet anbefaler å fastsette § 15 i tråd med høringsforslaget.

#### **§ 16 Rydding av kjøretøy**

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



- a. som er til hinder for den generelle fremkommeligheten
- b. som er veltet, ikke fungerer, har havnet i elver og sjø, eller på annen måte forsøpler lokalmiljøet
- c. når Oslo kommune har drifts- og vedlikeholdsoppgaver i byrommet som krever at små elektriske kjøretøy må fjernes, som ved vinterdrift, vårrengjøring, veiarbeid mv.
- d. når det er nødvendig ved brann, vannlekkasje, eller andre lignende hendelser innenfor sonene, jf. § 8
- e. for å overholde kravet til maksimalt antall små elektriske kjøretøy

Kommunen kan i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning.»

Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende forskrift. Sporveien ønsker spesifikke krav knyttet til deres områder. Politiet bemerker at flere av driftskjøretøyene som benyttes av utleieselskapene er for tungt lastet og kjøres og parkeres på områder der dette ikke er tillatt. Et privat innspill mener begrepet «forløpende» er uklart, og foreslår minstekrav og en varslingskanal der allmenheten kan melde inn kjøretøy som hindrer fremkommeligheten. UIP Drift AS og Clear Channel Norge mener paragrafen bør inkludere et krav om bruk av CE-godkjente verneklær, merking av driftsbilene med navn på operatører for enkel identifikasjon, samt gult varsellys, i henhold til paragraf 8.3 i bilforskriften. Byrådet viser til at Bymiljøetaten i kunngjøring av tillatelser setter nærmere krav til rydding og dette er ett av kriteriene de konkurrerer på. Det må ellers forventes at utleieselskapene følger regelverket for sin drift.

Byrådet anbefaler å fastsette § 16 i tråd med høringsforslaget.

### **§ 17 Krav til integrasjon i Ruter AS sine systemer**

«Kommunen kan kreve at utleiers system skal integreres med Ruter AS. Det vil bli gitt nærmere bestemmelser om dette i kunngjøringen.»

Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Klimaetaten støtter forslaget da dette vil medføre en forbedring av mobilitetstilbudet i Oslo. Ryde er positive, men ser et behov for en klargjøring knyttet til fordeling av kostnader ved en integrasjon. De mener at utleieselskapene må dekke sine integrasjonskostnader, men at Ruter ikke kan ta et tjenestebidrag eller andre gebyrer. Voi er også positive, og ønsker bl.a. at forslaget også skal inkludere andre MaaS-løsninger som for eksempel EnTur. Bydel Ullern støtter forslaget. Bydel Sagene foreslår at kommunen skal kreve integrering i Ruters system, og mener at alle løsninger som fremmer mer bruk av kollektivtransport, sykkel og små elektriske kjøretøy bør få mer fokus, spesielt i forbindelse med stengingen av Ring 1. Av høringsnotatet fremgår det at: «Det er en pågående prosess å vurdere det nøyaktige innholdet i et eventuelt krav til integrasjon, og hvilke nyttevirksomheter et slikt krav vil ha. De nærmere detaljene vil bli redegjort for i den aktuelle kunngjøring dersom kommunen velger å benytte seg av denne hjemmelen.»

Byrådet anbefaler etter dette å fastsette § 17 i tråd med høringsforslaget.

### **§ 18 Fjerning og forvaring**

«Kommunen kan fjerne og ta i forvaring små elektriske kjøretøy og kreve betaling etter § 6 i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.»

Merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende forskrift. Det har ikke kommet innspill til høringsforslaget til bestemmelsen, og byrådet anbefaler å fastsette § 18 i tråd med høringsforslaget.

**§ 19 Tap av tillatelse**

«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.»

Merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende forskrift. Det har ikke kommet innspill til høringsforslaget til bestemmelsen, og byrådet anbefaler å fastsette § 19 i tråd med høringsforslaget.

**§ 20 Klage**

«Enkeltvedtak kan påklages etter reglene i forvaltningsloven kapittel VI.»

Merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende forskrift. Det har ikke kommet innspill til høringsforslaget til bestemmelsen, og byrådet anbefaler å fastsette § 20 i tråd med høringsforslaget.

**§ 21 Myndighet**

«Bymiljøetaten utøver myndighet etter forskriften med unntak av avgjørelser som har prinsipiell betydning, jf. kommuneloven § 10-2 femte ledd.»

Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

Voi mener at Bymiljøetaten må ha så stort handlingsrom som mulig i forvaltningen av ordningen. Det har ikke kommet øvrige høringsinnspill. Byrådet bemerker at det myndigheten er lagt til Bymiljøetaten for å sikre en effektiv forvaltning av ordningen. Samtidig er eventuell beslutning om økning av totalt antall tillatte utleiekjøretøy fra 14 000 til 18 000 og utprøving av endret nattestengingsperioder, av prinsipiell betydning og byrådet mener at avgjørelsene her bør ligge til byrådet, se forslag til §§ 3 og 12. Byrådet foreslår på bakgrunn av dette å ta ut henvisningen til kommuneloven § 10-2 femte ledd i forskriften.

Da bystyret 16. februar 2022 vedtok dagens forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy, vedtok de samtidig i vedtakspunkt 2 at byrådet fikk fullmakt til å gjøre endringer i forskriften. Byrådet mener fullmakt til å gjøre endringer i forskriften fortsatt bør ligge til byrådet og anbefaler at dette bør fremgå av forskriften, byrådet anbefaler derfor en tilføyelse i andre ledd.

**Byrådets forslag til § 21 blir etter dette:**

**§ 21. Myndighet**

Bymiljøetaten utøver myndighet etter forskriften der ikke annet er særskilt fastsatt. Byrådet kan gjøre endringer i forskriften.

## **§ 22 Ikrafttredelse, overgangsbestemmelser og opphevelse**

«Forskriften trer i kraft straks og gjelder for alle nye tillatelser. For tillatelser som er gitt før forskriften trer i kraft, gjelder reglene i forskrift 13. juli 2021 nr. 2388 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo.

Forskrift 13. juli 2021 nr. 2388 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo oppheves 31. mars 2025»

### Byrådets merknader til bestemmelsen, høringsuttalelser og byrådets vurderinger

*Det har ikke kommet innspill til høringsforslaget til bestemmelsen.*

*Ved en inkurie ble det i høringsforslaget vist til Oslo kommunes forskrift fra 2021, som må rettes. Videre er det etter en fornyet gjennomgang vurdert at det kun er behov for at enkelte bestemmelser i ny forskrift trer i kraft straks.*

### **Byrådets forslag til § 22 blir etter dette:**

«Forskriften §§ 3, 4, 5 og 11 trer i kraft straks og gjelder for alle nye tillatelser. Øvrige bestemmelser i denne forskriften trer i kraft 1. april 2025.

For tillatelser som er gitt før forskriften trer i kraft, gjelder reglene i forskrift 16. februar 2022 nr. 263 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo.

Forskrift 16. februar 2022 nr. 263 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo oppheves 31. mars 2025.»

### **Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

1.

Bystyret vedtar, med hjemmel i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, følgende forskrift:

## **Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo**

Hjemmel: Fastsatt av Oslo bystyre [dato] med hjemmel i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 3, § 4 og § 5.

Kapittel I. Tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy

### **§ 1. Formål**

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

### **§ 2. Definisjoner**

I forskriften menes med

- a. offentlig grunn: de delene av Oslo kommune der kommunen, fylkeskommunen

- eller staten eier grunnen, for eksempel veier, fortau, parker og torg
- b. små elektriske kjøretøy: små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel)
  - c. utleier: virksomhet som leier ut små elektriske kjøretøy
  - d. plassering: enhver plassering, utplassering, flytting, omplassering eller rydding som utleier eller representanter som opptrer på deres vegne, utfører med utleiers små elektriske kjøretøy

### § 3. *Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy*

Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune kan bare skje med tillatelse fra Oslo kommune. Tillatelsesordningen omfatter ikke utleie av elsykler som bruker må hente fra, og levere til, faste varige installasjoner som er satt opp etter avtale med Oslo kommune.

I Oslo kommune gjelder en total antallsbegrensning på 14 000 små elektriske kjøretøy. Byrådet kan beslutte å øke totalt tillatt antall små elektriske kjøretøy opp til 18 000. Antall kjøretøy fordeles likt på søkere som får tillatelse, men likevel slik at hver søker maksimalt får det antall kjøretøy det er søkt om, se forskriften § 5 bokstav c. Antall kjøretøy per sone fordeles også likt på søkere som får tillatelse, med mindre noe annet følger av fordeling etter § 4 andre ledd.

Kommunen gir tillatelse til tre utleiere, innenfor de rammene for soner og antall som følger av §§ 4 og 8. Tillatelsene varer i to år.

### § 4. *Kunngjøring og tildeling av tillatelser*

Kommunen kunngjør ordningen med tillatelser på sine nettsider. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist, gis informasjon om hvor og hvordan søknaden skal sendes, hvilke opplysninger søknaden skal inneholde og kommunens saksbehandlingsfrist. Kunngjøringen skjer senest fire uker før søknadsfristens utløp. Kunngjøringen kan gi nærmere regler om saksbehandlingen.

Kommunen kan i kunngjøringen skille ulike typer kjøretøy inn i fastsatte kategorier og blant annet angi maksimal størrelse på kjøretøy som tillates i de ulike kategoriene. Kommunen kan i fordelingen av kjøretøy innenfor de enkelte sonene angi maksimalt antall av kjøretøy i hver kategori i hver sone. Kommunen gir i kunngjøringen nærmere informasjon om prinsippene for fordeling mellom aktører i soner med antallsbegrensning dersom ikke alle aktører har samme forholdsmessige fordeling av kjøretøy i ulike kategorier.

Endelig fordeling av antall kjøretøy fastsettes i vedtakene om tillatelse.

### § 5. *Krav til søknaden og utvelgelseskriterier*

En søknad om tillatelse skal minimum inneholde:

- a. søkerens navn, adresse, organisasjonsnummer, e-postadresse, telefonnummer og kontaktperson
- b. bekreftelse på registrering i Enhetsregisteret
- c. antall små elektriske kjøretøy det søkes tillatelse til
- d. dokumentasjon på at utleier oppfyller kravene til teknologi i § 11 på tidspunktet tillatelsen vil bli gitt

Dersom flere enn tre søkere oppfyller kravene i første ledd, skal valg av søkere som får tillatelse, skje etter en kvalitetsvurdering av kriterier utledet av forskriftens formål i § 1.

Kommunen kan utdype innholdet i kriteriene, stille krav til dokumentasjon og angi vektningen av kriteriene ved kunngjøringen av ordningen.

Selskapene som søker om tillatelse etter forskriften, kan ikke ha samme eier og/eller tilhøre samme konsern, slik konsern er definert i aksjeloven § 1-3.

#### § 6. Gebyr

Utleier skal betale gebyr for å dekke kommunens utgifter til administrasjon og tilrettelegging for, samt tilsyn og kontroll med utleievirksomhet regulert i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskriften og den enkelte tillatelsen.

Kommunens utgifter beregnes årlig og fordeles forholdsmessig etter antall kjøretøy på alle som får tillatelse etter § 3.

Innbetalt gebyr vil ikke bli refundert dersom utleier misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen eller avslutter sin virksomhet.

Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy, kommer i tillegg til gebyret etter denne bestemmelsen.

#### § 7. 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 innen én uke etter at virksomheten har opphørt.

### Kapittel II Rammer og vilkår for bruk av tillatelsen

#### § 8. Inndeling i soner og begrensning i antall kjøretøy

Oslo kommune har følgende soner med antallsbegrensninger:

Sone	Sonebeskrivelse	Antallsbegrensning
Sone 1	I all hovedsak innenfor Ring 1	1 200
Sone 2	I all hovedsak mellom Ring 1 og Ring 2	3 200
Sone 3	I all hovedsak mellom Ring 2 og Ring 3	3 200
Sone 4	I all hovedsak utenfor Ring 3.	Vedtatt total antallsbegrensning, jf. § 3.

De eksakte grensene for sonene vil fremgå av digitalt kart ved kunngjøringen.

Utleier plikter å sikre at antallsbegrensningen i sonene er overholdt hvert døgn.

Kommunen kan øke antall kjøretøy i sonene og redusere ned til antallet spesifisert i første ledd underveis i tillatelsesperioden, dersom det vurderes som forsvarlig ut fra forskriftens formål.

Kommunen kan opprette nye soner med antallsbegrensning underveis i tillatelsesperioden, dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Endringer kan gjøres én eller flere ganger i tillatelsesperioden og kan gjelde for en tidsbegrenset periode eller inntil videre i tillatelsesperioden. Kommunen skal varsle utleier skriftlig om endringer. Fristen for å redusere antall kjøretøy vil fremgå av varselet og skal være minst to uker.

#### § 9. *Krav til plassering*

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

#### § 10. *Regulering av digitale soner og områder*

I tillatelsesperioden kan kommunen fastsette midlertidige og permanente digitale soner (geofence) som utleier plikter å iverksette overfor brukerne av kjøretøyene. Sonene kan gjelde for hele eller deler av døgnet og/eller for bestemte dager eller ukedager, og kan medføre

- a. forbud eller annen regulering av plassering og parkering
- b. bruksforbud
- c. hastighetsbegrensninger

Det følger av kunngjøringen hvordan utleier får informasjon om nye eller endrede digitale soner og frist for oppdatering.

#### § 11. *Deling av data*

Utleiere skal dele sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy med kommunen og Ruter AS.

Utleier skal ha nødvendig teknologi for å motta data om og iverksette geofence.

Kommunen gir nærmere bestemmelser i kunngjøringen om hvilken teknologi utleier plikter å benytte for å dele og motta data.

#### § 12. *Tidspunkt for når tjenesten kan være tilgjengelig*

Utleie kan skje alle dager, hele dagen, unntatt i tidsrommet mellom kl. 23.00–05.00.

Byrådet kan redusere tidsrommet eller oppheve nattestengingen midlertidig eller på ubestemt tid.

#### § 13. *Bruk av lyd*

Utleier skal forhindre sjenerende lyd fra små elektriske kjøretøy. Alarmfunksjoner med lyd skal være avslått i tidsrommet mellom kl. 20.00–07.00 natt til hverdager og mellom kl. 20.00–09.00 natt til lørdager, søndager og helligdager.

#### § 14. *Miljøkrav*

Kjøretøy som benyttes i driften av utleievirksomheten av små elektriske kjøretøy,

skal være utslippsfrie.

#### § 15. *Merking av kjøretøy*

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.

#### § 16. *Rydding av kjøretøy*

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

- a. som er til hinder for den generelle fremkommeligheten
- b. som er veltet, ikke fungerer, har havnet i elver og sjø, eller på annen måte forsøpler lokalmiljøet
- c. når Oslo kommune har drifts- og vedlikeholdsoppgaver i byrommet som krever at små elektriske kjøretøy må fjernes, som ved vinterdrift, vårrengjøring, veiarbeid mv.
- d. når det er nødvendig ved brann, vannlekkasje, eller andre lignende hendelser innenfor sonene, jf. § 8
- e. for å overholde kravet til maksimalt antall små elektriske kjøretøy

Kommunen kan i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning.

#### § 17. *Krav til integrasjon i Ruter AS sine systemer*

Kommunen kan kreve at utleiers system skal integreres med Ruter AS. Det vil bli gitt nærmere bestemmelser om dette i kunngjøringen.

### Kapittel III. Avsluttende bestemmelser og sanksjoner

#### § 18. *Fjerning og forvaring*

Kommunen kan fjerne og ta i forvaring små elektriske kjøretøy og kreve betaling etter § 6 i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

#### § 19. *Tap av tillatelse*

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.

#### § 20. *Klage*

Enkeltvedtak kan påklages etter reglene i forvaltningsloven kapittel VI.

#### § 21. *Myndighet*

Bymiljøetaten utøver myndighet etter forskriften der ikke annet er særlig bestemt  
Byrådet kan gjøre endringer i forskriften

#### § 22. *Ikrafttredelse, overgangsbestemmelser og opphevelse*

Forskriften §§ 3, 4, 5 og 11 trer i kraft straks og gjelder for alle nye tillatelser. Øvrige bestemmelser i denne forskriften trer i kraft 1. april 2025.

For tillatelser som er gitt før forskriften trer i kraft, gjelder reglene i forskrift 16.

februar 2022 nr. 263 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo.

Forskrift 16. februar 2022 nr. 263 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo oppheves 31. mars 2025.

Byrådet, den 17. oktober 2024

Eirik Lae Solberg

Marit Kristine Veia

1. Alle høringsinnspill - offentlig versjon
2. Vedrørende høring - Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo kommune.pdf
3. Tilleggshøring - Alle høringsinnspill.pdf