



Det kongelige kommunal- og moderniseringsdepartement
Det kongelige samferdselsdepartement
Statsrådene

Stortingets ekspedisjonskontor
0026 OSLO
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2616-4

30. april 2021

Lovteknisk bistand - utkast til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Vi viser til henvendelse 26. april 2021 fra stortingsrepresentant Karin Andersen på vegne av H, KrF, Ap, SV og SP, der det anmodes om "en rask lovteknisk bistand til et representantforslag for å gi kommunene rett til å regulere bruk og utleie av elsparkesykler."

Vi forstår henvendelsen slik at det er ønskelig å få på plass et lovgrunnlag som gir kommunene adgang til å regulere utleievirksomhet i kommunen. I anmodningen bes det om lovteknisk bistand vedrørende utleie av elektriske sparkesykler (elsparkesykler). Vi anbefaler at det tas utgangspunkt i det noe videre begrepet «små elektriske kjøretøy», og at også sykler med hjelpemotor (elsykler) omfattes, se nærmere omtale av forslag til § 2 og kommentarer til denne. Vi har lagt til grunn at loven bør gi kommunene rettslig grunnlag for å regulere utleievirksomhet på offentlig grunn, ikke bare kommunal grunn.

Utleie av elsparkesykler fra offentlig grunn har de siste årene fått et stort omfang i stadig flere kommuner. Slik vi har oppfattet situasjonen, har dette medført betydelige problemer for enkelte kommuners forvaltning av gategrunn og offentlige byrom. Utleievirksomheten fra offentlig grunn har skapt særlige utfordringer knyttet til omfattende arealbruk og parkering. Blant annet har vi merket oss at Blindeforbundet gitt uttrykk for at det store antallet elektriske sparkesykler utgjør en fare for personer med funksjonsnedsettelse.

Vi er kjent med at kommunene har lagt til grunn at deres generelle adgang til å råde over egen grunn gir et tilstrekkelig rettslig grunnlag for å regulere utleievirksomhet på kommunal grunn. Spørsmålet om kommunene kan benytte seg av sin eierrådighet for å regulere utleievirksomhet av elsparkesykler på kommunal grunn har vært, og er, til behandling i domstolene. I de avgjørelsene som foreligger så langt, er det lagt til grunn ulike syn på kommunens

kompetanse til å regulere denne virksomheten. En av avgjørelsene er dessuten ikke rettskraftig. Dette har skapt uklarhet om kommunene kan bruke den kommunale råderetten for å regulere bruken av egne arealer til utleie av små elektriske kjøretøy. Kommunene regulerer mange ulike typer aktiviteter eller virksomheter på kommunal grunn med utgangspunkt i råderetten. Det gjelder for eksempel bysykler, torgsalg, fortausrestauranter og matvogner.

Vi legger til grunn at kommunene har et behov for å kunne regulere om, og eventuelt i hvilken grad, offentlige arealer skal kunne disponeres til utleie av små elektriske kjøretøy, for blant annet å sikre fremkommelige, trygge og tilgjengelige offentlige byrom for alle og en effektiv forvaltning. Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet mener lovforslaget i dette brevet ikke vil berøre kommunens adgang til å benytte eierrådigheten. Loven vil imidlertid gi kommunene en mulighet til å regulere utleievirksomhet av små elektriske kjøretøy på kommunal grunn ved bruk av forskriftsmyndighet.

Departementene foreslår at reglene tas inn i en egen ny lov. Vi har vurdert om bestemmelsene kan plasseres i noen eksisterende lover, men kan ikke se at denne reguleringen passer inn i eksisterende lover. Vegloven er en infrastrukturlov som regulerer planlegging, bygging, vedlikehold og drift av offentlige og private veier. Lovens formål og virkeområde gjør at regulering av små elektriske kjøretøy ikke passer i denne loven. Vegloven regulerer ikke all kommunal grunn, slik som park- og rekreasjonsarealer, mv. Vegtrafikkloven gir generelle rammer for trafikk på vei, og ikke særlige tiltak mot denne type kommersiell virksomhet. Kommuneloven gir generelle rammer for kommuner og fylkeskommuners organisering og virksomhet. Ansvar eller kompetanse til kommunen innen ulike sektorområder er ikke regulert i kommuneloven, men i den enkelte sektorlov. Kommuneloven anses heller ikke for å være en hensiktsmessig plassering for reguleringen av små elektriske kjøretøy.

I utkastet til lov er det lagt til grunn at kommunene kan velge om de vil regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Det blir dermed opp til hver enkelt kommune å vurdere behovet for regulering ut fra lokale forhold. Det foreslås to lovhjemler for å regulere slik virksomhet. Kommuner som ønsker regulering kan velge å benytte en av dem eller begge. Hjemlene har imidlertid noe ulike formål.

Den ene hjemmelen (lovforslaget § 3) innebærer at kommunene kan gi lokal forskrift som gir generelle regler for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Slik forskrift kan gi bestemmelser om for eksempel hvor små elektriske kjøretøy kan utplasseres for utleie, hvor det ikke skal være mulig å kjøre, hvor det ikke skal være mulig å parkere kjøretøy etter endt utleie, og hvor det skal gjelde hastighetsbegrensninger. Krav i forskriften vil være generelle regler som gjelder for alle som leier ut små elektriske kjøretøy på kommunal grunn. Slike krav vil i stor utstrekning være forenelige med EØS-retten. De vil etter omstendighetene imidlertid kunne utgjøre en restriksjon etter EØS-avtalen, og særlig etableringsretten etter avtalens artikkel 31 og 34. Det betyr i så fall at de må kunne rettfærdiggjøres. Dette innebærer i korthet at kravet må ta sikte på å oppnå et legitimt formål, og at det er egnet og nødvendig for å oppnå det. Dette blir det opp til kommunene å vurdere.

Den andre hjemmelen (lovforslaget § 4) innebærer at kommuner istedenfor eller i tillegg til generell forskriftsregulering, kan innføre en tillatelsesordning for utleiery som benytter offentlig grunn til utleie av små elektriske kjoretøy.

Dette innebærer at kommuner som ønsker å innføre en tillatelsesordning blant annet må innrette ordningen slik at den verken direkte eller indirekte innebærer en forskjellsbehandling på grunnlag av statsborgerskap, bosted eller etableringsstat. Videre må tillatelsesordningen være begrunnet ut fra tvingende allmenne hensyn, og være egnet og nødvendig for å oppnå formålet med tillatelsesordningen eller kriteriet.

Lovens formål er blant annet å sikre fremkommelige, trygge og tilgjengelige offentlige rom. Dette er tvingende allmenne hensyn som kan begrunne en tillatelsesordning, jf tjenesteloven § 10 andre ledd bokstav b.

Som generelt utgangspunkt vil en tillatelsesordning kunne være egnet for å ivareta formålet. Den vil på en effektiv måte kunne gjøre at kommunene kan sikre at utleie av de aktuelle kjoretøyene kan skje innenfor rammer som ivaretar hensynene i § 1.

En tillatelsesordning vil også kunne være nødvendig for å nå disse målene. Generelle bestemmelser i forskrift vil for eksempel ikke gi mulighet til å regulere den totale belastningen i kommunen ved slik virksomhet knyttet til antallet kjoretøy eller antallet utleiery. Tillatelsesordning vil kunne være avgjørende for å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom i kommunen. En ordning med etterfølgende kontroll vil ikke ivareta formålet, da utfordringer med sikkerhet og fremkommelighet til det offentlige rom, samt de aktuelle miljøhensyn allerede vil være skadelidende dersom det kun skal skje en etterfølgende kontroll. Den nærmere avveiningen blir det opp til kommunene å foreta. De kriterier kommunene oppstiller for å gi tillatelse, dvs. de materielle vilkårene, må også oppfylle disse kravene.

Lovforslaget åpner for at det kan fastsettes et maksimalt antall tillatelser og et maksimalt antall kjoretøy per tillatelse. Departementene bemerker at hvis kommunene setter et tak på antall tillatelser, er dette en restriksjon som må rettferdiggjøres etter de alminnelige reglene i EØS-avtalen artikkel 31 og 34. Det samme gjelder om tillatelsen er begrenset til å gjelde et visst antall kjoretøy. Slike tillatelser må som hovedregel gjøres tidsbegrenset.

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

Temaet departementene er bedt om å gi lovteknisk bistand til, reiser mange rettslige problemstillinger. Departementene er tilgjengelige for spørsmål dersom det er behov for avklaring i forbindelse med Stortingets arbeid med saken.

Utkast lovforslag

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

§ 1 Formål

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

§ 2 Definisjon

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

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

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

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

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

Kommunen kan gi forskrift om at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bare kan gjøres med tillatelse fra kommunen. Forskriften kan ha bestemmelser om tillatelsens varighet, hvor mange kjøretøy som maksimalt kan plasseres på offentlig grunn for utleie, om hvor mange utleiere som maksimalt skal få tillatelse, og andre vilkår for tillatelsen.

Forskriften kan gi saksbehandlingsregler for tillatelsesordningen.

Ved gjentatte eller grove overtredelser av kommunens forskrift eller vilkår stilt i tillatelsen, kan kommunen trekke tilbake tillatelsen. Forskriften kan gi nærmere bestemmelser om dette.

§ 5 Fjerning og forvaring

Små elektriske kjøretøy som er plassert ut for utleie eller parkert i strid med forskrift gitt i medhold av § 3, eller i strid med tillatelse etter § 4, kan om nødvendig fjernes og tas i forvaring av kommunen.

I kommuner som har tillatelsesordning etter § 4, kan små elektriske kjøretøy som er plassert ut eller parkert uten at utleier har tillatelse etter § 4, fjernes eller tas i forvaring av kommunen.

Små elektriske kjøretøy som er tatt i forvaring står for utleiers regning og risiko. Tilbakelevering kan skje når utleieren har betalt utgiftene som kommunen har hatt i forbindelse med fjerningen og forvaringen. Vegtrafikkloven § 37 femte og sjette ledd gjelder tilsvarende for salg av kjøretøy tatt i forvaring etter denne paragrafen.

§ 6 *Ikrafttredelse*

Loven trer i kraft ...

Kommentarer til hver enkelt bestemmelse

Til § 1 Formål

Loven gir kommunene en uttrykkelig lovhjemmel til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Lovforslaget innebærer ingen innskrenkning i kommunenes eierrådighet eller avtalefrihet så langt den rekker, og vil ikke endre på det generelle utgangspunktet om at kommuner kan utøve eierrådighet over sine faste eiendommer. Kommuner må som offentlige organ forholde seg til alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper, som krav til å sikre likebehandling og forbud mot myndighetsmisbruk, også når de benytter seg av sin eierrådighet.

Formålet er å regulere utleievirksomhet av små elektriske kjøretøy. Dette betyr at utleie av små elektriske kjøretøy som skjer mellom privatpersoner og som ikke er del av en virksomhet ikke er omfattet.

Med offentlig grunn menes de deler av kommunen der kommunen, fylkeskommunen eller staten er eier av grunnen, for eksempel veier, fortau, parker og torg.

Å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom innebærer at kommunen kan regulere utleievirksomhet på offentlig grunn for blant annet å sikre at utplassering og parkering av små elektriske kjøretøy ikke er til hinder for allmenn bruk av offentlige arealer, for å sikre trygg og sikker ferdsel for andre trafikanter og brukere av byrommet, eller for å sikre geografisk spredning av kjøretøy.

Med effektiv forvaltning menes at kommunene kan velge målrettede tiltak rettet mot utfordringer knyttet til kommersiell virksomhet, for eksempel ved å benytte teknologiske løsninger som geofencing (digitale soner) istedenfor fysiske skilt etter vegtrafikklovgivningen. Med klimavennlige løsninger, miljø og lokalmiljø menes at kommunen kan velge tiltak som ivareter overordnede klimahensyn, fremmer klimavennlige løsninger knyttet til kjøretøyene og bruken av disse, andre utfordringer knyttet til miljøet samt mer lokale miljøutfordringer i kommunen

Til § 2 Definisjon

Kjerneområdet for loven, og dagens hovedutfordring for kommunene, er elektriske sparesykler. Dette er ikke et enhetlig definert uttrykk, men er en del av kategorien små elektriske

kjøretøy. Det anses hensiktsmessig å benytte dette uttrykket. Små elektriske kjøretøy er definert i forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd fastsatt med hjemmel i vegtrafikkloven § 1. Uttrykket omfatter elektrisk drevet kjøretøy for transport av én person. Innretningen må ha egenvekt ikke over 70 kg (inklusive batteri), bredde ikke over 85 cm, lengde ikke over 120 cm og konstruktiv hastighet ikke over 20 km/t. Kjøretøy uten selvbalanserende teknologi tillates ikke å ha sitteinnretning.

Selv om dagens utfordringer med utleie i særlig grad er knyttet til elsparkesykler, er det også tilgjengelig tilbud med utleie av sykler med hjelpemotor, såkalte elsykler, og som leies ut uten tilknytning til stativ. Elsykler er ikke definert som små elektriske kjøretøy, og dersom disse faller utenfor anvendelsesområdet til loven, er det risiko for forskyvning av tilbudet til slike kjøretøy, og uten at kommunene har virkemidlene til å håndtere utfordringer med slik virksomhet. Loven gjelder derfor også sykler med elektrisk hjelpemotor. Dette er definert i forskrift om krav til sykkel § 2 annet til fjerde ledd.

For å forenkle begrepsbruken i loven, foreslås at lovens definisjon av små elektriske kjøretøy også omfatter sykler med elektrisk hjelpemotor (elsykkel). Dette er en bredere definisjon enn slik uttrykket er å forstå i forskrift etter vegtrafikklovgivningen.

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

Bestemmelsen gir hjemmel til at kommunen kan fastsette forskrifter som regulerer bruken av offentlig grunn til utleie av små elektriske kjøretøy. Slike forskrifter kan fastsettes uavhengig av om det innføres en tillatelsesordning etter § 4 eller ikke.

Hva som menes med offentlig grunn, er omtalt i kommentarene til § 1. Bruk av kommunal, fylkeskommunal og statlig grunn vil være inkludert i dette. Bruk av privat eiendom kan derimot ikke inngå i forskriften. Hva som menes med små elektriske kjøretøyer, er omtalt i § 2 og kommentarene til denne.

Bestemmelsen lister opp konkrete forhold som kan reguleres i forskrift. Bestemmelsen åpner for at også andre forhold kan reguleres når det sies at forskriften blant annet kan gi bestemmelser om disse forhold. Andre forhold det kan gis forskrifter om, må være beslektede forhold som er innenfor lovens formål etter § 1. Bestemmelsen gir ikke kommunene hjemmel til å begrense antallet tilbydere/virksomheter som får drive med utleievirksomheter, eller antallet kjøretøy som kan plasseres ut på kommunal grunn for utleie.

I *nummer 1* sies det at en forskrift kan ha bestemmelser om at det skal være steder eller soner for utplassering eller parkering av små elektriske kjøretøy. Slike steder eller soner kan angis konkret i forskriften, eller det kan være bestemmelser om hvor disse skal fremgå, som for eksempel at dette skal inngå i utleiernes bruker-app. Slike steder eller soner kan gjelde steder eller soner hvor utleier kan plassere kjøretøy for utleie. De kan også gjelde steder eller soner for brukernes parkering for avslutning av leieforholdet, altså at kjøretøyene må plasseres tilbake på angitte områder etter bruk, slik at de ikke bare blir parkert på tilfeldige steder.

I *nummer 2* sies det at en forskrift kan ha bestemmelser om områder på offentlig grunn der det innføres bruksreguleringer slik som hastighetsbegrensninger og bruksforbud. Dette er således en særskilt begrensning i ferdselsretten for aktuelle utleiekjøretøy, men ingen generell begrensning i ferdselsretten. Fører av slike kjøretøy må også forholde seg til de generelle reglene for bruk av slike kjøretøy og eventuelt særskilt skiltede begrensninger. Kjøretøy som ikke er omfattet av forskriften, typisk privateide kjøretøy, vil derimot ikke omfattes av soner fastsatt med hjemmel i denne bestemmelsen. Bestemmelsen er ment for tilfeller der det er arealer hvor det av ulike grunner er behov for å sikre at slike kjøretøyer ikke brukes, eller at de kun brukes i lav hastighet. Dette vil være særlig praktisk for krav om at utleiekjøretøyene må ha teknologi som kan håndtere ulike digitale soner (geofencing) fastsatt av kommunen, hvor det eksempelvis ikke er lov å kjøre, ikke lov å parkere, eller særskilt fartsbegrensning. Dette kan for eksempel være i tilknytning til spesielle bygg, eller det kan være områder med særlig mye trafikk eller ansamlinger av mennesker.

I *nummer 3* åpnes det for å bestemme i forskriften når utleie kan skje. I dette ligger det at det kan bestemmes at det skal være ulike tidsperioder der det ikke skal være adgang til å bruke slike kjøretøy, eller der det skal være stans i utleie. Dette kan være ulike tidsperioder i døgnet, for eksempel at kjøretøyene ikke skal være i bruk på natten, eller bare skal være i bruk på dagtid. Det kan også være ulike tidsperioder i året, for eksempel at de ikke kan brukes i vintermånedene, eller at de ikke skal brukes på bestemte dager som for eksempel 17. mai.

I *nummer 4* er det bestemmelse om at forskriften kan ha bestemmelser om gebyr til kommunen. Dette er gebyr som skal dekke kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet regulert i denne loven. Dette vil for eksempel være utgifter til etablering og vedlikehold av infrastruktur, for eksempel oppmerking og vedlikehold av soner for plassering/parkering av kjøretøyene. Det vil også kunne være ulike administrative utgifter, eller utgifter kommunen måtte ha i forbindelse med eventuelle digitale løsninger på kommunens side. Det er ikke meningen at kommunen skal tjene penger på dette. Det vises her til prinsippet om selvkost.

I *nummer 5* åpnes det for forskriftsbestemmelser med krav om at kjøretøyene skal oppfylle nærmere angitte standarder som krav til batteritid og miljømessige batterityper. Dette er ment for særskilte krav det er behov for eller ønskelig med for nettopp denne type utleiekjøretøyer. Tekniske krav knyttet til kjøretøy generelt, altså som gjelder kjøretøyene som sådan uavhengig av hvem som er eier eller bruker, er ikke omfattet av denne bestemmelsen.

Bestemmelsen gjør det også mulig å stille krav om at kjøretøyene er utrustet med teknologi som kan sikre oppfyllelse av krav fastsatt i nr. 1-4. Dette vil være særlig viktig for at man på en hensiktsmessig måte kan fastsette og forvalte slike soner digitalt. Dette gjøres blant annet ved bruk av geo-fencing teknologi, som benyttes i stor grad av dagens utleiery. Det vil kunne kreves at utleiery må bruke slik teknologi til å overholde forskriftskrav fastsatt av kommunen. Dette vil på en effektiv måte kunne sikre etterlevelse av slike soner, innenfor de usikkerhetsmarginer som slik teknologi har.

Til § 4 Tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy

Bestemmelsen gir adgang til kommunen å innføre en tillatelsesordning for virksomheter som driver utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Kommunen kan velge å innføre ordningen i forskrift, enten alene eller sammen med generelle krav til utleie på offentlig grunn i forskrift etter § 3. Kommunen kan også med hjemmel i denne bestemmelsen velge å ikke gi noen tillatelser til utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

En tillatelsesordning kan innrettes slik at den avgrenser antallet tilbydere/virksomheter som får tillatelse, og/eller antallet kjøretøy som både samlet og hver enkelt utleier kan leie ut på offentlig grunn. Forskriften kan også inneholde bestemmelser om tillatelsens varighet, og andre vilkår for tillatelsen. Utleiere som ikke får tillatelse kan ikke benytte offentlig grunn til sin utleievirksomhet, og utplasserte sykler fra slike utleiere kan fjernes og tas i forvaring i samsvar med § 5.

Slik tillatelsesordning innebærer en regulering av en tjenestevirksomhet som må vurderes opp mot EØS-retten og blant annet tjenesteloven. Kommuner som ønsker å innføre en tillatelsesordning, må blant annet sikre at de innretter sin ordning på en måte som sikrer at den verken direkte eller indirekte innebærer en forskjellsbehandling på grunnlag av statsborgerskap, bosted eller etableringsstat. Videre må tillatelsesordningen være begrunnet ut fra tvingende allmenne hensyn, og være egnet og nødvendig for å oppnå formålet med tillatelsesordningen eller kriteriet, jf. tjenesteloven § 10.

Forvaltningsloven og ulovfestet forvaltningsrett vil også danne rammer for tillatelsesordningen. Kommunen må bl.a. innrette tillatelsesordningen på en måte som sikrer at man ivaretar grunnleggende forvaltningsrettslige prinsipper. Dette innebærer bl.a. å sikre likebehandling av utleiere som ønsker tillatelse. Dette kan kommunen gjøre ved å sikre at alle aktører som ønsker å drive utleievirksomhet får mulighet til å søke, for eksempel ved at det gis en søknadsfrist. Vedtak om å gi eller ikke gi tillatelse vil være et enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav b. Forskrift om tillatelsesordning bør inneholde bestemmelser om saksbehandling, for eksempel bør forskriften angi utvelgelseskriterier ved søknadsbehandlingen. Klagebehandling skjer i samsvar med forvaltningsloven § 28 andre ledd og øvrige bestemmelser i forvaltningsloven kapittel VI.

Bestemmelsen gir kommunen adgang til å trekke tilbake en tillatelse. Dette er et inngripende vedtak, og bør kun kunne gjøres hvor utleier har opptrådt klanderverdig. Loven legger opp til at tilbaketrekking kan vedtas ved gjentatte eller grove overtredelser av kommunens forskrift eller vilkår stilt i tillatelsen. Kommunen kan gi nærmere regler om dette i forskriften.

Til § 5 Fjerning og forvaring

Det er viktig å effektivt kunne håndheve brudd på bestemmelser gitt i medhold av loven. Fjerning av kjøretøy anses som den mest effektive måten å håndheve overtredelser. De alminnelige reglene for fjerning og forvaring av kjøretøy etter vegtrafikkloven § 37 anses i stor grad hensiktsmessige også for fjerning etter denne loven.

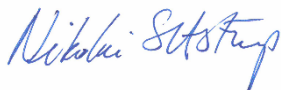
Etter vegtrafikkloven er det ikke tilstrekkelig at det foreligger en parkeringsovertredelse. Fjerning må i tillegg anses "nødvendig". Hva som gjør fjerning nødvendig etter vegtrafikkloven, er en vurdering som må foretas for hver overtredelse, med spesielt hensyn til både trafikksikkerhet, trafikkavvikling og grunneiers interesser.

Der parkering skjer som ledd i lovlig virksomhet regulert etter § 3 eller § 4, oppstilles en egen hjemmel for fjerning. Det anses også hensiktsmessig å legge til grunn det samme krav om nødvendighet som etter vegtrafikkloven. Dette er et vilkår som kommunale håndhevende myndigheter er kjent med å forvalte. I hvilken grad fjerning er nødvendig, kan også i noen grad avhenge av om det er mulig å plassere kjøretøyet lovlig innen rimelig avstand, jf liknende begrensning i dansk lovgivning om dette. Dette er regulert i første ledd.

Bestemmelsens andre ledd tar sikte på situasjoner der utleiere driver virksomhet som krever tillatelse etter § 4, men uten å inneha tillatelse. I slike tilfeller er det en helt ulovlig virksomhet. Det anses i slike tilfeller alltid å være nødvendig å fjerne kjøretøy for å hindre fortsatt ulovlig virksomhet, og det vil derfor ikke være noe krav om å vurdere nødvendighet konkret i det enkelte tilfelle.

Tredje ledd er i samsvar med de sentrale bestemmelsene for fjerning og forvaring av kjøretøy i vegtrafikkloven § 37. De mest sentrale bestemmelsene er gjengitt, og det er henvist til særlige bestemmelser om salg.

Med hilsen



Nikolai Astrup
Kommunal- og
moderniseringsminist
er



Knut Arild Hareide
Samferdselsminister



DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsministeren

Stortingets kommunal- og forvaltningskomite
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2809-4

10. mai 2021

**Dokument 8:293 L (2020–2021) Representantforslag fra
stortingsrepresentantene Karin Andersen, Olemic Thommessen, Stein
Erik Lauvås, Heidi Greni og Torhild Bransdal**

Jeg viser til brev fra Kommunal- og forvaltningskomiteen 4. mai 2021, der jeg blir bedt om å vurdere Dokument 8:293 L (2020–2021) – Representantforslag om å gi kommunene en klar lovhjemmel for å kunne regulere utleie og bruk av elsparkesykler og små elektriske kjøretøy.

Min uttalelse er samordnet med samferdselsministeren.

Jeg deler synspunktene i forslaget om at utleie av små elektriske kjøretøy fra offentlig grunn de siste årene har fått et stort omfang i stadig flere kommuner, og at dette har medført betydelige problemer for enkelte kommuners forvaltning av gategrunn og offentlige byrom. I likhet med representantene bak forslaget, mener jeg det er behov for et tydelig regelverk.

Selv om det denne våren gjøres endringer i reglene etter vegtrafikkloven som gir kommunene flere virkemidler til å håndtere utfordringene med små elektriske kjøretøy, er vi enig i at kommunene bør få tydelige og målrettede virkemidler for å lage rammer for utleievirksomhet i den enkelte kommune.

Det er mange som har interesser i eller som kan bli berørt av denne virksomheten på en eller annen måte. Det betyr at det er flere ulike hensyn vi må veie mot hverandre. Jeg tror kommunene er de rette til å avveie mange av disse hensynene. Det er naturligvis stor variasjon mellom kommuner på omfanget av denne kommersielle virksomheten, og det er bare i et fåtall kommuner dette er et opplevd problem. Men for disse kommunene kan særlig antallet aktører og antallet utplasserte utleiesparkesykler oppfattes som et til dels stort problem.

Både kommunene og de kommersielle aktørene har interesse av at det kan komme på plass en tydelig lokal regulering. Jeg støtter derfor forslaget som er fremmet i Dok. 8:293 L (2020–2021). Forslaget gir kommunene adgang til både å utforme en generell forskriftsregulering av virksomheten (§ 3) og til å innføre en tillatelsesordning (§ 4). Kommunene kan velge å benytte ett av disse rettslige virkemidlene, begge eller å ikke regulere i det hele tatt. Forslaget gir derfor kommunene flere muligheter å regulere virksomheten. Det er positivt, særlig med tanke på de lokale forskjellene som gjør seg gjeldende.

Jeg ser også behov for å foreslå noen justeringer i det foreliggende lovutkastet. Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet er også tilgjengelig for ytterligere bistand, dersom Stortinget skulle ønske dette.

Jeg foreslår en lovteknisk justering av forslaget til definisjon i utkastet § 2. Jeg mener videre det er viktig at det framgår så klart som mulig av regelverket hvilke kjøretøy som omfattes av loven. Da dette er bestemmelser av teknisk karakter, er det imidlertid hensiktsmessig at dette reguleres i forskrift. Det vil gi klarhet, og samtidig gi bedre mulighet til å tilpasse dette til utviklingen av hva som anses som små elektriske kjøretøy og elsykkel ellers, jf. at dette i dag er definert i forskrift om krav til sykkel med hjemmel i vegtrafikkloven. Jeg foreslår derfor en hjemmel for departementet til å fastsette nærmere bestemmelser om hva som skal anses som små elektriske kjøretøy og elsykkel etter loven. Departementet vil ta sikte på raskt å fastsette slik forskrift når loven er fastsatt, for å unngå tvil om dette forholdet.

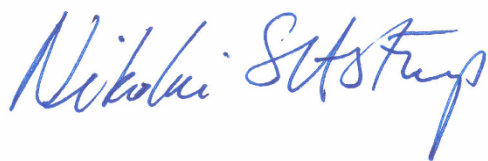
Jeg foreslår på denne bakgrunn følgende endring i det foreliggende lovforslaget:

§ 2 tittel kan lyde
"Virkeområde"

"Denne loven gjelder utleie av små elektriske kjøretøy. Det som er regulert for små elektriske kjøretøy gjelder tilsvarende for sykkel med hjelpemotor (elsykkel).

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hva som skal anses som små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel)."

Med hilsen



Nikolai Astrup



DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsministeren

Stortingets kommunal- og forvaltningskomite
0026 OSLO
0026 OSLO

Deres ref
2021/2259

Vår ref
21/2809-9

Dato
21. mai 2021

Svar på henvendelse om vurdering av skriftlige innspill til representantforslag 293 L - Representantforslag om å gi kommunene en klar lovhjemmel for å kunne regulere utleie og bruk av elsparkesykler og små elkjøretøy

Jeg viser til brev fra komitéleder og saksordfører Karin Andersen 14. mai 2021. I brevet bes det om en vurdering av de skriftlige innspillene komiteen har mottatt i forbindelse med behandlingen av representantforslag 293 L (dok. 8:293 L (2020–2021)).

Samlet sett inneholder høringsinnspillene en rekke forskjellige merknader og forslag. Av hensyn til tiden jeg har til rådighet for å svare, kan jeg ikke gi en grundig vurdering av alle disse. Jeg vil kommentere sentrale innspill i tilknytning til de relevante bestemmelsene som er inntatt i representantforslaget. Jeg har konferert med Samferdselsdepartementet i vurderingen av innspillene.

Generelt om innspillene

Jeg registrerer at høringsinstansene synes å være enige om behovet for en regulering, selv om det er ulike synspunkter på den nærmere innretningen. Selv om det er kommet få høringssvar, er både kommunesektoren, elsparkesykkel-bransjen og grupper med særlige utfordringer knyttet til feilparkerte og hensatte elsparkesykler, representert i høringssvarene. KS og Oslo kommune støtter en form for regulering. Bransjen, det vil si Tier og Sharebike, er særlig opptatt av å sikre at det fortsatt er gode rammevilkår for mikromobilitetsbransjen, og uttrykker bekymring for en for rigid og detaljert lovgivning. Tier er bekymret for at kommunene får anledning til å drive næringsfiendtlig politikk, som for eksempel gategrunnsleie. Sharebike er også bekymret for de økonomiske rammevilkårene, og er særlig opptatt av elsykler, og at det er andre hensyn og forhold knyttet til regulering av

elsykler enn av elsparkesykler. Løvemammaene støtter i hovedsak forslaget, og peker særlig på at en strammere regulering for å sikre færre hensatte sykler på fortau o.l., vil være av stor betydning for eksempel for blinde og rullestolbrukere.

Innspill til innhold i de foreslåtte bestemmelsene

§ 1 Formål

Det er kommet et innspill om at formålsbestemmelsen bør presiseres slik at den legger til rette for lokal regulering av utleie, og ikke at den legger til rette for utleie. Det er altså reguleringen som er poenget. At loven legger til rette for en lokal regulering av utleie, kommer fram av både kommentarene til formålsbestemmelsen, og av sammenhengen i loven.

På bakgrunn av innspill, kan imidlertid formålsbestemmelsen for eksempel endres til:
"Formålet med loven er å legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger, miljø og lokalmiljø."

Lovforslaget legger opp til at kommunens myndighet til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy, kan gjøres gjeldende for virksomhet på «offentlig grunn». I høringsinnspillene er det flere ulike synspunkter på denne avgrensningen. For eksempel mener Oslo kommune at kommunene også må kunne regulere utleie på grunn som er privat eid, men som er allment tilgjengelig, og der behovet for offentlig regulering står like sterkt som på offentlig eid grunn. Bakgrunnen for representantforslaget har, slik jeg har oppfattet det, vært å gi kommunen myndighet til å regulere virksomhet som foregår på kommunens grunn. I departementets lovtekniske bistand til komiteen (mitt brev 30 april 2021) ble det lagt til grunn at «offentlig grunn» er en mer fornuftig avgrensning, siden det også omfatter statlig og fylkeskommunal grunn. Dersom det er ønskelig at også virksomhet som drives fra "privat grunn" omfattes av loven, kan dette for eksempel vurderes i forbindelse med en eventuell evaluering etter at loven har virket noe tid.

KS har pekt på at det bør presiseres at forslaget heller ikke er ment å endre eller frata vegmyndighetene den myndigheten de har etter vegloven. Til dette kan nevnes at reguleringen i lovforslaget ligger nært opp mot veglovens virkeområde, som regulerer offentlige og private veier. Veiinfrastrukturen, og særlig de offentlige veiene, utgjør en stor del av den offentlige grunnen der små elektriske kjøretøy plasseres ut og benyttes for utleievirksomhet.

Myndigheten til å fastsette lokal forskrift som er lagt til kommunene iht. forslagets §§ 3 og 4, avviker fra ansvarsfordelingen iht. vegloven § 9 mellom veimyndighetene for henholdsvis riksveiene, fylkesveiene og de kommunale veiene, og ellers også fra oppgavene som er lagt til Nye Veier AS på riksveiene. Myndigheten lagt til kommunen iht. forslagets §§ 3 og 4, vil gjelde som spesialregler innenfor området utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, inkludert utleievirksomhet fra offentlige veier som eies av staten og fylkeskommunene. Jeg understreker at den foreslåtte loven ikke vil innskrenke

veimyndighetenes myndighet og selskapet Nye Veier AS' oppgaver, slik dette er regulert i vegloven og forskrifter til vegloven.

KS foreslår at hensynet til personvern også bør framgå av lovens formålsbestemmelse. Behandling av personopplysninger er imidlertid ikke et formål som begrunner loven. Utleiere av små elektriske kjøretøy vil behandle personopplysninger, og må sikre at opplysninger de behandler, er i samsvar med personvernregelverket. Det samme gjelder for kommunen, dersom den behandler personopplysninger. Opplysninger som kommunen vil bruke i sitt arbeid med å sikre framkommelige og trygge offentlige rom, vil normalt være aggregerte data, og ikke personopplysninger. Kommunale forskrifter eller vilkår knyttet til tillatelser kan imidlertid gi utleiere plikt til å utlevere aggregerte data til bruk i kommunens planlegging, og komiteen kan vurdere å legge dette inn i § 3 som et nytt punkt 6, for eksempel: "utlevering av anonyme opplysninger om bruken av små elektriske kjøretøy".

§ 2 Definisjon (Virkeområde)

Det virker som det er støtte til at loven gjelder alle "små elektriske kjøretøy" og ikke bare el-sparkesykler. Når det gjelder el-sykler, er innspillene fra bransjen noe mer skeptisk – særlig fra Sharebike, som selv tilbyr el-sykler for utleie og ikke el-sparkesykler. Sharebike viser til at om elektriske sykler blir underlagt de samme kravene som sparkesykler, vil man vri konkurransen fra elektriske sykler mot sparkesykler. Videre viser de til at elektriske sykler har en annen teknisk funksjon enn sparkesykler, og at det teknologisk sett ikke er mulig å benytte geofencing med eksisterende teknologi. Det vil være viktig at kommuner som ønsker å regulere både elektriske sykler og elsparkesykler, tar høyde for slike forskjeller når de utarbeider lokale forskrifter og eventuelle tillatelsesordninger.

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

Lovforslaget har en hjemmel til å gi bestemmelser om for eksempel parkeringssoner. Dette støttes av Sharebike, som viser til at parkeringssoner er veien å gå for å få ryddige forhold.

Oslo kommune peker på at det bør framgå av loven at det skal stilles krav om forsikring av tredjeperson. Mulighet for å stille krav om ansvarsforsikring for skade på tredjeperson, er et forhold som i dag generelt er regulert i bilansvarsloven, og hvor det er unntak for små elektriske kjøretøy. Som ledd i oppfølgingen av høringen som er gjennomført om strengere regler for små elektriske kjøretøy etter vegtrafikklovgivningen, vurderes det endringer i disse reglene. Eventuelle endringer i disse reglene vil påvirke kommunenes behov for å stille slike krav etter denne bestemmelsen. Jeg vil likevel peke på at å sikre tredjepersoner erstatning for skade knyttet til utleievirksomhet, vil kunne anses som et aktuelt tiltak innenfor lovens formål.

KS spiller inn at ordlyden i § 3 nr. 3 bør endres så det tydeliggjøres at man med "når" mener hvilke tidsperioder utleie kan skje. Jeg er enig i dette, og foreslår at nr. 3 endres til "tidsperioder når utleie kan skje".

Noen høringsinnspill (fra bransjen) synes å legge til grunn at lovforslaget åpner for at kommunene kan kreve gategrunnsleie. I lovforslaget (§ 3 nr. 4) er det lagt opp til at forskriften kan gi bestemmelser om gebyr for å dekke kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet regulert i denne loven. Kommunen kan derfor ikke kreve en generell gategrunnsleie slik lovforslaget lyder i representantforslaget. Dette kan synliggjøres i kommentarene til bestemmelsen.

KS ønsker at det skal presiseres at kommunens utgifter til kontroll og tilsyn også kan omfattes. Det kan være fornuftig at loven er så detaljert som mulig når det gjelder hvilke utgifter som kan dekkes. I lys av dette, kan det være en fordel å ta inn "kontroll og tilsyn" i lovteksten.

Det er videre foreslått at den samme bestemmelsen (selvkostbestemmelsen) flyttes ut av § 3 og inn i en ny paragraf. Dette for å tydeliggjøre at selvkostbestemmelsen vil gjelde både når kommunen fastsetter forskrift etter § 3, og når kommunen benytter tillatelsesordningen etter § 4. Det er et fornuftig forslag. En ny § 5 om selvkost kan for eksempel lyde:

§ 5 Gebyr

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

KS mener at § 3 nr. 5 bør deles opp i to ulike punkter. Dette for å tydeliggjøre at det kan være ulike forskriftsbestemmelser om angitte standarder for kjøretøyene og teknologi som geofencing. Dette er uproblematisk, og en endring i samsvar med KS' ønske kan være pedagogisk.

I tillegg foreslår KS noen nye punkter om personvern og om samarbeid med utleier. Jeg kan ikke se at dette er nødvendig. Som KS selv skriver, er dette allerede omfattet av § 3. Dette kan det være hensiktsmessig å presisere i forskriftshjemmelen i § 3, slik det er foreslått under vurderingene til § 1 i dette brevet.

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

Sharebike AS mener § 4 om tillatelsesordning bør utgå fra lovforslaget. TIER synes å støtte at det kan innføres en begrensning av antallet operatører og kjøretøy, med tillatelse til å drifte på et gitt sted. Både Sharebike og TIER legger imidlertid til grunn at lovforslaget kan hjemle innføring av gategrunnsleie, og at mikromobilitet kan bli en inntektskilde for kommunen. Sharebike peker på at dette vil kunne hindre den grønne overgangen. Sharebike viser videre til at løyver har vist seg være en dårlig måte å regulere for eksempel drosjetilbudet, og at det skaper ulemper for forbrukerne.

Lovteksten i representantforslaget legger til grunn at kommunen bare kan kreve dekket utgifter etter selvkostprinsippet, og gategrunnsleie vil ikke kunne innføres med mindre lovforslaget endres. Dersom Stortinget ønsker å gi kommunene adgang til å regulere antallet

kjøretøy og/eller antall aktører, er det imidlertid en regulering av denne typen som er aktuell. Vi ser ikke at erfaringene med drosjeløyver er særlig relevante for forslaget om tillatelsesordning etter lovforslaget, da det er betydelige forskjeller mellom tilbudene.

KS mener § 4 eksplisitt bør angi at tillatelsesordningen ikke kan være diskriminerende, og at den må være i henhold til internasjonale forpliktelser og tjenesteloven § 10. At en tillatelsesordning må være i samsvar med gjeldende rettsregler, blant annet forpliktelser etter EØS-avtalen, framgår tydelig av kommentarene til bestemmelsen i lovforslaget. Det er ikke nødvendig at dette også sies i lovteksten, og dette er heller ikke ansett for å være god lovteknikk.

§ 5 Fjerning og forvaring

Oslo kommune mener nødvendighetskravet må tas ut av bestemmelsen. Lovforslaget er utformet etter mal av vegtrafikkloven § 37, hvor det i tillegg til vilkår om overtredelse, stilles krav om at fjerning må være nødvendig. Min kommentar er at kravet om at fjerning må være nødvendig, må ses som et utslag av et generelt forholdsmessighetsprinsipp, som vil kunne legge begrensninger på kommunenes myndighet etter bestemmelsen. Det synes hensiktsmessig at denne begrensningen framgår av bestemmelsen.

På samme måte som etter vegtrafikkloven, bør terskelen for når små elektriske kjøretøy kan fjernes, ikke legges høyt. Hva som er nødvendig, må likevel vurderes konkret i det enkelte tilfellet, og blant annet vurderes ut fra hvilken bestemmelse som er overtrådt, og lovens formål. Vurderingen av hva som anses som "nødvendig", vil derfor kunne avvike fra den som gjøres etter vegtrafikkloven § 37, jf. blant annet at det kan være andre typer overtredelser, og at lovforslaget ikke har alternative reaksjonsmuligheter som er tilgjengelige etter vegtrafikklovgivningen.

Avsluttende merknader

Sharebike stiller spørsmål om det er mulig å ha en umiddelbar innføring av loven, og peker blant annet på at den kan føre til at kjøretøy må byttes eller modifiseres, slik at de støtter kravene, det samme gjelder appene. Sharebike peker på at det kan bety at man enten må bryte loven eller fjerne tilbudet, om loven skal gjelde umiddelbart der kommunene tar den til følge. Lovforslaget vil ikke gi noen direkte rettsvirkninger, men vil gi de kommunene som ønsker å gi lokale regler, hjemmel til å kunne innføre nærmere regulering. Kommuner som benytter adgangen til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn denne våren, bør når lokale regler utformes, ta høyde for at bransjen til nå ikke har vært regulert, og at det kan være behov for noe tid til å tilpasse virksomheten til nye regler.

Det kan videre være grunn til å evaluere loven for å sikre at bestemmelsene virker i samsvar med intensjonene, og i lys av erfaringer som man gjør.

Med hilsen

Nikolai Støttrup

Nikolai Astrup

VEDLEGG 4

Fra: [Aamodt, Erlend](#)
Kopi: [Postmottak Kommunal- og forvaltningskomiteen](#)
Emne: 21/2809-7 Svar på spørsmål fra stortingsrepresentant Helge André Njåstad i forbindelse med representantforslag 293 L (dok 8:239 L)
Dato: fredag 21. mai 2021 11:13:16
Vedlegg: [Svar på spørsmål fra stortingsrepresentant Helge André Njåstad i forbindelse med represe_f1_image001.png](#)

stortingsrepresentant Helge André Njåstad

Deres ref	Vår ref	Dato
	21/2809-7	21. mai 2021

Svar på spørsmål fra stortingsrepresentant Helge André Njåstad i forbindelse med representantforslag nr. 293 L (Dok 8:293 L 2020–2021)

Jeg viser til brev fra stortingsrepresentant Helge André Njaastad 13. mai 2021, hvor det stilles seks spørsmål i forbindelse med behandlingen av representantforslag 293 L (Dok. 8:239 L (2020–2021)).

For oversiktens skyld gjengir jeg spørsmålene før jeg svarer på dem.

1. Mener statsråden det på et generelt grunnlag er forsvarlig å vedta lover som medfører store inngrep mot de privates rettigheter og plikter, uten at lovforslaget er utredet og sendt på høring?

Den vanlige måten å vedta lover på, er at Stortingets lovvedtak bygger på et lovforslag som Kongen i statsråd fremmer for Stortinget i en Prop. L. Ved utarbeidelsen av en Prop. L følger departementene Instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen). Formålet med instruksen er blant annet å legge et godt grunnlag for beslutninger om statlige tiltak. Høring er normalt en viktig del av utredningsarbeidet.

I dette tilfellet bygger imidlertid lovforslaget som Stortinget skal ta stilling til, på et representantforslag. Stortinget er ikke bundet av utredningsinstruksen, og står dermed fritt til å behandle representantforslag som ikke har vært utredet i samsvar med utredningsinstruksen. Jeg er likevel kjent med at kommunal- og forvaltningskomiteen har gjennomført en skriftlig høring i saken.

Departementet er bedt om å gi lovteknisk bistand til representantforslaget. I tillegg har jeg gitt en uttalelse til representantforslaget på vanlig måte til kommunal- og forvaltningskomiteens behandling av saken. Jeg håper Stortinget finner nytte i disse innspillene fra departementet.

2. Mener statsråden det på et generelt grunnlag er forsvarlig å vedta lover som gir hjemmel for kommuner til å vedta forskrifter som griper inn i de privates rettigheter og EØS-retten uten en forsvarlig utredningsprosess?

Her vil jeg vise til svaret under spørsmål nr. 1, som jeg mener er dekkende også for dette spørsmålet.

3. Mener statsråden det bør være en klagerett på forskriften som vil bli vedtatt etter dette lovforslaget? Hvis svaret er nei, bes det om en begrunnelse.

Forvaltningsloven § 28 første ledd bestemmer at enkeltvedtak kan påklages av en part eller annen med rettslig klageinteresse i saken. Forvaltningsloven gir ikke klagerett på forskrifter. Jeg mener dette er en god regel.

Dersom kommunen eventuelt treffer enkeltvedtak med hjemmel i kommunale forskrifter, vil disse kunne påklages i medhold av forvaltningsloven.

4. Hvordan kan kommunene få kvalitetssikret at forskriften de vedtar faktisk er i tråd med forvaltningsrettslige prinsipper og EØS-retten, når forskriften ikke kan påklages eller må stadfestes av f.eks. Statsforvalteren eller Departementet.

Norske kommuner treffer gjennom året svært mange enkeltvedtak, og fastsetter en rekke forskrifter. Det er kun helt unntaksvis at disse vedtakene blir gjenstand for en kvalitetssikring eller annen type kontroll eller godkjenning av statlige myndigheter. Slike godkjenningsordninger er normalt ikke i samsvar med retningslinjer for statlig styring av kommunene.

Til grunn for dette ligger det en forutsetning og forventning om at norske kommuner treffer enkeltvedtak og fastsetter forskrifter som er i samsvar med gjeldende rettsregler. Kommunene må normalt selv kvalitetssikre det arbeidet de gjør. Som sikkerhetsventil finnes det flere overprøvningsmekanismer, selv om vi altså ikke har institusjonalisert en kvalitetssikring- eller kontrollordning.

Jeg har merket meg at lovforslaget legger opp til å gi kommunene en myndighet som de kan velge selv om de vil benytte. Ingen kommuner vil etter forslaget ha plikt til å fastsette forskrifter. De kommunene som ønsker å fastsette forskrifter, har selv ansvaret for at forskriften er i samsvar med gjeldende rettsregler. Dette ansvaret har kommunene alltid når de skal fastsette forskrifter, og er ikke spesielt for denne saken.

5. Vil statsråden vurdere å utarbeide en veileder eller rundskriv om hvordan kommunene skal anvende loven i sitt forskriftsarbeid.

Det er ikke ennå tatt stilling til dette.

6. Dersom kommunene utarbeider forskrift i strid med EØS regelverket, hvilke konsekvenser kan det få for kommunene, f.eks. i form av erstatningskrav fra private som ulovlig ikke har fått drevet sin næringsvirksomhet i kommunen.

Lovforslaget legger opp til å gi kommunene en myndighet som de selv velger om de vil benytte. Kommunene som ønsker å fastsette forskrifter med hjemmel i loven, har selv ansvaret for at forskriften er i samsvar med ellers gjeldende rettsregler, blant annet regler som gjennomfører våre forpliktelser etter EØS-avtalen. Hvis en kommune skulle fastsette en forskrift i strid med gjeldende rettsregler, kan et eventuelt erstatningsansvar ikke utelukkes. Det er derfor viktig at kommunene, i denne saken som ellers, nøye vurderer om en eventuell forskrift er i samsvar med lov og internasjonale konvensjoner.

Med hilsen



Nikolai Astrup