

**Handläggare**  
Johan Sundman  
08-508 26 027

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-08-26

## **Mobilitetssystem. Ändring av de allmänna lokala ordningsföreskrifterna samt införande av avgifter för uthyrning av enpersonsfordon på offentlig plats**

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden beslutar för egen del samt hemställer till kommunfullmäktige att

1. Besluta att revidera allmänna lokala ordningsföreskrifter genom att tillföra en ny paragraf med följande lydelse

#### 26 § Uthyrning av enpersonsfordon

*Tillstånd krävs av Polismyndigheten för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon (sparkcyklar, cyklar, mopeder och liknande), oberoende av om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren och om de är försedda med motor eller inte.*

2. Besluta att i konsekvens med ovanstående göra följande ändringar i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna

Nuvarande 4 § Föreskrifternas innehåll och tillämpningsområde, kompletteras med den nya paragrafen 26 §.

Nuvarande 26 § Avgift för att använda offentlig plats, ändras till 27 §.

Nuvarande 27 § Överträdelse av lokal ordningsföreskrift, ändras till 28 § och får följande lydelse:

28 § Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot någon av 5-10 §§, 11 § första stycket, 12 och 13 §§, 14 § första stycket, 15-18 §§ och 20-26 §§ döms till penningböter enligt 3 kap. 22 § andra stycket ordningslagen. I ordningslagen finns också bestämmelser om föreläggande och förverkande.

3. Besluta att revidera Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, genom att två nya avgiftskategorier med följande lydelse, tillförs under rubriken Försäljning:
  - Fast utställningsplats för tillhandahållande av friflytande enpersonsfordon
    - *A-D -zon – 1 400 kr/fordon och år*
  - *Fast uppställningsplats för uthyrning och återlämning av uthyrda enpersonsfordon*
    - *A-D -zon – 100 kr/fordon och år*
4. Besluta att revidera Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, genom att avgiftskategorin Avgiftsbefriade anläggningar under rubriken Anläggningar och byggnader utökas till att även omfatta parkeringsställ för enpersonsfordon
5. Besluta att dessa avgifter ska gälla från 1 januari 2022.
6. Besluta att under rubriken Anläggningar och byggnader i Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd ändra ordet ”elbil” till ”elfordon”.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Ulrika Falk  
Avdelningschef

Cecilia Wallenius  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Mängden elsparkcyklar i Stockholm ökar och har nått en ny rekordnivå sommaren 2021 med drygt 22 000 stycken. Inget tyder på att antalet kommer att bli färre om man jämför högsäsongerna med varandra. Många som rör sig i Stockholm uppskattar

elsparkcyklarna som ett enkelt och snabbt transportsätt på kortare sträckor medan andra ser dem som oönskad belamring av gaturummet när de är parkerade och trafikfarliga när de rör sig.

Idag har inte trafikkontoret några lämpliga medel för att kontrollera och begränsa verksamheten utöver att föra dialog med de olika företag som hyr ut elsparkcyklar i Stockholm. Frågan om hur denna nya typ av företeelse ska regleras har utretts de senaste åren av ett antal myndigheter och organisationer som t ex Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Stockholms Handelskammare.

Även om dessa utredningar och rapporter till viss del pekar åt olika håll är det Stockholms stads bedömning, utifrån resultaten i ovan nämnda utredningar, att bolagens uppställning av elsparkcyklar för uthyrning omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd, medan kundernas parkering av en elsparkcykel efter avslutad resa inte gör det. Kundernas parkering omfattas istället av trafikreglerna för parkering.

Eftersom ordningslagen är generellt skriven föreslår trafikkontoret att en ny paragraf införs i de Allmänna lokala ordningsföreskrifterna, som preciserar tillståndskravet för just uthyrningsverksamhet med enpersonsfordon på offentlig plats. Tillståndskravet omfattar även det system med låncyklar som upphandlas av staden.

När det gäller hur polistillståndet ska utformas föreslår kontoret att tillstånd ska kunna ges för ett mindre antal utställningsplatser för de bolag som vill erbjuda ett friflytande mobilitetssystem. Utställningsplatserna ska användas av bolagen när elsparkcyklarna placeras ut på stadens mark, därefter är de friflytande, d.v.s. de parkeras av användarna där dessa avslutar sina resor. De bolag som istället vill driva sin verksamhet med fasta platser för uppställning och parkering ska kunna ha tillstånd för ett större antal uppställningsplatser som täcker behovet utifrån antal enpersonsfordon i drift. Ett bolag ska bara kunna driva sin verksamhet som antingen friflytande eller fast.

I områden där större mängder elsparkcyklar samlas, t ex i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och större besöksmål, kan det även vara aktuellt att staden reglerar med parkeringsförbud och anvisade parkeringsplatser.

Kontoret föreslår att en avgift tas ut på 1 400 kr per friflytande enpersonsfordon, respektive 100 kr per fordon i system med fasta platser för uthyrning och återlämning. Avgifterna förs in i stadens Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd. Motivet för de olika avgifterna är att trafikkontoret räknar med att ett system med fasta uppställningsplatser kommer utgöra en väsentligt mindre olägenhet för de som rör sig i Stockholm, medföra ökade kostnader för bolagen i fråga och lägre kostnader för staden.

### **Bakgrund**

Under de ungefär tre år som gått sedan olika bolag började introducera elsparkcyklar i Stockholm har antalet både i högsäsong och i lågsäsong ökat för varje år. Sedan elsparkcyklarna började ställas ut i Stockholm har alltid hösten varit den period på året med flest elsparkcyklar. Juli 2021 nåddes en ny rekordnivå med drygt 22 000 elsparkcyklar i Stockholm.

Många uppskattar elsparkcyklarna och ser dem som ett bra och enkelt sätt att ta sig fram i innerstaden. Det märks genom att varje elsparkcykel i genomsnitt under högsäsong används närmare fem gånger per dag, vilket är högre än jämförbara europeiska städer. Elsparkcykeln gör till exempel resandet med kollektivtrafiken mer flexibelt och effektivt genom att erbjuda ett alternativ för den sista delen av resan från hållplats till målpunkt. Man kan även anta att i takt med att elsparkcyklarna blir tillgängliga i ett större område och inte bara begränsade till innerstaden och dess närområde, får de också en större roll både som del av kollektivtrafiken och som en del i trafiksystemet.

Samtidigt skapar den stora mängden elsparkcyklar belamringsproblem i stadsmiljön. Idag har inte trafikkontoret några lämpliga medel för att kontrollera och begränsa verksamheten mer än att föra dialog med de olika företag som har elsparkcyklar i Stockholm. Frågan om hur denna nya typ av företeelse ska regleras har utretts de senaste åren av både ett antal myndigheter och organisationer, som t ex Transportstyrelsen som publicerade en slutrapport om förenklade regler för elsparkcyklar 29 juni 2021, Polismyndigheten som genomfört en rättsutredning publicerad 8 april 2020 och SKR som i sin handbok om upplåtelse av offentlig plats "På rätt plats" publicerad 12 februari 2020 behandlar frågan om elsparkcyklar. Stockholms Handelskammare har låtit genomföra en egen rättsutredning om elsparkcyklar publicerad 2 april 2021.

Företeelsen är ny och olika kommuner och polisregioner har gjort olika tolkningar utifrån de olika lagstiftningar som är tillämpliga

för reglering av verksamheten och kontroll av hur fordonen parkerats. Men den i stort sett samstämmiga analysen är att bolagens uthyrningsverksamhet omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd. Användarnas parkering efter avslutad resa omfattas däremot inte av tillståndskravet, utan ska istället följa trafikreglerna för parkering.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att staden reglerar uthyrningsverksamheten på de sätt som står staden till buds. Det är Polisen som är tillståndsgivande myndighet, men tillståndprocessen sker i samverkan med staden, och staden har även andra verktyg för att kunna reglera och kontrollera verksamheten. Ett av dem är att förtydliga ordningslagens krav på polistillstånd i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna, ett annat är att avgiftsbelägga uthyrningsverksamheten genom att revidera stadens taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd.

Kontoret ser gärna att polistillstånden kan utformas på ett sätt som både gör det möjligt att bedriva friflytande system och system med fasta uppställningsplatser. På platser där större mängder elsparkcyklar parkeras, t ex i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och större besöksmål, kan det även vara aktuellt att reglera med parkeringsförbud och anvisade parkeringsplatser.

Även de låncyklar som staden upphandlar omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd. Till skillnad från elsparkcyklarna, som är friflytande, hämtas och lämnas låncyklarna på bestämda platser i fysiska och virtuella stationer. Låncykelentreprenören har även ett ansvar att flytta cyklarna så att det alltid finns tillgängliga cyklar och lediga platser i samtliga stationer. Trafikkontoret räknar med att ett system med fasta uppställningsplatser kommer ha en betydligt mindre negativ påverkan på framkomligheten i Stockholm än friflytande system och därtill medföra ökade kostnader för aktören och lägre kostnader för staden. Kontoret föreslår att en avgift införs även för denna typ av mobilitetssystem, och att det mot bakgrund av ovanstående är motiverat med en lägre avgift än för de friflytande systemen.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret i samverkan med stadsledningskontorets juridiska avdelning och SKR:s juridiska avdelning.

### **Allmänna lokala ordningsföreskrifter, polistillstånd, villkor och avgift**

Grunden för hur offentlig plats får användas i Sverige framgår av 3 kap. 1 § ordningslagen. Den person eller det företag som önskar använda offentlig plats till annat ändamål än vad platsen är avsedd för, t ex för att bedriva försäljning eller sätta upp en reklamvitrin, ska ansöka om polistillstånd. Ordningslagen är dock generellt skriven och preciserar inte exakt vilka verksamheter som omfattas av tillståndskravet.

Stockholms stads allmänna lokala ordningsföreskrifter styr vad som är tillåtet att göra på offentlig plats inom kommunen. Genom att införa en ny paragraf i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna, som preciserar tillståndskravet i 3 kap. 1 § i ordningslagen, för uthyrning av just enpersonsfordon, får kommunen och Polisen bättre möjlighet att styra och kontrollera verksamheten. Nu gällande allmänna lokala ordningsföreskrifter, med förslag på ändringar, framgår av bilaga 2.

För att staden ska kunna ta ut en avgift för en upplåtelse krävs att Polismyndigheten har meddelat tillstånd för upplåtelsen i fråga. Det är stadens önskemål att polistillstånden ska kunna möjliggöra både friflytande och fasta mobilitetssystem. Kontoret föreslår därför att tillstånd ska kunna ges både för ett mindre antal utställningsplatser för de bolag som vill erbjuda ett friflytande mobilitetssystem, och för ett större antal uppställningsplatser för de bolag som vill driva sitt system med fasta platser för hämtning och lämning av fordonen. I ett friflytande system ställer alltså bolagen ut fordonen på ett antal fasta utställningsplatser, medan kunderna parkerar fritt där de så önskar utifrån gällande parkeringsregler, medan i ett system med fasta stationer hämtar och lämnar kunderna fordonet på bestämda platser. Det är upp till det sökande bolaget att själv avgöra om man önskar driva ett friflytande system eller ett system med bestämda platser. En förutsättning för att en ansökan om fasta platser ska beviljas är att bolaget söker tillräckligt många platser för att få plats med samtliga sina fordon samt att bolaget gör det omöjligt för kunderna att hämta eller lämna ett fordon utanför de fasta platserna. Ett bolag kan bara driva sin verksamhet som antingen friflytande eller fast.

Innan Polismyndigheten beslutar om att lämna tillstånd till en viss verksamhet på offentlig plats ska ansökan skickas på remiss till kommunen, som förvaltare av den offentliga platsen, som har möjlighet att antingen lämna sitt veto mot eller tillstyrka ansökan. Ett veto gällande elsparkcyklar skulle till exempel kunna gälla en

ansökan om ett alltför stort antal fasta platser eller alltför många fordon. Kommunen får förena en tillstyrkan med villkor, som i sin tur måste tas in som villkor i Polismyndighetens tillstånd. Den som inte följer villkoren för tillståndet riskerar att få tillståndet återkallat eller straffrättsligt ansvar.

Kommunens möjlighet att föreskriva villkor är inte detaljreglerad eller begränsad till att avse sådant som har ett samband med den allmänna ordningen utan kan exempelvis avse skötseln av den offentliga platsen, markanvändning, stadsbild, miljö eller trafik. När det gäller mobilitetssystem skulle en tillstyrkan till exempel kunna förenas med villkor som att fordonen inte ska kunna parkeras eller framföras inom områden där kommunen bestämt att fordonen inte ska kunna framföras eller parkeras. Även villkor, t ex rörande hur elsparkcyklarna ska parkeras och att data kring mobilitetstjänsten ska delas med Stockholms stad, kan villkoras i en tillstyrkan om upplåtelse.

### **Förslag till ändring i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna för Stockholm stad**

I de allmänna lokala ordningsföreskrifterna införs en ny paragraf 26 med följande lydelse

#### 26 § Uthyrning av enpersonsfordon

*Tillstånd krävs av Polismyndigheten för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon (sparkcyklar, cyklar, mopeder och liknande), oberoende av om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren och om de är försedda med motor eller inte.*

Som en konsekvens av den nya paragrafen ändras numreringen på nuvarande 26 § till 27 § och nuvarande 27 § till 28 § samt konsekvensändringar i den nya § 28.

I och med denna förändring av de allmänna lokala ordningsföreskrifterna förtydligas att uthyrning av elsparkcyklar och andra mobilitetstjänster på offentlig plats omfattas av ordningslagens krav på polistillstånd. Övriga förändringar som föreslås är bara konsekvensändringar av att en ny paragraf förs in.

### **Hur avgiften utformas**

Reglerna i avgiftslagen medger att avgiften kan bestämmas utifrån både yta och antal fordon. Avgiften ska fastställas till ett belopp

som kan anses skäligt med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel av denna, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter.

För de friflytande enpersonsfordonen föreslår kontoret att avgiften utgår ifrån den plats elsparkcykeln tar i det offentliga rummet. Till detta ska läggas att det krävs särskilda system för att övervaka antalet elsparkcyklar utöver den tillsyn som ska göras på plats i alla de delar av staden där fordonen är i drift. En normal elsparkcykel tar upp ungefär 0,5 kvadratmeter. Om man jämför med andra avgiftsbelagda verksamheter, bland annat tillfällig försäljning, och ett snittvärde av taxa för zon A-D skulle det ge en avgift på 1 400 kr per elsparkcykel och år eller 2 800 kr per kvadratmeter och år. Kontoret föreslår att avgiften för friflytande mobilitetssystem ska vara 1 400 kr per fordon och år.

En mobilitetstjänst som utgår från fasta uppställningsplatser kommer utgöra en mindre olägenhet för de som rör sig i Stockholm men det kommer samtidigt upplevas som mindre flexibelt och användarvänligt än ett system med friflytande fordon. Detta sammantaget motiverar att avgiften för en mobilitetstjänst med fasta uppställningsplatser ska ha betydligt lägre taxa än uthyrning av friflytande enpersonsfordon utan fasta uppställningsplatser. Kontoret föreslår att avgiften för fasta uppställningsplatser för uthyrning och återlämning av uthyrda enpersonsfordon ska vara 100 kr per fordon och år i zon A-D.

Av fullmäktige beslutad taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, med förslag på ändringar, framgår av bilaga 1.

### **Parkeringsplatser i områden med många elsparkcyklar**

För att underlätta en korrekt och trafiksäker parkering har elsparkcykelbolagens samarbetsorganisation NMA (Nordic Micromobility Association) med start under sommaren ställt ut ungefär 110 parkeringsställ för elsparkcyklar upplåtna med polistillstånd på 30-40 platser med stor ansamling av elsparkcyklar. Dessa ställ är öppna för samtliga elsparkcyklar oavsett bolag.

Trafikkontoret kommer att utvärdera effekten av dessa ställ. Ett nästa steg kan vara att på dessa platser komplettera parkeringsställen med en reglering om parkeringsförbud för elsparkcyklar, utom på de särskilt angivna parkeringsplatserna.

En sådan reglering kan t ex röra större kollektivtrafikknutpunkter som Odenplan, Södra station, Centralstationen och Karlaplan eller



större målpunkter som Sergels torg, Stureplan, Medborgarplatsen och Götgatsbacken. Vilka platser som behöver särskild reglering kan förändras över tid och den geografiska placeringen beslutas inte i detta ärende.

Beroende på platsens utformning kan ett eventuellt parkeringsförbud regleras via allmän lokal trafikföreskrift, lokal trafikföreskrift eller med stöd av 3 kap. 47 § trafikförordningen. I dessa områden avser kontoret upprätta parkeringsplatser där elsparkcyklar får parkeras om så är lämpligt. Parkeringsplatserna kan vid behov komma att märkas ut med skyltar och kan även komma att märkas upp på olika sätt beroende av platsens utformning, t ex med vägmarkering, hage eller ställ. Kontoret föreslår även att de bolag som har polistillstånd för att driva friflytande mobilitetssystem i Stockholm ska kunna ansöka om polistillstånd för parkeringsställ på dessa platser. Ställen ska vara öppna för parkering av alla elsparkcyklar, oavsett vilket bolag som äger fordonet, och vara utan logo eller annan typ av reklam. Kontoret föreslår att upplåtelsen ska vara avgiftsbefriad. Se bilaga 1.

### **”Elbil” ändras till ”elfordon”**

När trafiknämnden i februari och därefter fullmäktige i april beslutade om ny taxa för upplåtelse med polistillstånd användes ordet ”elbil” i samband med avgift för modul för laddning, under avsnittet Anläggningar och byggnader. Det har framkommit att det finns andra fordon än bilar som kan laddas på dessa platser, varför kontoret nu föreslår att ordet ”elbil” byts till ”elfordon”. Se bilaga 1.

### **Ekonomi**

Om antalet elsparkcyklar fortsätter att vara på samma nivå som nu, närmare 22 000 under högsäsong och ungefär 8 000 under lågsäsong, kommer avgifterna ge en intäkt till staden på cirka 21 miljoner kronor om året. Kontoret bedömer dock att införandet av avgift kommer få effekten att antalet elsparkcyklar och därmed den ovan beräknade intäkten minskar.

För att ge bolagen ett incitament att bara ha så många elsparkcyklar i drift som det är motiverat utifrån marknadens efterfrågan, avser trafikkontoret att fakturera avgiften på kortare period, förmodligen kvartalsvis. Polistillståndet kommer att kopplas till ett maxantal elsparkcyklar på stadens mark. Vill bolaget placera ut fler elsparkcyklar än vad som specificerats i tillståndet krävs en ny ansökan. Kontoret kan komma att avstyrka ansökningar om staden anser att behovet är mättat.

Som beskrivits ovan kommer en mobilitetstjänst som utgår från fasta uppställningsplatser utgöra en mindre olägenhet för de som rör sig i Stockholm samtidigt som staden får lägre kostnader kopplat till fasta system i jämförelse med friflytande. Detta motiverar att avgiften för fasta uppställningsplatser blir lägre än för friflytande elsparkcyklar. För det system med låncyklar som staden upphandlar har staden i upphandlingen ställt kravet att entreprenören året om ska ha ca 5 000 fordon i drift, vilket innebär att det inte finns någon möjlighet att anpassa antalet cyklar efter säsong och efterfrågan.

Avgifterna som föreslås i detta ärende är enbart tillämpbara på mobilitetstjänster med cyklar, elsparkcyklar, moped klass 2 och motsvarande. Bilar och moped klass 1 skall parkeras på avgiftsbelagda parkeringsplatser och står för sina kostnader via parkeringsavgiften.

De intäkter som avgifterna medför kommer användas dels för att finansiera ett system för kontroll av regelefterlevnad och dels för att införa ett antal parkeringsplatser i områden med många elsparkcyklar. Idag saknar kontoret finansiering för genomförandet och det finns ingen garanti för att den föreslagna avgiften kommer ge tillräckligt stora intäkter för att finansiera den mängd parkeringsplatser som kan komma att behövas. Kontoret har hittills hanterat allt arbete kopplat till låncyklar och elsparkcyklar med ordinarie bemanning, men för att kunna hantera ansökningar för uppställningsplatser och friflytande elsparkcykelsystem motsvarande dagens 22 000 elsparkcyklar och de ca 5 000 låncyklar som kontoret upphandlat kommer kontoret, åtminstone initialt, behöva förstärka organisationen. Detta behov avser kontoret att beskriva närmare i kommande underlag till budget.

Dessa behov av förstärkning av både system och personal sammantaget med ökade kostnader för administration och alternativkostnad för parkeringsvakternas tid, innebär att avgifterna enligt förslaget balanserar med de ökade kostnaderna.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Elsparkecyklar och andra kommande friflytande mobilitetstjänster tillför nya möjligheter till rörelser inom staden och kompletterar trafiksystemet, framförallt på de korta sträckorna. Den stora fördelen ligger i flexibiliteten, att de går att låna var som helst och kan lämnas tillbaka i närheten av målpunkten utan att användaren behöver gå en längre sträcka.

De första elsparkcyklarna för uthyrning dök upp i Stockholm hösten 2018 och sedan dess har vi sett en kraftig ökning av antalet elsparkcyklar i staden. I takt med att antalet har ökat har även problemen med elsparkcyklar som parkerats trafikfarligt eller hindrande på gångbanor eller i cykelbanor ökat. Kontoret ser därför ett behov av att verksamheten regleras, både vad gäller tillstånd för användningen av stadens offentliga plats men också med avgift för att motverka överetablering av elsparkcyklar.

Genom att avgiften tas ut per elsparkcykel kan staden få en bättre överblick över antalet fordon i drift och via villkoren som staden ställer upp, som blir en del av polistillståndet, får staden möjlighet att styra att fordonen ställs upp på ett trafiksäkert och icke hindrande sätt. Samtidigt krävs det att staden har bra system för att kunna övervaka antalet elsparkcyklar, och insatser både från trafikkontorets egna inspektörer och från polisen för att kontrollera att särskilda villkor för parkering och uppställning följs. Kontorets förslag att införa lokala parkeringsförbud och anvisa särskilda parkeringsplatser för elsparkcyklar på vissa kollektivtrafikknutpunkter och större målpunkter är ytterligare ett sätt för att få ordning på lokala parkeringsproblem.

Framöver kommer även stadens upphandlande låncyklar att finnas för uthyrning i Stockholm. Låncyklarna kommer ha fasta fysiska och virtuella stationer för hämtning och återlämning. Till skillnad från elsparkcyklarna kommer de troligtvis att användas som ett alternativ till andra färdssätt på lite längre sträckor och användarna är därför inte lika känsliga för att gå en sträcka till eller från en station. För att låncykelsystemet ska fungera optimalt krävs att entreprenören ser till att cyklarna fördelas jämnt över stationerna så att kunderna alltid har möjlighet att låna eller lämna tillbaka cyklar. Detta finns med som ett krav i upphandlingen av låncykelsystemet.

Avslutningsvis kan framhållas att denna – och andra – former av mobilitetstjänster är en ny företeelse som ingen, vare sig i Sverige eller i andra länder, har någon längre erfarenhet av. Frågan behöver följas noga och utvärderas fortlöpande. Det är inte otänkbart att kontoret kan behöva återkomma med andra förslag till beslut allteftersom omfattningen och utformningen av mobilitetstjänster utvecklas och utökas.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden beslutar för egen del samt hemställer till kommunfullmäktige att

1. Besluta att revidera allmänna lokala ordningsföreskrifter genom att tillföra en ny paragraf med följande lydelse

26 § Uthyrning av enpersonsfordon

*Tillstånd krävs av Polismyndigheten för att bedriva uthyrning av enpersonsfordon (sparkcyklar, cyklar, mopeder och liknande), oberoende av om de har ett eller flera hjul, en sitt- eller ståplats för föraren och om de är försedda med motor eller inte.*

2. Besluta att i konsekvens med ovanstående göra följande ändringar i de allmänna lokala ordningsföreskrifterna

Nuvarande 4 § Föreskrifternas innehåll och tillämpningsområde, kompletteras med den nya paragrafen 26 §.

Nuvarande 26 § Avgift för att använda offentlig plats, ändras till 27 §.

Nuvarande 27 § Överträdelse av lokal ordningsföreskrift, ändras till 28 § och får följande lydelse:

28 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot någon av 5-10 §§, 11 § första stycket, 12 och 13 §§, 14 § första stycket, 15-18 §§ och 20-26 §§ döms till penningböter enligt 3 kap. 22 § andra stycket ordningslagen. I ordningslagen finns också bestämmelser om föreläggande och förverkande.

3. Besluta att revidera Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, genom att två nya avgiftskategorier med följande lydelse, tillförs under rubriken Försäljning:

– Fast utställningsplats för tillhandahållande av friflytande enpersonsfordon

- A-D -zon – 1 400 kr/fordon och år

– Fast uppställningsplats för uthyrning och återlämning av uthyrda enpersonsfordon

- A-D -zon – 100 kr/fordon och år

4. Besluta att revidera Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd, genom att avgiftskategorin Avgiftsbefriade anläggningar under rubriken Anläggningar

och byggnader utökas till att även omfatta parkeringsställ  
för enpersonsfordon

5. Besluta att dessa avgifter ska gälla från 1 januari 2022.
6. Besluta att under rubriken Anläggningar och byggnader i  
Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd  
ändra ordet ”elbil” till ”elfordon”.

## **Slut**

### **Bilaga**

1. Taxa för upplåtelse av offentlig plats med polistillstånd.  
Revidering. Bilaga 1. Avgifter
2. Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Stockholms  
kommun