

## Spørsmål og svar til tillatelsesordningen

Spørsmål kommet inn per 20. April 2022.

Nr.	Spørsmål	Svar
1	Hvordan ser kommunen for seg å evaluere søknadene? Vi ser at kriteria A, B og C teller hhv. 40%, 30% og 30%, men det er ikke noen ytterligere beskrivelse i utlysingen. Vil det f.eks. bli gitt en poengsum på ulike underpunkt som summeres opp?	Kommunen vil gi en poengsum knyttet til hvert av de ulike vurderingstemaene (A1, A2, osv.) under hvert kriterium (A, B og C), som deretter summeres opp.
2	Vi registrerer fra søknadsprosessene i Oslo og Trondheim at noen aktører sladder sine søknader i sin helhet. Kan kommunen klargjøre om dette blir godtatt? Virker å være i strid med intensjonen i utlysningen. punk	<p>Vi viser til kunngjøringen, side 9: <i>Det er kun konkurransesensitive opplysninger som er omfattet av forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 2 som skal sladdes. Ved begjæring om innsyn, skal kommunen uavhengig av dette vurdere om opplysningene er av en slik art at kommunen plikter å unnta dem fra offentligheten.</i></p> <p>For nærmere informasjon om hvilke opplysninger som er omfattet av taushetsplikten etter forvaltningsloven § 13, viser vi til punkt 6.2.4 i Rettleiar til offentleglova:</p> <p><a href="https://www.regjeringen.no">Rettleiar til offentleglova - regjeringen.no</a></p> <p>Det er viktig at søkerne kun sladder opplysninger de mener er konkurransesensitive, for å gjøre kommunen oppmerksom på hva de selv anser som forretningshemmeligheter.</p>
3	Hva legger kommunen i «implementert teknologi»? Fint hvis kommunen kan avklare: <ul data-bbox="339 1552 834 1977" style="list-style-type: none"><li>• Hva mener kommunen med «teknologi»? vi tolker det som både som fysiske attributter på/i sparkesykkelen og teknologiske løsninger i applikasjonen for å oppnå lovens formål.</li><li>• Hvor må teknologien være implementert, spesifikt må den være implementert i Bergen?</li><li>• Hvilket dokumentasjonskrav har aktørene for at teknologien er implementert?</li></ul>	<p>Vi viser til kunngjøringen, side 5: <i>Når det gjelder teknologiske løsninger, er det kun teknologi som søkeren har implementert ved søknadstidspunktet som skal beskrives. Fremtidige planer for implementering av ny teknologi vil ikke bli evaluert eller vektlagt.</i></p> <p>Med “teknologi” menes alle teknologiske løsninger som er relevant for utleievirksomheten, herunder fysiske attributter ved kjøretøyene og løsninger i applikasjonen. Det er ikke et krav at søkeren har implementert teknologien i Bergen. Søkerne må opplyse hvor de har implementert teknologien, og dokumentere effekten av de teknologiske</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvordan vil kommunen ettergå at teknologien er implementert i vurderingsprosessen?</li> <li>• I hvilket omfang må den være implementert?</li> </ul>	<p>løsningene. Søkere som ikke er etablert noe sted må beskrive og dokumentere den teknologien de har tilgjengelig på søknadstidspunktet. Eksempler på relevant dokumentasjon kan være datablader, skjermbilder fra applikasjoner, bekreftelser, kontrakter, attester, etc. Bymiljøetaten vil legge den fremlagte dokumentasjonen til grunn for vurderingen. Ved behov kan det også være aktuelt å verifisere opplysningene, for eksempel ved å kontakte utsteder av dokumentet. Teknologi som beskrives må i utgangspunktet omfatte hele virksomheten / alle kjøretøy som skal leies ut i Bergen. Unntak fra dette må spesifiseres i søknaden.</p>
4	Kan Kommunen dele geofencet/de ulike sonene i det offisielle kartet som en datafeed/api/json nå?	Alle kommunens oppdaterte sone- og områdereguleringer er tilgjengelige via MDS Policy API. Søkere som ønsker tilgang til dette kan kontakte kommunens samarbeidspartner Nivel AS om de tekniske detaljene. Reguleringene er også offentlig tilgjengelig i <a href="#">publikumskartet på kommunens nettsider</a> .
5	Har kommunen noen rapporter, datagrunnlag eller annet fra pilotprosjektet som det kan være relevant å dele med alle aktørene?	Kommunen har ikke ferdigstilt noen samlet rapport fra pilotprosjektet enda, men kan dele visse typer aggregerte data og statistikk på forespørsel.

Spørsmål kommet inn per 22. april 2022

6	I henhold til punkt 1.2, kan dere bekrefte at den valgte leverandøren av et reguleringsverktøy vil sikre at dataene ikke brukes til deres egne formål, inkludert inntekstgenerering og videresalg av dataene?	Bymiljøetaten vil stille krav om at leverandøren av reguleringsverktøyet ikke skal bruke dataene til egne formål.
7	<b>MDS Policy - varsel om endring:</b> Hvordan vil kommunen varsle operatørene ved eventuelle endringer, og hvordan legges det til rette for at operatørene kan validere innholdet før implementering og potensielt utføre nødvendige oppdateringer for brukeropplæring?	Endringer vil bli varslet enten i en felles kommunikasjonskanal eller på epost. Endringer som kommunen gjør, blir umiddelbart tilgjengelige for utleierne gjennom Policy API, som dermed til enhver tid er oppdatert med gjeldende reguleringer. Utleierne plikter å iverksette

		endringene innen utgangen av påfølgende arbeidsdag, med mindre det er satt en lengre frist i varselet. Kommunen vil vurdere konkret om det skal settes en lengre frist, blant annet basert på hvor omfattende endringen er.
8	<b>MDS Policy - Responstid:</b> Hva er forventet responstid for å implementere endringer i MDS policy data mottatt fra Kommunen?	Utleierne plikter å iverksette endringene innen utgangen av påfølgende arbeidsdag, med mindre det er satt en lengre frist i varselet, jf. forskriftens § 9.
9	<b>MDS Policy - Implementeringsmetode:</b> Vil Bergen kommune akseptere at operatører manuelt implementerer MDS policydata (i motsetning til automatisk implementering) dersom operatøren forplikter seg til å respektere de angitt responstid?	Utleierne skal motta data om reguleringene gjennom Policy API. Det er opp til hver operatør hvordan de implementerer reguleringene i praksis, så lenge de blir implementert korrekt og innen de fastsatte fristene.
10	<b>MDS Policy - Dataformat:</b> Ved justering av soner - er det mulig å motta oppdatert GeoJSON-fil i samsvar med MDS-policyspesifikasjonen?	Alle data som er nødvendige for å implementere reguleringene er til enhver tid tilgjengelige i Policy API. Dette inkluderer også GeoJSON-data. Utleierne kan ikke forvente å få tilsendt data om reguleringene på andre / flere måter.
11	<b>MDS Agency - Endepunkter:</b> Må alle endepunkter være ferdig implementert ved starten av tillatelsesperioden?  - Hvis noen endepunkter fortsatt er under implementering, kan lignende data deles med Nivel eller kommunen i en annen form inntil alle endepunkter er ferdig testet (eksempel på forskjellige formater kan være andre MDS-versjoner, eller datasett, eller dashboards som presenterer alle nødvendige data)?  - Alternativt, hvis noen endepunkter fortsatt er under implementering, kan oppstart av tjenesten utsettes til alle endepunkter er ferdig testet?	Alle endepunkter må ikke nødvendigvis være ferdig implementert til starten av tillatelsesperioden 1. juni, men må være implementert før utleier kan starte utleievirksomheten.  Utleiere som får tillatelse kan ikke starte opp utleievirksomheten før det er verifisert at kravet om toveis datadeling etter MDS-standardens versjon 1.0 eller nyere er oppfylt.  Det er ikke et krav at utleievirksomheten starter 1. juni. Oppstart kan utsettes til alle endepunkter er implementert.
12	<b>Forlenget søknadsfrist:</b> Vi har ikke kunnet se spørsmål og svar knyttet til kunngjøringen før nå på grunn av problemer med e-postadressen forskrift.els@bergen.kommune.no. Vil dette påvirke søknadsfristen?	Bymiljøetaten har svart på samtlige spørsmål som har kommet inn 7 dager før søknadsfristen går ut. Vi ser derfor ikke at det er grunn til å utsette søknadsfristen.

13	<p>Bystyret vedtok tre nye merknader i tillegg til byrådets innstilling i mars, rundt reguleringen av små elektriske kjøretøy, deriblant krav om lønns- og arbeidsvilkår. Kan dere utdype på hvilken måte disse føringene vil måles og hvordan de vil påvirke evalueringen av søknadene?</p>	<p>Bystyret har bedt byrådet utrede muligheten for å stille krav om tariff og arbeidsvilkår for ansatte i elsparkesykkelselskaper. Det er ikke stilt krav knyttet til dette i forskriften og tillatelsesordningen per i dag.</p> <p>Bymiljøetaten viser ellers til utvelgelseskriteriene i forskriftens § 7 og den nærmere konkretiseringen av disse i kunngjøringen.</p>
14	<p>Vil operatørene som får tillatelse inngå en kontrakt med kommunen for tillatelsen/konsesjonen? Hvis så, er det mulig å få tilsendt utkastet til denne kontrakten, helst før innlevering av søknaden? Vi tror det vil være til begge parters beste om utkastet deles.</p>	<p>Dette er en tillatelsesordning hvor tillatelsen gis ut fra forskriften, kunngjøringen og søknaden. Tillatelsene gis i form av enkeltvedtak fra kommunen, og det vil ikke være noe kontraktsforhold mellom kommunen og utleierne.</p>
15	<p>Vil operatørene som får tillatelse inngå en avtale/kontrakt om datadeling der det spesifikke forholdet mellom den enkelte operatør og Bergen kommune er regulert i kontraktsform?</p>	<p>Datadelingen er regulert i forskriftens § 11 og nærmere spesifisert i kunngjøringen. Det vil ikke være noe kontraktsforhold mellom kommunen og utleierne.</p>
16	<p>Kommunen skriver som svar på spm. ang. hva som utgjør implementert teknologi:</p> <p><i>«Teknologi som beskrives må i utgangspunktet omfatte hele virksomheten / alle kjøretøy som skal leies ut i Bergen.»</i></p> <p>Er det en spesifikk tidsfrist for når teknologien må være implementert i Bergen, eller vil det være et krav om at teknologien er implementert fullt ut fom. oppstart av lisensperioden 1. juni?</p>	<p>Teknologien må være implementert i Bergen innen oppstart av utleievirksomheten.</p>
17	<p>Vi ser at både Trondheim og Oslo kommune har benyttet pre-definerte evalueringsmatrise. Har kommunen anledning til å dele denne matrisen for å sikre forutberegnelighet for aktørene slik at vi vet hva vi kommer til å bli evaluert på og må forholde oss til?</p>	<p>Bymiljøetaten viser til informasjonen om utvelgelseskriteriene som er gitt i kunngjøringen. Det er foreløpig ikke utarbeidet noen evalueringsmatrise som kan deles med søkerne i forkant av søknadsfristen.</p>
18	<p>Vi observerer at enkelte kommuner belønner tiltak for å hindre / begrense kjøring på fortau som positive tiltak, mens andre kommuner ser på dette som negativt</p>	<p>Bergen kommunes holdning til et eventuelt forbud mot kjøring på fortau kommer fram i høringsuttalelsen under. Som det fremgår her, er kommunen bekymret for at et</p>

	<p>ettersom man for eksempel ikke ønsker å «tvinge» førere ut i veibanen sammen med biler og tungtransport. Hvordan stiller Bergen kommune seg til dette?</p>	<p>eventuelt forbud mot kjøring på fortau kan ha utilsiktede konsekvenser med tanke på ulykker.</p> <p><a href="#">Høringsuttalelse - forslag til nye regler for små elektriske kjøretøy</a></p>
19	<p>Har kommunen gjort noen generelle betraktninger i forbindelse med pilotprosjektet om hvilke type tiltak som oppfattes som mest treffsikre</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>for å sikre fremkommelige byrom, og kan disse i så fall deles? For å sikre likebehandling er det viktig at den samme informasjonen deles med alle søkere.</li> <li>for å trygge offentlige rom, og kan disse i så fall deles? For å sikre likebehandling er det viktig at den samme informasjonen deles med alle søkere.</li> <li>for å sikre mest mulig klima- og miljøvennlig drift, og kan disse i så fall deles? For å sikre likebehandling er det viktig at den samme informasjonen deles med alle søkere.</li> </ol>	<p>Bymiljøetatens generelle betraktninger om relevante tiltak framgår av kunngjøringen punkt 3 om utvelgelseskriterier og dokumentasjonskrav. Her er det blant annet gitt eksempler på relevante tiltak. Det er understreket at listen over eksempler ikke er uttømmende. Dette for å gi rom for at søkerne kan beskrive tiltak de selv mener er viktige og effektive for å oppnå formålene bak utvelgelseskriteriene.</p>
20	<p>Under punkt A1 er det angitt at søker bør beskrive samarbeid med kommuner eller andre aktører om å finne gode parkeringsløsninger. Betyr dette at deltakerne i pilotprosjektet vil vektas mer positivt enn de som ikke har deltatt i pilotprosjektet? Hvordan mener kommunen at eventuelt samarbeid med andre kommuner vil bidra til å oppnå formålet med forskriften i Bergen?</p>	<p>Alle tiltak som vil bidra til å oppnå en god parkeringspraksis vil telle positivt i evalueringen. Vår erfaring er at gode parkeringsløsninger ofte finnes i samarbeid mellom utleiery, kommuner og andre aktører. Tiltakene som beskrives vil evalueres på samme måte uavhengig av om søkeren har deltatt i kommunens pilotprosjekt eller ikke.</p> <p>Relevante erfaringer fra samarbeid med andre kommuner og aktører har en overføringsverdi til utleievirksomheten i Bergen.</p>
21	<p>Vil kommunen vurdere en søknad hvor selskapet har en tariffavtale som bedre enn en søknad uten tariffavtale, eller anser kommunen dette til å falle utenfor forskriftshjemmelen?</p>	<p>Det er ikke stilt krav om tariffavtale i forskriften og tillatelsesordningen per i dag. Dette vil derfor ikke vektlegges ved vurderingen av søknadene.</p>
22	<p>Vil kommunen vurdere en søknad med ansvarsforsikring som bedre enn en søknad</p>	<p>Bymiljøetaten har vurdert at lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig</p>

	uten ansvarsforsikring, eller anser kommunen at dette faller utenfor forskriftshjemmelen?	grunn ikke gir hjemmel til å innta krav om ansvarsforsikring i lokale forskrifter. Det er ikke stilt krav om ansvarsforsikring i forskriften, og dette vil heller ikke vektlegges ved vurderingen av søknadene.
23	Anser kommunen sitt eget obligatorisk kartgrunnlag som fullstendig/komplett, eller vil ytterligere selvregulering fra aktørene vektes positivt?	Reguleringene fra kommunen som formidles gjennom Policy API er felles krav som alle må følge. Ytterligere regulering som bidrar til å oppfylle formålene bak utvelgelseskriteriene kan vektes positivt.
24	Oppfølging til forrige spørsmål: Hvis kommunen mener ytterligere selvregulering er positivt finnes det en balanse mellom a) hastighetsregulering b) utstrakt bruk av ikke parkeringssoner c) utstrakt bruk av ikke kjøre soner d) åpningstider for tjenesten e) sakesoner f) obligatoriske parkeringsplasser og tjenestens brukervennlighet og attraktivitet?	Bymiljøetaten bemerker at det ikke er et mål i seg selv å oppnå en strengest mulig regulering, men å ivareta hensynet til alle som ferdes i byrommene. Vi oppfordrer søkerne til å fokusere på effektive og treffsikre tiltak som er egnet til å løse utfordringene knyttet til fremkommelighet, trygghet mv.
25	I forhold til vinterdrift i en by som Bergen anser vi helårsdekk som en bedre enn piggdekk for å gi et sikrere veigrep. Hvilke vurderinger gjør kommunen seg i forhold til sikker vinterdrift?	Bymiljøetaten vil evaluere søkerens redegjørelse for hva de vurderer som det beste alternativet. Søkerne må fremlegge dokumentasjon som underbygger effekten av de beskrevne tiltakene.