



Til
BBU - Seksjon miljø og samfunn (Arbeidssted)

Fra
Bymiljøetaten

Fagnotat

Vår referanse: 2026/77239-1
Saksbehandler: June Alfheim
Dato: 19. februar 2026

Fagnotat fra Bymiljøetaten datert 19.02.26 – Forslag til ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune

Hva fagnotatet gjelder

Ifølge årsoppdrag for 2026 skal Bymiljøetaten fortsette arbeidet med ny bysykkelordning i tråd med bystyrets vedtak i sak 321/25, «*Fremtidig bysykkelordning i Bergen*», slik at ny bysykkelordning er klar til april 2027. Vedtaket i bystyresaken innebærer at et fremtidig tilbud av delte elsykler i Bergen skal knyttes til tillatelsesordning for mikromobilitet gjennom en tjenestekonsesjonskontrakt, noe som krever endring av *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn* (heretter kalt utleieforskriften). Dette danner bakgrunnen for at Bymiljøetaten har utarbeidet forslag til ny utleieforskrift, med følgende endringer:

- Antall tillatelser som tildeles og varigheten på disse i § 5.
- En saksbehandlingsregel for tildeling som omfatter en konsesjonsutlysning i § 6.
- Noen generelle saksbehandlingsregler for gjennomføringen av konkurransen om tildeling av tillatelse i § 7.
- Fordelingen av antall kjøretøy i sonene mellom utleierne som får tillatelse mv. i § 9.
- Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig i § 11.
- Deling av data i § 12.
- Drift og vedlikehold i § 14.
- Bruk av lyd og lys i § 16.
- Gebyr i § 18.
- Noen mindre justeringer og strukturelle endringer i flere bestemmelser.

Bymiljøetaten anbefaler at forslag til ny utleieforskrift sendes på høring i samsvar med forvaltningsloven § 37.

I årsoppdraget er Bymiljøetaten også bedt om å vurdere eventuelle innstramminger i utleieforskriften, blant annet med tanke på å forby kjøring på fortau. Vår vurdering er at kommunen per i dag ikke har hjemmel til å innføre et generelt forbud, men vi er oppmerksomme på at det foregår arbeid på nasjonalt nivå for å gi kommunene en slik hjemmel. Dersom nasjonalt regelverk gir kommunene hjemmel til å innføre slike forbud, mener Bymiljøetaten at § 10 er utformet på en slik måte at dette vil kunne innføres innenfor forskriftens rammer.

Forholdet til andre prosesser – fremtidig bysykkelordning i Bergen

Forslaget til ny utleieforskrift er som nevnt en oppfølging av «Sak om fremtidig bysykkelordning»¹, og etatens årsoppdrag for 2026. Det er imidlertid viktig å merke seg at første del av arbeidet med å følge opp «Sak om fremtidig bysykkelordning» ble ferdigstilt i desember 2025, med bystyrets vedtak i sak 388/25, «*Forslag til endring av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune*»², som endret utleieforskriften. Endringene handlet om varigheten på tillatelsene som tildeles, tilpasninger i utvelgelseskriteriene, endring i måten gebyret fordeles på og adgang til å regulere ulike typer kjøretøy ulikt. En viktig følge av dette er at tillatelsesordningen og ny bysykkelordning kan samkjøres fra 2027.

Da utleieforskriften var på høring høsten 2025 mottok Bymiljøetaten mange innspill som falt utenfor de bestemmelsene som ble foreslått endret på daværende tidspunkt. Vi har derfor tatt med disse innspillene i arbeidet med revidering av forskriften som nå anbefales sendt på høring. Noen av innspillene har det vært naturlig å kommentere fortløpende i fagnotatet, da de knytter seg direkte til bestemmelsene som foreslås endret. Andre innspill som Bymiljøetaten har funnet det hensiktsmessig å kommentere nærmere fremgår av pkt. 4.

¹ <https://www.bergen.kommune.no/politikk/saker/263233>

² <https://www.bergen.kommune.no/politikk/saker/264782>

Fagetatens vurdering

1. Føringer og rammer for forskriftsforslaget

1.1. Politiske rammer – føringer fra bystyresaken om fremtidig bysykkelordning

Bystyret i Bergen har gjennom behandlingen av «Sak om fremtidig bysykkelordning» lagt føringer for hvordan delte elsykler skal inngå i den samlede reguleringen av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Bystyret har vedtatt at en ordning for delte elsykler i Bergen skal knyttes til tillatelsesordningen for mikromobilitet gjennom en tjenstekonsesjonskontrakt.

En konsesjonskontrakt er i konsesjonsforskriften § 1-2 definert som en tjenstekontrakt der vederlaget består enten utelukkende av retten til å utnytte tjenestene eller en slik rett sammen med betaling, og der driftsrisikoen er overført fra oppdragsgiveren til leverandøren. Dette innebærer at en eller flere leverandører får rett og plikt til å levere en tjeneste innenfor definerte rammer. Kommunen kan gjennom avtalen stille krav og påvirke tjenestens innhold og utvikling, uten å være økonomisk forpliktet. Krav til tjenestens innhold må imidlertid fortsatt være innenfor utleieforskriftens rammer.

Byrådets bestilling, som dannet utgangspunkt for saken i bystyret, la til grunn at en fremtidig bysykkelordning skal ha lav eller ingen kostnad for kommunen, baseres på delte elektriske sykler, ha stor geografisk utbredelse til flere bydeler og være godt integrert med kollektivtransporten. I den politiske behandlingen ble det i tillegg vedtatt at byrådet skal arbeide for løsninger som reduserer brukernes leiekostnader for elsykler, slik at disse blir mer konkurransedyktige mot elsparkesykler.

Ut fra dette gir bystyrevedtaket tydelige føringer for revidering av utleieforskriften, for utforming av tillatelsesordningen og for innholdet i anskaffelsesdokumentene og konsesjonskontrakten.

1.2. Rettslige rammer – kort om hjemmelsgrunnlaget

Forskriftsforslaget er hjemlet i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (heretter utleieloven). Loven inneholder to hjemler for kommunal regulering av utleievirksomheten:

1. Utleieloven § 3 som fastslår at kommunene kan gi lokal forskrift som gir generelle regler for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.
2. Utleieloven § 4 som åpner for at kommunen istedenfor eller i tillegg til generell forskriftsregulering, kan innføre en tillatelsesordning for utleiery som benytter offentlig grunn til utleie av små elektriske kjøretøy.

Kommuner som ønsker regulering, kan velge å benytte en av disse hjemlene eller begge. Det er opp til hver enkelt kommune å vurdere behovet for regulering ut fra lokale forhold. Bergen kommune har vedtatt sin forskrift med hjemmel i utleielovens § 4.

En tillatelsesordning innebærer en regulering av tjenstevirksomhet som også må vurderes opp mot EØS-retten og blant annet tjensteloven³. Etter tjensteloven § 10 må kommuner

³ Lovteknisk bistand fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet til Stortinget, datert 30. april 2021.

som ønsker å innføre en tillatelsesordning, blant annet sikre at de innretter sin ordning på en måte som sikrer at den:

- a) verken direkte eller indirekte innebærer forskjellsbehandling på grunnlag av statsborgerskap, bosted eller etableringsstat,
- b) er begrunnet ut fra tvingende allmenne hensyn, og
- c) er egnet og nødvendig for å oppnå formålet med tillatelsesordningen eller kriteriet.

At tillatelsesordningen eller kriteriet må være «nødvendig» innebærer et krav om forholdsmessighet mellom kriteriet og formålet som det skal oppnå. Kriteriet må ikke være mer inngripende enn nødvendig, og kan ikke opprettholdes dersom formålet kan ivaretas gjennom andre, mindre inngripende kriterier som er tilstrekkelig virkningsfulle. Vurderingen av nødvendighet og forholdsmessighet må foretas konkret og i lys av den faktiske situasjonen⁴.

2. Bymiljøetatens vurdering av et kjøreforbud på fortau

I årsoppdraget for 2026 er Bymiljøetaten bedt om å vurdere eventuelle innstramminger i utleieforskriften, blant annet med tanke på å forby kjøring på fortau. Dette var også noe vi mottok innspill om da forskriften var på høring høsten 2025.

Spørsmålet ble nylig vurdert i Bymiljøetatens fagnotat datert 19. desember 2025⁵. Vår vurdering var at kommunen per i dag ikke har hjemmel innenfor nasjonalt lovverk til å innføre generelle forbud mot kjøring og parkering på fortau. Kommunen har imidlertid handlingsrom innenfor dagens regelverk til å regulere og begrense bruken av små elektriske kjøretøy blant annet gjennom sakesoner, forbudssoner, antallsbegrensning og krav om styrt parkering. Disse reguleringene har kommunen mulighet til å justere og skjerpe som en del av den løpende driften.

Det er likevel en utfordring at GPS-signalene som fastslår kjøretøyenes posisjon er unøyaktig. Dette medfører at det i praksis er svært vanskelig å ha ulik regulering på fortau og i kjørebane langs samme vei. Dersom det for eksempel opprettes en sakte- eller forbudssone på et fortau for å flytte kjøringen av elsparkesykler til veibanen, vil dette ofte resultere i at:

1. sone-reguleringssignaler slår inn på kjøretøyet selv om det er i vegbanen, og/eller
2. sone-reguleringssignaler slår ikke inn på kjøretøyet når det er på fortauet.

Dette kan komme overraskende på brukeren og eventuelle biler og på den måten lede til trafikkfarlige situasjoner.

En annen mulighet enn digital regulering er at kommunen kan regulere ferdsel og bruk av elsparkesykler gjennom skilting på lokale strekninger eller i soner. Slike skilt vil gjelde for både private og utleide elsparkesykler, og kan benyttes til å innføre bruksforbud, parkeringsforbud og fartsreguleringer, både på veg og fortau. Det finnes imidlertid ikke et normert skilt som kun gjelder kjøring på fortau per i dag. For å fastsette et slikt forbud må kommunen benytte skilt som forbyr kjøring med liten elektrisk motorvogn (elsparkesykkel), kombinert med underskilt med tekst som presiserer at forbudet kun gjelder fortau. Bruk av slike underskilt forutsetter at det søkes Statens vegvesen om fravik.

⁴ LB-2018-141762

⁵ Bymiljøetatens ref. 2025/252333-2.

Bymiljøetaten vurderer likevel at kommunen bør være restriktiv med å innføre skilt som fastsetter kjøre- eller parkeringsforbud på fortau, og at skilting ikke er et egnet virkemiddel for å innføre et generelt forbud om dette. Skiltregulering er en statisk reguleringsform som er tidkrevende å etablere og lite fleksibel å endre ved behov. Bymiljøetaten mener at skilting kunne vurderes i unntakstilfeller på steder der dette anses som både egnet og nødvendig.

Bymiljøetaten ønsker også å bemerke at et generelt forbud mot kjøring på fortau kan medføre økt risiko for brukere av elsparkesykler, ved at de i større grad må ferdes i vegbanen sammen med biler og andre tyngre kjøretøy. Dette gjelder særlig i områder der alternative, trygge traseer mangler eller er lite sammenhengende. En andel av brukerne av elsparkesykler er også unge, med begrenset erfaring med å ferdes i trafikken og mangelfull kjennskap til trafikkreglene. Et generelt forbud kan dermed bidra til flere og mer alvorlige ulykker, og vil etter etatens vurdering være vanskelig å forene med nullvisjonen for trafiksikkerhet.

For øvrig viser vi til vårt fagnotat for Bymiljøetatens fullstendige vurdering, se vedlegg 1.

Bymiljøetaten er oppmerksomme på at det foregår arbeid på nasjonalt nivå tilknyttet en hjemmel om å forby kjøring og parkering av små elektriske kjøretøy på fortau. Dersom nasjonalt regelverk gir kommunene hjemmel til å innføre slike forbud, mener Bymiljøetaten at § 10 er utformet på en slik måte at dette vil kunne innføres innenfor forskriftens rammer.

3. Gjennomgang av bestemmelsene i forskriftsforslaget

3.1. Oversikt over de foreslåtte endringene

I det videre følger en gjennomgang av bestemmelsene som det foreslås endringer i. Først gjengis bestemmelsen slik den er i dag. Deretter følger forslag til endring, og til slutt Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget.

Nåværende bestemmelse	Status	Kommentar
§ 1. Formål	Ingen endring	Ingen tilpasninger nødvendig.
§ 2. Definisjoner	Ingen endring	Ble endret i 2025.
§ 3. Virkeområde	Ingen endring	Ingen tilpasninger nødvendig.
§ 4. Inndeling i soner	Ingen endring	Ingen tilpasninger nødvendig.
§ 5. Krav om tillatelse	Endres	Antall tillatelser som tildeles og varigheten på disse.
§ 6. Kunngjøring av tillatelser	Endres	Saksbehandlingsregel for tildeling som omfatter en konsesjonsutlysning.
§ 7. Krav til søknaden og utvelgelseskriterier	Endres	Tildelingskriterier og detaljer om gjennomføring fastsettes i anskaffelsesdokumentene.
§ 8. Regulering av ulike typer kjøretøy	Endres	Mindre justering.
§ 9. Begrensning i antall kjøretøy	Endres	Egne antallsbegrensninger i utfordrende områder og fordelingen av antall kjøretøy i sonene mellom utleierne.

§ 10. Regulering av soner og områder	Endres	Mindre justering.
§ 11. Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig	Endres	Hovedregel om tilgjengelig tjeneste natt til hverdager, og flere mindre justeringer.
§ 12. Deling av data	Endres	Mindre justering.
§ 13. Merking av kjøretøy	Endres	Kjøretøy benyttet i drift skal merkes med firmanavn.
§ 14. Drift og vedlikehold	Endres	Mindre justeringer.
§ 15. Sikkerhet	Ingen endring	Ingen tilpasninger nødvendig.
§ 16. Bruk av lyd og lys	Endres	Mindre justeringer.
§ 17. Miljøkrav	Ingen endring	Ingen tilpasninger nødvendig.
§ 18. Gebyr	Endres	Gebyrfordeling gjøres kjent i konkurransegrunnlag.
§ 19. Avslutning av utleievirksomhet	Endres	Utleier kan pause virksomhet i begrenset periode etter avtale med kommunen.
§ 20. Fjerning og forvaring	Ingen endring	Ingen tilpasninger nødvendig.
§ 21. Mislighold	Endres	Mindre endring.
§ 22. Klage	Endres	Tydeliggjøring av klagemuligheter.
§ 23. Ikrafttredelse	Endres	Ny forskrift gjelder for alle nye tillatelser.

Forslag til ny utleieforskrift fremgår i sin helhet av vedlegg 2.

3.2. Forskriftens kapittel II - Tillatelsesordning

3.2.1. Krav om tillatelse

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 5. Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy

Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune kan bare skje med tillatelse fra Bergen kommune.

Bergen kommune gir tillatelse til inntil tre utleiere. Tillatelsene varer i inntil 2 år.

Forslag 1 til revidert § 5

§ 5. Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy

Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune kan bare skje med tillatelse fra Bergen kommune.

Bergen kommune gir tillatelse til inntil tre to utleiery. Tillatelsene gis til de beste tilbudene etter gjennomført konkurranse i henhold til § 6. Tillatelsene varer i inntil 2 år.

Hver tillatelse varer i en grunnperiode på tre år, med mulighet for forlengelse i opptil to år.

Forslag 2 til revidert § 5

§ 5. Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy

Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune kan bare skje med tillatelse fra Bergen kommune.

Bergen kommune gir tillatelse til inntil tre utleiery. Tillatelsene gis til de beste tilbudene etter gjennomført konkurranse i henhold til § 6. Antallet tillatelser som tildeles vil fremgå av anskaffelsesdokumentene. Tillatelsene varer i inntil 2 år.

Hver tillatelse varer i en grunnperiode på tre år, med mulighet for forlengelse i opptil to år.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslagene

Hvorfor en begrensning i antall tillatelser er nødvendig

Etter Bymiljøetatens vurdering er en tillatelsesordning med et begrenset antall utleiery både egnet og nødvendig for å oppnå det tvingende allmenne hensynet om å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom.

Dersom det kun settes en grense for antall kjøretøy, vil man kunne få en situasjon med svært mange utleiery som bare har et mindre antall kjøretøy hver. Dette kan igjen påvirke utleiernes motivasjon og vilje til å bruke ressurser på videreutvikling og innovasjon, blant annet knyttet til klima- og miljøtiltak. Det vil i tillegg være ressurskrevende for kommunen å følge opp et stort antall utleiery, med tanke på blant annet administrasjon, tilsyn og kontroll.  kte utgifter for kommunen, vil igjen gjenspeile seg i størrelsen på gebyrene utleieryne må betale.

Hensynet til effektiv forvaltning, økonomisk bærekraft og forholdet til forbrukere, tilsier derfor at antallet utleiery bør begrenses.

Vurdering av antall tillatelser

I den nåværende utleieforskriften § 5 tildeles det tillatelser til opptil tre utleieaktører, forutsatt at minimumskravene etter utleieforskriften § 7 er oppfylt. Vår vurdering er at det vil være aktuelt å tildele tillatelse til to utleiery for tillatelsesperioden som starter 1. april 2027.

Bergen har et kompakt sentrum med høy gangtrafikk, smale gater og betydelige målkonflikter i arealbruken. Med tre utleiery vil det være flere kjøretøy til utleie i kommunen, noe som kan medføre behov for flere parkeringsareal. Kommunen har allerede begrenset kapasitet/plass til å tilrettelegge for sikker og hensiktsmessig parkering. Parkeringsarealer vil også gå på bekostning av andre arealbehov. En økning i utleide kjøretøy kan også gjøre det nødvendig å

innføre øvre grenser for antall kjøretøy i flere/alle soner for å redusere hindringer i byrommet. Dette er i utgangspunktet noe Bymiljøetaten ønsker å unngå.

Bymiljøetaten vurderer at færre utleierye gir bedre driftsgrunnlag og større kapasitet for utleierne til å ivareta deres ansvar etter forskriften. Selv om målet ikke er å sikre utleierne inntjening, vil dette legge til rette for at forskriftens formål oppnås bedre. Et mer lønnsomt marked kan også gjøre Bergen mer attraktiv for utleieaktørene, og gjøre at de legger mer ressurser i opprydding og andre tiltak som fremmer formålene i forskriften.

Et sentralt mål med revideringen av utleieforskriften er å etablere et tilbud av delte elsykler. Disse er mer kostbare å investere i og drifte enn elsparkesykler. Med færre utleierye som deler på markedet, vil aktørene ha bedre forutsetninger for å ta slike investeringer. Elsykler dekker også mobilitetsbehov over lengre avstander enn elsparkesykler, og forbedrer dermed det samlede tilbudet av miljøvennlig transport. Å redusere antallet tillatelser kan derfor være et nødvendig grep for å sikre et helhetlig og miljøvennlig mobilitetsstilbud som inkluderer elsykler.

Basert på det overnevnte vurderer Bymiljøetaten at en justering i antall tillatelser fra tre til to utleierye vil være egnet og nødvendig for å oppnå de tvingende allmenne hensynene om å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom, samt godt miljø og lokalmiljø.

To alternative forslag for regulering av antall tillatelser gjennom forskriften

Spørsmålet er om antall tillatelser som tildeles bør stå eksplisitt i utleieforskriften (forslag 1), eller om det er mer hensiktsmessig å fastsette et makstak i forskriften og overlate til Bymiljøetaten å fastsette det endelige antallet i anskaffelsesdokumentene ved hver utlysning (forslag 2).

Dersom forslag 1 velges, foreslår Bymiljøetaten at det står «to utleierye» i utleieforskriften siden det er dette antallet Bymiljøetaten vurderer som aktuelt/hensiktsmessig per i dag. Dersom forslag 2 velges, foreslår imidlertid Bymiljøetaten at det står til «inntil tre utleierye» i utleieforskriften. Dette vil gi Bymiljøetaten mer handlingsrom for å ta høyde for markedsendringer og lignende ved senere utlysninger.

Etter utleielovens § 4 skal tillatelsesordningen innføres gjennom forskrift. Føringer for tillatelsene må da fremgå av forskriften. Antallsbegrensninger er ett av de sentrale momentene ved en slik tillatelsesordning. Begrensninger i antall tillatelser er også et av de sentrale virkemidlene kommunen har for å regulere det totale utleietrykket.

Samtidig er det anledning til å regulere et tak på antall tillatelser, men ikke regulere hvor mange tillatelser som vil innvilges i hver periode. Forslag 2 gir kommunen større fleksibilitet til å justere antall tillatelser mellom tillatelsesperiodene, uten samtidig å foreta endringer av forskriften. Dette alternativet innebærer da at fagetaten vurderer hvor mange tillatelser som skal lyses ut, for å oppnå de vedtatte politiske føringene for feltet. En slik ordning innebærer imidlertid at markedet for utleie kan utsettes for større, regulatorisk påførte svingninger fra tillatelsesperiode til tillatelsesperiode, uten at grepet har vært gjenstand for høring og bystyrebehandling før endringen iverksettes.

Bymiljøetaten ønsker særlig innspill på de to skisserte alternativene i høringsrunden.

Vurdering av tillatelsenes varighet

I dagens ordning har tillatelser varighet på inntil 2 år. Bymiljøetaten foreslår at det for tillatelsesperioden fra 1. april 2027 tildeles tillatelse for en grunnperiode på tre år, med mulighet for forlengelse i opptil to år.

Bymiljøetaten vurderer at en grunnperiode på tre år vil gi en god balanse mellom hensynet til forutberegnelighet for utleierne som får tillatelse, og hensynet til en sunn konkurransesituasjon som åpner for nyetableringer i det lokale markedet.

Det er vesentlige investeringer som skal på plass for at utleierne kan etablere en god tjeneste, slik som for eksempel antall sykler, ansatte og lager med gode sikkerhetsrutiner. En lengre varighet vil gi utleieaktørene større grad av stabilitet og forutsigbarhet til å investere i markedet, og gi mer rom for investeringer i drift, teknologi og kvalitetsforbedring. Bymiljøetaten mener derfor at lengre tillatelsesperioder kan bidra til et bedre tjenestetilbud for innbyggerne, da aktørene som foretar investeringer i nødvendig infrastruktur for å tilby tjenestene får en noe lengre økonomisk tidshorisont innenfor den enkelte tillatelsesperioden. En lengre varighet vil også gi mer stabilitet i selve tilbudet fra utleierne og kontinuitet for brukerne.

En lengre varighet på tillatelsene vil til en viss grad redusere konkurransen ved at det er færre muligheter for nye utleieaktører å komme inn i markedet. Vi ser også at sprangene i teknologi tilknyttet forbedring av sikkerhet og orden trekkes frem i søknadene når det er konkurranse om tillatelsene. Når tillatelse først er tildelt, vil det ikke foreligge de samme insentivene til utvikling av ny teknologi. Med en kortere varighet på tillatelsene ville kommunen i større grad kunne følge utviklingen på feltet og sette nye krav til utleierne ved hver utlysning. Utviklingstakten i bransjen framstår imidlertid ikke like rask som i 2019-2022. Vi mener derfor at det bør fastsettes en lengre grunnperiode på tillatelsene som tildeles enn tidligere.

Videre vurderer Bymiljøetaten at det er hensiktsmessig å fastsette en rett for kommunen til å forlenge varigheten på tillatelsene. Dette gir kommunen fleksibilitet til å tilpasse seg markedet og utviklingen på feltet. Samtidig kan en mulighet for forlengelse bidra til at utleieaktørene opprettholder en høy standard på utleietjenesten. Slik bestemmelsen foreslås formulert, vil Bymiljøetaten ha handlingsrom til å forlenge tillatelsen for ett år om gangen, eventuelt for en lengre eller kortere periode.

3.2.2. Kunngjøring av tillatelser

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 6. Kunngjøring av tillatelser

Kommunen kunngjør tillatelser annethvert år. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist som skal være minst 4 uker. Kunngjøringen gir nærmere opplysninger om hvor og hvordan søknaden skal sendes, hvilke opplysninger den skal inneholde samt kommunens saksbehandlingsfrist. Kunngjøringen kan gi nærmere regler om saksbehandlingen.

Forslag til revidert § 6

§ 6. Kunngjøring-Tildeling av tillatelser

Tildeling av tillatelse i henhold til § 5 vil skje etter gjennomføring av konkurranse om anskaffelse av tjenstekonsesjonskontrakt i henhold til regelverket om offentlige anskaffelser. De utleierne som tildeles tjenstekonsesjonskontrakter, vil parallelt tildeles den nødvendige tillatelsen.

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.

Kommunen kunngjør tillatelser annethvert år. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist som skal være minst 4 uker. Kunngjøringen gir nærmere opplysninger om hvor og hvordan søknaden skal sendes, hvilke opplysninger den skal inneholde samt kommunens saksbehandlingsfrist. Kunngjøringen kan gi nærmere regler om saksbehandlingen.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

I bystyresaken «Fremtidig bysykkelordning» ble det vedtatt at et fremtidig tilbud av delte elsykler i Bergen skal knyttes til tillatelsesordning for mikromobilitet gjennom tjenstekonsesjonskontrakt. Saksbehandlingsreglene for tillatelsesordningen som fremgår av nåværende § 6 må derfor endres.

Bymiljøetaten foreslår at de generelle saksbehandlingsreglene flyttes fra § 6 til § 7, og at § 6 heller fastslår en saksbehandlingsregel om at tillatelsene tildeles via tjenstekonsesjonskontrakt i henhold til regelverket om offentlige anskaffelser. Det fremstår mer naturlig at dette fastsettes først, før saksbehandlingsreglene som gjelder selve gjennomføringen av konkurransen. Dette innebærer at de utleierne som tildeles tjenstekonsesjonskontrakt, parallelt vil tildeles den nødvendige tillatelsen.

Bymiljøetaten vurderer at etableringen av en slik saksbehandlingsregel vil være i tråd med utleieloven, tjensteloven og EØS-retten. Det er opp til kommunene å fastsette saksbehandlingsregler for tillatelsesordninger, og verken utleielovens ordlyd eller forarbeider legger begrensninger på hvordan en tillatelsesordning kan utformes. Bymiljøetaten kan heller ikke se at det er andre forhold som tilsier at å følge prosedyrebestemmelsene for tjenstekonsesjoner ved gjennomføringen av konkurransen om tildeling av tillatelser, er i strid med utleieloven eller EØS-retten⁶.

Vi foreslår også at siste ledd i nåværende § 7 flyttes opp som et nytt andre ledd i § 6. Bestemmelsen fastslår at utleieaktører som søker om tillatelse ikke skal tilhøre samme konsern, for å unngå monopollignende situasjoner. Bestemmelsen ble innført etter anbefaling fra Konkurransetilsynet da utleieforskriften først ble utarbeidet. At utleierne som søker om tillatelse ikke kan ha samme eier og/eller tilhøre samme konsern, er en forutsetning som er naturlig å se i sammenheng med tildelingen av tillatelsene.

⁶ Dette støttes også av Agder lagmannsrett, se LA-2022-148619.

3.2.3. Krav til søknaden og utvelgelseskriterier

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 7. Krav til søknaden og utvelgelseskriterier

En søknad om tillatelse skal som minimum inneholde:

- a) *Utleiers navn, adresse, organisasjonsnummer, epostadresse, telefonnummer og kontaktperson.*
- b) *Bekreftelse på registrering i Enhetsregisteret.*
- c) *Dokumentasjon på at utleier oppfyller gjeldende datastandard som muliggjør toveis datadeling.*
- d) *Dokumentasjon på at kjøretøy som skal leies ut i Bergen vil respondere korrekt på reguleringer og geosoner som nevnt i forskriftens § 9.*

Dersom det er flere enn tre søkere som oppfyller minimumskravene, skal utvelgelsen skje etter følgende kriterier (vekting i parentes):

- a) *Kvalitet på utleiers rutiner og virkemidler for å oppnå god parkeringspraksis, samt plan for hvordan utleier skal organisere fjerning, flytting og rydding av kjøretøy etter forskriftens § 13 (40 %).*
- b) *Kvalitet på utleiers rutiner og virkemidler for å sikre trygge offentlige rom (30 %), herunder*
 - 1. *hvordan søkeren fremmer lovlig og hensynsfull ferdsel, og*
 - 2. *hvordan søkeren ivaretar sikkerheten til føreren av kjøretøyet og tredjepersoner.*
- c) *Klima- og miljøvennlige løsninger (30 %).*

Kommunen vil utdype innholdet i kriteriene og oppstille dokumentasjonskrav ved kunngjøring av tillatelsesordningen.

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.

Forslag til revidert § 7

§ 7. Krav til søknaden og utvelgelseskriterier Gjennomføring av konkurranse

En søknad om tillatelse skal som minimum inneholde:

- a) *Utleiers navn, adresse, organisasjonsnummer, epostadresse, telefonnummer og kontaktperson.*
- b) *Bekreftelse på registrering i Enhetsregisteret.*
- c) *Dokumentasjon på at utleier oppfyller gjeldende datastandard som muliggjør toveis datadeling.*
- d) *Dokumentasjon på at kjøretøy som skal leies ut i Bergen vil respondere korrekt på reguleringer og geosoner som nevnt i forskriftens § 10.*

Dersom det er flere enn tre søkere som oppfyller minimumskravene enn antall tillatelser som tildeles, skal utvelgelsen skje etter en vurdering av tildelingskriteriene som fastsettes i anskaffelsesdokumentene. følgende kriterier (vektning i parentes):

- a) Kvalitet på utleiers rutiner og virkemidler for å oppnå god parkeringspraksis, samt plan for hvordan utleier skal organisere fjerning, flytting og rydding av kjøretøy etter forskriftens § 13 (40 %).*
- b) Kvalitet på utleiers rutiner og virkemidler for å sikre trygge offentlige rom (30 %), herunder*
 - 1. hvordan søkeren fremmer lovlig og hensynsfull ferdsel, og*
 - 2. hvordan søkeren ivaretar sikkerheten til føreren av kjøretøyet og tredjepersoner.*
- c) Klima- og miljøvennlige løsninger (30 %).*

Kommunen vil utdype innholdet i kriteriene og oppstille dokumentasjonskrav ved kunngjøring av tillatelsesordningen.

Anskaffelsesdokumentene gir nærmere opplysninger om tilbudsfrist, hvor og hvordan et tilbud skal sendes, hvilke opplysninger den skal inneholde, samt nærmere regler om saksbehandlingen og kommunens saksbehandlingsfrister.

Anskaffelsesdokumentene vil inneholde opplysninger om krav til ytelsen og kontraktsvilkår. Det kan også stilles krav om at utleier er forpliktet til å ha et gitt antall små elektriske kjøretøy tilgjengelig for utleie, inkludert på fastsatte steder.

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.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten foreslår at utvelgelseskriteriene/tildelingskriteriene tas ut av selve forskriften, og at denne bestemmelsen heller fastsetter minimumskravene og noen generelle saksbehandlingsregler for gjennomføringen av konkurransen om tildeling av tillatelse.

Slik bestemmelsen foreslås utformet, kan innholdet i anskaffelsesdokumentene justeres for hver tillatelsesperiode uten behov for forskriftsendringer. Dette gir kommunen nødvendig handlingsrom til å tilpasse tildelingskriteriene til både markedssituasjonen og den teknologiske utviklingen. En fleksibel utforming av kriteriene har vært viktig siden tillatelsesordningen ble etablert, da det gir rom for at utleieaktørene kan presentere løsninger kommunen ikke kjenner til på forhånd. Med frihet til å fastsette kravene i anskaffelsesdokumentene kan kommunen enklere holde seg oppdatert på utviklingen, ta inn nye vurderingsmomenter og justere hvilke kriterier som skal vektlegges til enhver tid.

Siden tillatelsene skal tildeles på bakgrunn av tjenestekonsesjonskontrakt, mener Bymiljøetaten at det er hensiktsmessig om tildelingskriteriene fremgår av anskaffelsesdokumentene. Dette er ikke til hinder for at disse også fastslås i utleieforskriften. Dersom kriteriene framgår av forskriften vil kommunen imidlertid ikke kunne justere på anskaffelsesdokumentene på samme måte basert på tidligere erfaringer, eller gjennomførte markedsdialoger. Man vil da miste et dynamisk element ved den foreslåtte løsningen som tillater kommunen å optimalisere sine krav og kriterier etter hvert som teknologi- og markedssituasjonen utvikler seg. Det fremstår derfor sannsynlig at et uttak av tildelingskriteriene fra forskriften vil kunne bidra til å øke kvaliteten på tjenesten.

Bymiljøetaten foreslår også at det i fjerde ledd presiseres at kommunen kan stille krav om at utleierne er forpliktet til å ha et gitt antall små elektriske kjøretøy tilgjengelig for utleie, inkludert på fastsatte steder. Etter vår vurdering er et slikt krav nødvendig for at tillatelsesordningen skal fremme formålet om klimavennlige løsninger. Dersom elsparkesykler og elsykler skal kunne vært et reelt alternativ til bilbruk, må de være lett tilgjengelige der behovet oppstår. Dette er avgjørende både for brukernes forutsigbarhet, og for at tilbudet faktisk skal bidra til å redusere klimagassutslipp og fremme miljøvennlige transportvalg. Kravet om tilgjengelighet fremstår derfor som et tvingende allment hensyn, som bidrar til å fremme hensynet til klima og miljø. Bymiljøetaten vurderer også at kravet er egnet og nødvendig, og at det vanskelig kan erstattes av mindre inngripende tiltak. Våre erfaringer tilsier at utleiernes drift ikke vil være tilstrekkelig til å sikre dette. For eksempel har ingen aktører tilbudt elsykler i sin utleietjeneste på lang tid, og utplassering av elsparkesykler for utleie varierer fra aktør til aktør.

3.2.4. Regulering av ulike typer kjøretøy

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 8. Regulering av ulike typer kjøretøy

Kommunen kan regulere ulike typer små elektriske kjøretøy ulikt, dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Forslag til revidert § 8

§ 8. Regulering av ulike typer kjøretøy

Kommunen kan regulere ulike typer små elektriske kjøretøy ulikt, dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta ~~hensynet til sikkerhet og fremkommelighet~~ forskriftens formål.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Denne bestemmelsen ble vedtatt høsten 2025, men Bymiljøetaten ser allerede nå at det er behov for å gjøre en mindre justering. Vi foreslår at bestemmelsen endres slik at alle formålene i forskriften kan begrunne en ulik regulering for ulike typer små elektriske kjøretøy. Vi mener at det er uheldig å begrense dette til hensynene til sikkerhet og fremkommelighet.

3.3. Forskriftens kapittel III - Vilkår for bruk av tillatelse

3.3.1. Begrensning i antall kjøretøy

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 9. Begrensning i antall kjøretøy

I sone 1 gjelder en antallsbegrensning på totalt 900 kjøretøy. Antallsbegrensningen i sone 2 er totalt 1500 kjøretøy. Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden øke antallsbegrensningen i sone 1 og 2 dersom kommunen vurderer det som forsvarlig. Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden redusere antallsbegrensningen i sone 1 og 2 dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden innføre antallsbegrensninger i sone 3 og 4 dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet. Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden redusere og/eller fjerne antallsbegrensningen i sone 3 og 4 dersom kommunen vurderer det som forsvarlig.

Totalt tillatt antall kjøretøy i sonene fordeles likt mellom utleierne som får tillatelse.

Utleier plikter å sikre at antallsbegrensningene overholdes basert på daglige gjennomsnittstall.

Ved eventuelle endringer knyttet til antallsbegrensninger skal utleierne gis en rimelig frist for å overholde de nye begrensningene.

Forslag til revidert § 9

§ 9. Begrensning i antall kjøretøy

I sone 1 gjelder en antallsbegrensning på totalt 900 **750** kjøretøy.

Antallsbegrensningen i sone 2 er totalt 1500 kjøretøy. Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden:

- øke antallsbegrensningen i sone 1 og 2 dersom kommunen vurderer det som forsvarlig.
- ~~Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden~~ redusere antallsbegrensningen i sone 1 og 2 dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta **forskriftens formål** hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.
- ~~Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden~~ innføre antallsbegrensninger i sone 3 og 4 dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta **forskriftens formål** hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.
- ~~Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden~~ redusere **endre** og/eller fjerne antallsbegrensninger i sone 3 og 4 dersom kommunen vurderer det som forsvarlig.
- innføre, endre og fjerne egne antallsbegrensninger i begrensede områder innenfor de ulike sonene, dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta forskriftens formål.**

Kommunen kan i fordelingen av kjøretøy innenfor de enkelte sonene angi maksimalt antall av kjøretøy i hver kategori i hver sone jf. § 8.

Innenfor hver kategori av kjøretøy fordeles antall kjøretøy i sonene likt mellom utleierne som får tillatelse.

~~*Totalt tillatt antall kjøretøy i sonene fordeles likt mellom utleierne som får tillatelse.*~~

Utleier plikter å sikre at antallsbegrensningene overholdes basert på daglige gjennomsnittstall.

Ved eventuelle endringer knyttet til antallsbegrensninger skal utleierne gis en rimelig frist for å overholde de nye begrensningene.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten foreslår at antallsbegrensningen i sone 1 endres fra totalt 900 til 750 kjøretøy. Dette for å gjenspeile de faktiske forholdene i dag. Antallsbegrensningen i denne sonen ble redusert til totalt 750 kjøretøy fra 28. november 2025. Bymiljøetatens erfaringer tilsier at nedjusteringen i antall kjøretøy i sone 1 er nødvendig for å sikre fremkommelighet. Vi opplevde at det var for mange kjøretøy i sonen i 2025, særlig om sommeren. Det oppstod flere konflikter mellom de små elektriske kjøretøyene og fotgjengere som følge av hindringer og uvettig kjøring. Bymiljøetaten vurderer også at en nedjustering er nødvendig ettersom kommunen ønsker å tilrettelegge for elsykler i større grad i den nye ordningen. Disse vil trenge mer plass i byrommene.

Videre foreslår Bymiljøetaten at bestemmelsen omstruktureres ved at kommunens handlingsrom tilknyttet endringer i antallsbegrensningen listes opp punktvis. Vi mener at dette vil forenkle bestemmelsen. I tillegg mener vi at det er uheldig å begrense eventuelle endringer i antallsbegrensningen til hensynene til sikkerhet og fremkommelighet. Vi foreslår derfor at punktene endres slik at alle formålene i forskriften kan begrunne slike endringer.

Vi ser også at det kan være hensiktsmessig å gi kommunen hjemmel til å innføre antallsbegrensninger på mindre områder innenfor sonene som et mer spisset tiltak mot opphopning. Vi har inntatt dette i bokstav e) i forskriftsforslaget. Fordelen med dette er at kommunen slipper å sette en antallsbegrensning for hele sonen, dersom dette kun er nødvendig av hensyn til enkelte problemområder innad i sonen. Disse antallsbegrensningene bør kunne fjernes igjen dersom forholdene i området skulle bedre seg, for eksempel ved at det er opprettet nye parkeringsarealer. Det vil være naturlig at utleieaktørene får komme med innspill før det innføres slike antallsbegrensninger.

Bymiljøetaten foreslår også et nytt ledd som presiserer at kommunen i fordelingen av kjøretøy innenfor de enkelte sonene kan angi maksimalt antall av kjøretøy i hver kategori i hver sone. Bymiljøetaten mener at kommunen allerede har hjemmel til dette i § 8 i dagens forskrift, som fastslår at kommunen kan regulere ulike typer små elektriske kjøretøy ulikt. Vi vurderer likevel at det er en fordel om dette fremgår eksplisitt av § 9 av forutberegnelighetshensyn, ettersom begrensninger i antall kjøretøy og eventuelle forskjeller i antall basert på type kjøretøy vil kunne få stor betydning for utleierne drift. I utgangspunktet vil kommunen angi maksimalt antall kjøretøy i hver kategori i hver sone i anskaffelsesdokumentene. Dersom antallsbegrensningen etter bokstav a til e endres underveis i en tillatelsesperiode, vil det derimot også kunne være nødvendig å endre fordelingen av kjøretøy innenfor de enkelte sonene. Som det fremgår av siste ledd, vil utleierne gis en rimelig frist for å overholde de nye begrensningene i et slikt tilfelle.

Til sist foreslår Bymiljøetaten at fordelingen av antall kjøretøy i sonene fordeles likt mellom utleierne som får tillatelse, innenfor hver kategori av kjøretøy. Dette innebærer for eksempel at hvis det settes en antallsbegrensning på 500 elsparkesykler og 250 elsykler i sone 1, kan to utleiere ha opptil 250 elsparkesykler og 125 elsykler hver. Dersom kun én utleier tilbyr elsykler, vil derimot denne aktøren kunne ha opptil 250 elsykler.

Endringen vil sette kommunen i stand til å ta høyde for ulike sammensetninger av utleiere og kjøretøykategorier som kan ta del i tillatelsesordningen. I skrivende stund er det ikke kjent hvor stor en elsykkelandel vil kunne bli, eller hvor de største konsentrasjonene av elsykler vil finne seg. Et slikt dynamisk element er nødvendig dersom ordningen skal kunne fungere over tid samtidig som det tilbys både elsparkesykler og elsykler, som har forskjellig arealbehov.

Da utleieforskriften var på høring høsten 2025 mottok Bymiljøetaten innspill om at det burde innføres et maksimalt antall kjøretøy til utleie i Bergen kommune. Dette vil ikke nødvendigvis føre til bedringer i områder hvor opphoping er et gjentakende problem, men kan fjerne tilbudet i områder hvor etterspørselen og utfordringene er lavere. Bymiljøetaten mener at den foreslåtte endringen av § 9, som gir kommunen muligheten til å innføre, justere og/eller fjerne antallsbegrensninger i begrensede områder innenfor de ulike sonene, vil være et mer målrettet tiltak mot negative virkninger knyttet til store konsentrasjoner av kjøretøy.

I høringsrunden kom det også innspill om at det burde innføres en dynamisk nedjustering i antall kjøretøy ved dokumentert økning i skader eller klager i en periode. Vi mener at forslaget til revidert paragraf åpner for at kommunen kan gjennomføre slike tiltak. Dersom det skulle bli en økning i skader eller klager vil kommunen vurdere hvilke tiltak som er nødvendig og hensiktsmessig.

3.3.2. Regulering av soner og områder

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 10. Regulering av soner og områder

Den nærmere reguleringen av soner og områder skal være fleksibel og styres gjennom et delt datasett (API). Utleierne skal kunne motta variabler og regler for disse reguleringene gjennom det delte datasettet. Dette inkluderer:

- a) Områder hvor det ikke er tillatt å plassere eller parkere små elektriske kjøretøy,*
- b) Soner eller områder hvor det kun er tillatt å plassere eller parkere små elektriske kjøretøy på areal som er dedikert til formålet. Parkeringsarealene vil være markert digitalt med geosoner, samt med visuell oppmerking.*
- c) Områder hvor det er hastighetsbegrensninger eller bruksforbud.*
- d) Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig ved spesielle arrangementer.*

Regulering som nevnt i bokstav a-c kan være midlertidig eller permanent. Bergen kommune skal varsle utleierne om nye eller endrede reguleringer. Utleierne plikter å iverksette endringene innen utgangen av påfølgende arbeidsdag, med mindre det er satt en lengre frist i varselet.

Forslag til revidert § 10

§ 10. Regulering av soner og områder

Den nærmere reguleringen av soner og områder skal være fleksibel og styres gjennom et delt datasett (API). Utleierne skal kunne motta variabler og regler for disse reguleringene gjennom det delte datasettet. Dette inkluderer:

- a) områder hvor det ikke er tillatt å plassere eller parkere små elektriske kjøretøy.*
- b) soner eller områder hvor det kun er tillatt å plassere eller parkere små elektriske kjøretøy på areal som er dedikert til formålet. ~~Parkeringsarealene vil være markert digitalt med geosoner, samt med visuell oppmerking.~~*
- c) områder hvor det er hastighetsbegrensninger eller bruksforbud.*
- d) tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig ved spesielle arrangementer.*

Regulering som nevnt i bokstav a-c kan være midlertidig eller permanent. Bergen kommune skal varsle utleierne om nye eller endrede reguleringer. Utleierne plikter å iverksette endringene innen utgangen av påfølgende arbeidsdag, med mindre det er satt en lengre frist i varselet.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten foreslår at andre setning i bokstav b) i bestemmelsens første ledd fjernes. Hvordan parkeringsarealene blir markert er mer praktisk informasjon som er unødvendig å ha i selve forskriften.

Slik bestemmelsen er i dag, skal alle dedikerte areal/soner markeres med både geosoner og visuell oppmerking. Bymiljøetaten mener at dette er unødvendig, ettersom det i flere situasjoner kan være hensiktsmessig å kun markere dette digitalt med geofence. Dette gjelder særlig for elsykler. Det er svært mange områder i kommunen som ikke er egnet for fri-flyt parkering av større kjøretøy, ettersom dimensjonene kan medføre flere hindringer i bybildet. Erfaring fra andre byer tilsier også at fri parkering av elsykler er ekstra utfordrende av hensyn til fremkommelighet. Det er derfor aktuelt å ha styrt parkering for elsykler i flere områder i kommunen, i tillegg til sone 1. Dersom det alltid skal være visuell oppmerking ved dedikerte areal/soner kan det resultere i en meget høy total kostnad for å merke opp arealene, også for steder hvor bruken av arealene/sonene er relativt lav. Det vil også gjøre det mindre fleksibelt å fjerne parkeringsmulighetene dersom vår erfaring med utnyttelsen av arealet blir dårlig. Bymiljøetaten mener fortsatt at visuell oppmerking er foretrukket på steder som er dedikert til parkering, men vi ser at det ikke alltid er hensiktsmessig. Det kan også være aktuelt å etablere midlertidige parkeringsareal med geosoner i forbindelse med arrangement eller lignende.

Da utleieforskriften var på høring høsten 2025, mottok Bymiljøetaten innspill om at «eller i fysiske stativ» burde legges til i andre setning i bokstav b). Dette for å gi kommunen mulighet til å kreve at kjøretøy i visse områder må parkeres i for eksempel sykkelstativ. Som det fremgår ovenfor, foreslår Bymiljøetaten å fjerne denne setningen i forskriften. Vi mener at fysiske parkeringsstativ kan være hensiktsmessig i noen områder, men at dette er praktisk informasjon som er unødvendig å ha i selve forskriften.

3.3.3. Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 11. Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig

Utleie kan skje alle dager, hele dagen, unntatt i tidsrommet mellom kl. 23.00-05.00 natt til lørdag og natt til søndag og mellom kl. 01.00 – 05.00 natt til hverdager.

Kommunen kan oppheve nattestengingen midlertidig eller på ubestemt tid dersom det vurderes som forsvarlig.

Forslag til revidert § 11

§ 11. Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig

Utleietjenesten kan være åpen natt til hverdager, etter nærmere vilkår fastsatt av kommunen. Kommunen kan innføre nattestenging midlertidig eller på ubestemt tid i tidsrommet mellom kl. 01:00 – 05:00 natt til hverdager dersom det vurderes som nødvendig. ~~Utleie kan skje alle dager, hele dagen, unntatt i tidsrommet mellom kl. 23.00 – 05.00 natt til lørdag og natt til, søndag og mellom kl. 01.00 – 05.00 natt til hverdager.~~

Utleietjenesten skal være stengt i tidsrommet mellom kl. 23:00 – 05:00 natt til lørdag, søndag og røde dager. Kommunen kan oppheve nattestengingen midlertidig eller på ubestemt tid dersom det vurderes som forsvarlig.

Kommunen kan endre tidspunktene for nattestenging dersom det er nødvendig eller forsvarlig. Dersom det er åpnet for utleie om natten, kan kommunen gjeninnføre nattestengingen dersom det vurderes som nødvendig.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Da forskriften ble revidert i 2025, kom det innspill om å utvide nattestengingen av elsparkesykler av hensyn til sikkerhet. Det ble også gitt innspill om at det burde kunne skilles mellom tidspunkter for når utleietjenesten kan være tilgjengelig for ulike typer kjøretøy.

Bymiljøetaten mener at dagens bestemmelse om nattestenging i hovedsak fungerer godt, men ser behov for justeringer som gir kommunen større fleksibilitet og tydeligere handlingsrom. Formålet med nattestenging er å redusere ulykker, særlig ved beruset kjøring. Selv om det ble innført en promillegrense på 0,2 for elsparkesykler i 2022, vurderte Bymiljøetaten at nattestenging fortsatt var et nødvendig sikkerhetstiltak. Utgangspunktet om nattestenging ble derfor videreført, samtidig som det ble åpnet for unntak.

I samråd med Vest politidistrikt ble det i 2022 gjennomført en testperiode med nattåpent på hverdager, forutsatt bestått evnetest før turstart. Testen fungerte godt og ble videreført på ubestemt tid.

Siden 1. mai 2024 har Transportøkonomisk institutt (TØI) registrert ulykker til fots, med sykkel, elsparkesykkel og andre former for mikromobilitet gjennom prosjektet CyWalk⁷. I

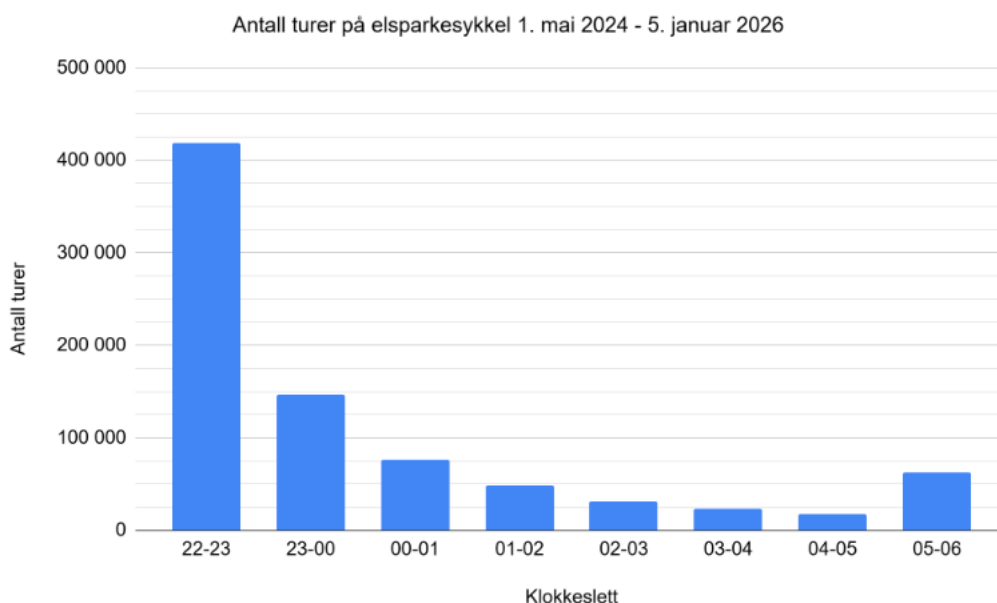
⁷ <https://www.toi.no/cywalk/>

Bergen registreres ulykker som har kommet til Haukeland, Bergen legevakt/skadepoliklinikk og Bergen bydelslegevakt. Foreløpige data viser at av 41 registrerte ulykker i perioden 01.05.24 – 05.01.26 har svært få skjedd om natten, se tabellen under.

Tidsperiode	Andel (N=41)
Om morgenen (kl. 06-09)	7 %
På formiddagen (kl. 09-12)	22 %
Midt på dagen (kl. 12-15)	7 %
På ettermiddagen (kl. 15-18)	24 %
Om kvelden (kl. 18-21)	20 %
Sent på kvelden (kl. 21-24)	10 %
Om natten (kl. 00-03)	2 %
Om natten/tidlig morgen (kl. 03-06)	7 %

Datamaterialet er ikke fullstendig og baserer seg på selvrapporing, men indikasjonene viser at nattkjøring på hverdager er forbundet med lavere risiko enn tidligere.

Grafen under viser turer natt til hverdager i samme periode. Tallene tyder på etterspørsel etter et mobilitetstilbud når kollektivtrafikken ikke går, noe som er viktig for at mikromobilitet skal være en del av et sammenhengende transportsystem.



I lys av dette anbefaler Bymiljøetaten å videreføre dagens praksis med å ha nattåpent natt til hverdager. Vi mener imidlertid at det ikke bør åpnes for utleie natt til lørdag og søndag på grunn av fortsatt høy risiko for beruset kjøring. Det vurderes ikke som nødvendig å endre tidspunktene for nattestenging i helgene eller hverdagene.

Bymiljøetaten foreslår å:

1. **Endre ordlyden i bestemmelsen**, slik at det fremgår at kommunen som hovedregel kan tillate utleie natt til hverdager etter fastsatte vilkår (for eksempel evnetest eller hastighetsbegrensning). Det presiseres samtidig at nattestenging kan innføres ved behov.

2. **Inkludere natt til røde dager i bestemmelsen**, slik at det tydeliggjøres at kommunen kan differensiere mellom ulike høytidsdager og gi unntak for nattetenging der det anses forsvarlig.
3. **Inkludere at kommunen kan endre tidspunktene for nattetenging**, for å gi kommunen fleksibilitet til å tilpasse eventuelle nattetenginger til situasjonen på daværende tidspunkt.
4. **Presisere kommunens hjemmel til å gjeninnføre nattetenging**, selv om dette allerede følger av gjeldende regelverk.

Bymiljøetaten vurderer at det ikke er nødvendig å regulere ulike tidsrammer for ulike typer kjøretøy i § 11, da dette allerede kan fastsettes i medhold av § 8.

3.3.4. Deling av data

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 12. Deling av data

Utleierne skal dele sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy med Bergen kommune. Dataene skal deles gjennom gjeldende datastandard, jf. § 7 første ledd bokstav c.

En spesifisering for hvordan, hvor ofte og hvilke data utleierne skal sende og motta vil bli gjort tilgjengelig. Bruker-ID skal ikke leveres.

Kommunen kan dele og publisere aggregerte data fra utleierne i forbindelse med rapporter, visualiseringer, eksterne dataanalyser o.l.

Forslag til revidert § 12

§ 12. Deling av data

Utleierne skal dele sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy med Bergen kommune. ~~Dataene skal deles gjennom gjeldende datastandard, jf. § 7 første ledd bokstav c.~~

En spesifisering for hvordan, hvor ofte og hvilke data utleierne skal sende og motta vil bli gjort tilgjengelig. Bruker-ID skal ikke leveres.

Kommunen kan dele og publisere aggregerte data fra utleierne i forbindelse med rapporter, visualiseringer, eksterne dataanalyser o.l.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten foreslår at første ledd andre setning i bestemmelsen slettes, slik at data som deles ikke må være en del av en bestemt datastandard. Det kan være ønskelig for kommunen å kunne motta enkelte/noen data om kjøretøyene som ikke er mulig å få gjennom datastandard som brukes til regulering av geosoner. Det vil da være uheldig om måten dataene skal deles på er begrenset i forskriften til en bestemt datastandard. Som det fremgår av bestemmelsens andre ledd, vil en spesifisering for hvordan, hvor ofte og hvilke data utleierne skal sende og motta data gjøres tilgjengelig. Informasjonen som etterspørres må ivareta formålene med utleieloven og utleieforskriften. Før utlysningen av en ny tillatelsesperiode vil Bymiljøetaten gjøre en nærmere vurdering av hvilke data som er nødvendige for å oppfylle formålene. Dersom vi konkluderer med at det er nødvendig å innhente data som kan utgjøre personopplysninger, vil vi redegjøre nærmere for behandlingsgrunnlaget og hvordan vi skal overholde personvernregelverket ved behandlingen. Vi understreker at Bymiljøetaten vil begrense en eventuell innhenting og behandling av personopplysninger i størst mulig grad, i tråd med dataminimeringsprinsippet, samt beskrive rutiner for anonymisering og sletting av dataene.

Da utleieforskriften var på høring høsten 2025 mottok Bymiljøetaten innspill om at kommunen burde kreve ekstra informasjon om:

- Hendelsesdata (bråbrems, velt, stopp i gangfelt m.m.)
- Månedlige sikkerhetsrapporter fra utleieaktørene (ulykker, antall stans ved fortau, responstid for rydding).

Bymiljøetaten vurderer at § 12 andre ledd åpner for at kommunen kan kreve informasjon om kjøretøyene som ivaretar formålene med forskriften i utlysningen av ny tillatelsesperiode. Hvilke kjøretøydata det er aktuelt å etterspørre vil være en vurdering som Bymiljøetaten må ta i forkant av hver utlysning.

3.3.5. Merking av kjøretøy

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 13. 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.

Forslag til revidert § 13

§ 13. 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.

Kjøretøy som benyttes i driften av utleievirksomheten skal også merkes tydelig med firmanavn til utleier.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten foreslår å innføre et nytt krav i forskriften om at kjøretøyene som utleierne benytter i driften av sin utleievirksomhet skal merkes tydelig med firmanavn. Vi mener at dette fremmer hensynet til effektiv forvaltning. Ved at driftskjøretøyene kan identifiseres kan man kontakte utleieaktørene dersom de har behov for å melde fra om kjøretøy som er til hinder for fremkommeligheten eller står parkert ulovlig. Kommunen kan på sin side kontrollere at kjøretøyet tilhører en utleieaktør med tillatelse samt følge opp eventuelle ulovligheter. Dette er også noe Bymiljøetaten har fått innspill om da forskriften var på høring høsten 2025, samt underveis i nåværende tillatelsesperiode.

3.3.6. Drift og vedlikehold

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 14. Drift og vedlikehold

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

- a) som hindrer eller vanskeliggjør fremkommeligheten.*
- b) som befinner seg i områder hvor det ikke er tillatt å plassere eller parkere små elektriske kjøretøy, jf. § 9 bokstav a og b.*
- c) som er veltet, ikke fungerer, har havnet i elver og sjø, eller på annen måte forsøpler lokalmiljøet.*
- d) når kommunen, fylkeskommunen eller staten har drifts- og vedlikeholdsoppgaver som krever at små elektriske kjøretøy må fjernes, som ved vinterdrift, vårrengjøring, veiarbeid mv.*
- e) når det er nødvendig ved brann, vannlekkasje eller andre lignende hendelser.*

Kommunen kan i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning. Kommunen kan kreve stans i utleien på dager det er snø og is.

Forslag til revidert § 14

§ 14. Drift og vedlikehold

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

- a) som hindrer eller vanskeliggjør fremkommeligheten.*
- b) som befinner seg i områder hvor det ikke er tillatt å plassere eller parkere små elektriske kjøretøy, jf. § 9 bokstav a og b.*
- c) som er veltet, ikke fungerer, har havnet i elver og sjø, eller på annen måte forsøpler lokalmiljøet.*
- d) ~~når kommunen, fylkeskommunen eller staten har drifts- og vedlikeholdsoppgaver som krever at små elektriske kjøretøy må fjernes, som ved vinterdrift, vårrengjøring, veiarbeid mv.~~*
- e) når det er nødvendig ved brann, vannlekkasje eller andre lignende hendelser.*

Kommunen kan pålegge utleierne å fjerne, flytte og rydde små elektriske kjøretøy når kommunen, fylkeskommunen eller staten har drifts- og vedlikeholdsoppgaver som krever at kjøretøyene må fjernes, som ved vinterdrift, vårrengjøring, veiarbeid mv.

Kommunen kan i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning, hvis det er nødvendig for å ivareta formålene med forskriften. Kommunen kan kreve stans i utleien på dager det er fare for snø og is.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten erfarer at denne bestemmelsen i stor grad fungerer bra per i dag, men at det er behov for å endre på noe av innholdet i ryddeplikten.

For det første foreslår Bymiljøetaten at bokstav d) endres, da vi ser at det er vanskelig for utleierne å rydde på eget initiativ når veimyndighetene skal utføre sine drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Utleieaktørene har i utgangspunktet ingen forutsetninger til å vite når dette arbeidet blir utført. Samtidig ønsker Bymiljøetaten å ha mulighet til å kunne pålegge utleierne å fjerne, flytte og rydde de små elektriske kjøretøyene dersom de kommer i konflikt med kommunens driftsoppgaver. Bymiljøetaten foreslår derfor at bokstav d) flyttes til et eget ledd, og endres slik at kommunen kan pålegge utleierne å rydde istedenfor at dette er noe de skal gjøre på eget initiativ.

For det andre foreslår Bymiljøetaten at andre ledd første setning justeres, slik at det presiseres at kommunen kan kreve rydding etter særskilte frister «hvis det er nødvendig for å ivareta formålene med forskriften». Etter Bymiljøetatens oppfatning vil denne presiseringen tydeliggjøre kommunens handlingsrom og at vi ikke er avhengig av å innføre endringer gjennom det delte datasettet (API) jf. § 10 og fristene som fremgår der for å få ryddet. Dette vil særlig kunne være aktuelt i forbindelse med arrangement eller overfylte parkeringsareal.

For det tredje foreslår Bymiljøetaten at andre ledd andre setning endres, slik at kommunen kan kreve stans i utleien på dager det er «fare for» snø og is. Siden vinteren 2024/2025 har Bymiljøetaten praktisert det slik at det er opp til utleierne å vurdere om utleievirksomheten burde stenges disse dagene. Vi mener at det er hensiktsmessig å videreføre denne praksisen, samtidig som vi ønsker å kunne pålegge utleierne å stanse virksomheten hvis vi mener det er nødvendig.

Da forskriften var på høring høsten 2025, mottok Bymiljøetaten innspill om at utleieaktørene burde pålegges å rydde/fjerne kjøretøy innen maksimalt to timer. Vi mottok også et innspill om at aktørene burde ha en plikt til å sikre at etterlatte sykler ikke utgjør snublefare for blinde og svaksynte, særlig nært gangfelt og holdeplasser eller lignende.

Til dette vil vi bemerke at utleierne «fortløpende» skal fjerne, flytte og rydde kjøretøy i de tilfellene som er nevnt i § 14 første ledd. Bymiljøetaten følger opp hvordan utleierne responderer på ulike kategorier av meldinger om feilparkering, men vi ser det ikke som hensiktsmessig å fastsette konkrete frister i forskriften som skal gjelde i alle tilfeller. Vi viser til at hastemomentet vil variere. Kommunen kan også fastsette særskilte frister for rydding etter § 14 andre ledd, jf. ovenfor.

3.3.7. Bruk av lyd og lys

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 16. Bruk av lyd og lys

Utleier skal forhindre sjenerende lyd og lys 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.

Eventuelle statuslys på kjøretøyene skal lyse fast med en lysstyrke som ikke er sjenerende for omgivelsene.

Forslag til revidert § 16

§ 16. Bruk av lyd og lys

Utleier skal forhindre sjenerende lyd og lys fra små elektriske kjøretøy.

Eventuelle lys på kjøretøyene skal lyse fast med en lysstyrke som ikke er sjenerende for omgivelsene. Dette inkluderer alle lys på kjøretøyene, blant annet statuslys og bremselys.

Kjøretøyene skal kunne flyttes et par meter uten at alarmfunksjoner med lyd aktiveres.

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 røde dager.

~~*Eventuelle statuslys på kjøretøyene skal lyse fast med en lysstyrke som ikke er sjenerende for omgivelsene.*~~

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten har erfart at bestemmelsen kan være uklar. Det har vært stilt spørsmål om kravene til statuslysene etter tredje ledd kun gjelder i tidsrommet som gjelder for alarmfunksjonene for lyd etter andre ledd. Vi har også observert blinkende bremselys, som har vært brukt som signal til operatørene om at noe er galt med kjøretøyene. Bymiljøetaten foreslår derfor å endre strukturen i bestemmelsen, for å tydeliggjøre når kravene til bruk av lys gjelder.

Vi foreslår også å innta et nytt ledd om at kjøretøyene må kunne flyttes noen meter uten at alarmfunksjoner aktiveres, da det er uheldig at kjøretøyene har en lydalarm dersom man flytter et kjøretøy for å bedre fremkommeligheten. Et slikt krav vil også ivareta hensynet til lokalmiljøet på en bedre måte. Da vi ba om innspill knyttet til dette i forbindelse med evalueringen av tillatelsesordningen i 2024, var samtlige respondenter positive til et slikt krav⁸.

⁸ Se vedlegg 3, s. 21-22.

Videre vurderer Bymiljøetaten at det vil være lettere å flytte kjøretøy som står til hinder hvis hjulene ikke er låst. Dette kan imidlertid resultere i at enkelte flytter kjøretøyet på en uønsket måte eller til et uønsket sted. Bymiljøetaten er derfor usikker på om det bør være mulig å trille kjøretøyene en kort avstand, og hvordan dette kan løses teknisk. Bymiljøetaten ønsker særlig innspill på dette i høringsrunden.

Da utleieforskriften var på høring høsten 2025, fikk Bymiljøetaten tilbakemelding om at beboere i eldre bygninger i gater med brostein plages av støy og vibrasjoner fra de små elektriske kjøretøyene. Biler/sykler medfører ikke samme problemer, og sakesonene som er innført har ikke hjulpet. Basert på dette antar Bymiljøetaten at utfordringene skyldes hjul med liten diameter og/eller hjul uten luft. Dimensjonene på hjulene er ganske like i hele bransjen og Bymiljøetaten har få muligheter til å påvirke dette. Lengdekravet på 120 cm i nasjonal forskrift for elsparkesykler gjør det vanskelig å implementere større hjul samtidig som kjøretøyet holder seg innenfor lovverket. Hjul med eller uten luft er også en avveining utleierne tar blant annet basert på drift, holdbarhet og brukernes opplevelse. Dersom kommunen skal kunne kreve luftfylte dekk begrunnet i godt lokalmiljø må det først innhentes informasjon om den konkrete effekten av et slikt krav på vibrasjonsstøy gitt de gjeldende reguleringene.

3.4. Forskriftens kapittel IV - Gebyr

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 18. Gebyr

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med, utleievirksomhet regulert i denne forskriften i samsvar med selvkostprinsippet.

Kommunens utgifter for tillatelsesperioden gjøres kjent ved kunngjøringen. Gebyret fordeles likt mellom utleierne som får tillatelse.

Gebyret forfaller til betaling forskuddsvis per år i tillatelsesperioden, med første innbetaling innen den dagen tillatelsesperioden starter. Dersom det tildeles tillatelse for en lengre periode enn 1 år, faktureres gebyret for den resterende perioden etter at kommunen har utført en avregning av kommunens utgifter.

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

Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy etter § 6 i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn inngår ikke i beregningen av dette gebyret.

Forslag til revidert § 18

§ 18. Gebyr

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med, utleievirksomhet regulert i denne forskriften i samsvar med selvkostprinsippet.

~~Kommunens utgifter for tillatelsesperioden Størrelsen og fordelingen av gebyret, samt frist for innbetaling, gjøres kjent i anskaffelsesdokumentene ved kunngjøringen. Gebyret fordeles likt mellom utleierne som får tillatelse.~~

~~Gebyret forfaller til betaling forskuddsvis det første året i tillatelsesperioden, med første innbetaling innen den dagen tillatelsesperioden starter. Dersom det tildeles tillatelse for en lenger periode enn 1 år, faktureres gebyret for den resterende perioden etter at kommunen har utført en avregning av kommunens utgifter.~~

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

~~Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy etter § 6 i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn inngår ikke i beregningen av dette gebyret.~~

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten foreslår at bestemmelsen endres slik at det gis nærmere informasjon om størrelsen og fordelingen av gebyret, samt frist for innbetaling, i anskaffelsesdokumentene fremfor i selve forskriften.

Kommunens utgifter for tillatelsesperioden er noe som allerede ifølge dagens forskrift gjøres kjent i utlysningen av ny tillatelsesperiode. Størrelsen på gebyret baserer seg på beregninger som Bymiljøetaten gjør årlig gjennom tillatelsesperioden, og vil kunne variere basert på kommunens utgifter.

I dagens forskrift fremgår det når gebyret forfaller til betaling. Bymiljøetaten vurderer at dette er praktisk informasjon som er nødvendig å ha i forskriften. Dette er informasjon som bedre egner seg å opplyse om i anskaffelsesdokumentene.

Da forskriften ble endret i 2025, vurderte Bymiljøetaten at bestemmelsen burde endres slik at gebyret ble fordelt likt mellom utleierne som får tillatelse. Frem til da hadde gebyret vært fordelt forholdsmessig blant utleierne som fikk tillatelse, basert på antall kjøretøy hver utleier plasserte ut i kommunen. Bymiljøetaten mente at dette ga utleierne liten forutsigbarhet, ettersom størrelsen på gebyret ville avhenge av hvor mange som søkte om tillatelse og kunne endre seg betydelig gjennom tillatelsesperioden basert på et gjennomsnitt av antall kjøretøy. Det var derfor viktig å endre denne fordelingen. Vi mente også at det var mindre risiko for overforsyning av kjøretøy sammenlignet med da forskriften ble vedtatt, og at kommunen uansett ville ha mekanismer for å håndtere dette hvis det skulle bli et gjentakende problem.

I utgangspunktet vurderer Bymiljøetaten at gebyret fortsatt burde fordeles likt mellom utleierne som får tillatelse. Som tidligere nevnt er det imidlertid politisk vedtatt at det i større grad skal tilrettelegges for elsykler, og at det skal arbeides for løsninger som gjør disse mer konkurransedyktige mot elsparkesykler. Det er ikke avklart per i dag hvordan dette kan gjøres, og hvilken fordeling som vil være hensiktsmessig. Etter en nærmere vurdering finner Bymiljøetaten derfor at fordelingen av gebyret burde fastsettes i anskaffelsesdokumentene fremfor i selve forskriften. Dette sikrer også fleksibilitet fra tillatelsesperiode til tillatelsesperiode, uten at en forskriftsendring er nødvendig. Hvilken fordeling som er

hensiktsmessig kan endre seg, basert på antall utleieaktører som tildeles tillatelse og hvilken type kjøretøy de tilbyr.

Vi har merket oss at andre kommuners forskrifter varierer på dette punktet. Oslo, Trondheim og Stavanger kommune gir informasjon om fordelingen i selve forskriften. Kristiansand kommune sin forskrift er derimot taus om hvordan gebyret fordeles mellom utleieaktørene. Kristiansand kommune har en ordning der de tildeler tillatelser etter gjennomføring av en konkurranse om tjenestekonsesjonskontrakt, slik som Bergen kommune legger opp til nå.

3.5. Forskriftens kapittel V - Avsluttende bestemmelser

3.5.1. Avslutning av utleievirksomheten

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 19. Avslutning av utleievirksomhet

Utleier har ikke adgang til å overføre tillatelsen til en tredjepart. 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 og eventuelt annet materiell fra offentlig grunn snarest, og senest innen én uke etter at tillatelsen utløper. Det samme gjelder dersom utleier frasier seg tillatelsen, dersom utleievirksomheten faktisk avsluttes og/eller dersom virksomheten rettslig sett avvikles eller går konkurs før tillatelsen utløper.

Forslag til revidert § 19

§ 19. Avslutning av utleievirksomhet

Utleier har ikke adgang til å overføre tillatelsen til en tredjepart. Dersom utleier avslutter utleievirksomheten i tillatelsesperioden, mister utleier tillatelsen. Utleier skal straks varsle kommunen om tidspunktet for avslutning av virksomheten.

Utleier kan pause utleievirksomheten i en begrenset periode uten å miste tillatelsen, dersom kommunen har gitt tillatelse til dette på forhånd.

Utleier skal fjerne alle sine små elektriske kjøretøy og eventuelt annet materiell fra offentlig grunn snarest, og senest innen én uke etter at tillatelsen utløper. Det samme gjelder dersom utleier frasier seg tillatelsen, dersom utleievirksomheten faktisk avsluttes og/eller dersom virksomheten rettslig sett avvikles eller går konkurs før tillatelsen utløper.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten foreslår at det åpnes for at utleierne kan pause utleievirksomheten i en begrenset periode uten å miste tillatelsen, dersom kommunen har gitt tillatelse til dette på forhånd. Vi mener at dette kan være hensiktsmessig for utleiernes del, dersom de for eksempel har så få turer vinterstid at det ikke er lønnsomt å drifte.

3.5.2. Mislighold

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 21. Mislighold

Kommunen kan trekke tilbake tillatelsen ved gjentatte eller grove overtredelser av denne forskriften eller vilkår stilt i tillatelsen.

Særlig følgende overtredelser vil etter en konkret vurdering kunne anses som grove:

- Manglende overholdelse av begrensningene i antall kjøretøy etter forskriftens § 8.
- Manglende implementering og overholdelse av sone- og områdereguleringer etter forskriftens § 9.
- Brudd på vilkår om nattestenging etter forskriftens § 10.
- Manglende overholdelse av vilkår om deling av data, jf. forskriftens § 11.
- Brudd på ryddeplikten etter forskriftens § 13.
- Brudd på miljøkravet i § 16.
- Manglende innbetaling av gebyr etter forskriftens § 17.

Ved vurderingen av om en tillatelse skal trekkes tilbake, skal det særlig vektlegges om utleier har unnlatt å utbedre et forhold etter å ha fått et klart varsel om at forholdet må utbedres.

Forslag til revidert § 21

§ 21. Mislighold

Kommunen kan **helt eller delvis** trekke tilbake tillatelsen ved gjentatte eller grove overtredelser av denne forskriften eller vilkår stilt i tillatelsen.

Særlig følgende overtredelser vil etter en konkret vurdering kunne anses som grove:

- Manglende overholdelse av begrensningene i antall kjøretøy etter forskriftens § **9**.
- Manglende implementering og overholdelse av sone- og områdereguleringer etter forskriftens § **10**.
- Brudd på vilkår om nattestenging etter forskriftens § **11**.
- Manglende overholdelse av vilkår om deling av data, jf. forskriftens § **12**.
- Brudd på ryddeplikten etter forskriftens § **13**.
- Brudd på miljøkravet i § **16**.
- Manglende innbetaling av gebyr etter forskriftens § **17**.

Ved vurderingen av om en tillatelse skal trekkes tilbake, skal det særlig vektlegges om utleier har unnlatt å utbedre et forhold etter å ha fått et klart varsel om at forholdet må utbedres.

Ved heving av tjenestekonsesjonskontrakten skal kommunen samtidig vurdere om vilkårene for tilbakekall av tillatelsen etter forskriften er oppfylt, og eventuelt fatte et særskilt vedtak om tilbakekall.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten foreslår at det presiseres at tillatelsen «helt eller delvis» kan trekkes tilbake ved gjentatte eller grove mislighold. Bestemmelsen er hjemlet i utleieloven § 20, og både lovens og forskriftens ordlyd gir inntrykk av at tillatelsen bare kan trekkes helt og varig tilbake ettersom den ikke sier noe om lengden/varigheten av tilbaketrekingen. En midlertidig eller delvis tilbaketreking vil imidlertid være mindre inngripende for utleieaktørene enn at de mister tillatelsene i sin helhet. En presisering av at kommunen kan variere hvor lenge tillatelsen skal trekkes tilbake vil også i større grad legge til rette for at eventuelle reaksjoner kan tilpasses graden av misligholdet og hvor klanderverdig utleieaktørene har opptrådt. Ut ifra en «mer til det mindre betraktning» vurderer derfor Bymiljøetaten at kommunen også har hjemmel til å trekke tillatelsen helt eller delvis tilbake, og at dette bør fremgå av ordlyden i forskriften.

Videre foreslår Bymiljøetaten at det tas inn et nytt ledd som angir at kommunen skal vurdere tilbakekall av tillatelsen og eventuelt treffe vedtak dersom tjenestekonsesjonskontrakten heves. Dette er naturlig ettersom tildelingene av tillatelsene må ses i sammenheng med kravene og vilkårene som fremgår av tjenestekonsesjonskontrakten som inngås med utleieaktørene.

Vi foreslår også å oppdatere henvisningene i punktlisten i andre ledd til de andre bestemmelsene i forskriften. Ved en inkurie ble dette ikke gjort da forskriften ble revidert høsten 2025.

Bymiljøetaten mottok høringsinnspill høsten 2025 om at utleiere som misligholder tillatelser, bør kunne utestenges fra å oppnå tillatelser ved senere søknadsomganger. Hvilke sanksjonsmuligheter kommunen har er uttømmende regulert i utleieloven § 4, som slår fast at kan kommunen trekke tilbake tillatelsen ved gjentatte eller grove overtredelser av kommunens forskrift eller vilkår stilt i tillatelsen. Loven gir ikke hjemmel for utestengelse i senere tillatelsesperioder. Bymiljøetaten bemerker likevel at ordningen som foreslås i § 5 med treårs grunnperiode med mulighet for forlengelse, kan medføre at kommunen ikke ønsker å forlenge tillatelsen etter at grunnperioden er gått.

3.5.3. Klage

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 22. Klage

Enkeltvedtak kan påklages etter forvaltningsloven.

Forslag til revidert § 22

§ 22. Klage

~~*Enkeltvedtak kan påklages etter forvaltningsloven.*~~

Tildeling eller tilbaketrekking av tillatelse etter forskriften er enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningslovens kapittel VI. Kommunens klagenemnd er klageinstans.

Tildeling av tillatelse etter konkurranse om anskaffelse av tjenestekonsesjonskontrakt kan påklages etter regelverket om offentlige anskaffelser.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Som det fremgår under pkt. 3.2.2., foreslår Bymiljøetaten at revidert § 6 fastslår en saksbehandlingsregel om at tillatelsene tildeles via tjenestekonsesjonskontrakt i henhold til regelverket om offentlige anskaffelser. Dette for å følge opp bystyresaken «Fremtidig bysykkelordning» om at et fremtidig tilbud av delte elsykler i Bergen skal knyttes til tillatelsesordning for mikromobilitet gjennom tjenestekonsesjonskontrakt.

En slik endring i saksbehandlingsreglene for tildeling av tillatelse medfører at de som har søkt om tillatelse kan velge mellom to klagespor hvis søknaden deres blir avslått:

1. Det forvaltningsrettslige sporet
 - Klagefrist på tre uker jf. forvaltningsloven.
 - Den kommunale klagenemnden er klageinstans.
2. Det anskaffelsesrettslige sporet – med tre parallelle spor
 - Klage til kommunen som oppdragsgiver før karenperioden går ut.
 - Klage til Klagenemnda for offentlige anskaffelser (KOFA).
 - Begjæring om midlertidig forføyning til tingretten.

Utleieaktørene kan også velge å klage gjennom begge klagesporene parallelt.

Disse to klagesporene medfører at det er ulike klagefrister som gjelder, samt ulike saksbehandlingsorgan som behandler klagen. Saksbehandlingsorganene vil også ha egne prosesser og behandlingstider. Det er ikke mulig å overskue alle mulige implikasjoner og konsekvenser som kan oppstå som følge av dette. Det er imidlertid nærliggende å anta at to klagespor kan medføre forsinkelser for inngåelse av kontraktene med de som tildeles tillatelse.

På denne bakgrunn foreslår Bymiljøetaten at bestemmelsen endres slik at disse to klagesporene tydeliggjøres. Bestemmelsen er ment å være informativ, og vil ikke innebære en endring av det som er gjeldende rett.

3.5.4. Ikrafttredelse

Gjeldende forskriftsbestemmelse

§ 23. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft straks.

Forslag til revidert § 23

§ 23. Ikrafttredelse 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 30. mars 2022 nr. 521 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Bergen kommune, Vestland.

Forskrift 30. mars 2022 nr. 521 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Bergen kommune, Vestland oppheves 31. mars 2027.

Bymiljøetatens begrunnelse for forslaget

Bymiljøetaten vurderer at det er hensiktsmessig om bestemmelsen synliggjør at forslaget til ny utleieforskrift vil bli vedtatt i en pågående tillatelsesperiode, og at det er den nåværende utleieforskriften som gjelder for tillatelser som er gitt før forskriftsforslaget trer i kraft. Vi har derfor inntatt en presisering om at selv om forskriften trer i kraft straks, gjelder denne bare for alle nye tillatelser. Videre er det inntatt et nytt andre ledd om at den nåværende utleieforskriften oppheves ved overgangen til den nye ordningen fra 1. april 2027.

4. Gjennomgang av øvrige høringsinnspill mottatt høsten 2025

4.1. Fast parkering

I høringsrunden høsten 2025 kom det innspill om at parkering kun burde skje på dedikerte areal/stativer i hele kommunen, på samme måte som i indre sentrumssone (sone 1). I møte 18. juni 2025 (sak 259/24) avviste Bergen bystyre et representantforslag om blant annet faste parkeringsplasser i hele kommunen⁹. Bymiljøetaten mener at dette spørsmålet såpass nylig ble behandlet at det ikke er hensiktsmessig å vurdere på nytt i denne revideringen.

4.2. Totalforbud av små elektriske kjøretøy

I høringsrunden høsten 2025 kom det også innspill om at utleie av elsparkesykler burde bli forbudt i Bergen kommune. Bymiljøetaten mener at dette er en overordnet diskusjon som ikke hører hjemme i denne revideringen. Bergen bystyre har på prinsipielt grunnlag vedtatt at utleie av små elektriske kjøretøy er ønskelig i kommunen og skal reguleres gjennom forskrift og tildeling av tillatelser. Bymiljøetatens forslag til ny forskrift baserer seg på dette.

4.3. Kjøreforbud i sentrum

Det kom også flere innspill i høringsrunden i 2025 på at sentrum, eller deler av sentrum, burde være stengt for små elektriske kjøretøy. Bymiljøetaten anerkjenner at et slikt kjøreforbud kan bedre fremkommeligheten og den opplevde tryggheten for fotgjengere.

Bymiljøetaten har allerede i dag hjemmel i utleieforskriften § 10 til å innføre kjøreforbudssoner i sentrum, uten at et slikt forbud må stå eksplisitt i selve forskriften. Et slikt forbud må imidlertid være egnet og nødvendig for å ivareta formålene med utleieforskriften,

⁹ <https://www.bergen.kommune.no/politikk/saker/260354>

jf. tjenesteloven § 10. Som nevnt under pkt. 1.2. kan ikke tiltak/reguleringer være mer inngripende enn nødvendig, og de kan ikke opprettholdes dersom formålet allerede kan ivaretas gjennom andre, mindre inngripende tiltak som er tilstrekkelig virkningsfulle.

Etter Bymiljøetatens oppfatning vil ikke et kjøreforbud i sentrum være forholdsmessig på nåværende tidspunkt. Kjøreforbud er et inngripende tiltak som bør begrunnes godt, spesielt når det foreslås innført i områder som ellers er åpne for alminnelig ferdsel. Hastighetsbegrensninger er derimot et mindre inngripende og ofte mer treffsikkert tiltak. Videre er det allerede innført en rekke kjøreforbudssoner i særlig sårbare områder, og hastighetsregulering i områder med høy fotgjengertrafikk. I tillegg ble det innført strengere reguleringer i november 2025, som bør få virke over tid før det kan tas stilling til om det er behov for ytterligere innstramminger. Kommunen har flere virkemidler som kan tas i bruk før et eventuelt fullt kjøreforbud innføres. For øvrig viser vi til Bymiljøetatens fagnotat i vedlegg 2, der totalforbud mot bruk og parkering i utvalgte områder vurderes nærmere¹⁰.

Bymiljøetaten bemerker at vi også ser utfordringer med å stenge sentrum, særlig såkalt randsoneproblematikk. Alle kjøretøyene som kommer til forbudssonen, vil bli satt fra seg ved grensen til sonen. Det gjelder både de som skal inn i sonen, men også de som skal gjennom sonen (avhengig av sonens utstrekning). Det finnes ikke nok areal i Bergen for å tilrettelegge for parkering ved grensen, og det vil mest sannsynlig føre til hindringer.

På denne bakgrunn anbefaler ikke Bymiljøetaten ikke å innføre et generelt kjøreforbud gjennom sentrum i forskriften.

4.4. Skilting av fartsgrense for små elektriske kjøretøy

I høringsrunden høsten 2025 kom det også innspill om at hastighetsgrensen for de små elektriske kjøretøyene bør skiltes. Bymiljøetaten mener at det er mer hensiktsmessig med en digital regulering slik vi har i dag. Skiltregulering er en statisk reguleringsform som er tidkrevende å etablere og lite fleksibel å endre ved behov. Skilting krever utarbeidelse av skiltplaner, uttalelse fra politiet og vedtak fra Statens vegvesen, samt kostnader knyttet til produksjon og montering. I dag regulerer kommunen hastighet, parkering og kjøreforbud digitalt. Denne dynamiske reguleringsformen gir større fleksibilitet og gjør det mulig å tilpasse tiltakene fortløpende, i tråd med utleielovens og utleieforskriftens formål.

Den dynamiske reguleringsmodellen gjelder imidlertid bare for utleide små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, jf. utleieforskriften § 3. Trafikkskilt vil derimot gjelde for både private og utleide små elektriske kjøretøy.

Bymiljøetaten vurderer at skilting kan vurderes i unntakstilfeller på steder der dette anses som både egnet og nødvendig. Slike tiltak forutsetter imidlertid tilstrekkelig informasjon og håndheving. Håndhevingen av trafikkregulerende skilt ligger til politiet, som per i dag har begrenset kapasitet til å prioritere denne typen oppgaver. På denne bakgrunn anbefaler Bymiljøetaten ikke en utstrakt bruk av skiltregulering som virkemiddel. Vi vurderer også at skilting ikke bør tas inn som en del av selve forskriften, og at dette heller er noe som bør vurderes parallelt med reguleringene som fremgår der.

¹⁰ Bymiljøetatens ref. 2025/252333-2.

4.5. Funksjoner på kjøretøyene for å fremme sikkerhet

Det kom innspill i høringsrunden høsten 2025 på at det bør være krav om teknologi som hindrer at flere kjører på ett kjøretøy. Bymiljøetaten er ikke kjent med en teknologi som fungerer optimalt for dette. Noen typer baserer seg på historikken til brukeren og/eller vekt. For teknologi som baserer seg på vekt er det også spørsmål rundt GDPR. Et slikt krav kan være aktuelt i fremtidige utlysninger basert på teknologiutviklingen, men Bymiljøetaten mener det ikke nødvendig å ta inn i selve utleieforskriften.

Det kom også innspill om at det burde være et krav om sensor på kjøretøy som automatisk reduserer hastigheten når man nærmer seg gående. Bymiljøetaten er kjent med at slik teknologi finnes, men med variasjon i hvor pålitelige og effektive de er. I en søknadsrunde for tillatelse til å tilby utleie i Bergen vil utleiere som kan dokumentere slik effektiv teknologi i sin søknad få uttelling for dette i evalueringen. Vi anser ikke teknologien som moden nok til å stille krav om slike sensorer i denne forskriftsrevisjonen. Det vil imidlertid være mulig å stille slike krav i en fremtidig utlysning, uavhengig av om det er spesifikt nevnt i forskriften eller ikke.

5. Økonomiske konsekvenser

Endringene i forskriften som dette fagnotatet omhandler vil i seg selv ikke ha økonomiske konsekvenser for kommunen. Kostnader knyttet til administrasjon og regulering av tillatelsesordningen dekkes inn gjennom gebyr etter selvkostprinsippet, jf. utleieforskriften § 18. Dette er ikke foreslått endret, og utleierne vil dermed dekke kommunens utgifter slik som de gjør i dag.

Sammenlignet med dagens bysykkelordning, hvor den årlige kostnaden for kommunen har vært om lag 12 millioner kroner, har et tilbud av elsykler og elsparkesykler gjennom tjenestekonsesjon i utgangspunktet heller ingen utgifter for kommunen.

Som nevnt ovenfor ble det imidlertid vedtatt i bystyresaken «Fremtidig bysykkelordning» at det skal arbeides for løsninger som reduserer brukernes leiekostnader for elsykler, slik at disse blir mer konkurransedyktige mot elsparkesykler. I byrådets fremstilling, som dannet utgangspunktet for saken i bystyret, ble det også anbefalt bruk av ulike økonomiske virkemidler for å heve kvaliteten i tilbudet. Det kan med andre ord bli aktuelt å åpne for at ordningen kan tilføres midler for å øke kvaliteten og utbredelsen til elsykkeltilbudet i tråd med bystyrets vedtak. Dette er noe som Bymiljøetaten må se nærmere på, og som eventuelt vil belyses i en egen sak.

6. Konsekvenser for klima og miljø

Endringene i utleieforskriften som legger bedre til rette for delte elsykler, vurderes å ha positive konsekvenser for klima og miljø. Erfaringer fra Bergen viser at delt mikromobilitet allerede benyttes som et supplement til kollektivtilbudet. Samtidig tilsier erfaringer fra andre byer at elsykler i større grad enn elsparkesykler brukes til pendling og kombineres med kollektivtransport. Elsykler gjør det enklere å sykle lengre avstander og i krevende topografi, og antas å tiltrekke seg nye brukergrupper. En justering av tillatelsesordningen som styrker rammevilkårene for elsykler, kan derfor bidra til å erstatte flere bilturer, både på korte reiser og i kombinasjon med kollektiv.

7. Fagetatens anbefaling

Bymiljøetaten anbefaler at forslag til ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune sendes på høring i samsvar med forvaltningsloven § 37.

Med hilsen
Bymiljøetaten

Lise Reinertsen
etatsdirektør

Tord Honne Holgernes
avdelingsleder for Forvaltning

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

- Fagnotat fra Bymiljøetaten – Svar på innbyggerforslag om forbud av elsparkesykler på fortau og representantforslag om forbud i byrommet, datert 19.12.26.
- Forslag til ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Bergen kommune, Vestland.
- Fagnotat fra Bymiljøetaten – Evaluering av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune, datert 19. juli 2024.