



Byrådssak /26

Saksframstilling

Vår referanse: 2026/77239-2

Høring av forslag til ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Bergen kommune

Hva saken gjelder:

Bymiljøetaten har blitt bedt om å revidere forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (heretter utleieforskriften), for å åpne for elektriske sykler i en ny bysykkelordning. Det vises til bystyrets vedtak i sak 321/25, *Fremtidig bysykkelordning i Bergen*. Ny bysykkelordning skal være 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 tjenstekonsesjonskontrakt, noe som krever endring av utleieforskriften.

Første del av arbeidet med å følge opp *Sak om fremtidig bysykkelordning*, ble ferdigstilt i desember 2025, med bystyrets vedtak i sak 388/25, 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.

Bymiljøetaten er også blitt bedt om å vurdere eventuelle innstramminger i utleieforskriften, blant annet med tanke på å forby kjøring på fortau. Da utleieforskriften var på høring høsten 2025 mottok Bymiljøetaten mange innspill om ulike innstramminger i regelverket, og som falt utenfor de bestemmelsene som ble foreslått endret på daværende tidspunkt. Bymiljøetaten har tatt med disse innspillene i arbeidet med revidering av forskriften som nå anbefales sendt på høring. Bymiljøetatens vurdering er at kommunen per i dag ikke har hjemmel til å innføre et generelt forbud mot kjøring på fortau, men en 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.

Bymiljøetaten har på denne bakgrunn 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.

Fagetatens vurdering og anbefaling:

Innledningsvis påpeker Bymiljøetaten at bystyrets vedtak i sak 321/25, *Fremtidig bysykkelordning i Bergen*, legger 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 tjenestekonsesjonskontrakt.

En konsesjonskontrakt er i konsesjonsforskriften § 1-2 definert som en tjenestekontrakt 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.

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.

I det videre følger en oversikt av bestemmelsene som det foreslås endringer i.

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. To alternative forslag 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). BME ønsker særlig innspill på alternativene i høringsrunden.
§ 6. Kunngjøring av tillatelser	Endres	Saksbehandlingsregel for tildeling som omfatter en konsesjonsutlysning. Nødvendig endring for å endre

		fra dagens tillatelsesordning til en ordning hvor tillatelsene tildeles via tjenstekonsesjonskontrakt i henhold til regelverket om offentlige anskaffelser.
§ 7. Krav til søknaden og utvelgelseskriterier	Endres	Tildelingskriterier og detaljer om gjennomføring fastsettes i anskaffelsesdokumentene. Kommunen vil enklere kunne holde seg oppdatert på utviklingen, ta inn nye vurderingsmomenter og justere hvilke kriterier som skal vektlegges til enhver tid.
§ 8. Regulering av ulike typer kjøretøy	Endres	Mindre justering.
§ 9. Begrensning i antall kjøretøy	Endres	Antallsbegrensningen i sone 1 endres fra totalt 900 til 750 kjøretøy. 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 som å inkludere natt til røde dager
§ 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 framfor i selve forskriften.
§ 19. Avslutning av utleievirksomhet	Endres	Utleier kan pause virksomhet i begrenset periode etter avtale med kommunen. Kan være hensiktsmessig for utleierne del, dersom de for eksempel har så få turer vinterstid at det ikke er lønnsomt å drifte.
§ 20. Fjerning og forvaring	Ingen endring	Ingen tilpasninger nødvendig.

§ 21. Mislighold	Endres	Mindre endring. Presiseres at tillatelsen «helt eller delvis» kan trekkes tilbake ved gjentatte eller grove mislighold.
§ 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 til fagnotatet. Det vises for øvrig til fagnotatet i sin helhet for nærmere beskrivelse av og begrunnelse for forslagene til endringer.

Økonomiske konsekvenser:

Den anbefalte modellen, der elsykler tilbys som en del av tillatelsesordningen gjennom en tjenstekonsesjonskontrakt belaster ikke kommunen ut over det som er avsatt i HØP for 2026, men muliggjør å kutte hele kommunens kostnad til bysykler fra 01.01.2027.

Byrådens vurdering og anbefaling/konklusjon:

Byråd for byutvikling viser til bystyresak 321/25, hvor bystyret har fastsatt prinsippene for og lagt føringer for en framtidig tjenstekonsesjonsbasert bysykkelordning. Forslaget til ny utleieforskrift fra Bymiljøetaten tar opp i seg disse prinsippene, og muliggjør en overgang fra dagens tillatelsesordning til en ordning hvor tillatelsene tildeles via tjenstekonsesjonskontrakt i henhold til regelverket om offentlige anskaffelser.

Tjenstekonsesjonskontrakter er den kontraktsformen som både kan sikre god tilgang på elsykler og samtidig redusere kommunens kostnader til et minimum.

Byråden er videre opptatt av at forslaget til ny forskrift tar på alvor de bekymringene som er meldt inn til kommunen om farlige trafikksituasjoner på grunn av kjøring på fortau, at løperhjulene hindrer fremkommelighet i byen, og at flere mener de forsøpler byrommet visuelt.

Kommunen har over tid iverksatt en rekke tiltak innenfor rammen av gjeldende forskrift for å bedre situasjonen. Blant annet har arbeidet med å bøtelegge feilparkeringer blitt intensivert, det er innført kjøreforbudssoner rundt for eksempel kommunale idrettsbaner, og kommunen vurderer kontinuerlig hvor det er behov for å innføre nye sakesoner. Byråden vil også påpeke at det i Bergen sentrum er tydelig oppmerkede parkeringssoner, og forbud mot å parkere utenfor disse, og kommunens trafikkbetjenter legger gebyrer til kjøretøy som er til hinder for ferdsele.

Videre iverksatte byrådet i fjor høst ytterligere tiltak basert på tilbakemeldingene fra innbyggere, blant annet å:

- Innføre langt flere og større sakesoner i sentrum, og senker farten i enkelte sakesoner.
- Innføre tidsdifferensierte sakesoner der farten senkes ytterligere når det er mange gående i området (for eksempel Torgallmenningen, Byparken, Torget og Bryggen på lørdager).
- Redusere antall kjøretøy i sone 1 fra totalt 900 til 750, og vurdere reduksjon i sone 2.

Byrådet tilskrev også samferdselsministeren med anmodning om en hjemmel til å forby elektriske løperhjul på kommunale fortau, og et bredere sanksjonsapparat ovenfor utleieaktørene i november.

13. januar 2026 vedtok Stortinget å gi kommunene tydelig hjemmel til å kunne innføre skiltede forbud mot kjøring med elsparkesykkel på fortau for å ivareta fotgjengernes sikkerhet. Ettersom arbeidet med nasjonale innstramminger ikke er ferdigstilt ennå, er byråden fornøyd med at uteleieforskriftens § 10 er utformet på en slik måte at et eventuelt forbud kan innføres senere innenfor forskriftens rammer. Byråden mener det er stekninger/områder i Bergen hvor begrensinger for kjøring på fortau bør innføres, og har bedt Bymiljøetaten identifisere aktuelle strekninger. Byråden ber også om at det i høringsrunden påpekes aktuelle strekninger eller områder som bør vurderes med tanke på forbud mot kjøring på fortau.

Byråden mener at Bymiljøetaten har lyttet til de tydelige tilbakemeldingene om at regelverket for utleie av elsparkesykler ikke fungerer godt nok, og støtter at det foreslås en rekke innstramminger og forbedringer. Byråden vil spesielt trekke frem følgende:

Antall tillatelser som tildeles

Byråden deler Bymiljøetatens vurdering om at et begrenset antall utleiery er nødvendig for å oppnå det allmenne hensynet om å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom. 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, og byråden støtter derfor forslaget om en justering i antall tillatelser fra tre til to utleiery.

Begrensning i antall kjøretøy

Byrådet besluttet i november 2025 å redusere antallsbegrensningen i sone 1 fra 900 til 750. Bymiljøetatens erfaringer tilsier at nedjusteringen i antall kjøretøy i sone 1 er nødvendig for å sikre fremkommelighet, og at det særlig var for mange sparkesykler i sentrum om sommeren. Byråden synes det er bra at det nå foreslås å innta denne nedjusteringen i forskriften, men ønsker samtidig å få innspill i høringsrunden hvorvidt antallsbegrensningene burde justeres ytterligere ned.

Byråden støtter også forslaget om å gi kommunen hjemmel til å innføre antallsbegrensninger på mindre områder innenfor sonene som et mer spisset tiltak mot opphopning.

Da uteleieforskriften var på høring høsten 2025 mottok Bymiljøetaten innspill om at det burde innføres en dynamisk nedjustering i antall kjøretøy ved dokumentert økning i skader eller klager i en periode. Byråden er tilfreds med at Bymiljøetaten mener at forslaget til revidert paragraf åpner for at kommunen kan gjennomføre slike tiltak, selv om det ikke er eksplisitt forskriftsfestet.

Tidspunkter for når tjenesten kan være tilgjengelig

Byråden mener det er klokt å videreføre at tjenesten skal være stengt natt til lørdag og søndag, mellom kl. 23:00 og 05:00. Byråden støtter forslaget om å nå også stenge tjenesten natt til røde dager. Videre støtter byråden at det presiseres at nattestenging kan innføres i hverdager ved behov.

Merking av kjøretøy

Bymiljøetaten foreslår å innføre et nytt krav i forskriften om at kjøretøyene som utleiery benytter i driften av sin utleievirksomhet skal merkes tydelig med firmanavn. 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.

Drift og vedlikehold

Mange bergensere har vært opptatt av et effektivt regelverk for flytting, fjerning og rydding av sparkesykler som er til hinder for fremkommelighet eller som ellers forsøpler bybildet. Da forskriften var på høring høsten 2025, mottok Bymiljøetaten innspill om at utleieaktørene burde pålegges å rydde/fjerne kjøretøy innen maksimalt to timer. Etaten 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 bemerker Bymiljøetaten 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. Kommunen kan også fastsette særskilte frister for rydding etter § 14 andre ledd.

Byråden er opptatt av at innbyggere som melder fra om feilparkerte sparkesykler som bør ryddes eller flyttes, opplever rask etterlevelse fra aktørene. Byråden ber Bymiljøetaten arbeide videre med forbedring av rutiner, og effektiv oppfølging av utleierne.

Byråden støtter ellers forslaget om å også gi kommunen mulighet til å kreve stans av utleie på dager det er «fare for» snø og is.

Bruk av lyd og lys.

Byråden er tydelig på at lyd og lys fra små elektriske løperhjul ikke skal være til sjenanse for innbyggere. Det er uklart om gjeldende regelverk i tilstrekkelig grad ivaretar dette hensynet. Bymiljøetaten har for eksempel 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. Byråden støtter disse forslagene.

Byråden støtter også forslaget om å innta et nytt ledd om at kjøretøyene må kunne flyttes noen meter uten at alarmfunksjoner aktiveres. Et slikt krav vil ivareta hensynet til lokalmiljøet på en bedre måte. Byråden er enig med Bymiljøetaten i at det vil være lettere å flytte kjøretøy som står til hinder hvis hjulene ikke er låst, og ber etaten etterstrebe en ordning som ivaretar dette.

Avslutning av utleievirksomheten

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. Etaten mener at dette kan være hensiktsmessig for utleierne, dersom de for eksempel har så få turer vinterstid at det ikke er lønnsomt å drifte.

Byråden mener det er positivt at utleierne får muligheten til å fjerne kjøretøyene, eller la være å utplassere de. Dette vil bidra til å dempe trykket på belastede områder, i perioder hvor sparkesyklene er mindre i bruk.

Mislighold

Byråden støtter at kommunen får et større sanksjonsapparat ovenfor utleieaktørene. I dag har kommunens eneste sanksjonsmulighet vært å trekke tilbake tillatelsen. En midlertidig eller delvis tilbaketrekning vil imidlertid være mindre inngripende for utleieaktørene enn at de mister tillatelsene i sin helhet, og terskelen for å ta i bruk reaksjonen vil derfor være lavere. 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.

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.

Øvrige høringsinnspill mottatt høsten 2025

Byråden vil ellers kommentere noen øvrige høringsinnspill som kom inn høsten 2025, men som ikke er inntatt i dette forslaget til forskrift.

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 kommunen. Bystyret vedtok imidlertid følgende merknad: «Bystyret understreker at det er viktig å sikre trygg ferdsel og fornuftig regulering av elløperhjul, og viser til den kommende saken om retningslinjer for elløperhjul i Bergen». Byråden vurderer at trygg ferdsel er godt ivaretatt i høringsforslaget.

Det kom også flere innspill i høringsrunden i 2025 på at sentrum, eller deler av sentrum, burde være stengt for små elektriske kjøretøy. Byråden 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, jf. tjenesteloven § 10. Tiltak eller reguleringer kan ikke 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 byrådets oppfatning vil ikke et kjøreforbud i sentrum være forholdsmessig på nåværende tidspunkt, spesielt når det foreslås innført i områder som ellers er åpne for alminnelig ferdsel. Byråden viser til at det ble 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.

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 likevel 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 utleiery som kan dokumentere slik effektiv teknologi i sin søknad få uttelling for dette i evalueringen. Etaten anser likevel 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.

Byråden oppfordrer Bymiljøetaten til å følge den teknologiske utviklingen på feltet tett, og ta i bruk innovative løsninger når teknologien er moden for det.

Konklusjon

Byråd for byutvikling anbefaler på denne bakgrunn at forslag til ny utleieforskrift sendes på høring i samsvar med forvaltningsloven § 37.

Vedtakskompetanse:

Byrådets fullmakter pkt. 2.6 vedtatt av Bergen bystyre 27. november 2024 i sak 462/24:

2.6. Myndighetsutøvelse overfor kommunens innbyggere

Byrådets myndighetsutøvelse overfor kommunens innbyggere innebærer myndighet til å utøve faglig skjønn med utgangspunkt i de lover, forskrifter og annet regelverk som regulerer kommunens oppgaveløsning.

Byråd for byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

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

Dato: 17. mars 2026

Eivind Nævdal-Bolstad
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

1. Fagnotat fra Bymiljøetaten datert 19.02.26 – Forslag til ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune, med følgende vedlegg:
2. Fagnotat fra Bymiljøetaten – Svar på innbyggerforslag om forbud av elsparkesykler på fortau og representantforslag om forbud i byrommet, datert 19.12.26.
3. Forslag til ny forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Bergen kommune, Vestland.
4. Fagnotat fra Bymiljøetaten – Evaluering av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune, datert 19. juli 2024.