



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Inga Margrete Ydersbond, Nils Fearnley, Vibeke Nenseth,
Erling Johan Hjelmeng, Torkel Bjørnskau, Espen Johnsson

1945/2023



Tittel:	Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn
Tittel engelsk:	Experience with the Norwegian Act on shared micromobility on public ground
Forfatter:	Inga Margrete Ydersbond, Nils Fearnley, Vibeke Nenseth, Erling Johan Hjelmeng, Torkel Bjørnskau, Espen Johnsson
Dato:	02.2023
TØI-rapport:	1945/2023
Antall sider:	139
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-2004-2
Oppdragsgivers p.nr.:	22/447
Finansieringskilder:	Samferdselsdepartementet
TØIs p.nr.:	5233 – Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn
Prosjektleder:	Nils Fearnley
Kvalitetsansvarlig:	Silvia Olsen
Fagfelt:	Marked og styring
Emneord:	Mikromobilitet, elsparkesykkel, hjemmel, lovverk

Kort sammendrag

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn ble vedtatt av Stortinget sommeren 2021. Loven hjemler kommunale forskrifter om utleie av det som i praksis handler om delte elsparkesykler.

Rapporten dokumenterer et bredt utvalg interesser og aktører sine erfaringer med loven slik den så langt har virket.

Hovedbildet er at loven har bidratt til å oppnå sine formål, særlig om fremkommelige og trygge offentlige rom. Kommunene har fått et godt og effektivt virkemiddel for å ta kontrollen over et utleiemarked som, når det gjelder elsparkesykkel, i forkant av loven skapte kaotiske tilstander i mange større byer. Vår vurdering er at lovens bestemmelser i det store og hele er hensiktsmessige, men at noen punkter kan enten forbedres eller avklares. Videre er det behov for veiledning til kommunene, især om hvordan unngå at lokale forskrifter og tillatelsesordninger havner i konflikt med EØS-avtalen og spesielt tjenstedirektivet.

Summary

The Norwegian Act on shared micromobility on public ground provides the legal basis for municipal regulations on what in essence are shared e-scooters.

This report documents a wide group of stakeholders' experiences with the Act.

Overall, the Act has contributed to achieving its objectives and in particular those of safe and accessible public spaces. The Act provides Norwegian municipalities with an efficient tool for gaining control over a shared e-scooter market which, prior to the Act, caused chaos in several larger cities. Our assessment is that the Act's provisions are in general appropriate. We recommend, however, that some items be improved. Further, municipalities need advice on how to draft local regulations that do not violate the the EEA-Agreement and in particular the Services Directive.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



Forord

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (heretter: utleieloven) ble vedtatt av Stortinget sommeren 2021. Samtidig ble det lagt til grunn at utleieloven skulle evalueres når det er høstet erfaringer med praksis. Transportøkonomisk institutt har gjort en slik innhøsting av erfaringer høsten 2022, som dokumenteres i denne rapporten, for oppdragsgiver Samferdselsdepartementet.

Rapporten dokumenterer hvordan utleieloven har virket, som grunnlag for en vurdering av om lovens bestemmelser gir kommunene hensiktsmessige virkemidler og ellers virker i samsvar med intensjonene, og da særlig lovens formål, som er å 'legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø' (§ 1).

Denne rapporten besvarer de relevante spørsmålene basert på ulike typer datainnsamling og analyser, inkludert av 20 dybdeintervjuer, juridiske tekster, to spørreundersøkelser, skadedata, turdata og dokumentstudier. Vi retter en stor takk til alle informantene som har stilt opp!

Oppdragsgiver Samferdselsdepartementet sin kontaktperson for oppdraget har vært utredningsleder Grete Mathisrud. Prosjektet har hatt en referansegruppe bestående av Arve Kirkevold i Statens vegvesen og Espen Rindedal i Samferdselsdepartementet. Vi takker alle for utmerket samarbeid og nyttig dialog gjennom hele prosjektet.

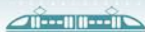
Fra TØI har forskningsleder Nils A. Fearnley vært prosjektleder, oppdragsgivers kontaktperson og ansvarlig for befolkningsundersøkelsen og for helheten i prosjektet og sluttrapporten. Forsker II Inga Margrete Ydersbond har gjort den klart største jobben i prosjektet og blant annet gjennomført informantintervjuer med utleieselskap, kommuner, statlige virksomheter og interesseorganisasjoner. Forsker II Vibeke Nenseth har bidratt med nettsurvey til kommunene og fokusgruppeintervju med kollektivselskapene. Forsker I Torkel Bjørnskau har hatt ansvaret for innsamling og analyser av skadedata. Rådgiver i dataanalyse Espen Johnsson har samlet inn, bearbeidet og analysert turdata. Forsker Katrine Karlsen har hjulpet til med utsending av spørreundersøkelsen og også kommet med innspill når det gjelder reguleringer av parkering og om hvordan dagens situasjon oppfattes for personer med nedsatt syn og bevegelse. Avdelingsleder Silvia Johanne Olsen har hatt ansvar for kvalitets-sikring av analysearbeidet og sluttrapporten.

Professor ved Institutt for privatrett (Senter for europarett) ved UiO og professor II ved NHH, Erling Johan Hjelmeng, har bidratt med drøftingen av EØS-rettslige spørsmål.

Oslo, februar 2023
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Silvia J. Olsen
Avdelingsleder



Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning.....	1
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Formål	4
1.3	Rapportstruktur	5
2	Metoder og analyse.....	7
2.1	Innledning	7
2.2	Dybdeintervjuer, dokumentstudier og et gruppeintervju	7
2.3	Kvantitative analyser.....	9
3	Nettsurvey til alle norske kommuner	11
3.1	En oversikt.....	11
3.2	Utleieselskaper i kommunene	11
3.3	Kommunenes regulering – forskrift eller ikke	13
3.4	Synspunkter på utleielovens formål	15
3.5	Innhold i tillatelsesordningene	16
3.6	Vurdering av utleielovens hensiktsmessighet	17
3.7	Syn på mangler i loven og behov for annen regulering	19
4	Seks kommuner/områder med lokal forskrift.....	20
4.1	Oversikt	20
4.2	Oslo kommune	23
4.3	Bergen kommune.....	30
4.4	Bodø kommune.....	33
4.5	Grenlandkommunene: Bamble, Porsgrunn, Skien og Siljan	34
4.6	Kristiansand kommune	35
4.7	Lillehammer kommune	39
4.8	Andre kommuner med forskrift per januar 2023	40
5	Fire kommuner uten lokal forskrift	43
5.1	Bærum kommune	43
5.2	Drammen kommune.....	45
5.3	Tromsø kommune.....	48
5.4	Stavanger kommune	49
6	Utleieselskapene	51
6.1	Voi	51
6.2	Byspark.....	54
6.3	Bolt	57
6.4	Ryde	60
7	Statlige virksomheter	63
7.1	Statens vegvesen	63
7.2	Konkurransetilsynet	64
8	Interesseorganisasjoner	65
8.1	Fotgjengerforeningen	65
8.2	Norges Blindeforbund (Blindeforbundet)	67



8.3	Norges Handikapforbund.....	69
8.4	Syklistenes Landsforening.....	70
9	Kollektivselskapene.....	72
9.1	Erfaringer med og synspunkter på utleieloven.....	72
9.2	Erfaringer med kommunenes egne reguleringer.....	73
9.3	Synspunkter på formålsparagrafen i utleieloven.....	74
9.4	Kollektivselskapene som kompetansesentre for kommunene.....	74
10	Innbyggere i Bergen, Drammen og Oslo	77
10.1	Erfaringer med elsparkesykler.....	77
10.2	Syn på elsparkesykler, regler og lokale bestemmelser	80
11	EØS-rettslige spørsmål	85
11.1	Innledning	85
11.2	Oversikt over relevante EØS-regler	85
11.3	Tjenstedirektivets anvendelse	86
11.4	Vurderingen etter tjenstedirektivet og reglene om fri bevegelse	87
11.5	Utleieloven som mulig restriksjon	89
11.6	Lokale forskrifter og EØS-retten	90
11.7	Oppsummering og avsluttende konklusjoner.....	94
12	Oppsummering, konklusjoner og anbefalinger	96
12.1	Hvordan ser reguleringene i norske kommuner ut med forskrift per januar 2023?	96
12.2	Erfaringene i 2021 og 2022 med utleieloven slik den har fungert så langt.....	98
12.3	Rettslige vurderinger	103
12.4	Konklusjoner	104
	Referanser	110
	Vedlegg.....	116
V 1.	Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn	116
V 2.	Tips og råd for lokalt regelverk for utleie av små elektriske kjøretøy og elsykkel.....	118
V 3.	Liste over intervjuer	120
V 4.	Kommunesurvey-svar på utleieselskaper, omtrentlig antall utleide elsparkesykler per selskap	121
V 5.	Intervjuguider informantintervjuer	122
V 6.	Respondenter i kommunene	127
V 7.	Survey til norske kommuner	129

Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

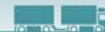
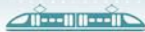
TØI rapport 1945/2023 • Forfattere: Inga Margrete Ydersbond, Nils Fearnley, Vibeke Nenseth, Erling Johan Hjelmeng, Torkel Bjørnskau, Espen Johnsson • Oslo 2023 • 139 sider

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (heretter: utleieloven) har bidratt til økt fremkommelighet og trygghet. Loven hjemler lokale forskrifter med bestemmelser om blant annet antallet utleieselskaper, antallet små elektriske kjøretøy til utleie, samt steder og tider med bruks- og parkeringsrestriksjoner. Kommuner med lokal forskrift opplever at de igjen råder over egen grunn. Kommuner uten forskrift har innføring av lokal forskrift som ris bak speilet. Slik har utleieloven lykkes med å oppnå sine sentrale formål. For å gi enda bedre mulighet for god regulering kan lovgiver vurdere å innføre hjemmel for gategrunnsleie, og gi kommunene mer veiledning om hvordan forskriftene kan utformes.

Transportøkonomisk institutt (TØI) og professor Erling Johan Hjelmeng har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet hentet inn erfaringer med Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (heretter: utleieloven). Erfaringsinnhentingene har gått bredt ut. Kildene inkluderer:

- Dybdeintervjuer med seks kommuner med lokal forskrift hvorav en er forskrift er samarbeid mellom fire kommuner (Bergen, Bodø, Grenlandskommunene (Bamble, Porsgrunn, Siljan og Skien), Kristiansand, Lillehammer og Oslo)
- Dybdeintervjuer med fire kommuner uten lokal forskrift (Bærum, Drammen, Stavanger og Tromsø)
- En nettsurvey til alle landets kommuner
- Dybdeintervjuer med fire utleieselskaper (Voi, Byspark, Bolt og Ryde)
- Dybdeintervjuer med to statlige virksomheter (Statens vegvesen og Konkurransetilsynet)
- Dybdeintervjuer med fire interesseorganisasjoner (Norges Blindeforbund, Fotgjengerforeningen, Norges Handikapforbund og Syklistenes Landsforening.
- Fokusgruppeintervju med fire kollektivselskaper (Agder Kollektivtrafikk, Kolumbus, Ruter og Skyss)
- Nettsurvey til befolkningsutvalg i Bergen, Drammen og Oslo
- Skadedata fra legevakter
- Turdata fra utleieselskaper
- Dokumentstudier

I tillegg har vi gjort en vurdering av forholdet til andre lover med særlig fokus på EØS-retten.



Etter to og en halv sesong med uavklart rettssituasjon rundt kommunenes mulighet til å regulere utleiemarkedet for delte elsparkesykler, ble utleieloven fremmet som representantforslag fra en gruppe politikere fra ulike partier og vedtatt 18. juni 2021 (Stortinget, 2021).

Utleieloven gir kommunene anledning til å regulere en rekke faktorer rundt utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn gjennom forskrift, slik som: hvor det er lov å utplassere dem, hvor det skal være begrensninger slik som bruksforbud og hastighetsreguleringer, når utleie kan skje, samt miljøstandarder (Samferdselsdepartementet, 2021).

Utleielovens § 1 formulerer lovens formål: 'Formålet med loven er å legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.'

Denne rapporten dokumenterer erfaringer med utleieloven med særlig vekt på:

- I hvilken grad utleieloven har oppnådd sine formål
- Hvorvidt lovens virkeområde, innhold og innretning samsvarer med behov og forventninger hos aktørene
- Anbefalinger for mulige forbedringer av utleieloven

Disse punktene utdypes i det følgende.

Utleieloven har bidratt til å oppnå sine formål

Fremkommelige og trygge offentlige rom

Våre informanter er samstemte i at utleieloven har bidratt til at det offentlige rommet er blitt langt mer trygt og fremkommelig. Interessegruppene som representerte de gående, det vil si Fotgjengerforeningen, Norges Handikapforbund og Norges Blindeforbund, understreker imidlertid at det er en lang vei å gå før dette formålet er tilstrekkelig oppnådd. Fotgjengere opplever fremdeles ofte at feilparkerte elsparkesykler er til hinder og utrygghet når de deler gangarealer med elsparkesykler.

Effektiv forvaltning

Blant våre informanter er det generell uklarhet i hva 'effektiv forvaltning' innebærer og dermed også i hvorvidt loven bidrar til dette. De mener at det er effektivt at de har mulighet til å regulere utleien lokalt, og at de har sanksjonsmuligheter slik at utleieselskapene blir tvunget til å etterkomme lokale reguleringer. I kommune-surveyen er det lavest oppslutning om at utleieloven bidrar til effektiv forvaltning blant lovens formål, og det er også her vi får flest 'vet ikke'-svar. Vår juridiske drøfting har problematisert 'effektiv forvaltning' som formål med utleieloven. Lettelser i den offentlige administrasjonen er ikke uten videre et lovlig hensyn ut ifra en EØS-rettslig vinkel.

Imidlertid kan andre forhold utgjøre lovlige hensyn. Et eksempel kan være at reguleringen fungerer mer effektivt og dermed skaper et høyere beskyttelsesnivå gjennom at kommunenes vilkår, blant annet om datadeling og bruk av digital geofencing, blir etterfulgt av utleieselskapene fordi de risikerer sanksjoner eller fordi etterlevelse av digital regulering skjer automatisk. Mer generelt kan det være ledd i realiseringen av et lovlig hensyn at kommunene med tillatelsesordninger har reaksjonsmidler som gjør at deres vilkår blir fulgt.

Klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø

Formålet om klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø oppnås gjennom forskriftskrav om eksempelvis at alle servicebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2023, at elsparkesyklene



produseres, transporteres og resirkuleres på mest mulig klimavennlige måter og at lyden på kjøretøyene skal være avslått om kveldene og nettene. Videre har de lokale forskriftene også krav om de små elektriske kjøretøyenes batterilevetid.

Disse formålene oppnås minst delvis gjennom at elsparkesyklene og elsyklene har miljøstandard, at alle transportkjøretøyene skal være nullutslippskjøretøy innen 2023 og at det er færre feilparkerte elsparkesykler.

Lovens virkeområde, innhold og innretning samsvarer i hovedsak med behov og forventninger hos aktørene

Lovens virkeområde oppleves hensiktsmessig

Utleieloven gjelder både kommunal og annen offentlig grunn, men omfatter ikke privat grunn. Videre omfatter loven utleie av små elektriske kjøretøy (fra juni 2022 er disse omklassifisert til 'liten elektrisk motorvogn') og elsykkel slik dette er definert i vegtrafikklovgivningen.

Prinsipielt og transportfaglig kan det tenkes å være problematisk å skille mellom offentlig og privat grunn. I praksis har dette ifølge våre data ikke vist seg som noe nevneverdig problem de fleste steder, men skillet oppfattes som upraktisk av kommunene og andre aktører.

Når det gjelder inkludering av små elektriske kjøretøy og elsykkel i utleieloven, oppleves avgrensningen i all hovedsak som uproblematisk av våre informanter. Problemstillingen har generelt fått begrenset oppmerksomhet. Et mindre antall lokale forskrifter omfatter kun elsparkesykkel eller kun små elektriske kjøretøy, og ikke elsykkel. Ved omklassifiseringen til 'liten elektrisk motorvogn' sommeren 2022 er det imidlertid ikke lenger slik at elsykler og elsparkesykler alltid er gjenstand for samme regelverk. Blant annet er det nå promillegrense, aldersgrense og krav om ansvarsforsikring for alle elsparkesykler. Dette, sammen med diffus grenseoppgang mellom delte elbysykler og tradisjonelle (el)bysykelordninger, kan gi behov for klarere avgrensninger i fremtiden.

Forskrift og tillatelsesordning er hensiktsmessige virkemidler

Utleielovens § 3 gir anledning til generell forskriftsregulering og angir en ikke-uttømmende liste over hva forskriften kan gi bestemmelser om. Etter § 4 kan kommunene innføre tillatelsesordning, altså gi forskrift om at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bare kan gjøres med tillatelse fra kommunen.

Det fremstår som hensiktsmessig å gi kommunene mulighet til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn gjennom forskrift og/eller tillatelsesordning. Samtlige informanter i dybdeintervjuene mener at Norge trenger utleieloven med disse virkemidlene. Det har bidratt til å få kontroll med utleievirksomheten. Videre har det bidratt til at alle forteller at det nå er god dialog mellom kommunene og utleieselskapene. Kommunene uten lokal forskrift, har innføring av lokal forskrift og tillatelsesordning som et ris bak speilet dersom det oppstår problemer i samarbeidet med utleieselskapene.

Flere av informantene i dybdeintervjuene ønsker mer enhetlig regulering av elsparkesykler på nasjonalt nivå. Vår juridiske vurdering peker i den samme retningen: det som kan reguleres sentralt, bør også reguleres sentralt. Et slikt grep vil gjøre det enklere både for utleieselskapene og for alle andre å orientere seg om utleide elsparkesykler. Nøyaktig hva en slik økt sentral regulering kan innebære, må undersøkes nærmere. Mange faktorer er det sannsynligvis best å regulere gjennom lokal forskrift, slik det gjøres i dag.



Betaling bør inkludere gategrunnsleie

Utleielovens § 5 gir mulighet til å ta gebyr for å dekke kommunenes kostnader knyttet til regulering av utleievirksomheten, men gir ikke eksplisitt grunnlag for at kommunene kan bruke pris som reguleringsverktøy eller ta gategrunnsleie. Derfor har ingen kommuner unntatt Drammen til nå tatt gategrunnsleie. Drammen har ikke forskrift etter utleieloven, men vilkår for utleie av elsparkesykler.

Vår drøfting av EØS-regelverket viser at det er lovlig å benytte gebyrer for å dekke kommunenes utgifter til regulering av utleievirksomheten, og at også innføring av gategrunnsleie vil være et lovlig virkemiddel.

Så godt som alle informanter med syn på gategrunnsleie, er positive. Et flertall av kommunene som har forskrift ønsker å benytte gategrunnsleie. Det samme signalet kom klart frem i vår kommune-survey. Konkurransetilsynet istemmer og anser gategrunnsleie som den beste løsningen for regulering av utleievirksomheten ved at det fremmer konkurranse og innovasjon. Flere utleieselskaper er åpne for gategrunnsleie som virkemiddel, forutsatt at den totale økonomiske byrden ikke blir for stor. Statens vegvesen mener at gategrunnsleie hadde flere fordeler som et mulig virkemiddel for regulering.

Disse faktorene taler for en revidering av utleieloven der gategrunnsleie inkluderes som et mulig virkemiddel i de lokale forskriftene. Gategrunnsleie kan kombineres med gebyr for å finansiere offentlig tilrettelegging. Altså kan kommunene beholde sitt nåværende tilretteleggingsgebyr hvis de innfører gategrunnsleie.

Reaksjonsmidlene oppleves som hensiktsmessige

Utleielovens § 6 angir fjerning og forvaring som reaksjonsmidler ved brudd på forskriften eller vilkår i tillatelsen.

Kommunene som ble intervjuet oppfatter generelt fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy som hensiktsmessige reaksjonsmidler dersom et utleieselskap bryter forskriften eller vilkår i tillatelsen. Samtidig har et mindretall av kommunene i kommune-surveyen som har erfaring med utleie, svart at fjerning og forvaring *ikke* er hensiktsmessig. Vår hypotese er at reaksjonsmidlene oppleves som byråkratiske og upraktiske, jamfør Oslo kommune som har etterspurt dagbøter for manglende oppfyllelse av tiltak.

Forholdet til andre regler: Det EØS-rettslige handlingsrommet til kommunene bør avklares og veiledes om

Når det gjelder forholdet til tjenesteloven, inneholder utleieloven ikke i seg selv restriksjoner. Derimot vil lokale forskrifter som begrenser utleievirksomheten, samt lokale tillatelsesordninger, representere restriksjoner i henhold til tjenesteloven og reglene om fri bevegelighet for tjenester/etableringsreglene. Dette innebærer at de må begrunnes i henhold til et tvingende allment hensyn og være forholdsmessige. Krav som ikke relaterer seg til lokale forhold (typisk tekniske/fysiske krav til kjøretøyene), bør reguleres sentralt.

En hovedutfordring er at utleieloven ikke setter klare rammer for kommunenes kompetanse. Dette skaper potensielt EØS-rettslige problemstillinger på kommunalt nivå, ved at kommunen for eksempel ikke forholder seg til forholdsmessighetsprinsippet eller stiller krav som ikke lar seg begrunne ut fra tvingende allmenne hensyn. Videre kan det oppstå hjemmelsutfordringer, for eksempel dersom en kommune utformer løsninger begrunnet i uhjemlede hensyn. Med tanke på EØS-retten vil et tydelig og avgrenset reguleringsrom være den beste garantisten for en robust løsning, rettslig sett. Vi anbefaler derfor at det utarbeides en veileder for forskrifts-



utforming og tillatelsesordninger. Dette kan skje i sentralforvaltningen, eventuelt i regi av Kommunenes Sentralforbund med en sentral kvalitetssikring.

Når det gjelder forholdet til vegtrafikklovgivningen, finner vi ikke rettslige utfordringer, men konstaterer at det som reguleres også påvirkes av annen lovgivning (som nasjonale promillebestemmelser).

Ønske om bredere, og mer avklart, formålsparagraf

Lovens § 1 angir lovens formål, gjengitt foran. Vår erfaringsinnhøsting tyder på at forventningene og ønskene til loven er videre enn det som rommes av § 1. Et flertall av informantene våre, ikke minst kommunene, kollektivselskapene og utleieselskapene, ønsker ytterligere formål inkludert i utleieloven dersom de ikke allerede er hjemlet. De uttrykker samtidig usikkerhet om hvorvidt dette er mulig EØS-rettslig.

Det er særlig transportpolitiske mål som savnes, som at utleievirksomheten bygger opp om: et bærekraftig transportsystem, et sammenhengende og integrert mobilitetstilbud med kollektivtransporten som grunnstamme, overgang til mer miljøvennlig transport, nullvekstmålet (at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange), eller ivaretagelse av brukerhensyn, altså kundenes interesser.

Per nå er det uavklart hvorvidt flere av disse ønskede formålene kan tolkes inn utleielovens formål, som blant annet at utleie skal bidra til 'klimavennlige løsninger.' Et klart flertall av informantene våre etterspør derfor større klarhet i hva loven hjemler på disse punktene. Generelt vurderes elementene i formålsparagrafen som vide (for eksempel hensynet til et godt lokalmiljø), noe som gir risiko for at kommuner kan komme til å gi EØS-stridige reguleringer.

Anbefalinger for videre arbeid med å forbedre utleieloven

Våre anbefalinger oppsummeres i følgende punkter:

1. Det bør åpnes for gategrunnsleie som et mulig virkemiddel i utleieloven.
2. I formålet 'trygge og fremkommelige offentlige rom' bør det vurderes å inkluderes '*for alle*' slik at formålene avspeiler at alle, uansett funksjonsevne og situasjonsbestemte utfordringer, skal oppleve offentlige rom som trygge og fremkommelige.
3. Kommunene bør få mer veiledning og tydeligere retningslinjer – gjennom presisering av utleieloven, i forarbeider eller i form av sentrale veiledere eller rundskriv – om hvordan de unngår å havne i strid med EØS-retten. Enkelte av kommunene etterspør også rettledning for hvordan ulike bestemmelser, slik som beregning av gebyr og kriterier for overtredelser, skal utarbeides, formuleres og håndheves.
4. Det bør klargjøres hvorvidt lovens formål om at utleie skal bidra til klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø omfatter tiltak for å oppnå transportpolitiske mål og hensyn til utvikling av transportsystemet. Hvis ikke det er tilfellet, ønsker mange av våre informanter en slik mulighet.
5. Det bør vurderes om flere sider ved utleie av små elektriske kjøretøy kan reguleres på nasjonalt nivå.
6. Kommunene må vurdere om det samlede regulatoriske og økonomiske trykket på utleieselskapene er nødvendig for å nå målene, og om det vil gjøre det for vanskelig for utleieselskapene å operere lokalt.
7. For at ulike grupper som er sårbare bedre skal beskyttes mot for eksempel parkeringer av elsparkesykler til hinder på fortau er det viktig å jobbe videre med løsninger for å sikre at deres behov blir ivaretatt på en vesentlig bedre måte enn det som er tilfelle i dag.

Experience with the Norwegian Act on shared micromobility on public ground

TØI Report 1945/2023 • Authors: Inga Margrete Ydersbond, Nils Fearnley, Vibeke Nenseth, Erling Johan Hjelmeng, Torkel Bjørnskau, Espen Johnsson • Oslo 2023 • 139 pages

The 2021 Norwegian Act on shared micromobility on public ground (hereafter: the Act) has been successful in providing safe and accessible public spaces. The Act provides the legal basis for municipal regulations of what in essence are shared e-scooters, with provisions for, i.a., market access restrictions, fleet caps, and places and times where shared e-scooters can be used and parked.

Municipalities with local regulations report that they have regained control over their public ground. Even municipalities that have not passed local regulations find that e-scooter companies are more willing to cooperate, as they know regulations may be passed if they don't. Consequently, the Act has succeeded in achieving its main purposes. We have identified opportunities for improvements of the Act, which include a legal basis for ground rent and that municipalities be given more guidance on how to avoid violation of EEA law.

The Institute of Transport Economics (TØI) and Professor Erling Hjelmeng have, on behalf of the Norwegian Ministry of Transport and Communications, collected experience with the 2021 Norwegian Act on shared micromobility (hereafter: the Act). The broad gathering of data and experiences include:

- In-depth interviews with six municipalities with local regulations, one of which is a cooperation between four municipalities (Bergen, Bodø, Grenland-area municipalities (Bamble, Porsgrunn, Siljan and Skien), Kristiansand, Lillehammer and Oslo)
- In-depth interviews with four municipalities without local regulations based in the Act as of August 2022 (Bærum, Drammen, Stavanger and Tromsø)
- A web survey to all the country's municipalities
- In-depth interviews with four e-scooter rental companies (Voi, Byspark, Bolt, and Ryde)
- In-depth interviews with two government agencies (the Norwegian Public Roads Administration and the Norwegian Competition Authority)
- In-depth interviews with four interest organisations (The Norwegian Association of the Blind and Partially Sighted, the Pedestrian Association, the Norwegian Association of Disabled, and the Norwegian Cyclists' Association)



- Focus group interview with four public transport administrations (Ruter representing Greater Oslo, Kolumbus representing Greater Stavanger, Skysst representing Greater Bergen, and AKT representing Agder county)
- Web survey among citizens of the cities of Bergen, Drammen and Oslo
- Injury data from emergency wards (intensive care units)
- Trip data from e-scooter rental companies
- Document studies

In addition, we have assessed the Act in relation to other legislation, with a particular focus on EEA law.

After two and a half seasons of unresolved legal situation regarding Norwegian municipalities' legal basis to regulate the market for shared e-scooters, the Act was passed by the Norwegian parliament on the 18th of June 2021. The Act enables municipalities to regulate shared e-scooters and e-bikes through local regulations, which specify such things as: places where vehicles can be deployed, zones with restrictions relating to parking, speed, usage, etc., times when services shall be closed, as well as certain standards for the vehicles and their batteries.

The Act's § 1 formulates its objective: 'The objective of the Act is to ensure that rental of small electric vehicles on public land contributes to accessible and safe public spaces, efficient administration, climate-friendly solutions and a good environment and local environment.'¹

This report documents experiences with the Act with particular emphasis on:

- The extent to which it has contributed to the achievement of its objectives
- Whether the scope of the Act and its content correspond to the needs and expectations of stakeholders
- Recommendations on improvements to the Act

These points are elaborated in the following.

The Act has helped to achieve its own objectives

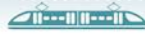
Accessible and safe public spaces

Our informants unanimously agree that the Act has contributed to improving safety and accessibility of public spaces. However, the interest groups that represent pedestrians, i.e., the Pedestrian Association, the Norwegian Association of Disabled, and the Norwegian Association of the Blind and Partially Sighted, emphasise that this purpose has not been fully achieved. Pedestrians still often find that improperly parked e-scooters are an obstacle, and experience insecurity when sharing pedestrian areas with e-scooters.

Efficient administration

Among our informants, there is general ambiguity as to what «effective administration» implies and thus also the extent to which the Act contributes to this. In our municipal web survey, we find the lowest support for a statement that 'the Act contributes to effective administration'. Our legal assessment has problematised 'effective administration' as an objective of the Act. Easing of public administration is not necessarily a legal consideration

¹ Own translation. 'Small electric vehicle' has since the Act was passed been redefined into a new vehicle class 'small electric motor vehicle.' The vehicle class includes e-scooters, hoverboards, and the like with requirements such as maximum weight of 70 kg and a maximum speed obtained by means of the motor of 20 km/h. In addition to small electric vehicles, the Act also include e-bikes.



from an EEA legal point of view. However, other factors, such as the efficient functioning of the public administration by ensuring that the regulations' provisions, e.g. on data sharing and digital geofencing, are observed by the rental companies because they risk sanctions, compliance with digital regulation takes place automatically, and because the municipalities have sanctions that ensure that their conditions are followed, may be legal considerations.

Climate-friendly solutions and a good environment and local environment

The objective of climate-friendly solutions is achieved through local regulation requirements that all service vehicles must be zero-emission vehicles from 2023 and that e-scooters are produced, transported, and recycled in the most climate-friendly ways possible.

The purpose of improving the environment and local environment is at least partly achieved through the local regulations requiring e-scooters to meet environmental standards, that all service vehicles are zero-emission vehicles by 2023, and that there are fewer incorrectly parked e-scooters.

The scope, content and structure of the Act are largely consistent with the needs and expectations of stakeholders

The scope of the Act is appropriate

The Act applies to both municipal and other public land but does not cover privately owned land. Furthermore, the Act covers the rental of small electric vehicles (from June 2022 these have been reclassified into 'small electric motor vehicles') and e-bikes.

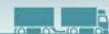
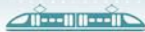
In principle and from a transport professional's point of view, it may be problematic to distinguish between public and privately owned land, but in practice, according to our data and informants, this has not proved to be a significant problem in most places, but is experienced as impractical.

Regarding inclusion of 'small electric vehicles' and e-bikes in the Act, this is generally perceived as unproblematic by our informants. This issue has generally received very little attention. A small number of local regulations apply only to e-scooters or only to 'small electric vehicles' and not to e-bikes. However, when 'small electric vehicles' were reclassified into 'small electric motor vehicle', e-bikes and e-scooters are no longer subject to the same legislation. Among other things, there is now a drink-drive limit, age limit and requirement for liability insurance for e-scooters, which do not apply to e-bikes. This, together with unclear definitions which makes it difficult to distinguish between traditional city (e-)bike schemes and the object of the Act, may necessitate clearer definitions in the future.

Regulations and permit schemes are appropriate instruments

§ 3 of the Act provides for general regulation and sets out a non-exhaustive list of what the regulations may provide provisions for. Pursuant to the Act's § 4, municipalities may introduce a permit scheme through which they can regulate market access, fleet caps, etc.

It is appropriate to provide municipalities with the opportunity to regulate e-scooter rental through regulations and/or permit schemes. All our informants agree that Norway need the Act with these instruments. This has helped to gain control of the shared e-scooter market – to the benefit of both local authorities, e-scooter companies, users, and the general public. Furthermore, all informants explain that these instruments have contributed well-functioning



dialogue and cooperation between municipalities and rental companies – which was not always the case prior to the Act. If problems arise, municipalities without local regulations can now convincingly ‘threaten’ with the issuing of regulations unless e-scooter companies cooperate.

Several of our informants want more uniform e-scooter regulation at the national level. Our legal assessment points in the same direction: what can be regulated centrally should also be regulated centrally. Such a move will make it easier for both rental companies and everyone else. Exactly what such increased central regulation may entail must be investigated further. Most aspects are, in fact, probably best regulated locally, as is done today.

Payment should include ground rent

Section 5 of the Act provides for the possibility of charging fees to cover municipalities' costs related to administering rental activities, but the Act does not provide a basis for municipalities to use price as a zoning tool or take ground rent.

Our analysis of EEA legislation finds that the current practice of using fees to cover municipalities' expenses is legal. We also find that ground rent will be a legal instrument.

Just about all informants with views on ground rent are positive to the idea. A majority of the municipalities that have issued regulations want to use ground rent. The same was clearly expressed in our municipal web-survey. The Norwegian Competition Authority agrees with this and considers ground rent to be the best solution for regulating shared e-scooters as it will promote competition and innovation. Several e-scooter companies are in principle open to ground rent, provided that the total financial burden imposed on them is not too heavy.

These factors suggest a revision of the Act, which includes ground rent as a *possible* instrument in local regulations. Ground rent can be combined with a fee to cover municipalities' costs.

Sanctions are perceived as appropriate

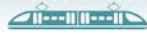
The Act's § 6 specifies removal and impounding of vehicles as sanctions should an e-scooter company breach the local regulation or conditions of its permit scheme.

The municipalities consider removal and impounding of small electric vehicles to be appropriate responses if an e-scooter company violates the regulations or conditions in the permit. At the same time, a minority share of the municipalities in our municipal web-survey stated that removal and impounding are *not* appropriate sanctions. Our hypothesis is that these sanctions are perceived as bureaucratic and impractical, cf. the City of Oslo, which has requested much less bureaucratic periodic penalty payments for non-compliance.

The Act and how it relates to other legislation: municipalities' leeway within EEA law should be clarified and supervised

As regards the Act on the implementation of the services directive, the Act does not in itself contain restrictions. On the other hand, local regulations restricting rental activities, as well as local permit schemes, will represent restrictions in accordance with the EEA service directive and the freedom of establishment. This means that they must be justified according to mandatory requirements and be proportionate. Further, requirements that do not relate to local conditions (typically technical/physical requirements for the vehicles) should be regulated centrally.

A main challenge is that the Act does not set a clear framework for the municipalities' competence. This potentially creates EEA legal issues at the municipal level, in that the municipality,



for example, does not adhere to the principle of proportionality or imposes requirements that cannot be justified on the basis of mandatory requirements. Furthermore, uncertainty relating to legal basis may arise, e.g., if a municipality formulates solutions based on unauthorised considerations. With respect to EEA law, a clear and delimited regulatory space would be the best guarantor of a robust solution. We therefore recommend that guidelines are provided for the formulation of local regulations and permit schemes.

When it comes to how the Act relates to road traffic legislation, we do not find legal challenges. We note, however, that what is regulated in the Act is also influenced by other legislation (such as drink-drive regulations).

Demand for broader, or more clarified, objectives

The Act's § 1 sets out its objectives, as cited above. Our evidence suggests that the expectations from the Act are broader than what is included in § 1. A majority of our informants, especially municipalities, public transport administrations and e-scooter companies, would like to see additional objectives included in the Act. At the same time, they express uncertainty as to whether this is possible under EEA law.

Transport policy related goals in particular are in demand, such as the integration of shared e-scooters with the local public transport system, e-scooters' role in the transition to a more environmentally friendly transport mix, or safeguarding of e-scooter users' interests.

As per now, it is unclear whether several of these desired objectives can be interpreted as being covered by the Act's § 1 objectives of, which states, among other things, that shared e-scooters should contribute to 'climate-friendly solutions.' A clear majority of our informants therefore ask for greater clarity on what the law provides for on these points.

In general, the objective has a broad interpretation (for example, the consideration of a good local environment), which entails a risk that municipalities may issue regulations that conflict with the EEA-Agreement and in particular the Services Directive.

Recommendations for further improvement of the Act

Our recommendations are summarized in the following points:

1. Consideration should be given to introducing ground rent as a possible instrument
2. Regarding the objective of 'safe and accessible public spaces,' one may want to emphasise '*... for all*' to reflect that everyone, regardless of functional ability and situational challenges, should experience public spaces as safe and accessible
3. Municipalities should receive more guidance and clear guidelines – through clarifications of the Act, in preparatory work or in the form of central guidelines or recommendations – on how to avoid ending up in breach of EEA law. Some municipalities are also asking for guidance on how various provisions, such as the calculation of fees and criteria for violations, should be prepared, formulated and enforced.
4. It should be clarified whether the purpose of the Act, that shared e-scooters shall contribute to climate-friendly solutions and a good environment and local environment, includes transport policy goals and transport system consideration. If this is not the case, many of our informants would welcome such an opportunity.
5. Consideration should be given to whether some aspects e-scooter rental can be regulated at the national level.
6. Municipalities must consider whether the overall regulatory and financial burden on e-scooter companies is justified, i.e., necessary to achieve the goals.



7. For all members of the population, particularly vulnerable groups, to be guaranteed safe and accessible walking environments, it is important to continue to search for good solutions especially related to dangerous driving, improper parking, and littering so that their needs are met substantially better than what is the case today.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

I Norge ble elsparkesykler (også kalt el-løperhjul, ståmopeder og e-scootere) som oppfyller et antall krav (hvorav det mest sentrale er at farten ved hjelp av motorfremdrift maksimalt skal være 20 km/t) sidestilt med sykler gjennom en forskrift i april 2018 (Lovdata, 2018; Samferdselsdepartementet, 2018). Dermed ble små elektriske kjøretøy tillatt i allmenn bruk, og personer med slike kjøretøy fikk samme trafikkregler som syklistene, det vil si også på fortau, i gågater og på plasser, og ikke kun i sykkelfelt og i gata, slik reglene er for sykler og elsparkesykler i mange andre land (for oversikt Valevatn, 2022, s. 10). Små elektriske kjøretøy omfatter en rekke ulike typer fremkomstmidler, ikke bare elsparkesykler, men også hoverboards, ståhjulinger (airwheels), segwayer, elektrisk skateboard og andre kjøretøy (Trygg trafikk, 2022).

I 2017 startet selskaper å plassere elsparkesykler til utleie i ulike amerikanske (stor)byer. De ble raskt meget populære. En rekke nye firmaer som konsentrerte seg om ulike typer delemobilitet, inkludert utleie av elsparkesykler, ble etablert i disse årene. Fra våren 2019 ble elsparkesykler fra ulike utleieselskaper et utbredt fenomen ikke bare i Norge, men rundt om i Europas storbyer og også andre byer i verden. Disse utleieselskapene og deres risikovillige investorer så mulighet for å etablere seg og skape et stort og innbringende leiemarked, og kjempet om å erobre markedsandeler i ulike byer globalt. Sammensmeltning av flere nyere teknologier muliggjorde denne utviklingen, for eksempel ved at svært mange har smarttelefon og bruker apper, og at elsparkesyklene er utstyrt med moderne batterier og internet of things (IoT)-bokser for kontinuerlig datautveksling og sensorer som inkluderer posisjonsdata (gjennom global positioning system, GPS).

Bruken av de utleide elsparkesyklene eksploderte i form av antall turer per dag og i antall brukere i Norge. Dette nye transportmiddelet ble raskt oppfattet som et raskt, effektivt, fleksibelt, ofte rimelig og i brukernes øyne også gøyalt transportmiddel. For mange ble det et transportmiddel for å komme seg til arbeid og på skole, og elsparkesykkelen erstattet i stor grad turer med gange, kollektivtransport og sykkel, i tillegg til enkelte turer med taxi og bil (Fearnley, 2022; Fearnley et al., 2020). Tingen for introduksjonen av elsparkesykler i Norge var også perfekt. Fra og med 13. mars 2020 ble Norge periodevis stengt ned på grunn av Covid-19 pandemien, og befolkningen ble frarådet å ta kollektivtransport av myndigheter og kollektivselskaper. Dette bidro til økt popularitet for andre transportmåter, inkludert å benytte sykler, elsykler, bil, gange og elsparkesykler. Samtidig var befolkningens kjøpekraft og teknologiinteresse generelt stor. Fearnley et al. (2022) viste at ca. 60 prosent av elsparkesykkelturene er billigere enn en enkeltbillett i kollektivtransporten for voksne. Nesten 100 % av Norges voksne befolkning inkludert de fleste tenåringer har en smart mobil, som er en forutsetning for å kunne låse opp og benytte en utleie-elsparkesykkel.

Det oppsto mange problemer i kjølvannet av at tusenvis² av elsparkesykler ble tilgjengelige for leie i ulike norske byer, for eksempel: De ble parkert overalt, til stor irritasjon for blant annet fotgjengere på fortauene (Karlsen et al., 2021).³ Fotgjengerne måtte gå omveier og snublet ikke sjelden i kjøretøyene, i tillegg til å oppleve påkjørsler, nesten-påkjørsler, sneiing og annen sjenerende oppførsel fra personer på elsparkesykkel. Problemene var spesielt alvorlige i Oslo, men andre byer hadde også alvorlige

² Ingen vet nøyaktig hvor mange elsparkesykler det var på det meste i Oslo før lokal forskrift ble implementert med en antallsbegrensning på 8 000. Ifølge en nyhetssak fra 13. juli 2021 var det 25 734 elsparkesykler til utleie i Oslo. (Bugge, S. 2021). Ifølge våre intervjudata nådde antallet i Oslo senere på sommeren/tidlig på økten sitt topp-punkt.

³ Fearnley m.fl. (2022) og Karlsen m.fl. (2021) dokumenterer hvordan ikke-brukere systematisk vurderer hvordan elsparkesykler parkeres, som dårligere enn det brukere vurderer det til. Ikke-brukere i Oslo opplever dessuten i langt større grad enn elsparkesykkel-brukere at parkerte elsparkesykler er til hinder.

problemer. Oslo skadelegevakt og politiet varslet om mange nye trafikkulykker, ikke minst som følge av kjøring med elsparkesykkel nattetid i ruspåvirket tilstand. Fotgjengere ble påkjørt av personer på elsparkesykkel. Det skjedde ikke minst mange ulykker der brukerne av de utleide elsparkesyklene skadet seg for eksempel ved fall etter kjøring over trikkeskinner. Branner oppsto i disse elsparkesyklene. Mange ble plaget av at de utleide elsparkesyklene sto og pep nattetid hvis for eksempel batteriet trengte å lades. Elsparkesyklene utgjorde også et vesentlig forsøplingsproblem, da de ble hensatt og kastet overalt (f.eks. Deighton-Smith, 2021; Fearnley et al., 2020; Gössling, 2020; Hirsti & Carlsen, 2019).

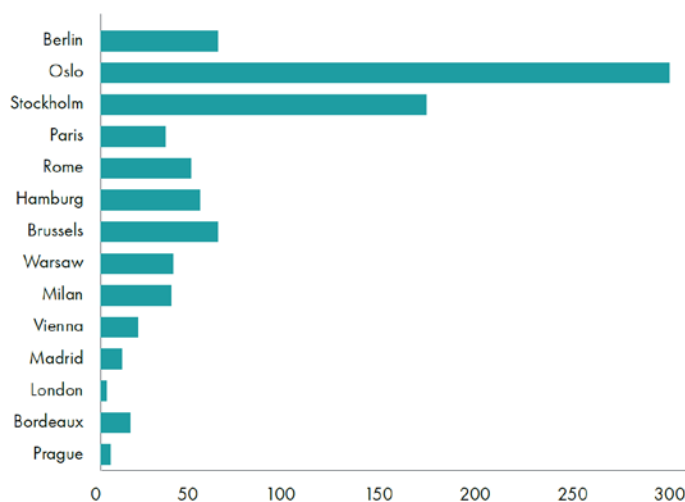
Disse faktorene gjorde at elsparkesyklene ble og blir både elsket og hatet og gjenstand for stor samfunnsdebatt og mye medieoppmerksomhet i Norge – og i særdeleshet i Oslo i 2021. Behovet for regulering var stort, noe som også ble påpekt gjentatte ganger i samfunnsdebatten av ulike aktører (f.eks. Fearnley, 2020a; NTB et al., 2021). I vedlegg 2 presenterer vi en kortversjon av anbefalinger til lokale myndigheter for regulering av delte elsparkesykler, som baserer seg på flere år med studier av markedet og utfordringer og muligheter ved regulering.

Responser fra privatpersoner og interessegrupper lot heller ikke vente på seg: For eksempel ble Facebook-gruppen 'La oss ta fortauene tilbake!' etablert som en reaksjon på elsparkesyklene og har p.t. ca. 16.400 medlemmer. Norges Blindeforbund har kjørt kampanjer mot feilparkering av elsparkesykler (se hashtag 'tilhinder').

Flere land og byer begynte raskt å regulere utleien av elsparkesykler. Mange byer har hatt lignende utfordringer som byer i Norge der mer eller mindre kaotiske tilstander har fått herje i en periode før lokale og nasjonale myndigheter har funnet måter å regulere markedet for utleie av mikromobilitet på (Fearnley, 2020b). I norske kommuner kom det ingen reguleringer på plass i 2019 eller 2020 på grunn av den juridisk uavklarte situasjonen. I mangel av mulighet til å regulere markedet for delte elsparkesykler, ble Oslo den byen i Europa (og trolig også i verden) der det var høyest antall elsparkesykler til leie per innbygger i en periode (Fluctuo, 2021), se figur 1.1.

SHARED SCOOTERS PER 10,000 INH.⁽¹⁾

Approx. June 2021



Figur 1.1: Sommeren 2021 var Oslo den byen i Europa med klart størst elsparkesykkeltilbud, målt per innbygger. Kilde: Fluctuo, 2021.

Bergen kommune og Trondheim kommune forsøkte å regulere denne utleievirksomheten basert på en rettsforståelse om at kommunenes rett til å råde over egen grunn var tilstrekkelig juridisk grunnlag til å begrense elsparkesykkel-selskapenes utleievirksomhet (Oslo Tingrett, 2021, s. 7). I desember 2021 avgjorde Høyesterett med dissens at kommunene trengte hjemmel i nasjonalt lovverk for å kunne

regulere utleie av elsparkesykler på kommunal grunn. Dermed tapte Trondheim mot det norske utleieselskapet Ryde (Høyesterett, 2021).

Våren 2021 kom en pakke med nasjonale regelendringer for bruk av elsparkesykler:

- *Forskrift om endring i forskrift om offentlig parkeringsgebyr*, som inkluderte små elektriske kjøretøy og gjorde føreren og eieren eller utleieren solidarisk ansvarlig for gebyr (Lovdata, 2021b).
- *Forskrift om endring i forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)*, som fastslo at trafikkreglene ikke begrenser kommunens mulighet etter eierrådigheten til å regulere bruk og parkering av kjøretøy til utleie *eller* annen kommersiell virksomhet på kommunal grunn, og spesifiserte at passering av gående på gangvei, fortau eller gangfelt ikke skal skje i fart over 6 km/t (dvs. tilsvarende rask gangfart) (Lovdata, 2021a).
- Med *Forskrift om endring i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften)* fulgte nye skilt for små elektriske kjøretøy (Lovdata, 2021c).

Vårt inntrykk er at selv om disse nye reglene var ment å løse mange av problemene som elsparkesyklene skapte, er de i liten grad blitt benyttet (for eksempel skilting) eller håndhevet. Derfor virker de å ha hatt begrenset effekt, men effekten disse tiltakene bør sannsynligvis evalueres systematisk får å få mer nøyaktig informasjon om deres nytteverdi.

Sommeren 2021 kom det på plass nasjonalt lovverk også i Norge. Dette gir kommuner myndighet til å gi forskrift om bruk av offentlig grunn for utleie av små elektriske kjøretøy; *Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn* (heretter utleieloven) ble fremmet som representantforslag fra en gruppe politikere fra ulike partier, Dok 8:293 L den 3. mai 2021 og vedtatt 18. juni 2021 (Stortinget, 2021).

Utleielovens formålsparagraf formulerer formålene for loven etter betydning: utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø (§ 1). Loven gir kommunene anledning til å regulere en rekke faktorer om hvordan små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, slik som: hvor det er lov å utplassere dem, hvor det skal være begrensninger slik som bruksforbud og hastighetsbegrensninger, når de kan leies ut, og den setter visse standarder for batteriene (Samferdselsdepartementet, 2021). Loven er i sin helhet gjengitt i vedlegg 1.

Stortinget la ved vedtakelsen til grunn at utleieloven skulle evalueres når det er høstet erfaringer med praksis, jamfør anmodningsvedtak 1210 (2020/2021). Denne rapporten bidrar nettopp til evalueringen av utleieloven når det er høstet erfaringer av dens konsekvenser i praksis.

I ettertid, våren 2022, ble det vedtatt innføring av nye regler som gjelder elsparkesykler:

- En *promillegrense* tilsvarende for sjåførere av andre motorvogner på 0,2
- En *omklassifisering* til liten elektrisk motorvogn.⁴ Dermed stadfestet forskrift om virkeområdet til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn at 'I lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn anses små elektriske kjøretøy som liten elektrisk motorvogn'⁵
- En *aldersgrense* på 12 år
- At barn og unge under 15 år må bruke hjelm

⁴ Andre typer små elektriske motorvogner er ståhjulinger og elektriske skateboard Statens vegvesen. (2022b).

⁵ For å unngå forvirring, beholder vi i denne rapporten uttrykket 'små elektriske kjøretøy' slik det er brukt i utleieloven.



Figur 1.2: Elsparkesyklister foran Stortorget og Domkirken i Oslo, en fin sommerdag august 2021. Foto: Torkel Bjørnskau, TØI.

1.2 Formål

Oppdragsgiver Samferdselsdepartementet ønsker kunnskap om hvordan utleieloven i lys av erfaringene så langt har virket, som grunnlag for å vurdere om lovens bestemmelser gir kommunene hensiktsmessige virkemidler og ellers virker i samsvar med lovens formål.

Hovedspørsmålene som skal belyses er:

- Hva er erfaringene i 2021 og 2022 med utleieloven slik den har fungert så langt?
- I hvilken grad har utleieloven oppnådd sine formål? Det vil si:
 - Fremkommelige og trygge offentlige rom
 - Effektiv forvaltning
 - Klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø
- Hva kan eventuelt endres for at den skal oppnå disse formålene innenfor rammene av hva som er tillatt i EØS-avtalen og tjenesteloven?

For å svare på dette vil vi i rapporten dokumentere erfaringer fra kommunal forvaltning før og etter at kommunen har gitt forskrift etter loven, samt erfaringer fra kommuner som har utleievirksomhet i kommunen, men som ikke har forskrift etter loven. Videre dokumenteres erfaringer fra utleieselskapene, to statlige direktorater som blant annet arbeider med regulering av elsparkesykler, publikum, kommunene, og fra organisasjoner som representerer ulike grupper gående og syklende.

Følgende punkter er spesielt sentrale:

Lovens virkeområde: Utleieloven gjelder både kommunal og annen offentlig grunn, men omfatter ikke privat grunn. Videre omfatter loven utleie av små elektriske kjøretøy og elsykkel slik dette er definert i vegtrafikklovgivningen. Rapporten skal belyse om dette er hensiktsmessige avgrensninger.

Forskrift og tillatelsesordning: Utleielovens § 3 gir anledning til generell forskriftsregulering og angir en ikke-uttømmende liste over hva forskriften kan gi bestemmelser om. Etter § 4 kan kommunene innføre tillatelsesordning, og angi hva forskriften kan omhandle. Rapporten skal belyse om dette er en hensiktsmessig regulering.

Betaling: Utleielovens § 5 gir mulighet til å ta gebyr for å dekke kommunenes kostnader knyttet til regulering av utleievirksomheten, men gir ikke grunnlag for at kommunene kan bruke pris som reguleringsverktøy eller ta gategrunnsleie. Rapporten skal belyse om dette er en hensiktsmessig avgrensning eller om det er behov for endringer.

Reaksjonsmidler: Utleielovens § 6 angir fjerning og forvaring som reaksjonsmidler ved brudd på forskriften eller vilkår i tillatelsen. Rapporten skal belyse om loven angir hensiktsmessige reaksjonsmidler.

Forholdet til andre regler: Små elektriske kjøretøy omfattes av andre regler, særlig alminnelige regler for bruk av slike kjøretøy etter vegtrafikklovgivningen. Det ble gjort endringer i disse reglene våren 2021 og våren 2022. Rapporten skal se på om det er uklarhet om reguleringen i utleieloven i forhold til vegtrafikklovgivningen eller annet regelverk. Regulering etter loven innebærer restriksjoner som må holde seg innenfor rammene av hva som er tillatt etter EØS-avtalen og tjenesteloven. Rapporten skal vurdere handlingsrommet kommunene har i forholdet til EØS-regler og tjenesteloven.

Lovens formål: Lovens § 1 angir formålene. Rapporten skal dokumentere om målene er dekkende for aktørenes behov.

1.3 Rapportstruktur

Rapporten vil først raskt gå gjennom metodisk tilnærming og analyse i kapittel 2. Kapittel 3 vil gjennomgå kommunene i utvalget som har forskrift, og deres erfaringer samt tanker om styrker og svakheter ved utleieloven. I kapittel 4 går rapporten gjennom erfaringene til fire kommuner uten lokal forskrift. Kapittel 5 viser resultatene av en nettsurvey til kommunene. Kapittel 6 presenterer utleieselskapenes erfaringer med utleieloven og deres syn på forbedringspotensialer. I kapittel 7 drøfter rapporten statlige aktørers oppfatning og refleksjoner. Kapittel 8 gjennomgår interesseorganisasjonenes erfaringer. Kapittel 9 går gjennom kollektivselskapenes erfaringer, mens kapittel 10 presenterer resultatene av en innbyggerundersøkelse blant et utvalg i Bergen, Drammen og Oslo. Kapittel 11 drøfter EØS-rettslige spørsmål. Kapittel 12 presenterer vår konklusjon, anbefalinger og også en diskusjon, samt forslag til videre forskning.



Figur 1.3: Det er ikke enkelt å komme forbi hvis man pleier å gå innerst mot kantsteinene eller midt på fortauet og har nedsatt funksjonsevne. Bildet er tatt ved Universitetet i Oslo, Blindern høsten 2022. Foto: Inga Margrete Ydersbond, TØI.

2 Metoder og analyse

2.1 Innledning

Prosjektet er meldt til Norsk senter for forskningsdata (NSD) og fikk godkjenning i august 2022. Vi har brukt ulike metoder for å belyse de forskjellige forskningsspørsmålene. For å finne ut hvordan utviklingen har vært i de ulike kommunene i utvalget med og uten forskrift har vi benyttet data fra dybdeintervjuer, dokumentstudier, data fra spørreundersøkelser og for noen kommuner også skadedata fra legevakt og turdata fra utleieselskapene. For å kartlegge befolkningens syn på de ulike spørsmålene har vi utført en web-basert befolkningsundersøkelse i tre kommuner. For å kartlegge hvordan kommunene regulerer bruken av små elektriske kjøretøy, hvordan de opplever utleieloven og hvilke selskaper som opererer hvor, er det gjennomført en nett-survey til alle norske kommuner.

2.2 Dybdeintervjuer, dokumentstudier og et gruppeintervju

Til sammen 21 dybdeintervjuer har vært utført med 1-4 informanter for hver av disse aktørene: 6 kommuner/gruppe kommuner med, og 4 uten, lokal forskrift, 4 utleieselskaper, 4 interessegrupper som representerer relevante partsinteresser av brukere av fortauene, 2 statlige virksomheter som har relevant innsikt i utleie av elsparkesykler. I tillegg utførte vi et gruppeintervju med fire kollektivselskaper på Teams: Agder kollektivtrafikk, Kolumbus, Ruter, Skysst.

Informantene fikk tilsendt infoskriv og intervjuguide på forhånd slik at de kunne forberede seg best mulig. Ingen av kommunerepresentantene som ble kontaktet takket nei til å bli intervjuet, og det samme gjaldt representantene for de andre organisasjonene som ble forespurt om å delta.

Intervjuene foregikk på Teams, telefon og ved fysisk møte. De varte fra rundt 40 minutter til i overkant av to timer. Intervjuene ble tatt opp med lydopptaker og lagret i en sikret sone på TØIs server. Listen over intervjuer ligger i vedlegg 3. Intervjudata ble sammenstilt med andre intervjudata og øvrige datakilder for å skape et mest mulig presist bilde. Dette kalles datatriangulering. I tillegg benyttet vi ulike metoder til å utforske de samme spørsmålene, altså metodetriangulering, for å oppnå best mulige slutninger. Vi benyttet de kildene vi anså for å være av høyest kvalitet for å utforske de ulike problemstillingene og brukte primærdata der dette var mulig (Kjeldstadli, 1999).

Informantene i Oslo kommune representerte seg selv som fagpersoner, ikke kommunen som helhet. Et eget intervju med Kommuneadvokaten i Oslo kommune ble gjennomført for å få innsikt i hvordan deres jurister hadde resonnert rundt utarbeidingen av den lokale forskriften som i etterkant inspirerte mange kommuner til å lage liknende forskrifter, men dette blir etter avtale ikke sitert. Dette intervjuet viste seg å være nyttig i arbeidet med å lage drøftingen om utleieloven i forhold til EØS-retten og annet norsk lovverk.

I etterkant har informantene fått anledning til å sjekke alle egne sitater og all informasjon som har med egen organisasjon å gjøre.

2.2.1 Utvelging av kommuner, utleieselskaper og organisasjoner

Kommunene ble sommeren 2022 nøye utvalgt i samarbeid med oppdragsgiver, som ønsket: minst fem kommuner/ områder med forskrift hvorav minst to store byer, en mellom stor og en mindre by, samt et område med felles forskrift som omfatter mer enn én kommune, og minst fire kommuner uten lokal forskrift, men som har eller har hatt utleievirksomhet. Valget av disse kommunene er beskrevet i tabell 2.1 og tabell 2.2. Stavanger kommune vedtok lokal forskrift i starten av september 2022 og er derfor et eksempel på en by uten erfaring med lokal forskrift, men som har fått det.

Tabell 2.1: Valg av kommuner med lokal forskrift som regulerer utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

Kommune	Innbyggere 2022 (SSB)	Kommentar / begrunnelse
1) Oslo	702 543	Har størst folketall som by og kommune, har hatt størst problemer med dårlig fremkommelighet og forsøpling, og var først ute med lokal forskrift. Byen hadde flere runder med forskriftsarbeid der tillatelsesordning ble brukt fra 2022. Var byen i Europa med størst tilbud per innbygger i forkant av implementering av lokal forskrift basert på hjemmel i utleieloven. Er byen med høyest antall turer totalt, og som har hatt flest utleieaktører i markedet.
2) Bergen	287 428	Det foreligger data som synliggjør fordelene for den aktøren som ikke samarbeidet med kommunen. Bergen kommune har ønsket å bruke pris som virkemiddel i reguleringen.
3) Bodø	53 066	Er av de få byene i Nord-Norge som har utleie av elsparkesykler og også har lokal forskrift.
4) Kristiansand	113 920	Forskrift administreres i samarbeid med kollektivselskapet Agder kollektivtrafikk (AKT). Lokal konkurranse er vunnet av Bolt og Voi, men Ryde fortsatte å tilby elsparkesykler til de ble samlet inn av kommunen.
5) Lillehammer	28 420	Har lokal forskrift, men ikke tillatelsesordning, altså vil alle utleieselskapene som fyller vilkårene til kommunen, få tillatelse hvis de søker innen fristen for hver periode. Også interessant fordi det er en småby, og fordi den ligger i innlandet, i motsetning til de andre kommunene, som ligger ved kysten.
6) Grenland: Porsgrunn Skien Siljan Bamble	Henholdsvis: 36 583 55 562 2 364 14 034	Regulerer utleie av små elektriske kjøretøy gjennom felles forskrift som første område i Norge.

Tabell 2.2: Valg av kommuner uten lokal forskrift.

Kommune	Innbyggere 2022 (SSB)	Kommentar / begrunnelse
1) Bærum	129 732	Har som første norske kommune inngått samarbeid og betalt et utleieselskap for å bedre kommunens transporttilbud der det ikke er kollektivtransport. Videre er beliggenheten som nabokommune til Oslo interessant.
2) Drammen	103 007	Har mange lokale regler selv om kommunen ikke har lokal forskrift. Har en flerårig sykkelsatsning.
3) Tromsø	77 765	Interessant med byer i Nord-Norge fordi de forventes å ha andre lys, vær- og føreforhold, som kan gi kortere sesong. Viktig med geografisk spredning.
3) Stavanger	145 568	Interessant med utleieselskaper og regulering i Norges første by med en elektrisk bysykkelordning i den regionen med det aller mest fremoverlente kollektivselskapet med tanke på smart mobilitet, Kolumbus. Norges fjerde største by, har flerårig sykkelsatsning.

Tabell 2.3 beskriver de utleieselskapene som ble valgt for dybdeintervjuer, med begrunnelse.

Tabell 2.3: Utleieselskaper, og hvorfor de ble valgt ut.

Utleieselskap	Kommentar / begrunnelse
1) Bolt	Internasjonalt selskap som satser på flere transportmidler samtidig, inkludert elsykler og taxitjenester. Blant de største aktørene på det norske markedet.
2) Voi	Internasjonalt, svensk selskap og en av de største aktørene i Europa, og en av de største i Norge.
3) Ryde	Norsk selskap som systematisk har utfordret kommunenes regulering på området og vært i flere rettssaker, der de har vunnet flere. Kaller seg 'den norske utfordreren.'
3) Byspark	Norsk selskap som middels stort eller lite i norsk sammenheng og er etablert i flere mellomstore og mindre norske byer.

Alle de større kollektivselskapene, samt Kollektivtrafikkforeningen, ble invitert til å delta i fokusgruppemøtet, og fikk tilsendt en enkel intervjuguide. Fire selskap hadde til slutt anledning: én fra Agder

kollektivtrafikk, én fra Kolumbus, to fra Ruter og én fra Skysst. Med tre fra forskerteamet på TØI ble det et Teams-diskusjon med åtte deltakere, som varte vel halvannen time.

2.3 Kvantitative analyser

2.3.1 Nettsurvey til kommunene

Det ble ut survey til alle landets 356 kommuner 1. september 2022. Spørreskjemaet ble utarbeidet og nettsurveyen sendt ut på epost (basert på en epostliste over alle norske kommuner fra KF/Kommuneforlaget) gjennom programmet SurveyDesign på plattformen QuenchTec.

102 kommuner svarte, noe som gir en svarprosent på 29 (etter utsending og én purring). Av disse var det 37 kommuner som svarte at de hadde utleie av el(sparke)sykler på offentlig grunn, mens 64 svarte at de ikke hadde det. Én kommune hadde hatt det før.

2.3.2 Befolkningsundersøkelse

Befolkningsundersøkelsen ble gjort i samarbeid med det pågående prosjektet MikroReg⁶. Fra 24. oktober 2022 ble det sendt ut SMS med invitasjon til den web-baserte undersøkelsen til innbyggere i Oslo, Bergen og Drammen. Utvalgene ble trukket fra Folkeregisteret. For Oslo ble det i tillegg sendt eposter med invitasjon til personer som deltok i befolkningsundersøkelsen i regi av MikroReg-prosjektet i 2021 og som hadde sagt seg villig til å delta i fremtidige undersøkelser. Disse omtales som '2021-utvalget'. Tabell 2.4 oppsummerer informasjon om utvalgene. Når svarene fordeles på byområde, tar vi utgangspunkt i den byen respondentene oppgir at de bor i⁷. Det var overraskende mange som klikket på survey-lenken, men som ikke fullførte undersøkelsen: Om lag halvparten. Mange av disse falt fra allerede i første spørsmål om samtykke. I analysen av undersøkelsen inkluderes alle svar uavhengig av om respondenten fullførte hele spørreskjemaet.

Tabell 2.4: Kjennetegn ved utvalgene i befolkningsundersøkelsen.

	Invitasjoner sendt	Klikket på survey-lenke	Oppga bosted	Fullført hele undersøkelsen	Andel kvinner	Snittalder	Andel med tilgang til privat elsparke-sykel *	Andel med tilgang til bil **	Andel med førerkort for bil, MC eller moped
Bergen	9 998	1 530	800	654	51,7 %	50,9	11,2 %	92,7%	88,7 %
Drammen	9 120	1 362	793	575	45,8 %	56,9	11,4 %	96,3 %	91,8 %
Oslo + 2021-utvalg	9 301+ 1 337	1 750 + 583	1 546	1 227	51,2 %	50,4	9,3 %	85,6 %	86,8 %
Totalt	29 756	5 225 (18 %)	3 139 (11 %)	2 456 (8 %)	50,0 %	52,8	10,3 %	90,1 %	88,5 %

* Summen av følgende svar: 'Eier ikke, men har tilgang,' 'Eier, men har sjelden tilgang' og 'Eier og har god tilgang.'

** Summen av følgende svar: 'Ja, jeg eier', 'Ja, på annen måte', 'Ja, husholdningen har' og 'Ja, gjennom deleordninger.'

⁶ MikroReg: Offentlig regulering for effektiv, sikker og bærekraftig mikromobilitet, <https://www.toi.no/prosjekt-mikroreg>

⁷ Grunnen til at vi ikke sorterer på utvalg, men på svar på dette spørsmålet, er at noen er trukket fra Folkeregisteret i én by, men bor i en annen, f.eks. en student i Oslo som er folkeregistrert i Drammen. Dette gjelder en svært liten andel av respondentene og har tilnærmet ingen effekt på overordnede resultater. I surveyen har respondentene fått spørsmål knyttet til byområdet de bor i, og ikke til byområdet de er folkeregistrert i.

2.3.3 Turdata

Vi har benyttet turdata som vi har fått fra noen av utleieselskapene for å studere hvorvidt og i hvor stor grad lokale reguleringer påvirker markedet. Disse dataene er kommersielt sensitive, og det er derfor begrenset hvilke analyser og hvilket detaljeringsnivå som kan presenteres. Vi fokuserer derfor på overordnede størrelser som tilbud, etterspørsel, overordnede kjennetegn ved turene og utnyttelsesgrad (antall turer per elsparkesykkel per dag). For enkelte indikatorer fjerner vi benevningen på aksene av samme grunn. Mønstrene og utviklingsbanene er like fullt synlige.

2.3.4 Skadedata

Elsparkesykler inngår fra sommeren 2022 under betegnelsen 'liten elektrisk motorvogn' og er dermed en egen enhet i den offisielle statistikken over trafikkulykker. Denne statistikken er basert på politi-registrerte trafikkulykker. Trafikkulykker med personskaade (der personskaden ikke er ubetydelig) skal etter loven rapporteres til politiet.

Den offisielle statistikken over trafikkulykker med elsparkesykler er imidlertid svært mangelfull. Grunnen er at de aller fleste (over 90 %) av skadene med elsparkesykler skjer som følge av eneulykker, og eneulykkene blir nesten aldri registrert av politiet.

For å få informasjon om ulykker og skader med elsparkesykler er skadedata fra legevakt/sykehus i praksis den eneste brukbare kilden, men det er få kommuner/fylker som registrerer dette systematisk. Et hederlig unntak er Oslo, der Oslo skadelegevakt har registrert skader med elsparkesykler kontinuerlig siden 2019. I tillegg har Bergen legevakt i perioder registrert elsparkesykkelskader.

Det har ikke vært mulig å skille ulykker med elsykler som faller inn under utleieloven fra ulykker med øvrige elsykler. For skadedata fra Oslo legevakt gjelder dette også for delte versus privateide elsparkesykler. Siden delte elsparkesykler er såpass dominerende i Oslo, vil bildet likevel i all hovedsak kunne tilskrives utleide elsparkesykler.

3 Nettsurvey til alle norske kommuner

3.1 En oversikt

For å få en oversikt over omfanget av utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i norske kommuner, og sikre at kommuner med viktige erfaringer og synspunkter på den nye utleieloven fikk komme til orde, gjennomførte vi en systematisk kartlegging til kommunene gjennom en nettsurvey. Den ble sendt ut 1. september 2022 til alle 356 norske kommuner. Spørreskjemaet ble utarbeidet og nettsurveyen sendt ut på epost (basert på en epostliste over alle norske kommuner fra KF/Kommuneforlaget) gjennom programmet SurveyDesign på plattformen QuenchTec.

102 kommuner svarte. Det gir en svarprosent på 29 (etter utsending og én purring). Av disse var det 37 kommuner som svarte at de hadde utleie av el(sparke)sykler på offentlig grunn, mens 64 svarte at de ikke hadde det. Én kommune hadde hatt det før. Det er grunn til å anta at de fleste kommuner som har erfaring med denne typen utleie har svart – likevel kjenner vi til et par kommuner som ikke har svart (men som vi har gjennomført dybdeintervju med: Bærum (som har 800 elsparkesykler/150 elsykler og Lillehammer med 300 elsparkesykler, samt noen kommuner som ikke har svart, men som våre informanter har oppgitt at de har utleievirksomhet i, slik som Hønefoss og Stavern).

Vedlegg V6 gir en oversikt over respondentenes stilling og seksjonstilknytning i kommunene. Det er en stor spredning både når det gjelder stillingstype og hvilken kommunal seksjon eller etat den som har svart, kommer fra – alt fra rådmann til prosjektmedarbeider og fra så vel teknisk som kultur-etat. I noen kommuner har mobilitetsrådgiver svart og i et par andre er det folkehelsekoordinator som har svart. Siden spørreundersøkelsen dreier seg om en erfaringer med en lov, er det kanskje noe overraskende at det bare er én jurist/juridisk rådgiver i kommunen som har svart.

Nettsurveyen tok sikte på å besvare blant annet følgende spørsmål (fullstendig spørreskjema ligger i vedlegg V7):

- 1) Hvilke kommuner har, eller har hatt, kommersiell elsparkesykkel/ elsykkelutleievirksomhet hos seg?
- 2) Hvilke utleieaktører har vært etablert og med hvor mange elsparkesykler og elsykler?
- 3) Hva sier de ulike lokale forskriftene?
- 4) Hvilke kommuner har regulering av elsparkesykkelutleie og elsykkelutleie per dags dato, eller planlegger forskrift?

3.2 Utleieselskaper i kommunene

I spørreundersøkelsen er det 36 navngitte kommuner som svarer at de har, eller har hatt, utleie av små elektriske kjøretøy i dag, mens to kommuner har ikke oppgitt kommunenavn (Tabell 3.1). På grunn av ordlyden i spørsmålet om antall, er det noen kommuner som har svart omtrentlig antall de *har* hatt – mens andre svarer omtrentlig antall de har per dags dato. Noen kommuner har bare oppgitt at de har eller har hatt utleie, uten å oppgi antall. Ordlyden på spørsmålene var: «*Hvilke utleieselskaper er (eller har vært) i kommunen?*» og «*omtrent hvor mange el(sparke)sykler leier ut fra hvert selskap*»- derfor er antallet høyere enn det som er dagens antall, for eksempel 8000 i Oslo. Vedlegg V4 viser de mer detaljerte tallene for hva kommunene har svart om hvilke utleieselskaper de har eller har hatt og omtrentlig antall per selskap.

Av utleieselskapene er det Tier, Voi og Bolt som har (hatt) flest sykler. Bird finnes i 13 kommuner; Bolt og Tier i ni kommuner; Ryde og Voi i åtte kommuner; Surf og Zvipp i fem kommuner – mens 'andre'-kategorien er i hele 23 kommuner ifølge vår spørreundersøkelse.

For 'andre'-kategorien oppgis stort sett et lite antall, 50 eller mindre. På åpent spørsmål om hvilke andre utleieselskaper som var eller hadde vært i kommunen var svarene: Byspark, Sharebike, Geton, Cityride,

Hopp, Ohoi, Astamr Norwegian Mobility, Move About, Bydue, Cats, Wind, Mates, Kolumbus - og kommunen selv.

Tabell 3.1: Utleieselskaper som er, eller har vært, i kommunene ifølge kommunenes svar i spørreundersøkelsen.

	Bird	Bolt	Dott	Lime	Ryde	SQT	Surf	Tier	Voi	Zvipp	Andre	Sum
Bergen	Ja	Ja			Ja			Ja	Ja		Ja	6
Bjørnafjorden											Ja	1
Bodø	Ja				Ja							2
Bygland											Ja	1
Drammen	Ja	Ja						Ja	Ja	Ja		5
Elverum	Ja											1
Fredrikstad		Ja					Ja					2
Frogn											Ja	1
Gjøvik		Ja									Ja	2
Grimstad	Ja										Ja	2
Indre Østfold	Ja											1
Kristiansand		Ja			Ja				Ja			3
Lillestrøm	Ja	Ja			Ja			Ja	Ja	Ja	Ja	7
Lyngen											Ja	1
Midt-Telemark								Ja			Ja	2
Namsos								Ja				1
Nesodden											Ja	1
Oslo	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja		Ja	Ja	Ja		Ja	9
Porsgrunn											Ja	1
Ringsaker											Ja	1
Rælingen												0
Sandefjord												0
Sarpsborg	Ja	Ja					Ja					3
Skien											Ja	1
Sola												0
Stavanger					Ja			Ja	Ja			3
Stord	Ja											1
Sunnfjord											Ja	1
Tromsø						Ja						1
Trondheim					Ja			Ja	Ja	Ja		4
Ullensaker	Ja							Ja		Ja	Ja	4
Vestre Toten											Ja	1
Voss	Ja											1
Vågå											Ja	1
Øygarden											Ja	1
Ås											Ja	1
2 uoppgitte kommuner							Ja				Ja	2
Sum	12	8	1	1	7	1	4	9	7	4	21	

Vi spurte også om kommunene hadde mottatt henvendelser fra utleieselskap – uten å ha startet utleie. Tabell 3.2 viser at de aller fleste henvendelser går til kommuner som allerede har utleie i dag (29), mens et lite mindretall av disse (5) har ikke mottatt ytterligere henvendelser. Bare seks kommuner som ikke har hatt utleie, har mottatt henvendelser fra utleieselskap. 12 av alle kommunene svarer 'vet ikke' på om de har mottatt slike henvendelser.

Tabell 3.2: Henvendelse om utleie, etter om kommuner har (hatt) utleie.

	Ja	Nei	Vet ikke	Total
Ja, det finnes utleie i dag	29	5	3	37
Nei, men har utleie vært her før	1	0	0	1
Nei, har aldri vært her	6	49	9	64
Sum	36	54	12	102

På spørsmål om hvilke selskap som har henvendt seg til kommunen, svarer de fleste de utleieselskapene som allerede er etablert i andre kommuner, så som Tier, Bird, Bolt, Ryde, Lime, Hopp, Surf, Zvipp, Cityride, Dott, Wind, Geton, men også noen andre som ikke har vært nevnt før, som Whee (abonnement på lastesykler), Taxibird, Taxicap, Neuron mobility, Bovi mobility, DonkeyRepublic, GreenSpeed og Zeusscooters – samt Nivel som leverer digitale dashboard- og reguleringstjenester for delt mikromobilitet. I tillegg er det noen som oppgir at de har hatt henvendelse fra lokale som ønsker å leie ut sykler. Samtidig nevner enkelte at de ikke husker eller ikke har oversikt over denne typen henvendelser til kommunen.

3.3 Kommunenes regulering – forskrift eller ikke

Kommunene fikk spørsmål om de hadde vurdert å utarbeide lokal forskrift etter utleieloven – og med ulike svarkategorier etter i hvilken fase et eventuelt forskriftsarbeid var i. Tabell 3.3 viser status for de ulike kommunene. 23 kommuner har utarbeidet eller er i gang med å utarbeide forskrift, mens ni kommuner oppgir at forskrift har vært diskutert, men kommunen har valgt andre løsninger. 63 kommuner av de 102 som svarte på nettsurveyen oppgir at forskrift ikke har vært diskutert eller er aktuelt for kommunen. I tillegg er det sju kommuner som oppgir 'vet ikke'.

At det i [Lovdata](#) (per januar 2023) oppgis at det nå er 16 lokale forskrifter til Loven, illustrerer at det er flere kommuner som siden nettsurveyen ble besvart (i september), har gått fra forarbeid til vedtatt forskrift.

Tabell 3.3: Kommuner etter status for eventuelt arbeid med forskrift i kommunen. Kilde: Nettsurvey til kommunene.

Status	Kommuner
Forskrift er trådt i kraft	10 kommuner: Bergen, Bodø, Fredrikstad, Kristiansand, Lillestrøm, Oslo, Sandefjord, Skien, Stord, Trondheim
Forskrift er vedtatt politisk	2 kommuner: Bjørnafjorden, Porsgrunn
Høringsnotat er utarbeidet	4 kommuner: Haugesund, Rælingen, Sarpsborg, Voss
Forskrift er under utarbeidelse	7 kommuner: Frogn, Kongsberg, Stavanger, Ullensaker, Øygarden, Ås, én uoppgitt
Forskrift har vært diskutert, men kommunen har valgt andre løsninger	9 kommuner: Aurskog-Høland, Drammen, Elverum, Grimstad, Indre Østfold, Kongsvinger, Ringsaker, Sunnfjord, Tromsø
Forskrift har ikke vært diskutert	50 kommuner
Forskrift ikke aktuelt her i kommunen	13 kommuner
Vet ikke	7 kommuner

De ni kommunene som hadde svart at forskrift hadde vært diskutert, men at kommunen hadde valgt andre løsninger, ble spurt om hvilke andre løsninger. Svarene på dette åpne spørsmålet var blant annet at kommunen ville avvente og se om det vil bli behov for forskrift; én kommune hadde utarbeidet 'retningslinjer' eller særskilte 'vilkår'; én kommune oppgir at forskrift ikke er aktuelt siden 'markedet styrer,' mens en annen kommune sier de heller har 'dialog' med selskapet, som blir nærmere illustrert i en respons som denne:

Siden [aktuell] kommune kun har én tilbyder med snaue 150 sparkesykler i en kommune med 70 000 innbyggere, så har vi heller valgt å ha tett dialog med tilbyderen. Denne dialogen er god og har løst problemer som ellers måtte gjøres via forskrift. Det bemerkes at utleier selv har iverksatt tiltak som skal avhjelpe de største problemene - som enkelte hevder - med utleievirksomheten, herunder parkeringforbudtsoner

De 13 kommunene som har oppgitt at forskrift er uaktuelt, har svart følgende på åpent spørsmål om hvorfor det ikke er aktuelt i deres kommune. De fleste svarer naturlig nok at det skyldes at det er uaktuelt med utleie av elsparkesykler i deres kommune – fordi det ikke er marked eller etterspørsel etter slik utleie; fordi de har store avstander og få innbyggere, som bor spredt; fordi transportalternativet i kommunen i hovedsak er bilbasert; eller fordi de har så få elsykler at de ikke utgjør noe problem, slik én kommune begrunner det med:

Vi har heller ikke opplevd problem med elsykler i trafikken eller andre steder. Det er også såpass få, 10 på en hel kommune at det ikke utgjør en stor sak for oss.

Det gis uttrykk for at det er bra at kommunene har fått et verktøy for å regulere bruken i egen kommune, og at utleieloven har vært viktig for kommunene:

Selv om vi så langt har valgt å gjøre dette gjennom politisk vedtatte vilkår fremfor forskrift, vurderer jeg loven som viktig fordi den så klart fastslår muligheten for å regulere.

Loven er viktig fordi den klargjør at kommunene har hjemmel til å regulere elsparkesykkemarkedet.

Like fullt er det en kommune som sier:

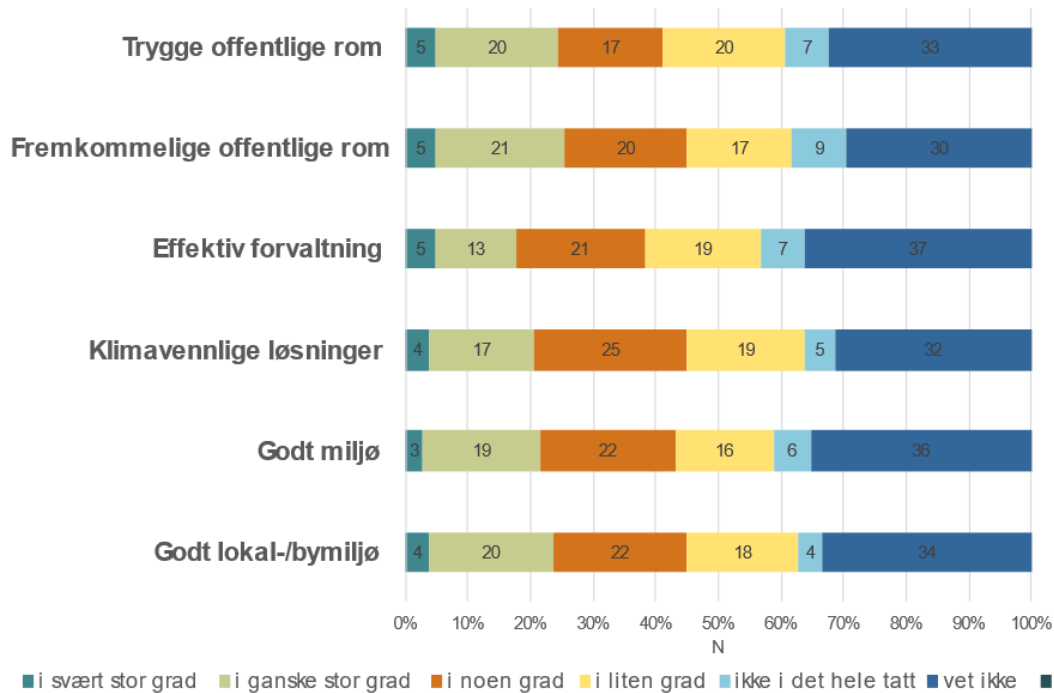
Loven i seg selv gir ikke noe. Men det at vi kan lage egen forskrift er det som betyr noe.

Flere viser til forholdet mellom nasjonal versus lokal regulering generelt eller mellom utleieloven og lokale forskrift spesielt. En kommune mener at 'noe mer føringer nasjonalt ville forenklet arbeidet med lokal forskrift noe,' mens en annen sier: '[...]det ville være enklere om det ble mer sentrale føringer enn at hver kommune skal utarbeide egen forskrift.' En god redegjørelse for dette forholdet er denne:

Jeg tror det kunne være lurt å se en gang til på hva som skal reguleres på nasjonalt nivå og hva som skal reguleres lokalt. Dagens ordning kan gi mange ulike lokale tilnærminger å forholde seg til for aktørene. Det kan diskuteres som loven legger for mye vekt på lokal forskrift. Forskrift krever også en nokså omfattende prosess, noe som kan føre til at (særlig mindre) kommuner ikke har/setter av ressurser til å lage forskrift. Dette og behovet for noenlunde like regler ulike steder i landet må vurderes opp mot rommet for lokal tilpasning.

3.4 Synspunkter på utleielovens formål

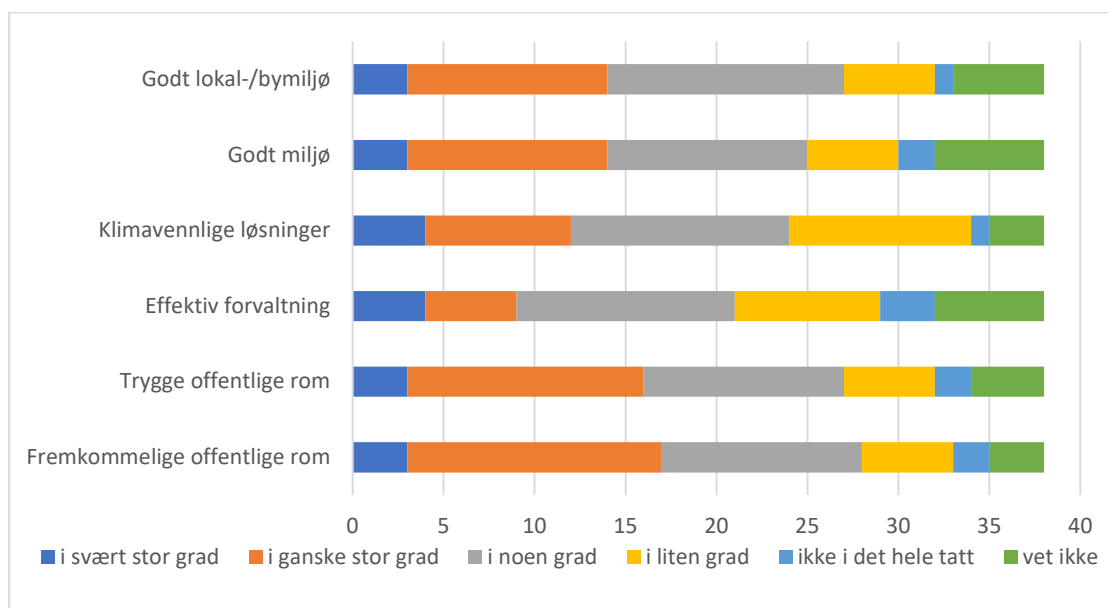
Kommunene ble spurt om i hvilken grad de vurderte at utleieloven bidro i deres kommune til å oppnå formålet, det vil si å bidra til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø (Figur 3.1).



Figur 3.1: Kommunenes vurderinger av om utleieloven bidrar til å oppnå formålet i deres kommune.

Blant kommunene synes det å være størst oppslutning (i svært stor og i ganske stor grad) om at utleieloven bidrar til fremkommelig offentlige rom, men også ganske jevn oppslutning om de øvrige formålene. Men – utslagene på den andre siden av skalaen er omtrent like store, det vil si der de vurderer at Loven 'i liten grad' eller 'ikke i det hele tatt' bidrar til å oppnå disse formålene i egen kommune. Samtidig ser vi at 'vet ikke'-kategorien er svært stor for alle disse formålene. Som én kommune gir uttrykk for: 'Svarene foran må ses i lys av kort erfaringstid, fra juni/juli 2022. Synspunktene på noen av spørsmålene kan endres med erfaring, jf. vet ikke svar.'

Siden det er nesten to tredeler av kommunene i utvalget som ikke har utleie av elsparkesykler, virker det mer rimelig å fordele svarene ut fra om kommunen har hatt det i kommunen eller ikke (figur 3.2).



Figur 3.2: Vurderinger av om utleieloven bidrar til å oppnå formålet i deres kommune, blant 37 kommuner med utleie av elsparkesykler i sin kommune.

Her ser vi at det er en positiv oppslutning til at utleielovens formål bidrar i egen kommune. Det er størst tro på at utleieloven bidrar til mer framkommelige byrom, mens lavest oppslutning om at loven bidrar til effektiv forvaltning. Ut fra dette formålet er igjen 'vet ikke' kategorien størst, som den også er for oppslutningen om at loven bidrar til et 'godt miljø'. Imidlertid er 'vet ikke'-kategoriene for alle formålene betydelig redusert sammenlignet med da også alle kommunene som ikke hadde elsparkesykler i sin kommune var inkludert.

Andre formål med loven

Nettsurveyen hadde også med et åpent spørsmål om det var andre mål respondenten mente kommunen kunne oppnå gjennom denne Loven. Svarene gikk blant annet på at loven kunne bidra til: bedre balanse mellom brukere og ikke-brukere av elsparkesykler; bedre kontroll; regulere markedet og ferdselen i kommunen dersom noen begynner med denne typen virksomhet; økt attraktivitet, bevisstgjøring knyttet til alternativ mobilitet og bærekraftig mobilitet, trafiksikkerhet; promotering av grønnere mobilitet – el-kjøretøy i kombinasjon med kollektivtransport; bedre forutsigbarhet for alle; større fokus på mindre elektriske kjøretøy – som (respondenten trodde) '...vi bare har sett starten av.'

3.5 Innhold i tillatelsesordningene

Utleieloven gir kommunen mulighet til å gi forskrift om at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bare kan gjøres med tillatelse fra kommunen. 12 kommuner i vårt utvalg oppgir at de har en forskrift som inneholder en tillatelsesordning: Bergen, Bjørnafjorden, Bodø, Fredrikstad, Kristiansand, Lillestrøm, Oslo, Porsgrunn (som har felles forskrift med Skien og de øvrige Grenlandskommunene: Bamble og Siljan), Sandefjord, Stord og Trondheim.

Når det gjelder **varighet**, er den begrenset fra ett til to år, mens én kommune oppgir at det er gitt tillatelse til 2+1 år (der 1 år er opsjon).

Når det gjelder **antall el(sparke)sykler**, varierer det fra maksimalt 200 til 8000, der noen oppgir at det er likt fordelt på de operatørene som har fått utleie. En kommune oppgir at det er antallsbegrensning i de innerste (by)sonene (som kan være digitalt avgrenset av kommunen), men ingen begrensning på totalantall.

Når det gjelder **antall utleiende**, varierer det fra 1 til maksimalt 3 tillatelser til 3 operatører/utleieselskap.

Vilkår i tillatelsesordning

Vilkår kan eksempelvis dreie seg om datadeling og ryddeplikt; nattestengt; selvkost; regulering av antall kjøretøy i spesielle soner og eventuelt med redusert hastighet; spesielle krav til kjøretøyene; miljøkrav knyttet til drift og vedlikehold. Det kan også settes vilkår om kommunens plikt til og frist for å varsle om nye digitale soner (geofence).

En kommune (Lillestrøm) oppgir følgende vilkår satt i tillatelsesordningen: om **plassering** av de små elektriske kjøretøyene, som går fram av årlig kunngjøring, som eksempelvis kan dreie seg om midlertidige og permanente digitale soner som utleier plikter å iverksette overfor brukere av kjøretøyene. Sonene kan også innebære **tidsavgrensning**, at den gjelder for hele eller deler av døgnet og/eller bestemte ukedager, og vinterdrift ikke er tillatt. Vilkår kan også dreie seg om **hastighetsbegrensninger**. Og **krav om datadeling og (månedlig) rapportering fra utleier**, med rapport om antall kjøretøy, antall turer, heatmap med start og slutt for turer; ulykker og andre hendelser. Kommunen kan også gi nærmere bestemmelse om hvilken **teknologi** utleier plikter å ha. Kjøretøyene skal være utslippsfrie, og utleier skal forhindre sjenerende lyd fra små elektriske kjøretøy. Utleier skal på eget initiativ, fortløpende **fjerne, flytte og rydde** små elektriske kjøretøy hvis de er veltet, ikke fungerer, har havnet i elver og vann eller på annen måte forsøpler lokalmiljøet, eller hvis de er til hinder for den generelle fremkommeligheten eller når det gjennomføres drifts- og vedlikeholdsoppgaver på offentlig grunn. Kommunen skal i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning.

Kommunen bør kunne belønne operatører som bidrar til å gjøre bærekraftige transportalternativer mer attraktive og tilgjengelige, slik som kollektivtransport, bildeling, samkjøring, og som fremmer gange og sykkel.

Det uttrykkes også et ønske om at det burde kunne stilles 'krav til utleier knyttet til blant annet økonomi og arbeidsforhold,' og at:

Det burde være mulig å legge vekt på etterlevelse av andre lover (arbeidsmiljø, HMS) i utvelgelsen i tillatelsesordningen.

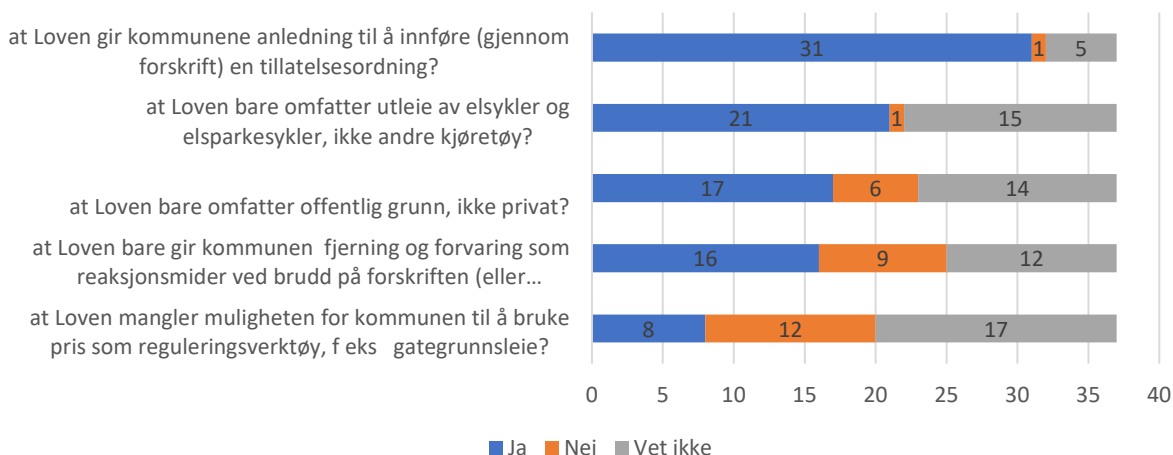
3.6 Vurdering av utleielovens hensiktsmessighet

Vi spurte kommunene om i hvilken grad de vurderte at utleieloven var hensiktsmessig for dem på følgende områder:

- at loven bare omfatter offentlig grunn, ikke privat
- at loven bare omfatter utleie av elsykler og elsparkesykler, ikke andre kjøretøy
- at loven gir kommunene anledning til å innføre (gjennom forskrift) en tillatelsesordning
- at loven mangler muligheten for kommunen til å bruke pris som reguleringsverktøy, f.eks. gategrunnsleie

Vi ser av svarene (fra kommunene som har elsparkesykelutleie i sin kommune) i figur 3.3 er det størst oppslutning om at det er hensiktsmessig at utleieloven gir kommunene muligheten til å innføre en mer spesifisert tillatelsesordning gjennom forskrift. Lavest oppslutning er det om at det ikke gis mulighet til å innføre gategrunnsleie. Ellers ser vi igjen at det svært mange 'vet ikke'-svar.

Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn



Figur 3.3: Svar på spørsmålet om utleieloven gir en hensiktsmessig regulering på følgende områder i egen kommune. Blant kommuner med elsparkesykkeluarleie.

Også på dette området inneholdt spørreskjemaet et åpent spørsmål der kommunene med egne ord kunne melde hva de så som hensiktsmessig eller ikke med utleieloven.

Det som går igjen i disse svarene er den manglende muligheten til å ta **gategrunnsleie**, som disse sitatene viser:

Når det gjelder gategrunnsleie, så hadde en slik mulighet gjort det lettere for en kommune å opprettholde rettferdighetsprinsippet om at alle aktører i det offentlige rom - og som disponerer offentlig grunn - skal betale en leiesum for det areal man disponerer.

Største mangel ved loven i dag, er at ikke gategrunnsleie kan brukes til å regulere på en måte som også kan oppfylle andre av kommunens mål innen bærekraftig transport.

En kommune kan også ønske å ta betalt for frafall av inntekter til parkering (ikke bare selvkost/utgiftsdekning). Det er også ønske om å kunne bøtelegge ved feilparkering. En kommune melder at de tar gebyr ved feilparkering av elsparkesykler/elsykler og gir uttrykk for:

Dette har blitt et viktig virkemiddel i arbeidet med å løse den største utfordringen knyttet til delt mobilitet hos oss, feilparkeringer/mangel på ryddighet. Gebyr ilegges med grunnlag i annet lovverk.

Et annet problem med utleieloven og forskriften er at reguleringen er **begrenset til offentlig grunn**, som et par kommuner sier:

Mye privat eiendom i sentrum gjør at kommunens eventuelle forskrift vil ha særlig innvirkning på regulering

Etter vår oppfatning blir forskriftens nedslagskraft begrenset av at man kun kan regulere areal i offentlig eie. Man vil følgelig ikke kunne forhindre at små elektriske kjøretøy henses på privat grunn.

En kommune peker på at det er for lite **ressurser til forvaltning** av hele lovverket. Men også et problem med for mye regulering som krever mye administrasjon nevnes, og at det er kommunal arbeidsbelastning knyttet til loven; én sier at det er *'tungvint arbeid med lokal forskrift'*:

Fjerning og forvaring av kjøretøy det være seg enten etter lokal forskrift i medhold av loven her eller etter vegtrafikkloven er medfører en overbyråkratisering.

Viktig med tydeleg lov, men må unngå reguleringar som krev mykje administrasjon.

3.7 Syn på mangler i loven og behov for annen regulering

Flere er opptatt av at utleieloven kunne vært tydeligere også på andre områder. Noen peker på at den skulle vært mer **brukerorientert**, at den i større grad burde *‘åpne for å vektlegge brukernes behov.’* Men det er også ønske om at sluttbruker ansvarliggjøres i større grad:

‘Det skulle vært mulig å pålegge utleierye å videreføre bøter og sanksjoner til sluttbruker, slik at brukere opplever konsekvensen av feilbruk i større grad.’

At det savnes et større brukerperspektiv i lovreguleringen vises også her:

Reguleringen bør handle om å gi en best og mest hensiktsmessig mobilitet til befolkningen og ikke kun se på problemer som parkering.

Én kommune peker på at *‘Forarbeidet burde vært mer tydelig på forhold opp mot EØS-rett.’*

Det gis uttrykk for at utleieloven også kunne inneholdt mer **positive virkemidler**:

I tillegg ikke bare en begrensende lov, men muligheter for å belønne/gi tillatelse til operatører som bidrar til kommunens mål om bærekraftig transport, slik som å tilby elektriske bysykler/taxitjenester og integrasjoner mot kollektivtransport (MaaS-løsninger).

Kommunen bør kunne belønne operatører som bidrar til å gjøre bærekraftige transportalternativer mer attraktive og tilgjengelige, slik som kollektivtransport, bildeling, samkjøring, og som fremmer gange og sykkel.

Én kommune mener det burde vært lovpålagt å dele data med eksempelvis Entur for utleieaktørene. Og særlig framstår en bedre samhandling med kollektivselskapene og bedre **integrasjon med kollektivtransport** som viktig:

Det bør vurderes om Loven bør gi en tydeligere åpning for integrasjon mellom kollektivtilbud og sykler/sparkesykler. Dvs. MAAS-løsninger

I fagmiljøene snakkes det mye om MAAS. Dette er svært vanskelig å realisere uten et juridisk grunnlag som åpner for en integrasjon mellom de ulike aktørene. Dagens lov gir åpning for dette, men loven burde vært tydeligere. Utydelig lovgrunnlag gir grunnlag for unødvendige runder i rettssystemet initiert av aktører som ikke ønsker slik integrasjon.

Kort sagt burde loven vært *‘Tydeligere på å bidra til å utvikle helhetlige mobilitetsløsninger.’*

4 Seks kommuner/områder med lokal forskrift

4.1 Oversikt

Per januar 2023 har 16 bykommuner/områder vedtatt og implementert lokale forskrifter basert på utleieloven, ifølge Lovdata. Disse inkluderer: Bergen, Bodø, Fredrikstad, Grenlandskommunene (Bamble, Porsgrunn, Skien og Siljan), Haugesund, Karmøy, Kristiansand, Lillehammer, Lillestrøm, Moss, Oslo, Sandefjord, Sarpsborg, Stord, Trondheim og Ålesund. I tillegg ble lokal forskrift vedtatt i Stavanger kommune den 5. september 2022, men denne er foreløpig ikke kunngjort på lovdata.no.

Fellestrekk for alle kommunene som har implementert lokale forskrifter for utleie av små elektriske kjøretøy, er at utleieselskapene må:

- 1) Skru av lyden på de små elektriske kjøretøyene om kveldene og nettene.
- 2) Sørge for at kjøretøyene har geofencing-teknologi slik at de ikke kan kjøres ut av sonene de er ment å kjøres i, parkeres der det er parkeringsforbud, og må redusere farten der dette kreves.
- 3) Dele ulike data fra kjøretøyene med kommunene, i Kristiansands tilfelle også med Agder Kollektivtrafikk (AKT).
- 4) Merke kjøretøyene med firmanavn og nummer.
- 5) Fjerne, flytte og rydde bort kjøretøyene på eget initiativ når ulike forhold inntreffer, slik som: når de er til hinder for den generelle fremkommeligheten, er veltet, ikke fungerer, har havnet i elver eller sjøer, når det er vedlikehold av byrommet, slik som vårrengjøring, når det er nødvendig ved branner og liknende, vinterdrift, fare for snø og is, og for å overholde riktig antall elektriske kjøretøy innenfor de eventuelle sonene.
- 6) Betale et administrasjonsgebyr forskuddsvis etter antall elsparkesykler/elsykler de tilbyr.
- 7) Tilby det antall kjøretøy de har sagt at de skal tilby. Dersom de avslutter utleievirksomheten, kan de også miste tillatelsen til å drive utleievirksomhet.
- 8) Tilfredsstillte ulike miljøkrav, slik som at utleieselskapene skal være utslippsfrie fra og med 1. april 2023. Noen kommuner, slik som Grenlandskommunene og Kristiansand stiller miljøkrav i sine kunngjøringer.

Tabell 4.1 oppsummerer noen hovedindikatorer for de seks utvalgte områdene.

Tabell 4.1: Studiens utvalgte kommuner og gruppe kommuner med forskrift.

Kommune	Antall elsparkesykler før forskrift	Dato ikrafttr. forskrift	Maks antall selskap	Lengde tillatelser	Tak antall elsparkesykler	Nattestenging	Selskaper per januar 2023
Bergen		30.03.2022	3	2 år	900 i sone 1, 1500 i sone 2, kan også komme begrensninger i sone 3 og 4	Ja, 23.00-05.00 natt til lørdag og søndag, og ellers 01.00-05.00	Voi, Ryde og Bolt.
Bodø		01.07.2022	2	2 sesonger, fra 8. juli 2022 til og med den 30. november 2023	500 i sonen	Ja, 23.00-05.00 natt til lørdag og søndag, og ellers 01.00-05.00	Bird, Ryde
Grenland: Bamble Porsgrunn Skien Siljan	80 80	16.06.2022	3	1 kalenderår	1 200 til sammen	Nei, men fra 01.00 til 05.00 skal hastigheten være maks 12 km/t i sentrumssonene	Byspark
Kristiansand		30.03.2022/ 01.06.2022	2	2 sesonger/1 kalenderår	500 per utleier, fordelt mellom de ulike sonene	Ja, fra 23.00 til 05.00 alle dager	Voi, Bolt
Lillehammer		31.03.2022	Ikke tak	1 år	300, fordeles på alle som oppfyller vilkårene, kan fordeles mellom midlertidige og permanente soner	Nei, men 50 % reduksjon i hastighet mellom 23.00 og 05.00	Bolt, Byspark og Mile
Oslo	25 000 (anslag) før 2021-forskrift; 8 000 før gjeldende forskrift	Gjeldende forskrift: 16.02.2022	3	1 år	8 000 totalt, fordeles likt på søkerne, men ikke mer enn de har søkt om. Maksimal andel kjøretøy i sonene: 15% i sone 1 (sentrum), 40% i sone 2, 30% i sone 3 og 40% i ytterste sone 4.	Ja, fra 23.00 til 05.00 alle dager	Voi, Tier og Bolt



Figur 4.1: Oslo kommune tillater utleie om vinteren, men stiller krav om at det ikke skal være til hinder for kommunens vinterdrift (brøyting, med videre). Foto: Nils Fearnley, TØI.

4.2 Oslo kommune

4.2.1 Erfaringer før lokal forskrift trådte i kraft

Fra våren 2019 begynte ulike utleieaktører å plassere elsparkesykler i Oslos gater. Dette skjedde i etterkant av at små elektriske kjøretøy ble likestilt med sykkel i Norge i april 2018, som beskrevet i introduksjonskapitlet. Oslo kommune hadde før våren 2019 hatt erfaring med utleie av noen billige sykler produsert i Kina og lansert som en fri-flyt tjeneste. Dette var kun et lite antall, som kort tid etter ble trukket fra markedet, høsten 2018. Derfor valgte Oslo kommune å se an situasjonen da utleieselskapene begynte å plassere ut elsparkesykler sentralt i Oslo våren 2019 (Oslo kommune, 2022d).

3-4 aktører etablerte seg i Oslo-markedet sommeren 2019. Elsparkesyklene ble raskt svært populære, som et effektivt og fleksibelt og for mange morsomt fremkomstmiddel. Samtidig bidro de til mange alvorlige ulykker, spesielt nattetid. Elsparkesyklene hopet seg opp i Oslo sentrum og hindret fremkommeligheten mange steder; de hopet seg opp på fortauene og lå henslengt over alt. Mangel på dedikert infrastruktur for el-sparkeykler i Oslo sentrum kombinert med konkurranse om arealer i Oslo sentrum, bidro til at problemet opplevdes som meget stort både blant politikere og befolkning. Elsparkesyklene bidro også til forsøpling i stor skala gjennom utstrakt hærverk, hensetting/slenging av elsparkesykler rundt om i byen og i naturen, og de ble funnet nærmest overalt, inkludert i Akerselva og i Oslofjorden. Videre bidro de til mange ulykker og nesten-ulykker mellom personer på elsparkesykkel og andre trafikantgrupper, spesielt fotgjengere. De første generasjonene elsparkesyklene som ble leid ut, var også dårlige teknisk sett sammenliknet med dagens versjoner: de veltet lett, kunne knekke og hadde kort levetid (Oslo kommune, 2022d).

Reaksjonene lot ikke vente på seg etter elsparkesyklens inntog i Oslo. Det ble etablert interessegrupper for å fjerne elsparkesyklene fra byen (f.eks. Facebook-gruppa 'La oss ta fortauene tilbake'). De fikk massiv medieoppmerksomhet og ble en snakkis både i media og på folkemunne. Elsparkesyklene ble også utsatt for hærverk. Enkelte ønsket også å provosere fram reaksjoner fra offentligheten ved å sette dem bevisst slik at de var til sjenanse for gående (Oslo kommune, 2022d).

Det var på tidspunktet ikke etablert noen tydelig fartsgrense for kjøring på fortau, og mange kjørte mye raskere enn lovkravet om at «passering av gående [må] skje i god avstand og i tilnærmet gangfart» (nå er dette rettslig satt til maks 6 km/t for liten elektrisk motorvogn). Selv om personer på elsparkesykkel har hatt de samme krav til aktsomhet som andre trafikantgrupper, virker det som om politiet i forholdsvis liten grad hadde ressurser til å følge dem opp og gi bot for eksempel ved farlige forbikjøringer på fortau. Etter hvert viste det seg at det var mellom fem og syv ganger mer risikabelt å kjøre elsparkesykkel enn å sykle, som igjen er 10 ganger mer risikabelt enn å gå (Fyhri et al., 2022).

Representanter for Oslo skadelegevakt/Oslo universitetssykehus protesterte mot mangelen på regulering og påpekte det høye antallet ulykker som oppsto med leide elsparkesykler, spesielt på natten, og etterlyste nattetengning av leide elsparkesykler (f.eks. Rashid & Solheim, 2021). Mange av ulykkene med elsparkesykler kom da leietakerne skulle hjem fra byen midt på natten og i tillegg hadde inntatt alkohol. De første to årene bidro elsparkesykler også til utstrakt lydforurensning i byens nabolag gjennom at de sto og pep når de holdt på å gå tomme for strøm eller ble veltet.

For hvert selskap var det lønnsomt å ha flest mulig elsparkesykler i gatebildet slik at brukerne kunne ha best mulig tilgang til deres elsparkesykler når de ønsket seg. Sommeren 2020 var det anslagsvis 12-15 000 elsparkesykler i Oslo. Vi vet ikke nøyaktige tall for hvor mange elsparkesykler som på det meste ble plassert i Oslo, men kommunens egne anslag var at det var mer enn 25 000, kanskje rundt 27

500 på det meste på slutten av sommeren 2021.⁸ Disse kom fra ulike tilbydere: Voi, Tier, Bird, Bolt, Ryde, Wind, Dott, Circ og andre. Antallet var på det aller høyeste før utleieselskapene måtte begrense antallet, noe våre informanter tolker som et signal på at utleieselskapene ønsket å posisjonere seg i markedet (Oslo kommune, 2022d). Dette gjorde Oslo som nevnt til byen i verden som antakelig hadde størst antall elsparkesykler til utleie sammenliknet med antall innbyggere (Fluctuo, 2021). Samtidig bidro også denne mangelen på regulering til at de ulike aktørene i bransjen kunne bruke Oslo som læringsarena. Trass i at elsparkesyklene var svært kontroversielle, ønsket befolkningen ifølge en spørreundersøkelse ikke forbud, men regulering (NTB, 2021b).

De ulike utleieselskapene ønsket selv også regulering, og var stadig i dialog med lokale myndigheter.⁹ Samtidig viste det seg at det var krevende å få til lokal regulering juridisk før en nasjonal lov ga dem muligheten til å lage dette. Både Bergen og Trondheim kommune tapte i rettsvesenet mot utleieselskapet Ryde da de prøvde å innføre lokal regulering basert på kommunens eierrådighet som hjemmel.

4.2.2 Utformingen av lokal forskrift

Lovforslaget som ble vedtatt juni 2021 (Samferdselsdepartementet, 2021) ga Oslo kommune, som lenge hadde arbeidet med en lokal regulering, mulighet til å innføre en lokal forskrift. For å få fortgang i prosessen var den lokale forskriften i Oslo på høring samtidig som den nasjonale loven var til behandling. Det tok derfor ikke lang tid før Oslo vedtok en lokal forskrift for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Byrådet i Oslo arbeidet også hardt for snarlig regulering (Oslo Tingrett, 2021; Stav, 2021). Allerede 13. juli 2021, rundt fire uker etter at Norge fikk en nasjonal lov som åpnet for lokal regulering av elsparkesykler, ble første lokale forskrift i Oslo vedtatt (Oslo kommune, 2021).

Etter en søknadsrunde og at tillatelser ble gitt, begjærte utleieselskapene Voi, Ryde og Tier midlertidig forføyning ved Oslo tingrett og mente at forskriften ikke var gyldig. Aktørene ønsket å oppheve antallsbegrensningen og ønsket ikke likedeling av antall tillatelser, samt ønsket ikke å dele data med kommune av personvern hensyn. De mente at forskriften burde utsettes fordi den ikke var gyldig. Bakgrunnen var forskriftens tredje ledd som setter begrensning i antall kjøretøy som kan være til utleie i kommunen, samt sjuende ledd del d) som krever deling av sanntidsdata og historiske data med kommunen. Utleieselskapene tapte i Oslo tingrett 10. september 2021 (Oslo Tingrett, 2021). Ryde anket videre til Borgarting lagmannsrett, hvor de tapte, 16. februar 2022 (Borgarting lagmannsrett, 2022).

Tillatelse til å leie ut elsparkesykler i Oslo kommune, med hjemmel i den nye forskriften fra sommeren 2021, startet opp 1. september, men i praksis fra 10. september 2021. Fra da av måtte utleievirksomheten være nattestengt mellom kl. 23 og 05, og utleieselskapene kunne leie ut totalt 8000 elsparkesykler. Antallsbegrensningen er og var begrunnet i å sikre fremkommelighet samtidig som det skulle være mulig å få tak i en elsparkesykkel i sentrale strøk av byen (Oslo kommune, 2022d). Før elsparkesyklene måtte være nattestengte var det ifølge mediene kun ett selskap som nattestengte elsparkesyklene sine hver natt hele uka: We mobility med kun 40 elsparkesykler til utleie (NTB, 2021a).

I november og desember 2021 var det offentlig høring om disse foreslåtte endringene i den kommende forskriften, med frist 31.12.2021. En oppsummering av høringsinnspillene viser blant annet at utleieselskapene var i forkant av introduksjonen av revidert lokal forskrift i 2022 i sine høringsuttalelser positive til endringene. Gruppen av utleieselskaper var overhodet ikke enige om: 1) hvor mange små elektriske kjøretøy som skulle tillates, og om antallet kunne utvides i perioden, 2) om det skulle være en

⁸ Antallet er som nevnt usikkert. Ifølge Bugge, S. (2021, 13. juli 2021) var det 25 732 utleide elsparkesykler i Oslo den 13. juli 2021. Ulike data peker mot at antallet elsparkesykler til utleie ble økt etter dette, men nøyaktig hvor mye er krevende å estimere.

⁹ Mange utleieselskaper har også forpliktet seg til å samarbeide med lokale myndigheter via et charter (Nordic Micromobility Association, <https://nordicmicromobility.com>).

begrensning i antall, eller 3) hvor mange selskaper som skulle få tilby utleie av små elektriske sykler i Oslo. De hadde også ulike synspunkter om varigheten på tillatelsen, og flere har ikke hatt synspunkter angående dette. Ryde ønsket ikke begrensning i antall elsparkesykler og begrunnet det med fremkommelighet, og mente at elsparkesyklene heller burde reguleres blant annet gjennom bruk av parkeringsgebyr. Selskapet Nivel mente at det ikke var det totale antallet som var problemet, men heller at elsparkesyklene hopet seg opp i sentrale områder av byen. Flere av selskapene mente at forskriften burde skille mellom elsparkesykler og elsykler (paragraf 6 a) (Oslo kommune, 2022a).

I høringsen til 2022-forskriften var bydelene positive til de foreslåtte endringene. Statens Vegvesen og kommunens eiendoms- og byfornyelsesetat (EBY) hadde ingen merknader. Interesseorganisasjoner, samt Entur og Ruter hadde kommentarer knyttet til enkelte paragrafer. Både Blindeforbundet og Foreningen for fotgjengere mente at det maksimale antallet burde være 4000. Konkurransetilsynet mente at antallsbegrensningen på 8000 ikke ville gi aktørene nok insentiver til å konkurrere og innovere og ønsket en løsning der antallet kunne økes dersom det viste seg at det kunne gjøres på en forsvarlig måte. Flere av utleieselskapene mente at paragraf 5 om krav til søknad og utvelgelseskriterier var for vag og burde være mer spesifikk. Konkurransetilsynet mente derimot at det var bra at det ikke ble foreslått bestemmelser som ville innebære detaljregulering (Oslo kommune, 2022c).

I februar 2022 ble det vedtatt en ny revidert forskrift. I den reviderte forskriften gir kommunen tillatelse til tre utleiery. Utvelgelse skjer gjennom en konkurranse basert på en kvalitetsvurdering av kriterier som fremgår av forskriftens § 5 (Oslo kommune, 2022b).

Fra 1. april 2022 er det de tre utleieaktører som har leid ut elsparkesykler; Voi, Tier og Bolt. De leier ut et likt antall elsparkesykler: 2666 hver (Oslo kommune, 2022b). I konkurransen ble aktørene vurdert på tre ulike hovedkriterier: fremkommelige offentlige rom (40 %), trygge offentlige rom (40 %), og klima- og miljøvennlig drift (20 %) (Oslo kommune, 2022a). Selskapene kan utplassere et maksimalt antall i hver enkelt sone, og de kan velge hvilken kombinasjon av elsykler og elsparkesykler de ønsker. Dette gir en viss grad av fleksibilitet. Avgrensning av sonene ble valgt ut fra hvor folk tenker om naturlige skillelinjer i byen. Sonene er innenfor ring 1, mellom ring 1 og 2, mellom ring 2 og 3, og utenfor ring 3 (Oslo kommune, 2022d).

4.2.3 Dagens situasjon i Oslo, erfaring med lokal forskrift så langt

Oslo kommune har fra 18. juli 2022 skrevet ut gebyrer for feilparkerte elsparkesykler. Disse bøtene deles ut av betjenter i Oslos bymiljøetat, og på i overkant av en måned ble det skrevet ut 256 gebyrer som til sammen ga Oslo kommune over 230 000 kroner (Myhre, 2022). Det er få elsparkesykler i ytre by, noe som reflekterer at det ikke er så godt markert der for utleide elsparkesykler/elsykler.

Oslo kommune opplever at den lokale forskriften fra 2022 fungerer slik de hadde håpet gjennom at den med sitt tak på antall elsparkesykler og andre restriksjoner og krav bidrar til: a) trygge og fremkommelige offentlige rom blant annet gjennom vesentlig færre elsparkesykler som står rundt omkring til hinder for fremkommeligheten samt færre konflikter og ulykker i trafikken, b) at den bidrar til høyest mulig måloppnåelse i utleietilbudet, c) at den bidrar til bedre kontroll med aktørene fordi de må dele data med Oslo kommune. Det er positivt at den lokale forskriften og tillatelsesordning gir forutsigbarhet når det gjelder hvem som operer i markedet for en bestemt periode. Det er også mer forutsigbart med tanke på oppfølging for kommunen og for innbyggerne i Oslo når det er tre utleieselskaper å følge opp og ikke ti. Oslo kommune oppfatter også at de har en god dialog med de ulike utleieselskapene både før og etter at den lokale forskriften trådte i kraft (Oslo kommune, 2022d).

Oslo kommune er blitt kritisert for ikke å følge opp at utleieselskapene tilbyr det de har lovet i sine tilbudsdokumenter (Ryde, 2022). Oslo kommune kjenner seg ikke igjen i denne og kommunen er opptatt av å sikre overholdelse av forskriften. Dersom kommunen får indikasjoner på at dette ikke er tilfelle, vil de undersøke saken nærmere. Kommunene opplever også å få tips fra publikum. Samtidig har kommunen begrenset med ressurser til oppfølging (Oslo kommune, 2022d).



Figur 4.2: Det var ikke mulig å komme forbi denne elsparkesykkelen uten å kjøre barnevognen delvis ut i veibanen eller flytte den feilparkerte elsparkesykkelen. Feilparkerte elsparkesykler er ikke bare til hinder for personer med funksjonsnedsettelse, men også for mange andre. Bildet ble tatt i Ullevål Hageby høsten 2022. Foto: Inga Margrete Ydersbond, TØI.

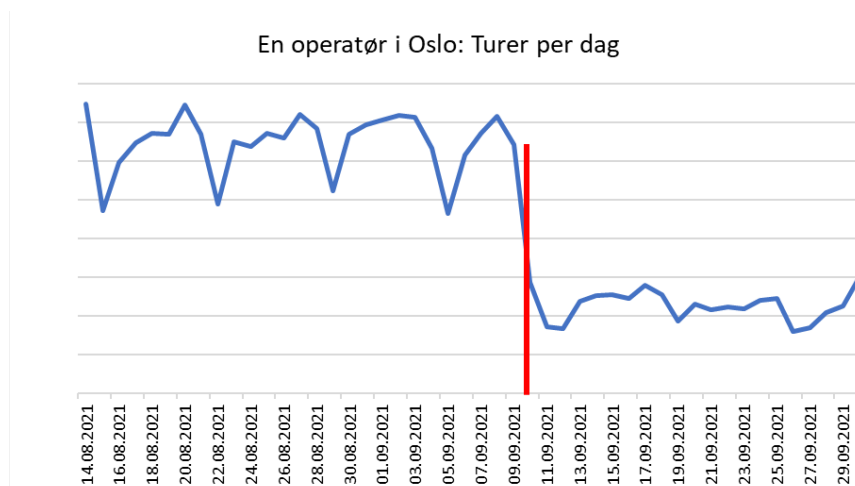
4.2.4 Oslo kommunes syn på utleieloven

Informantene i Oslo kommune opplever at utleieloven gir gode muligheter for å regulere markedet. Det vises til mulighet til å innføre tillatelsesordning, å begrense antall utleieselskaper, ha et tak på antall utleide kjøretøy og fordele kjøretøyene over soner, og å sette krav til utleieselskapene som deling av data og geofence, og ikke minst unngå at nye aktører plutselig utplasserer elsparkesykler rundt om i byen uten avtale med kommunen (Oslo kommune, 2022d). Informantene synes at utleielovens formål kunne vært bedre utdypet fra lovgiver, og at lovgiver kunne tydeliggjort at et bedre mobilitetstilbud er inkludert, for eksempel samarbeid med kollektivselskaper og tilbud i hele byen.

Videre har det vært etterspurt mulighet for å sikre at utleieselskapene som opererer i markedet tilbyr seriøse arbeidsforhold for sine ansatte og eventuelle underleverandører. Informantene opplever sanksjonsmulighetene noe begrenset. For å miste tillatelsen må det foreligge et grovt mislighold. Dagbøter for manglende oppfyllelse av tiltak kunne vært et virkemiddel. I dag er det kun inntauing av kjøretøy som er hjemlet. Dette er tungvint da det krever at Oslos bybetjener følger samme prosedyre som når en bil skal taues inn, med den dokumentasjon og prosedyre som følger med. De skulle ønske at deres repertoar av sanksjonsmuligheter var videre (Oslo kommune, 2022d).

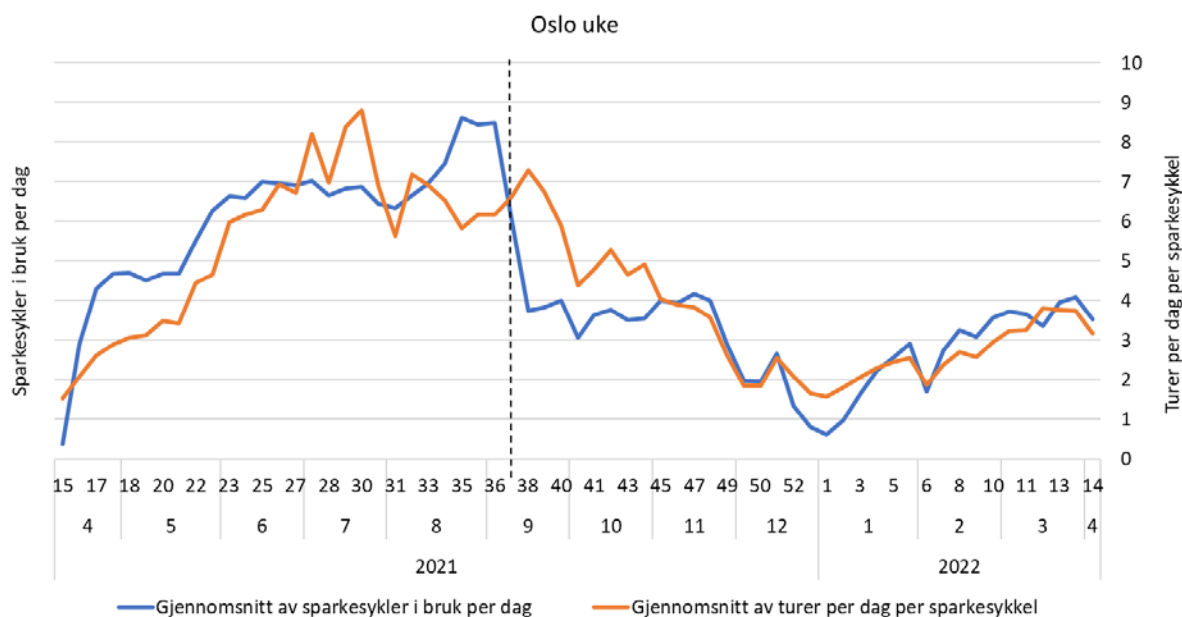
4.2.5 Turdata for Oslo

Figur 4.3 viser turdata fra et selskap i Oslo i perioden da Oslos første regelverk trådte i kraft 10. september 2021, hvor antallet utleiesykler ble redusert til 8000 og nattestengning ble et krav. Her ser vi tydelig at den lokale forskriften slo direkte inn og reduserte antallet turer per dag til om lag en tredjedel.

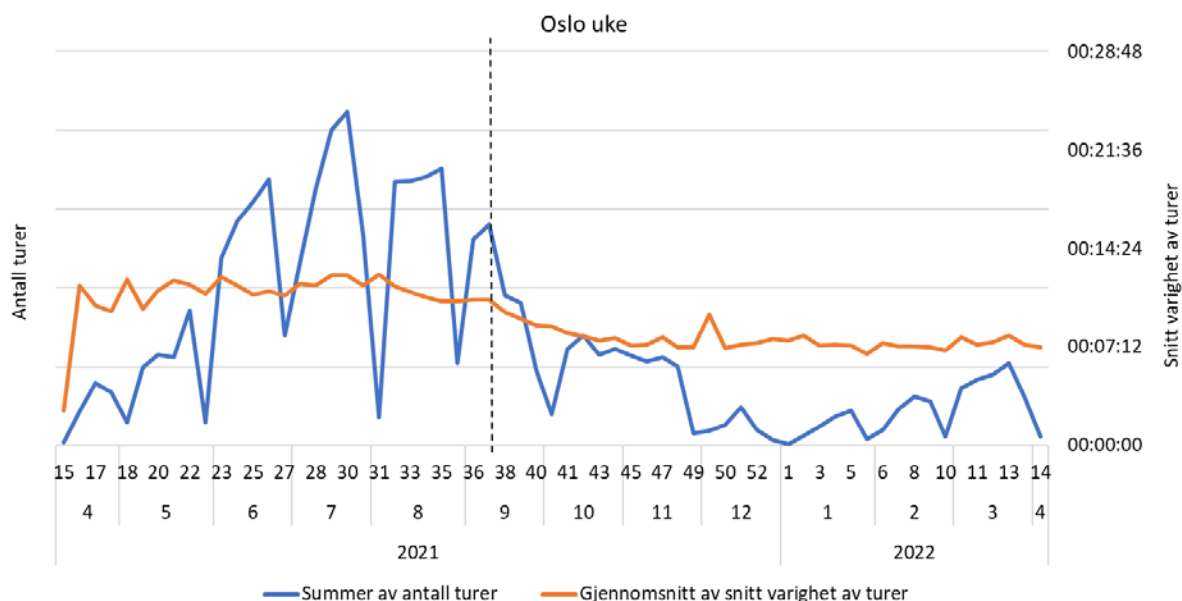


Figur 4.3: Antall turer per dag i Oslo med en utleieaktør i perioden før og etter 10. september 2021. Akseskala er fjernet for å skjule bedriftssensitiv informasjon.

De neste figurene viser ukedata for antall elsparkesykler i bruk og antall turer per elsparkesykkel per dag (figur 4.4) og antall turer og deres gjennomsnittlige varighet (figur 4.5) for et utvalg utleieselskaper. Stiplet vertikal linje markerer datoen 10.9.2021 da den første forskriften trådte i kraft. I figur 4.4 ser vi at tilbudet, målt i elsparkesykler i bruk per dag, falt betraktelig i forbindelse med ikrafttredelsen. Utnyttelsesgraden økte umiddelbart etterpå, men effekten er ikke langvarig. I figur 4.5 ser vi at antallet turer og gjennomsnittlig turvarighet gikk ned etter 10.9.2021. Noe av nedgangen kan skyldes sesongeffekt.



Figur 4.4: Antall elsparkesykler i bruk (tilbud; venstre akse) og turer per elsparkesykkel per dag (utnyttelse; høyre akse) for et utvalg utleieselskaper. Forskriftens oppstartsdato 10.9.2021 er markert med vertikal, stiplet linje. Utvikling over tid (år, måned og uke).



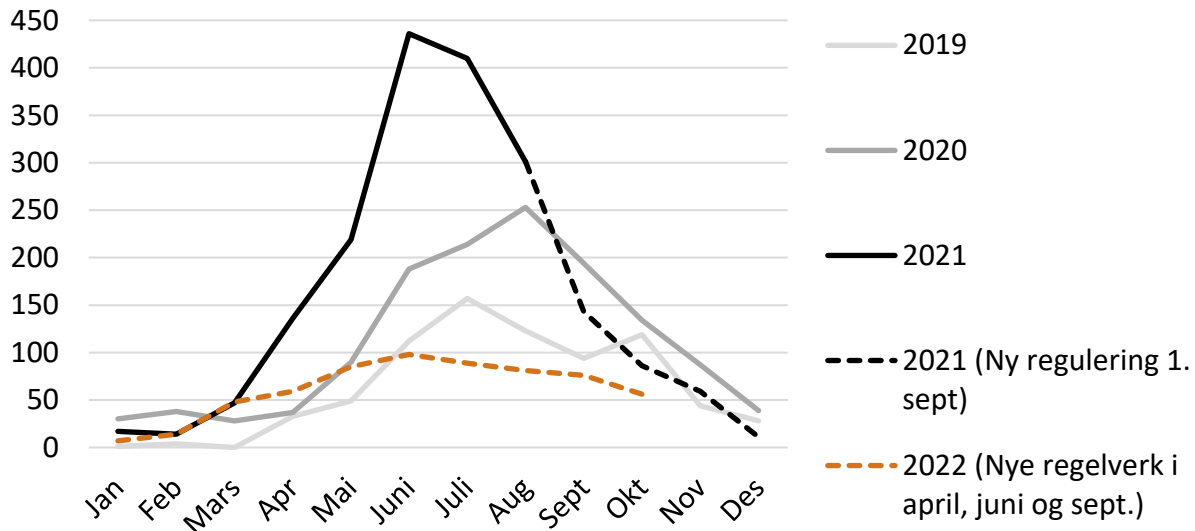
Figur 4.5: Antall elsparkesykkelturer (venstre akse) og gjennomsnittlig varighet (høyre akse) for et utvalg utleieselskaper i Oslo. Forskriftens oppstart 10. september 2021 er markert med vertikal, stiplet linje. Utvikling over tid (år, måned og ukenummer).

4.2.6 Skadedata for Oslo

Oslo skadelegevakt (Legevakta) startet opp et prosjekt med detaljerte registreringer av sykkel-skader i 2019, etter modell av tilsvarende registreringer i 2014 for sykkelulykker (Melhuus et al., 2015; Statens vegvesen, 2021). De oppdaget tidlig i 2019 at elsparkesykkelistene dukket opp på legevakta, og de inkluderte disse som en egen kategori i skaderegistreringen. Det innebærer at vi har fullstendig tidsserie med skadedata for elsparkesykler i Oslo fra 2019 og utover. Disse er tidfestet slik at det vil være mulig å se

detaljert om utviklingen i skadetallene etter uker/måneder endres i takt med endringene i regulering og lov.

Figur 4.6 viser utviklingen i skader på elsparkesyklister i Oslo fra 2019 til og med oktober 2022.



Figur 4.6: Antall skadde elsparkesyklister registrert ved Oslo skadelegevakt fordelt på år og måneder fra 1. januar 2019 til og med 31. oktober 2022.

Det er en meget klar tendens til at skadeutviklingen har endret seg etter at ulike reguleringer har trådt i kraft. Skadetallene økte hvert år fra 2019 og frem til sensommeren 2021. Så ser vi tydelig at utviklingen fra september 2021 og utover høsten (stiplet, sort linje) har et annet (lavere) og brattere forløp enn i 2020, noe som kan tyde på de ulike omreguleringene september 2021 med nattestengning (23.00 - 05.00) og antallsbegrensningene har redusert antall registrerte ulykker. I forkant, sommeren 2021, var det trolig rundt 25 000 utleiesykler på det meste; fra 10. september ble antallet redusert til totalt 8 000.

Det er også en annen og gunstigere utvikling i skadetallene i 2022 som også kan skyldes endringer i regelverk og reguleringer. 1. april 2022 ble antall utleieselskaper i Oslo begrenset til tre, mens totaltallet på 8000 ble opprettholdt. Fra 15. juni 2022 ble det som nevnt innført ny lov som inkluderte en omklassifisering av 'små elektriske kjøretøy' til 'liten elektrisk motorvogn,' promillegrense på 0,2, aldersgrense på 12 år, samt påbud om hjelm for barn under 15 år. Det ble også vedtatt krav om ansvarsforsikring for å kjøre små elektriske kjøretøy. Dette trådte i kraft 1. september 2022 for utleieselskaper, og trer i kraft 1. januar 2023 for privateide kjøretøy.

Det er vanskelig å isolere effektene av de ulike elementene i innskrenkninger og reguleringer. For eksempel ble antall elsparkesykler til utleie kraftig redusert i Oslo på samme tid som det ble innført nattestengning (september 2021), og begge disse endringene har trolig hatt stor effekt. Data fra Oslo skadelegevakt fra 2019 – 2021 har vist at omtrent 40 % av de skadde elsparkesyklisterne var beruset. Promillegrensen som ble innført sommeren 2022 (maks. 0,2 promille) har dermed trolig hatt begrenset effekt på promillekjøring med utleiesykler i flere kommuner, siden det allerede i Oslo (og i mange andre byer) allerede var blitt innført nattestengning. Men det kan imidlertid ha hatt stor betydning for skader på personer som bruker privateide elsparkesykler. Statistikken fra Oslo skadelegevakt gjelder både privateide og leide elsparkesykler. Hjelmpåbudet har trolig hatt lite å si – skadedata fra Oslo viser at det er svært få skader, inkludert hodeskader, blant barn under 15 år.

4.3 Bergen kommune

4.3.1 Utleiemarkedet i Bergen før lokal forskrift

Bergen kommune ønsket ikke at utleieselskapene skulle etablere seg i ordinær drift i Bergen på egen hånd, men ønsket å finne ut hvordan utleie av elsparkesykler best kunne reguleres gjennom å lære av erfaringene fra et pilotprosjekt. Dette fikk alle utleieselskapene klar beskjed om, og de fleste ventet også med å etablere seg til de kunne bli med på dette pilotprosjektet. Første aktør, Ryde, etablerte seg likevel i Bergens marked, og leide ut elsparkesykler fra 28. juni 2020 uten å delta i dette pilotprosjektet. Kommunen prøvde å stanse denne praksisen gjennom midlertidig forføyning, men de greide ikke det, og tapte både i tingretten og i lagmannsretten. Ryde satte etter hvert ut mange elsparkesykler, og disse kunne parkeres fritt i motsetning til elsparkesyklene til de fire utleieselskapene som deltok i pilotprosjektet. Disse faktorene gjorde at Ryde fikk konkurransefordeler overfor konkurrentene, noe som førte til at kommunen måtte justere mye på pilotprosjektet slik at deltakerne der ikke skulle komme enda mer urettferdig ut overfor Ryde (Bergen kommune, 2022b).

Bergen kommune ønsket også å teste ut gategrunnsleie som virkemiddel for regulering, men dette kunne de ikke lenger med Rydes etablering utenfor samarbeidet fordi det ville gitt deltakerne enda flere ulemper. Videre ble pilotprosjektet utvidet fra å gjelde et mindre område av Bergen til å gjelde hele Bergen for at deltakerne i pilotprosjektet ikke skulle tape markedsandeler til Ryde på grunn av ulike konkurransevilkår. Det de derimot gjorde var å beregne hvor mye gategrunnsleie *de kunne tatt*, uten å fakturere utleieselskapene for dette. At fire av fem aktører i byen deltok i pilotprosjektet avhjalp situasjonen med tanke på forsøpling, farlig kjøring, hensetting av elsparkesykler og andre ting byer/kommuner uten forskrift eller spesielle tiltak har opplevd (Bergen kommune, 2022b).¹⁰ Ryde brydde seg ifølge mediene heller ikke om soner for saktekjøring, parkering forbudt og kjøreforbud i en periode (Pettersen & Røssland, 2021).

4.3.2 Bergens lokale forskrift

Bergen kommune tok med seg erfaringene fra pilotprosjektet da de foreslo en lokal forskrift for politisk behandling. For eksempel måtte utleieselskapene sende inn data med tanke på håndheving og analyse, men kommunikasjonen gikk også andre veien slik at kommunen kunne bruke teknologien for å formidle reguleringene digitalt til operatørene. Dataselskapet Nivel ble leid inn for å hjelpe Bergen kommune med datahåndteringen. Et eksempel på at kommunen regulerer ved bruk av geofencing er at utleieselskapene måtte sørge for at elsparkesyklene innen neste dag ville kjøre saktere hvis det var midlertidige fartsgrenser. Videre sørger teknologien for at det for eksempel er saktesoner i gatesoner som skolegårder i skoletida (Bergen kommune, 2022b).

I høringen til lokal forskrift var det mange aktører som ønsket strengere regler, for eksempel en tillatelsesordning slik kommunen foreslo, styrt parkering i hele kommunen, færre elsparkesykler tilgjengelig i sentrale soner, og så videre (Bergen kommune, 2022a). De ansvarlige i Bergen kommune gjorde sitt beste for at forskriftsforslaget også skulle være innenfor EØS-reglene, og tenkte at utfordringene med for mange elsparkesykler først og fremst var et problem i sentrumssonen. I mindre sentrale strøk, der det er mindre etterspørsel, er det også færre problemer med overetablering (Bergen kommune, 2022b).

Tre aktører får drive utleie for to år av gangen i Bergen kommune. Tanken er at to års varighet gjør at aktørene kan tenke mer langsiktig enn ved kortere avtaler. I Bergen er det faste parkeringsplasser for elsparkesykler i sentrum som er geofencet, og dette er brukerne blitt vant til. Videre gjorde pilotprosjektet og søknadsprosessene at aktørene som nådde opp måtte skjerpe seg med tanke på feilparkeringer, responstid når det ble rapportert om problemer, og de måtte rydde opp, og så videre.

¹⁰ I april 2021 opererte Bolt, Wind, Ryde, Boi, Bird og Tier elsparkesykler i Bergen (Pettersen, E. A. & Røssland, O. M. (2021).

Dette gjorde at utleieselskapene ble mye dyktigere til å ivareta disse faktorene. Ett av selskapene som nådde opp, var Ryde. Per i dag sier informantene fra både Bergen kommune og Ryde at de samarbeider godt (Bergen kommune, 2022b; Ryde, 2022).

I dag er det vesentlig færre meldinger om feilparkering fra innbyggerne enn tidligere. Det er også færre negative medieoppslag, og færre registrerte feilparkeringer hos kommunens trafikkbetjenter, ifølge våre informanter. Kommunen setter også pris på at de kan få kostnadene ved å håndtere tillatelsesordningen dekket, da dette krever mye 'hands on' daglig jobbing fra deres side (Bergen kommune, 2022b).

Representantene fra Bergen kommune ser frem til at kjøretøyteknologien blir enda bedre. De nevner for eksempel: a) oppdagelse av tandemkjøring, b) at kjøretøyet legger merke til uforsiktig kjøring, og c) at GPS-ene blir betydelig bedre slik at systemene med geofencing blir mye mer nøyaktig.

4.3.3 Erfaringer med den lokale forskriften

Forventningene med tanke på betydelig forbedring i bybildet med mindre feilparkeringer, forsøpling, og så videre, ble innfridd. Bergen kommune opplever at de så langt har vært veldig fornøyde med den lokale forskriften og ser foreløpig ikke behov for endringer. Overordnede mål ved utleieloven, slik som å sikre trygge og fremkommelige offentlig rom, er i stor grad blitt nådd selv om det fortsatt skjer uvettig kjøring innimellom. Målet om effektiv forvaltning nås gjennom at antallet utleieselskaper begrenses, og også at byen regulerer utleieselskapene på en dynamisk måte ved hjelp av datasettene, regulering av sonene, har sanksjonsmuligheter, og så videre (Bergen kommune, 2022b). Når den lokale forskriften har virket i ett år, det vil si i mars 2023, skal den evalueres.

4.3.4 Ønsker for revidering av utleieloven

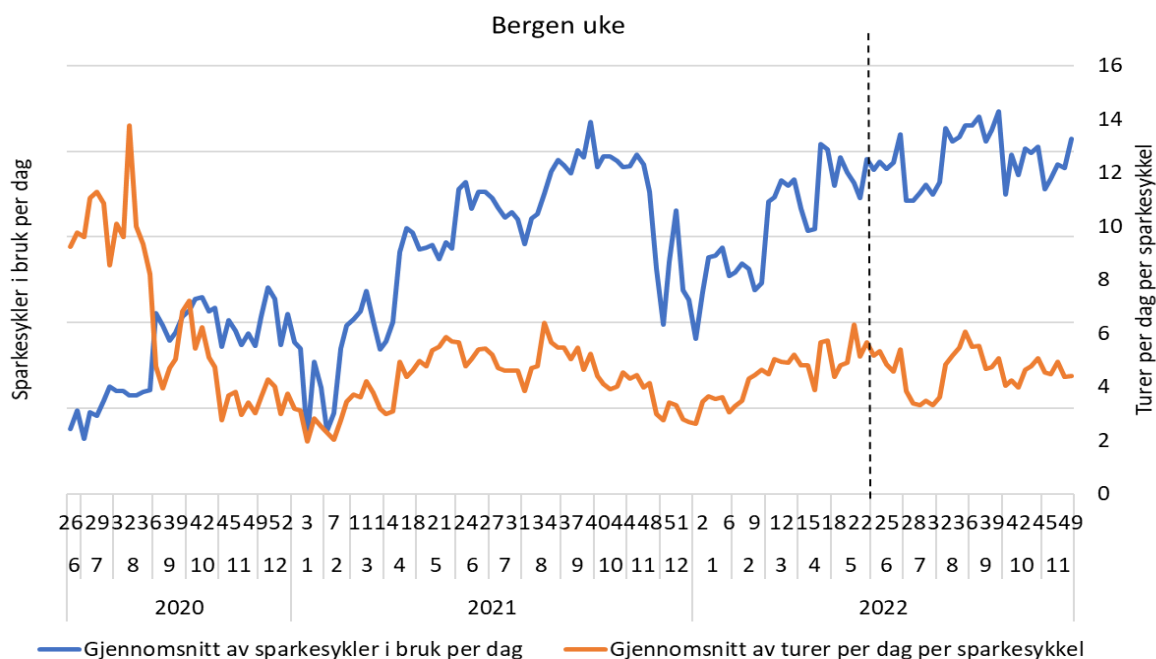
Når det gjelder utleieloven ønsker Bergen kommunes representanter at den kunne hatt bredere formål, som å forbedre folkehelse, få overgang til mer miljøvennlig transport og så videre. Per i dagen er loven laget for å gjøre det enkelt for kommunene å håndheve, kontrollere og begrense utleie av små elektriske kjøretøy. De ønsker seg for eksempel at elsparkesykkelutleien skal kunne kombineres med bildeling, kollektivtransport, delemobilitet og aktiv transport gjennom at de ulike transportmåtene integreres i en app, for eksempel, slik at byens mål (reduere klimagassutslipp og privatbilisme, få borgerne over på mer aktiv transport og så videre) kan være ledende for hvordan transportsystemet legges opp. Slik utleieloven er i dag opplever representantene for kommunen at den begrenser dem i å skape et bærekraftig og helhetlig mobilitetstilbud i kommunen (Bergen kommune, 2022b).

Ellers skulle kommunen helst sett at det var mulig å benytte gategrunnsleie, og at det var bedre muligheter for å håndtere grunn som er privat, men allment offentlig tilgjengelig. Videre ønsker kommunen at lovverket skal inkludere muligheten for å regulere nye typer fremkomstmidler som ikke finnes ennå, men som kan bli lansert. De nevner for eksempel en ny laste-elsparkesykkel som har sete,¹¹ lasteplan og en motor på 1000 Watt (Bergen kommune, 2022b).

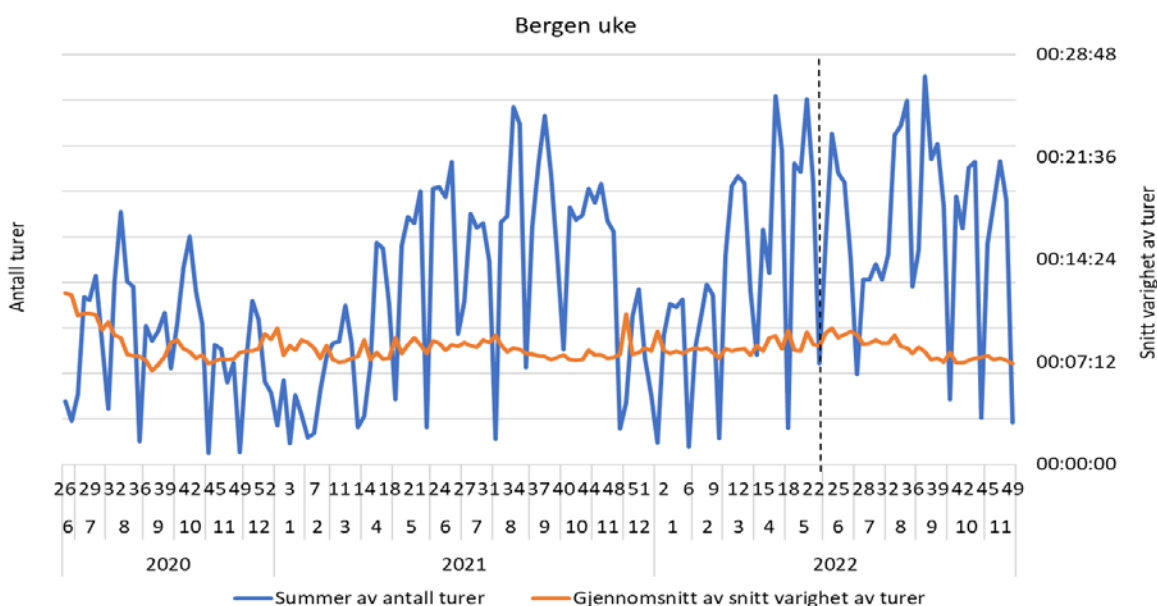
4.3.5 Turdata for Bergen

Figurene under viser ukedata for antall elsparkesykler i bruk og antall turer per elsparkesykkel per dag (figur 4.7) og antall turer og deres gjennomsnittlige varighet (figur 4.8) for et utvalg utleieselskaper. Stiplet vertikal linje markerer 1. juni 2022 som er oppstartsdatoen for tillatelsesperioden som gjelder frem til 1. april 2024. Forskriften har bestemmelser om bl.a. maksimalt antall kjøretøy (900 i sone 1 og 1500 i sone 2) og nattestenging. Rent visuelt er det vanskelig å observere noen klare skift rundt 1. juni. Nedgangen i sommermånedene har trolig også sammenheng med sommerferie blant studenter.

¹¹ Sitteinnretning vil være i strid med krav til liten elektrisk motorvogn, jfr. Forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn §3 som bl.a. sier 'Motorvogn uten selvbalerende teknologi tillates ikke å ha sitteinnretning.'



Figur 4.7: Antall elsparkesykler i bruk (tilbud) og turer per elsparkesykkel per dag (utnyttelse) i Bergen. Forskriftens oppstartsdato 1. juni 2022 er markert med vertikal, stiplet linje. Utvikling over tid (år, måned og uke).



Figur 4.8: Antall elsparkesykkelturer (venstre akse) og gjennomsnittlig varighet (høyre akse) i Bergen. Forskriftens oppstartsdato 1. juni 2022 er markert med vertikal, stiplet linje. Utvikling over tid (år, måned og ukenummer).

4.3.6 Skadedata for Bergen

I Bergen har legevakten i perioder registrert skader etter ulykker med elsparkesykler, og rapportert dette til kommunen. Ifølge disse rapportene ble registreringer gjennomført fra utleie startet opp i slutten av juni 2020 og til og med desember 2020, og i perioden april–juli 2021.

I perioden i 2020 (28. juni–31. desember) registrerte legevakten totalt 49 ulykker med elsparkesykler. To av tre ulykker skjedde om natten, og i om lag halvparten av ulykkene var føreren ruspåvirket. I perioden fra og med uke 17 til og med uke 29 (april–juli) i 2021 registrerte legevakten totalt 79 skadetilfeller, og igjen var omtrent halvparten av ulykkene knyttet til ruspåvirket kjøring, og ca. 60 % skjedde på nattestid.

I Bergen kan det se ut til at det har vært en enda større andel av ulykkene som har vært knyttet til promille og kjøring om natten enn i Oslo. Ifølge informasjon fra Bergen kommune registrerer legevakten på nytt skader (fra 1. november 2022) i forbindelse med utprøving av nattåpent utleie på ukedager.

4.4 Bodø kommune

4.4.1 Utleiemarkedet i Bodø

Våre informanter i Bodø kommune opplevde at den dialogbaserte reguleringen av utleie av elsparkesykler fungerte godt før lokal forskrift trådte i kraft i juli 2022. Utleieaktøren(e) som var i Bodø regulerte seg selv og håndhevet forbudet mot ferdsel strengere enn det som kommunen krevde av dem (Bodø kommune, 2022b). Per høsten 2022 var Ryde eneste aktør som er etablert i Bodø etter at Bird trakk seg fra markedet i Norge.

4.4.2 Utformingen av lokal forskrift

Grunnen til at Bodø kommune innførte lokal forskrift var å forebygge 'Oslo-tilstander' med et marked som var 'oversvømt' med utleie-elsparkesykler sommeren 2022. Da storbyene lagde tillatelsesordninger der taket på antall elsparkesykler var mye lavere enn tidligere tilbudt antall til utleie, ville det være mange elsparkesykler som måtte finne 'nye hjem' i andre byer. Med en statistikk som viste over 4 turer per dag per elsparkesykkel var Bodø et attraktivt marked å gå inn i. Flere aktører enn dem som etablerte seg der først, var også i dialog med kommunen om å etablere seg der (Bodø kommune, 2022b).

I den lokale forskriften er maksimalt antall elsparkesykler 500 i sonen, det vil si i de mest sentrale strøkene av kommunen. Dette vil si cirka like mange elsparkesykler per 10 000 innbyggere som det er i Oslo kommune, noe som var et kompromiss mellom partier som Høyre og Venstre som ønsket 1000 elsparkesykler, og Miljøpartiet de Grønne (MDG) som ønsket 300 elsparkesykler i denne sonen. MDGs begrunnelse var at elsparkesykler ifølge ulike studier først og fremst erstatter turer der personer hadde gått eller tatt kollektivtransport. Denne sonen har tidligere vært på 16 kvadratkilometer, men ble per 13. september 2022 justert ned til 9 kvadratkilometer for å gjøre det mulig for de nåværende aktørene å gi tilbud, uten antallsbegrensning, i områder der de ønsker å bedre mobilitetstilbudet, slik som ved Universitetet i Bodø, der trengsel ikke er noen stor utfordring (Bodø kommune, 2022b). I paragraf 5 i den lokale forskriften står det blant annet at søkere til lokale tillatelser skal beskrive 'hvordan tjenesten kan fungere som en forlengelse av kollektivtransport,' for å bidra til formålene klimavennlige løsninger, et godt miljø og lokalmiljø (Bodø kommune, 2022a).

Etter at det ble innført obligatorisk nasjonalt krav om ansvarsforsikring for alle utleide elsparkesykler, trakk aktøren Bird seg fra markedet i Bodø, som betyr at det per i dag kun tilbys 250 elsparkesykler i sonen trass i at det egentlig skulle tilbys 500. Bird hadde allerede betalt administrasjonsgebyret til kommunen på 278 000 kroner for å være der i to sesonger (Bodø kommune, 2022b). Bird kom aldri tilbake, og Bodø kommune har derfor utlyst en ny tillatelse på 250 elsparkesykler for en sesonger: fra og med 1. april 2023 til og med 30. november 2023 (Bodø kommune, 2023). Kommunen ønsker konkurranse i markedet da de anser det som hensiktsmessig heller enn å la én aktør være enetilbyder i kommunen (Bodø kommune, 2022b).

4.4.3 Erfaringer med den lokale forskriften

Så langt har den lokale forskriften i Bodø kommune fungert bra. De ansvarlige i kommunen opplever det som en fordel at sonen kan justeres slik at de kan tillate et økt antall elsparkesykler utenfor sonen, og også følge opp dynamisk etter hvert som de gjør seg ulike erfaringer, for eksempel med soner der det må kjøres sakte, der det er forbud mot å kjøre, og så videre. Dette utgjør også virkemidler de kan bruke og gjør at de slipper å satse på at utleieselskapene og deres leietakere greier å oppføre seg bra i alle tilfeller. Før forskriften trådte i kraft var det for eksempel et problem at det var mye hurtig kjøring utenfor og inne på en videregående skole. Forskriften gjør at de kan pålegge utleieselskapene å redusere farten der eller ha en sone der det ikke skal kjøres i det hele tatt. Dermed er problemene med uvettig kjøring i for stor hastighet redusert betraktelig. Videre gjør de strenge sanksjonsmulighetene i forskriften at utleieselskapene er nødt til å gå i dialog med kommunen og at kommunen ikke trenger deres godvilje for å få gjennomført et tiltak (Bodø kommune, 2022b).

4.4.4 Ønsker for revidering av utleieloven

Ulemper med utleieloven, slik representantene fra Bodø kommune ser det (Bodø kommune, 2022b), inkluderer at den er for streng når det gjelder muligheten for å kreve inn gebyrer, for eksempel at den ikke nevner muligheten for å kreve inn gategrunnsleie. I Bodø kommune er det konflikt om bruken av arealer i sentrum. Politikerne ønsker at det settes av arealer til parkering av elsparkesykler, samtidig som disse arealene da må omdisponeres fra parkeringsplass for biler til plass der elsparkesykler parkeres. Dersom dette skjer taper kommunen anslagsvis NOK 500 kroner per døgn per plass, og med 40-50 omdefinerte plasser vil dette kunne utgjøre 20 000-25 000 i tapte inntekter i døgnet for kommunen. I tillegg vil omdefinering av områdene avsatt til parkeringsplasser bidra til at sentrum blir mindre tilgjengelig for ulike grupper som bruker bil, inkludert bevegelseshemmede (Bodø kommune, 2022b).

At utleieloven regulerer kommunal og annen offentlig eid grunn, men ikke allment tilgjengelig privateid område, oppfattes som lite hensiktsmessig. Det finnes eksempler på eiendom som er offentlig regulert og følgelig allment tilgjengelig, men privat eid. Eksempler på slike eiendommer er enkelte deler av havnen i Bodø og angivelig Torgallmenningen i Bergen. Det skulle av den grunn gjerne vært muligheter for geofencing, reduisering hastigheten til de små elektriske kjøretøyene og så videre også på allment tilgjengelig privateid område (Bodø kommune, 2022b).

At utleieloven nevner små elektriske kjøretøy gjør det ikke helt klart om den også vil regulere kjøretøy som ikke er funnet opp ennå, men som kan komme i framtida. Ellers påpeker våre informanter i Bodø kommune at problemet ikke nødvendigvis bare ligger i hva som loven inkluderer og ikke, men også i at ulike deler av veitrafikklovgivningen ikke nødvendigvis er blitt håndhevet av politiet (Bodø kommune, 2022b). Informantene fra Bodø kommune mener at et forbud mot bruk av fortau, slik som det er innført i Sverige, Finland, Spania og Storbritannia bør utredes i Norge. De mener, i likhet med Ryde, at kommunene har vektlagt tekniske kriterier for elsparkesyklene i sine utlysninger, som de ikke har kapasitet til å følge opp om blir tilbudt eller ei (Bodø kommune, 2022b; Ryde, 2022).

4.5 Grenlandkommunene: Bamble, Porsgrunn, Skien og Siljan

4.5.1 Utleiemarkedet i Grenlandsområdet

Fra sommeren 2022 lanserte utleieselskapet Byspark sine sykler i området, og plasserte 80 elsparkesykler i Skien og 80 elsparkesykler i Porsgrunn. I forkant av dette var de i dialog med kommunene om faktorer som forbudssoner. Dersom de har mottatt klager fra publikum om for eksempel soner det ikke passer at elsparkesyklene kan parkeres, har de imøtekommet disse, ifølge våre informanter. Samarbeidet med Byspark blir beskrevet som godt (Skien kommune, 2022).

Kommunene i Grenlandsområdet har ønsket et slikt tilbud med utleide elsparkesykler. Foreløpig opplever de ikke problemer med forsøpling, feilparkeringer eller veltede elsparkesykler (Skien kommune, 2022). Lokal forskrift trådte i kraft 16. juni 2022, men de har ikke utlyst tillatelsesordning for de ulike tilbyderne ennå. Kommunene er blitt kontaktet av flere utleieselskaper. Alle andre enn Byspark har ventet med å etablere seg til kommunen har utlyst tillatelsen (Skien kommune, 2022).¹²

4.5.2 Utformingen av lokal forskrift

I arbeidet med lokal forskrift ønsket politikerne å være føre var og tenkte at det bare var et tidsspørsmål før det ville bli tilbudt elsparkesykler også i deres område. Derfor ønsket de å ha forskrift på plass slik at de kunne regulere fenomenet og ha sanksjonsmuligheter dersom utleieselskapene ikke ville imøtekomme deres krav. Flere etater i kommunene var involvert i utformingen av forskrift. De fleste høringsuttalelsene var positive til utleie av elsparkesykler, mens få var negative og noen ønsket at elsparkesykler skulle forbys (Skien kommune, 2022).

Forskriften er fleksibelt utformet slik at antall kjøretøy, utleiery, soner, hastighet og nattestenging kan endres fra en utlysning til neste. Slik slipper kommunene å måtte ha nye lokale høringer når de trenger å endre reguleringen. Mindre ting kan også endres underveis i sesongen, slik som forbudssoner der elsparkesyklene ikke kan kjøres. I de ulike kommunene er det noen lokale forskjeller: Porsgrunn og Bamble ønsker nattestenging fordi de frykter tilsvarende tilstander som det har vært i Oslo. Skien og Siljan har derimot redusert hastighet (12 km/t) nattestid, blant annet fordi de ønsker at skiftarbeidere skal ha et mobilitetstilbud (Skien kommune, 2022).

4.5.3 Forventninger til den lokale forskriften

Siden det ikke har vært utlyst tillatelsesordning enda, vet ikke kommunene hvordan den lokale forskriften vil fungere når den iverksettes. Informantene har forventninger om at den vil fungere etter hensikten og bidra til å holde orden på mobilitetstilbudet lokalt. De tror at det neppe vil bli plassert ut så mange som 1200 elsparkesykler, slik de lokale forskriftene tillater. Antallet landet de på ved å se på hva andre byer tillot og deretter legge seg litt over dette (Skien kommune, 2022).

4.5.4 Tanker om utleieloven

Informanten var veldig glade for at utleieloven ble vedtatt: 'Utleieloven har alt å si. Det er en stor trygghet at vi kan si til utleieselskapene: 'Sånn ønsker vi det.' Utleieloven ga dem mulighet til lokal regulering samtidig som den var fleksibel og tydelig om hva kommunene kunne regulere (Skien kommune, 2022). Kommunene opplever at det er smart med en tillatelsesordning og synes det er bra at kommunene kan velge de utleieselskapene som er mest seriøse og velge bort de andre. Informanten synes også at det er fint å ha mulighet til å sette et forvaltningsgebyr, men synes at det er vanskelig å estimere størrelsen på dette når de ikke i forkant sikkert kan vite hva de vil bruke av ressurser (Skien kommune, 2022).

4.6 Kristiansand kommune

4.6.1 Utleiemarkedet i Kristiansand kommune før lokal forskrift

Ett utleieselskap, Ryde, etablerte i august 2019 utleie av elsparkesykler i Kristiansand. Etableringen skjedde uten avtale med Kristiansand kommune (Agder tingrett, 2022). Kommunen fikk raskt kontakt med Ryde etter oppstarten og ble informert om Ryde sine planer, det vil si om antall sykler og at det ikke skulle være drift om natten og på vinteren. Kommunen og Fylkeskommunen hadde ikke innvendinger til dette. Det ble i et møte avtalt at kommunen og fylkeskommunen skulle godkjenne hvilke plasser

¹² Representanten fra Skien kommune uttalte seg på vegne av alle grenlandskommunene.

syklene ble satt ut på og at Ryde kunne kontaktes når sykler sto i veien, eventuelt kunne kommunen fakturere Ryde dersom kommunen fjernet sykler selv (Kristiansand kommune, 2022c).

Kommunen hadde noe kontakt med Ryde om utplassering av sykler, dette ble etterkommet av Ryde. Det var relativt få henvendelser i den første perioden om sykler som var i veien fra publikum og kommunes driftspersonell. Ryde valgte senere å ha drift om vinteren og natten. Kommunen ba da Ryde om å ta inn elsparkesyklene for å ikke hindre brøyting og stenge driften om natten for å forebygge ulykker. Disse henvendelsene ble ikke etterkommet av Ryde (Kristiansand kommune, 2022c).

Ryde startet opp med et lavt antall elsparkesykler, etter hvert ble antallet økt gradvis til ca. 1000 elsparkesykler våren 2022. Antallet turer per elsparkesykkel var på det meste enormt: 12 turer per dag i høysesongen under Palmesus-festivalen i 2022,¹³ da hadde også de to leverandørene som kommunen har inngått avtale med startet sin aktivitet. Elsparkesykler skaper utfordringer i bybildet med feilparkering og utfordringene øker med antallet elsparkesykler. Uten en lokal forskrift og en tillatelsesordning har kommunen liten mulighet til å iverksette tiltak for å redusere ulempene utleievirksomheten skaper (Kristiansand kommune, 2022c).

I tiden fra august 2019 og fram til det ble vedtatt en lokal forskrift mottok kommunen flere henvendelser fra andre operatører som ønsket å starte utleie i Kristiansand. Kommunen var skeptisk til at flere operatører skulle etablere seg uten at kommunen hadde noen effektiv måte å regulere aktiviteten. Kommunen ba derfor alle utleieselskapene som tok kontakt om å vente med å sette ut sine kjøretøy i kommunen til lokal forskrift hadde blitt vedtatt og lokal tillatelsesordning innført. Utleieselskapene godtok dette selv om det ikke var mulig å angi et tidspunkt for en slik forskrift, jf. at lovhjemmelen for slik regulering var svært uklar før den nye loven var på plass. Arbeidet med lokal forskrift startet etter sommersesongen 2020 og var klart til utsendelse før sommersesong 2021. Men på grunn av manglende hjemmel, ble arbeidet satt på vent og startet opp igjen da lov om utleie av små elektriske sparkesykler ble vedtatt. Forskrift og konkurranse var klar før sommeren 2022.

Etter at lokal forskrift var vedtatt og tillatelser var tildelt to operatører, fortsatte Ryde sin virksomhet selv om de var pålagt å avslutte. Ryde hadde valgt å ikke levere inn søknad om tildeling av tillatelse. Etter flere henstillinger til Ryde om å samle inn sparkesyklene, besluttet kommunen å selv samle inn elsparkesyklene, ca. 800 stykker. De resterende valgte Ryde etter hvert selv å samle inn. Ryde tok saken til tingretten, men tapte der på alle vesentlige punkter. Bakgrunnen for rettstvisten blir forklart nærmere i avsnittet om Ryde senere i kapitlet (Agder tingrett, 2022; Kolsrud, 2022). Ryde anket dommen til Lagmannsretten. Lagmannsretten fattet sin beslutning 11.11.2022 med full støtte til Kristiansand kommune (Agder lagmannsrett, 2022).

4.6.2 Erfaringer med lokal forskrift

Kristiansand kommune iverksatte en lokal forskrift for å kunne regulere bybildet og sørge for at det ikke kom for mange aktører. Flere avdelinger i kommunen var involvert, inkludert veiavdelingen og juridisk avdeling. Flere instanser kom med innspill til høringen, inkludert politiet som klart anbefalte nattetstengning for å unngå trafikkulykker. Antallet 500 til hver aktør og 2 aktører kom politikerne frem til som et kompromiss mellom ulike politiske partier. Antallet elsparkesykler til utleie kan økes, men ikke reduseres, og dette gjennom dialog med kommunedirektøren. Forslaget som lå på bordet var 700 totalt og 350 på hver aktør, basert på en anbefaling fra TØI. Det lå også et forslag på bordet om å etablere en bysykkelordning, men dette fikk ikke flertall politisk. Å etablere en bysykkelordning er imidlertid fortsatt ønsket fra kommunens side (Kristiansand kommune, 2022c).

Kristiansand kommune ønsket at aktørene som skulle leie ut elsparkesykler og elsykler skulle være en del av en bysykkelordning der bruken av disse og kollektivtransporten skulle være best mulig integrert (Kristiansand kommune, 2022a). Dermed ble dette punktet innlemmet i deres oppdragsbeskrivelse: 'For

¹³ Dette regnes for å være svært høyt i sammenheng med utleie av elsparkesykler.

å gi et helhetlig tilbud til Kundene, hvor de kan kombinere buss og elsparkesykkel for sine reiser, skal Leverandøren kunne integrere sin tjeneste i AKTs digitale kundegrensesnitt (f.eks. betalingsløsning), og integrasjon av kundeinteraksjon (inkl. brukerstøtte) i AKTs eksisterende systemer. Det er på kunngjøringstidspunktet for anskaffelsen av mikromobilitetstjenester ikke klart om en slik integrasjon vil skje i kontraktperioden. AKT samarbeider med blant andre Ruter AS for utvikling av løsning med integrasjon av betaling mot mobilbillett. Dersom en kunde benytter en elsparkesykkel gjennom AKT sitt kundegrensesnitt, vil leverandøren få betalt fra AKT den prisen Kunden ville ha betalt til Leverandøren' (Kristiansand kommune, 2022b).

Målet er at det skal bli billigere å reise i framtida, og at noen av elsparkesyklene lokaliseres slik at de 'mater inn i' holdeplassene til kollektivtransporten. Forskriften nevner ikke soner. Dermed kan kommunen støtte opp om etablering av steder for å sette ut elsparkesykler utenfor sentrum, slik som ved universitetet der de ønsker at studenter og ansatte skal få et bedre mobilitetstilbud (Kristiansand kommune, 2022c).

Kommunen ønsker at elsparkesyklene skal parkeres bestemte steder og jobber med å finne gode plasseringer for slike stasjoner. Disse stasjonene vil for eksempel plasseres der det i dag er parkeringsplasser, da kommunen uansett skal redusere antall parkeringsplasser i årene som kommer. Per i dag er deler av ansvaret for å følge opp utleieselskapene lagt til Agder Kollektivtrafikk, men i tett samarbeid med Kristiansand kommune, slik som å følge opp at elsparkesyklene etterlever de tekniske standardene som er lovet i anbudene (Kristiansand kommune, 2022c).

4.6.3 Erfaringer med utleieloven

Kristiansand kommune opplever at utleieloven har gitt dem mulighet for å lage en lokal forskrift som passer for dem og at de har fått de fleste verktøyene de trenger. Da kommunen laget forskrift, hadde de god juridisk hjelp fra et advokatfirma. De kan regulere sentrumssonene fleksibelt, opplever at de har fått gode leverandører av små elektriske kjøretøy, og har også bedre sanksjonsmuligheter (Kristiansand kommune, 2022c).

4.6.4 Ønsker for revidering av utleieloven

Når det gjelder utleieloven skulle kommunen ønske at det ble implementert to endringer:

- 1) Mulighet for å ta gategrunnsleie.
- 2) Mulighet for bedre å ivareta byens behov også på de områdene som er privateide, slik som å integrere utleiesyklene i et større MaaS-tilbud.

Videre påpeker vår informant at det er ønskelig med mer opplæring av brukerne, fordi mange leier elsparkesykkel uten å ha god kunnskap om trafikkbildet (Kristiansand kommune, 2022c).

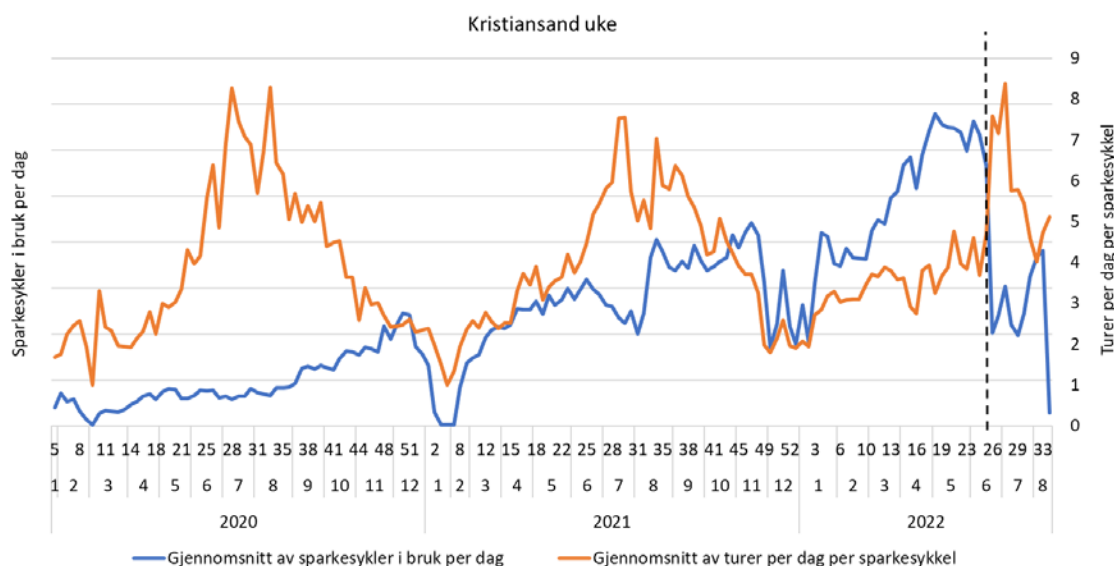
4.6.5 Skadedata for Kristiansand

I Kristiansand har skader på elsparkesykler blitt registrert siden 1. juni 2022 som en del av forskningsprosjektet 'ReCyCLIST'.¹⁴ Registreringen omfatter syklist og ulike former for mikromobilitet, inkludert elsparkesykler. Registreringene viser så langt (utgang oktober 2022) at det totalt er registrert 118 ulykker i Kristiansand og at 16 av disse er ulykker med elsparkesykler. 12 ulykker har totalt i hele Agder skjedd med elsparkesykler fra utleieselskapene Ryde, Bolt og Voi, som er de som har operert eller som stadig opererer i Kristiansand. Dette er svært få ulykker, så det gir ikke mening å forsøke å tolke mye ut fra disse tallene. Men de viser at ulykker og skader med elsparkesyklene i Kristiansand er et relativt lite problem.

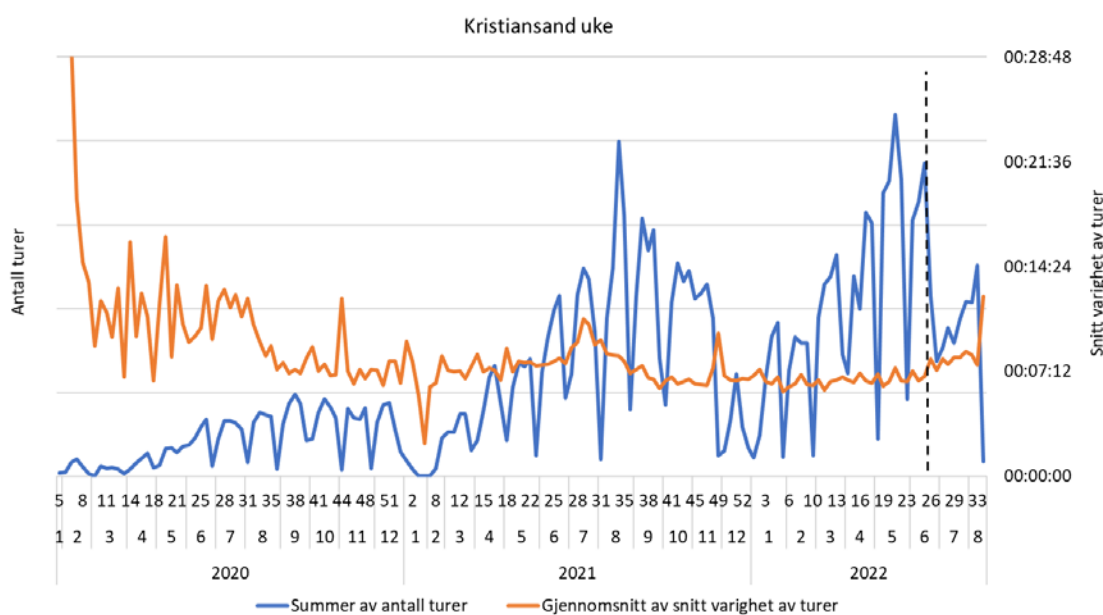
¹⁴ <https://www.toi.no/recyclist/>

4.6.6 Turdata for Kristiansand

Figurene under viser utvikling i ukedata for antall elsparkesykler i bruk og antall turer per elsparkesykkel per dag (figur 4.9) og antall turer og deres gjennomsnittlige varighet (figur 4.10). Stiplet vertikal linje markerer den lokale forskriftens oppstartsdato 15. juni 2022. Forskriften inkluderer bl.a. bestemmelse om to utleieselskaper, 500 kjøretøy per utleier, og nattestengning. I figur 4.9 ser vi at tilbudet, målt i elsparkesykler i bruk per dag, falt en del etter oppstarten. Utnyttelsesgraden økte umiddelbart etterpå, men falt igjen etter kort tid. For øvrig er det vanskelig å observere noen vesentlige endringer i dataene. Nedgangen i sommermånedene har trolig også sammenheng med sommerferie blant studenter.



Figur 4.9: Antall elsparkesykler i bruk (tilbud) og turer per elsparkesykkel per dag (utnyttelse) i Kristiansand. Forskriftens oppstart 15.6.2022 markert med vertikal, stiplet linje. Utvikling over tid (år, måned og uke).



Figur 4.10: Antall elsparkesykkelturer (venstre akse) og gjennomsnittlig varighet (høyre akse) i Kristiansand. Forskriftens oppstart 15.6.2022 markert med vertikal, stiplet linje. Utvikling over tid (år, måned og ukenummer).

4.7 Lillehammer kommune

4.7.1 Utleiemarkedet i Lillehammer

Byspark var første ute og etablerte seg i Lillehammer kommune våren 2021, deretter kom Mile og Bolt. Disse utleieselskapene var operative før 'Retningslinjene for utlån av el-sparkesykler' ble vedtatt 27.05.21. Ingen formell avtale ble opprettet med utleieselskapene i 2021. Det var i 'ok' dialog med kontaktpersoner fra alle selskapene delvis før og under utleiesesongen. Ved avsluttet sesong var det kun Bolt som oversendte skriftlige driftsdata (i henhold til 'Retningslinjene') (Lillehammer kommune, 2022a).

4.7.2 Prosessen rundt utformingen av lokal forskrift

Politikerne fryktet at de ville få 'Oslo-tilstander' i Lillehammer, politiet rapporterte om fyllekjøring på elsparkesykkel, og det var noen negative oppslag om elsparkesykler i de lokale mediene. De ønsket å få kontroll på denne lokale utleievirksomheten. Derfor vedtok politikerne at de skulle utarbeide lokal forskrift i Lillehammer kommune høsten 2021 (Lillehammer kommune, 2022a).

Lillehammer kommune arrangerte en høring høsten/vinteren 2021/2022. Den foreslåtte forskriften var svært lik den som allerede var vedtatt av Oslo kommune og hadde som mål å bygge videre på erfaringene med regulering fra hovedstaden. Lillehammer kommune tok utgangspunkt i Oslo kommunes forskrift, og gjorde noen få endringer. I den foreslåtte forskriften var det et tak på totalt 500 elektriske kjøretøy. Likevel drøfter den at dersom antallet skulle gi samme tetthet som i Oslo av elsparkesykler per 1000 innbygger, skulle antallet begrenses til 300 totalt (Lillehammer kommune, 2021). Ved høringen foreslo kommunen 500 små elektriske kjøretøy totalt i Lillehammer. Etter høringen endret kommunen forslaget til 300, som senere ble vedtatt. Politiet var bekymret for bruk av elsparkesykkel i beruset tilstand nattetid. Derfor ble det vedtatt at elsparkesyklene kan ha maksimalt halv hastighet nattetid (Lillehammer kommune, 2022a). Kommunen krever 500 kroner per elsparkesykkel per år for å dekke administrasjons- og tilretteleggingskostnader. Utleierne har ikke protestert på dette gebyret. Sesongen for utleie av små elektriske kjøretøy varer ut oktober hvert år, det vil si at det er da utleierne henter inn sine elsparkesykler. Tillatelsen gjelder ut mars måned. For 2023 og årene framover vil tillatelsesperioden være fra 1. april til 31. mars året etter.

Lillehammer kommune har siden forskriften trådte i kraft 31. mars 2022, i motsetning til de fleste andre kommuner som regulerer utleie av små elektriske kjøretøy, ikke noe tak på antall tilbydere. Det vil si at de syklene som tillates utleid nå fordeles mellom tilbydere: Mile, Bolt og Byspark¹⁵ (Lillehammer kommune, 2022b), som har 75 elsparkesykler hver etter at Bird trakk seg og aldri tilbød elsparkesykler i Lillehammer, slik at det totale antallet i Lillehammer kommune per august 2022 var 225 elsparkesykler til utleie (Lillehammer kommune, 2022a).

4.7.3 Erfaringer med den lokale forskriften

Trafikkbetjentene rapporterer at det er orden når det gjelder utleievirksomheten. Det har vært litt roligere etter at forskriften trådte i kraft enn før dette, og færre feilparkeringer på fortauene. Signalene om at politikerne har ønsket å få kontroll, har virket. Kommunens representanter er fornøyde med den lokale forskriften. En effekt av den er at utleieselskapene passer på hverandre og sier ifra når andre utleieselskaper gjør noe de ikke skulle ha gjort. Uten lokal forskrift hadde ikke kommunen hatt samme mulighet til å ha kontakt med, og kontroll på hvilke utleieselskaper som var etablert i kommunen (Lillehammer kommune, 2022a). De opplever per i dag få problemer med feilparkeringer. Trafikkbetjentene deres forteller at de flytter feilparkerte elsparkesykler 2-3 ganger i uka. At kommunen ikke tjener på gategrunnsleie synes informanten er uproblematisk (Lillehammer kommune, 2022a).

¹⁵ Bird kom aldri, nå er det 75 elsparkesykler per tilbyder.

Bolt ønsket også å plassere ut 25 elsykler til utleie, men på grunn av utleielovens utforming ble disse elsyklene også inkludert av kjøretøyene loven gir kommunene anledning til å regulere utleie av. Dermed kunne ikke Bolt, slik Bolt selv så det, leie ut elsykler i tillegg til de allerede nevnte elsparkesyklene, men heller i stedet for, noe som ikke ville være økonomisk attraktivt for dem. Kjøp og drift av elsykler er dyrere enn kjøp og drift av elsparkesykler. Dette synes en av representantene for Lillehammer kommune var uheldig da vedkommende anså det som svært nyttig for byen at innbyggerne også skal ha tilgang til å leie elsykler, for eksempel for å sykle ut til Høgskolen i Innlandet, avdeling Lillehammer som ligger rundt 5 kilometer unna byen. Vedkommende anså mikromobilitet for å være et nyttig supplement til andre transportmåter i byen, og noe som var sterkt ønskelig og heller ikke utgjorde noe problem (Lillehammer kommune, 2022a).

Per i dag er det geofencing av forbudssoner slik som i parkeringshus, på kirkegårder, på museet Maihaugen og på Vignesbrua, samt lavhastighetszone i gågata. Dette fungerer slik som de har håpet på. Kommunen vektlegger også at fordi dialogen med utleieselskapene har fungert så godt, og fordi det ikke har vært noen problemer der til nå, har de heller ikke hatt bruk for å benytte sanksjonsmulighetene som den lokale forskriften gir. Dette gjør også at disse delene av den lokale forskriften ikke er blitt testet ut i praksis (Lillehammer kommune, 2022a).

4.7.4 Holdninger til utleieloven

Lillehammer kommune opplever at utleieloven har gitt dem virkemidler de ønsker for å ha kontroll på utleie av elsparkesykler i Lillehammer kommune, slik som mulighet for å sette et tak på antall utleide elsparkesykler, ha kontakt med utleieselskapene, samt at de har sanksjoner dersom utleieselskapene bryter vilkårene i avtalen. Våre informanter hadde ikke innspill til hvordan de ønsket at utleieloven eventuelt kunne forbedres.

4.8 Andre kommuner med forskrift per januar 2023

I løpet av 2022 har stadig flere kommuner vedtatt lokale forskrifter for å regulere utleie av elsparkesykler. I noen tilfeller har nabokommuner vedtatt forskrifter som likner hverandre, slik som Haugesund og Karmøy. I andre tilfeller har nabokommuner forskrifter som potensielt skiller seg på vesentlige punkter, slik som Sarpsborg og Fredrikstad, eller Lillestrøm og Oslo. Den fleksible måten Sarpsborg og Lillestrøm regulerer på, der vesentlige faktorer først blir vedtatt i forkant av kunngjøringene av tillatelsesordningene, gjør det mulig med stor fleksibilitet med tanke på antall elsparkesykler som tillates, samt antall utleieselskaper og også sonene de opererer i. I både Sarpsborg og Fredrikstad er det kommunedirektøren som bestemmer antallet utleiere og antall små elektriske kjøretøy til utleie (Fredrikstad kommune, 2022; Sarpsborg kommune, 2022).

I Sandefjord får alle søkere som oppfyller søknadskravene tillatelse for ett år, som kan fornyes gjennom ny søknad. Søknadene behandles fortløpende. Sarpsborg og Sandefjord kan differensiere gebyrene, i Sandefjord 'på bakgrunn av data om kjøretøyene' (Sandefjord kommune, 2022) og i Sarpsborg 'ut ifra de ulike sonene og antall små elektriske kjøretøy.' Et vilkår i Sarpsborgs forskrift er at alle kjøretøyene skal være jevnlig i bruk: 'Kommunen kan stille krav til antall turer/bruksfrekvens av alle små elektriske kjøretøy som er utplassert. Dette kan være knyttet til soner, men også til enkeltkjøretøy. Kommunen ønsker ikke at kjøretøy skal stå ubrukt i lengre tid' (Sarpsborg kommune, 2022).

Dette er sannsynligvis fornuftig, gitt at det er blitt mye mindre attraktivt, økonomisk, å leie ut elsparkesykler i Norge det siste året i etterkant av innføringen av tillatelsesordninger som ofte har tak på antall utleide elsparkesykler, gebyr, bøter for feilparkering, samt at det er blitt innført obligatorisk ansvarsforsikring. Innføring av nattetengning eller -restriksjoner har bidratt til henholdsvis ingen eller mye mindre utleie om natten, som igjen gir lavere inntekter for utleieselskapene. Videre stiller eierne bak utleieselskapene tydeligere krav til lønnsomhet nå enn i de første årene da det viktigste var å posisjonere seg og vinne markedsandeler (Utleieselskapene, 2022). Høye strømpriser, generell prisvekst, at

kundene har fått dårligere råd som følge av høyere renter, inflasjon og høyere strømpriser, og at det igjen er mulig og vanlig å ta offentlig transport bidrar sannsynligvis også til at utleieselskapene tjener mindre per høsten 2022 og vinteren 2023 enn tidligere.

Fremover vil sannsynligvis neppe alle bykommunene utgjøre attraktive markeder for utleieselskapene, og det er mulighet for at flere kommuner som har hatt utleievirksomhet hos seg, vil miste eller få redusert dette tilbudet som følge av økte krav til lønnsomhet i bransjen. For eksempel har Ryde trukket seg fra Lillestrøm kommune i 2022 som følge av manglende lønnsomhet (Ryde, 2022), og Bird har etter at kravet om obligatorisk ansvarsforsikring kom sommeren 2022, trukket seg fra markedet i alle norske kommuner.

Haugesund og Ålesund kommunes forskrifter omfatter i likhet med Stavanger kommunes kun små elektriske kjøretøy i form av elsparkesykler, ikke elsykler (Haugesund kommune, 2022; Ålesund kommune, 2022). I Haugesund kommune må utleieselskapene i likhet med i Bodø beskrive hvordan deres tilbud kan passe sammen med kollektivtransporten gjennom at de ber søkerne beskrive hvordan tjenesten kan: 'kombineres og tilpasses øvrig mobilitetstilbud i kommunen' (Haugesund kommune, 2022).

Tabell 4.2 under oppsummerer sentrale deler av forskriftene i kommunene som har lokal forskrift og som ikke er blant våre utvalgte caser.

Tabell 4.2: Andre kommuner med lokale forskrifter basert på Loven, per november 2022. Kilder: SSB kommunefakta, lovdata.no, kommunenes hjemmesider.

By/område	Antall innb.	Dato ikrafttr. forskrift	Antall selsk.	Lengde tillatelser	Tak ant. elsparkesykler	Nattestenging	Hvilke selskaper per januar 2023
Haugesund	37 779	05.10.2022	Inntil 2	2 år	250 som fordeles likt mellom søkerne. Byen er delt inn i fire faste soner, hvorav en med kjøreforbud	Ja, 00.00 - 05.00 alle dager	
Fredrikstad	84 206	05.05.2022	3	1 år	500 som fordeles på inntil tre søkere. Antall kjøretøy og utleiare fastsettes av kommunedirektøren.	Ja, 01.00 - 05.00 alle dager	Bolt, Surf
Karmøy	42 838	17.10.2022	Inntil 2	2 år	100 på fastlandet og 200 på øya, fordeles likt mellom selskapene som får tillatelse. Tre soner, hvorav en har kjøreforbud.	Ja, 00.00 - 05.00 alle dager	
Lillestrøm	90 313	15.06.2022	Fremgår av årlig kunngjøring	Fremgår av årlig kunngjøring.	Fremgår av årlig kunngjøring.	Ja, unntatt 05.00-05.00 natt til lørdag og natt til søndag	Bolt, Voi, (Ryde) og Tier
Moss	50 813	28.09.2022	2	2 år	400 små elektriske kjøretøy, fordelt likt på søkerne som får tillatelse	Nei	Hopp, Byspark og Surf
Sandefjord	65 043	27.06.2022	Ikke noe tak	1 år	Kommunen kan sette begrensning av ant. kjøretøy i soner	Ja, 01.00-05.00 alle dager	
Sarpsborg	58 900	13.10.2022	Fremgår av kunngjøring	2 år	Fastsettes av kommunedirektøren. Tak på antall kjøretøy og sonene kommunene deler inn i blir vedlagt kunngjøringen. Surf og bolt leier ut 100 elsparkesykler hver fra 1. juli 2022 til 31. mars 2023	Nei, men kommunen kan endre dette ved behov.	Surf og Bolt
Stord	18 929	26.04.2022	1	2 år	Tallet og plasseringen av kjøretøy skal vurderes etter en prøveperiode på tre måneder. Maks antall 250, for delt på ulike definerte soner	Ja, fra 22.00 til 05.00 alle dager	Bird, men trakk seg 1.09.2022
Trondheim	211 246	08.02.2022	3	1 el. 2 sesonger, sesong fra 15. mars til 1. des.	3200 fordelt likt mell. Utleierne (1066 per stk). Maks. 40% i sone 1, sentrumssonen	Ja, fra 23 til 05 alle dager	Voi, Tier og Ryde. Bysykel 750 sykler
Ålesund	67 236	24.06.2022	Ikke noe tak	1 år	Fordeles likt på alle søkere, men maksimalt for antallet det er søkt om. 300 i sone 1, ikke noe tak for sone 2	Nei	Bird

5 Fire kommuner uten lokal forskrift

5.1 Bærum kommune

5.1.1 Prosessen rundt lokal regulering og lokalt mobilitetstilbud

Da elsparkesyklene kom til Norge, ønsket Bærum kommune å være tidlig på ballen med mål om ikke å få de samme problemene som Oslo kommune og andre byer internasjonalt hadde med forsøpling, mangel på fremkommelighet og så videre i sentrale byområder. Bærum kommune og Ruter inngikk derfor en offentlig-offentlig samarbeidsavtale 2. oktober 2019 om å etablere relevante og attraktive mikromobilitetsløsninger i Bærum kommune sammen. Denne skulle bidra til bærekraftige, helhetlige og sømløse reiser på tvers av kommunegrensene og være et komplement til kollektivtilbudet for alle der (Bærum kommune, 2019, 2022b).

29. januar 2020 vedtok formannskapet i Bærum kommune at det skulle være tillatt med utleie av elsparkesykler og annen mikromobilitet forutsatt avtale med kommunen. Bærum kommune hadde allerede kommet et langt stykke i å planlegge en anskaffelse der elsparkesykler skulle bidra til å gi innbyggerne et bedre mobilitetstilbud. Så fikk de Ruter med på laget for i samarbeid å utarbeide et tilbud der én aktør ville få lov til å leie ut elsparkesykler og elsykler i hele kommunen. Siden utleien alene ble vurdert til ikke å kunne ville gi gode nok inntekter til å være lønnsom utenfor bystrøkene, slik som i tettbygde Sandvika, ville valgte aktør få kompensert for dette. Bærum kommune fikk forespørsel fra flere aktører om de kunne etablere seg i kommunen, men ba om respekt for at de ikke ønsket andre aktører enn den som ville nå opp i anbudskonkurransen. Circ prøvde seg med å sette ut elsparkesykler noen uker før kontraktsinngåelsen med Tier tidlig i 2020, men trakk så tilbake kjøretøyene sine (Bærum kommune, 2022b).

Formannskapsvedtaket fra 29. januar 2020 ble brukt aktivt mot aktører som ønsket å etablere seg.¹⁶ Ruter lanserte en konkurranse der vinneren alene ville være aktøren som fikk lov til å tilby mikromobilitet i området gjennom 2020. Utleieselskapet Tier nådde opp i konkurransen (Bærum kommune, 2020, 2022b). Elsparkesyklene til utleie ble satt ut i drift i juni 2020 og elsykler ble satt i drift i april 2021, som et pilotprosjekt (Bærum kommune, 2021). Andre utleieselskaper tok senere kontakt og fikk beskjed om at de ikke var ønsket da kommunen og Ruter allerede hadde inngått avtale med Tier (Bærum kommune, 2022b).

5.1.2 Samarbeidet mellom Bærum kommune, Ruter og Tier

Bærum betaler Tier 1,3 millioner kroner årlig for at Tier skal tilby utleie av elsparkesykler og elsykler slik at kommunen har et minimumstilbud for mobilitet. Det er krav om at utleiesykelene skal parkeres på merkede oppstillingsplasser. Mange av disse er plassert slik at de kan mate inn i kollektivtilbudet. Satsningen på delte elsparkesykler i hele kommunen er en del av kommunens sykkelhandlingsplan. Målet er at færre skal trenge å bruke bil og flere skal komme seg rundt gjennom bruk av utslippsfrie transportformer. Dette er spesielt viktig fordi det offentlige transporttilbudet på flere strekninger er

¹⁶ Retningslinjene var: 1. Bærum kommune tillater kommersiell utleie av kjøretøy som el-sparkesykler på kommunal grunn forutsatt avtale med kommunen. 2. Som et viktig steg på veien til et helhetlig og bærekraftig mikromobilitetstilbud, prioriteres Rutersamarbeidet som eneste aktør for utleie og parkering av mikromobilitetskjøretøy som el-sparkesykler i Bærum for den perioden samarbeidet gjelder. 3. Utleie av kjøretøy som el-sparkesykler på kommunal grunn og offentlig vei uten avtale er ikke tillatt og slike kjøretøy vil bli fjernet for utleiers regning. 4. Kommunedirektøren gis fullmakt til å utforme ytterligere retningslinjer for etablering av tilbud om kommersiell utleie av kjøretøy som el-sparkesykler, dersom det skulle bli nødvendig.

utilstrekkelig, for eksempel tverrforbindelser mellom øst og vest nord i kommunen (Bærum kommune, 2022b).

Dette utleietilbudet er integrert med Ruter slik at Ruters kunder kan benytte en integrert 'pay as you go'-løsning med Tier-kjøretøy. Per mars 2022 bestod tilbudet av 800 elsparkesykler og 150 elsykler med 353 avgrensede parkeringssoner (Bærum kommune, 2022b). Syklene kan også brukes til å reise over kommunens grenser, og flere av Tiers sykler er blitt brukt til å pendle inn til Oslo, der det ikke er tilsvarende parkeringssoner, men en fri flyt-modell (Rostad, 2021). Kommunen bidrar med et driftstilskudd som nevnt over. Disse midlene benytter Tier fritt til å bruke til kjøretøy eller tilrettelegging av P-soner. Bærum kommune har derimot forpliktet seg til å bidra med arealer, kostnadsfritt. Etter en godkjenningrunde hos kommunen, er Tier da frie til å enten male opp en parkeringssone eller sette ut en aluminiumsplate. Det planlegges for øvrig å pilotere andre løsninger enn plate der det er behov - for eksempel med stativ. Dersom naboer har klaget, har Tier og kommunen søkt nye løsninger (Vinje & Kristensen, 2020). Bærum kommune har vært nøye med å sørge for at eierskapet til parkeringsfasilitetene skal være kommunalt slik at det skal gå an praktisk sett å skifte tilbyder av mikromobilitetstjenester dersom den nåværende aktøren ikke skulle nå opp i senere konkurranser (Bærum kommune, 2022b).

Fra starten av sørget kommunen for samarbeid med store lokale arbeidsgivere slik som DNV GL, og sikret at disse hadde parkeringssoner hos seg slik at de ansatte kunne bruke elsparkesykler til sine jobbreiser. Parkeringssonene er valgt ut i et samarbeid mellom kommunen og Tier, og sikrer at det er elsparkesykler til utleie i hele kommunen. På vinteren er tilbudet av kjøretøy lavere. I 2021 hadde utleietilbudet 21 000 unike brukere, som til sammen gjennomførte over 300 000 turer (Bærum kommune, 2022b).

Bærum kommune anser prosjektet for å være en pilot, og prosjektet, inkludert utleiesyklens utrustning og teknologi er i stadig utvikling. Informantene i kommunen er stolte og svært fornøyde med tilbudet slik det er i dag, og mener at det har levert over all forventning når det gjelder å tilby et mobilitetstilbudt til kommunens innbyggere. Covid-19 pandemien bidro til at tilbudet ble populært da folk har kunne komme seg rundt uten å sitte i nærheten av andre på kollektivtransport. Bærum kommune erfarer også at elsparkesykel- og elsykkeltilbudet har bidratt til økt bruk av kulturattraksjoner slik som Henie Onstad kunstmuseum, som ellers ligger litt kronglete til med offentlig transport. Der var det publikumsrekord med 800 000 besøkende i 2021, som informantene mener delvis kan tilskrives elsparkesyklene (Bærum kommune, 2022b).

Informantene bemerker at det var en stor endring i bruk etter at den nasjonale alkoholgrensen ble innført sommeren 2022: Folk lar nå de delte elsparkesyklene stå når de har inntatt alkohol. Asker og Bærum skadelegevakt har i likhet med mange andre skadelegevakter imidlertid ikke hatt rutiner for å registrere ulykker ved skader. Dermed er det sannsynligvis både store mørketall og underrapportering av ulykker med de leide elsparkesyklene og elsyklene (Bærum kommune, 2022a, 2022b).

En av retningslinjene lyder: 'Utleie av kjøretøy som el-sparkesykler på kommunal grunn og offentlig vei uten avtale er ikke tillatt og slike kjøretøy vil bli fjernet for utleiers regning.' Det har tidligere vært mange naboer som klager på de utleide elsparkesyklene. Hvis noen klager på en oppstillingsplass, så skal utleieselskapet flytte på den. På den andre siden er det også aktører som ønsker å ha parkeringssoner hos seg, slik som kjøpesentre (Bærum kommune, 2022b).

5.1.3 Bærum kommunes syn på utleieloven

Bærum kommune mener at deres egen regulering er i tråd med utleielovens prinsipper. Informantene lurer imidlertid på den juridiske statusen til deres egne allerede inngåtte avtaler etter at utleieloven ble vedtatt. De opplever at deres egen regulering er mer fleksibel enn det Bærum kommune ville endt opp med dersom de hadde vedtatt en lokal forskrift. Når det oppstår problemer, søker Bærum kommune, Ruter og Tier å finne løsninger sammen. En av informantene mener at Lov om utleie av små elektriske kjøretøy er for lite opptatt av trafiksikkerhet. I Bærum er det lov å stå ved oppmerkede p-soner også

ved Bane NOR sine stasjoner. Dette var noe de fikk til gjennom Rutersamarbeidet - der en avtale med Bane NOR ble inngått (Bærum kommune, 2022b).

5.1.4 Andre kommentarer fra Bærum kommune

Informantene ønsker at mobilitetstilbudet i Oslo kommune og de omkringliggende kommunene skal henge enda bedre sammen. Mobilitetstilbudet mellom Bærum og Asker ble for eksempel per høsten 2022 integrert. Derfor mener de at det hadde vært en fordel dersom Ruter kunne inngå anbudssamarbeid med ett utleieselskap i hele regionen slik at brukerne kunne få sømløse reiser både med kollektivtransporten og med mikromobilitet på tvers av kommunegrensene. De er særlig opptatt av at det burde være mulig å pendle med utleide elsykler og elsparkesykler på tvers av kommunegrensene i Oslo og Bærum. Informantene synes særlig at det er problematisk/uheldig at Oslo kommune har inngått ny langvarig avtale med et selskap om å tilby en bysykkelordning i Oslo uten at dette er forsøkt koordinert med mobilitetstilbudet i Bærum kommune, slik at det blir et sammenhengende mobilitetstilbud i Oslo og Bærum også for mikromobilitet. Informantene opplever det også som utfordrende at Oslo kommune gir driftstillatelser til mikromobilitetsaktører på kun 1 år. Dette gir en uforutsigbarhet i markedet som påvirker Bærum negativt. Aktører som Tier har et driftsapparat som håndterer mer enn bare Oslo. Kontinuitet er viktig for at en operatør skal lære seg å drifte best mulig med en robust og god organisasjon (Bærum kommune, 2022b).

5.2 Drammen kommune

5.2.1 Utleiemarkedet i Drammen kommune

De første elsparkesyklene ble satt ut av selskapet Zvipp i juli 2019. Året etter, i 2020, kom også Bird og Tier. I 2021 startet Zvipp, Bird og Tier sesongen før Zvipp trakk seg ut i juni. I juni kom Bolt, og i oktober kom Voi. I 2022 var det derfor fire selskaper lokalt, Bird, Tier, Bolt og Voi, før Bird trakk seg ut i juli. På slutten av sesongen, i månedsskiftet oktober/november, etablerte GoGo seg i Drammen. Utleie av elsparkesykler har vært stengt på vinteren. I sommersesongen, mellom mai og november, er det mest transport med elsparkesykler. En typisk sommersesong har 1500-2000 turer daglig. I juli 2022 ble det tilbudt rundt 900 elsparkesykler og 200 elbysykler i Drammen (Drammen kommune, 2022b). Ifølge vår informant er det så lite personskader som følge av elsparkesykkelbruk at legevakta ikke mener at det er hensiktsmessig å føre en egen statistikk over dette. (Drammen kommune, 2022b).

Drammen kommune har vedtatt vilkår for utleie av små elektriske kjøretøy politisk i Hovedutvalg for tekniske tjenester (vilkår for 2020 vedtatt 10.03.2020, vilkår for 2021 vedtatt 10.12.2020, vilkår for 2022 vedtatt 07.12.2021, vilkår for 2023 forventes vedtatt i desember 2022). Disse vilkårene blir revidert hvert år i takt med at kommunen lærer mer om fenomenet og hvordan det best kan håndteres. For at et utleieselskap skal få lov til å leie ut elsparkesykler fra kommunal grunn, må det fylle vilkårene for utleie og ha en kontrakt med kommunen. Informanten mener at ordningen fungerer bra slik den er i dag, men at «Det er en teoretisk risiko for at en aktør etablerer seg og ikke følger regler. I praksis har vi imidlertid ikke opplevd at noen av aktørene har utfordret vilkårene.» (Drammen kommune, 2022a). Ettersom Bergen kommune og Trondheim kommune begge tapte sine rettssaker mot Ryde ble Drammen kommune forsiktige i vilkårene de stilte (Drammen kommune, 2022a).

Drammen kommune har satt en rekke krav for at en utleieaktør skal få leie ut elsparkesykler på kommunal grunn; Alle aktører som ønsker å leie ut elsparkesykler må ha en avtale med kommunen. Avtalen varer for en sesong av gangen. For å kvalifisere seg til å leie ut må utleieaktøren levere dokumentasjon på at de har en strategi/dokumentasjon for: a) å lære opp brukerne, b) at elsparkesyklene ryddes og følges opp, c) at de håndteres på en 'forsvarlig måte' når de kasseres. Syklene skal ha geofencing og være merket med eiers navn og kontaktinformasjon. Utleieselskapene må i 2022 betale gategrunnsleie på 1 krone per elsparkesykkel per døgn (Drammen kommune har ikke soner i 2022).

Reglene stiller også en rekke andre krav: driftsbilene til utleieselskapene skal ikke stanses på fortau, kundene skal informeres om trafikkreglene og hvordan elsparkesyklene kan brukes på en trygg måte, samt hvor de kan parkeres. Videre definerer kommunen en rekke steder der elsparkesyklene ikke skal parkeres, noen soner der de ikke kan ferdes, soner med lav fart, og perioder med fartsbegrensning (Drammen kommune, 2022c). Kommunen har malt opp felter med parkeringsplasser som det er frivillig å bruke. Når de søker, må utleieselskapene levere dokumentasjon på at de tilbyr brukeropplæring, har rutiner for oppfølging og rydding av elsparkesykler, og også for kassering når elsparkesyklene ikke skal brukes lenger (Drammen kommune, 2022a).

Gategrunnsleie, slik Drammen kommune krever, er per januar 2023 ikke hjemlet i noen lov, men basert på tilsvarende praksis for leie av kommunale arealer til salg (boder, salgsvogner, uteservering o.l.). Bakgrunnen for gebyrets størrelse er at det skal dekke kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med elsparkesyklene, det vil si samme begrunnelse som i § 5 i utleieloven. Utleieselskapene har godtatt gebyret gjennom avtalene inngått med kommunen. Ingen aktører har protestert på gebyret (Drammen kommune, 2022a). Dette er sannsynligvis på grunn av det lave beløpet og fordi utleieselskapene kan sette ut så mange elsparkesykler som de ønsker og derfor har bedre mulighet til å få mer lønnsom drift enn dersom det hadde vært satt et smalt tak på antall per utleieselskap. Det antallet elsparkesykler som står ute kl. 05 om morgenen er grunnlaget for dagens gebyr.¹⁷

Utleieselskapene skal på lik linje med i kommunene med lokal forskrift levere ulike data til kommunen, for eksempel hvor mange elsparkesykler som er tilbudt hver dag, antall elsparkesykler som er forsvunnet, antall turer og tema for klager og henvendelser, ulykker og hendelser. Driften av elsparkesyklene skal gjøres med nullutslippskjøretøy (Drammen kommune, 2022c).

Med andre ord er de lokale reglene på mange punkter forholdsvis like forskriftene som er innført i byer med forskrift og tillatelsesordning. De største forskjellene ligger i: 1) gategrunnsleie, 2) at det ikke er noe tak på antall utleieselskaper, 3) at det ikke er en tillatelsesordning, samt 4) at Drammen kommune som nevnt har færre og svakere verktøy for å sanksjonere brudd på kontraktene enn kommuner med lokal forskrift.

5.2.2 Drøfting av de lokale reglene

I Drammen kommune fungerer markedet godt, ifølge informanten. Hovedproblemer i dag er feilparkering og opplevd utrygghet for fotgjengere når personer på utleid elsparkesykkel kommer i høy hastighet på et stillestående kjøretøy. Dette er spesielt plagsomt for personer med funksjonsnedsettelse slik som synshemmede og hørselshemmede. Blant brukerne av delte elsparkesykler er det få skader. Nattstengingen, sakte fart fredag og lørdag kveld og reaksjonstest virker å påvirke positivt slik at det blir færre personskader (Drammen kommune, 2022a).

I løpet av sesongen i 2022 har kommunen inngått avtale med seks selskaper som kunne plassere ut elsparkesykler. Den ene aktøren med avtale har valgt å ikke tilby elsparkesykler i 2022. Det har ikke vært mer enn fire aktive utleieselskaper samtidig. Per høsten 2022 er det fire aktører som tilbyr elsparkesykler i Drammen. Hvis det blir for mange elsparkesykler i sentrum vil det ikke bli lønnsomt for utleieselskapene fordi bruken per elsparkesykkel går ned, og da vil de ha insentiv til å fjerne elsparkesykler derfra. Foreløpig har ikke Drammen blitt overøst med elsparkesykler slik som Oslo ble før lokal forskrift ble iverksatt (Drammen kommune, 2022a). Det finnes også andre risikoer, slik som at det kan bli for svakt marked for hver enkelt aktør når antallet aktører i markedet ikke begrenses:

¹⁷ Korrespondanse med representant for Drammen kommune 8. september 2022.

Vår modell innebærer både risiko for at vi kan få for mange aktører og sykler, og for at vi kan stå uten sykler, siden det er opp til aktørene når de vil tilby sykler i Drammen og når de vil trekke seg ut (innenfor vilkårene våre) (Drammen kommune, 2022a).

Drammen kommunen har tett dialog med utleieselskapene, men har ikke ressurser til å følge tett med på om de til enhver tid oppfyller vilkårene de har underskrevet at de skal etterkomme. Dialogen foregår blant annet i et fast månedlig dialogmøte med hver enkelt aktør, og ellers gjennom løpende kontakt. Kommunen oppfatter at utleieselskapene oppfører seg realt og er flinke til å foreslå løsninger, og oppfører seg på en slik måte at de skal bli ønsket tilbake neste sesong. Parkeringsgebyret på NOK 900 kroner har vært disiplinerende for utleieaktørene. Ved utgangen av oktober var det blitt utdelt 580 parkeringsgebyrer i 2022-sesongen, men det er mange færre gebyrer som deles ut nå enn da praksisen med å bøtelegge feilparkerte kjøretøy ble startet i mai (Drammen kommune, 2022a). En av aktørene mente at gebyrene var så høye at det gikk ut over selskapets lønnsomhet, og at de derfor vurderte å trekke seg ut av Drammen (Drammen kommune, 2022a).

5.2.3 Drøfting av utleieloven

Informanten vektlegger at det å innføre forskrift er en tyngre jobb enn å ha lokale politisk vedtatte vilkår og avtaler med aktørene fordi forskrift krever høringer, og også nye høringer dersom forskriften endres, noe som ifølge dem kunne gjort at de hang bakpå i forhold til den raske utviklingen av elsparkesykler og også utleie av disse. Dette er hovedgrunnen til at Drammen kommune ikke har vedtatt lokal forskrift. Med dagens ordning har kommunens ansvarlige konsultert politikerne underveis i sesongen. Målet er at alle vilkår er offentliggjort før jul hvert år slik at utleieselskapene vet hva slags vilkår de har å forholde seg til neste sesong (Drammen kommune, 2022a).

Informanten vektlegger imidlertid at Lov om utleie av små elektriske kjøretøy er svært viktig for dem, som bakteppe, fordi det gjør at utleieaktørene vet hva som er standard i andre kommuner. Videre fastslår utleieloven kommunenes rett til å regulere små elektriske kjøretøy, som informanten fra Drammen kommune verdsetter. Videre utgjør utleieloven et slags mulig ris bak speilet: hvis utleieselskapene ikke oppfører seg bra nok, risikerer de at kommunens politikere vedtar å innføre lokal forskrift i Drammen også, noe som vil gi kommunen mye sterkere verktøy for å sanksjonere brudd på vilkårene enn det som i dag er tilfelle (Drammen kommune, 2022a).

Informanten var også positiv til at det er en Lov om utleie av små elektriske kjøretøy, og mener at det ikke er sikkert at alle kommuner hadde fått regulert fenomenet hvis det ikke var for at de hadde anledning til å implementere en lokal forskrift basert på den slik at allmenhetens behov kan beskyttes. Videre er det positivt at loven gjør at det kan stilles kvalitetskrav til utleieselskapene (Drammen kommune, 2022a).

Drammen kommune mener at reguleringen i Oslo kommune påvirker dem fordi det er samdriftsfordeler for utleieselskaper å tilby elsparkesykler både i Oslo og Drammen samtidig. Derfor kan aktører som ikke vinner anbudene i Oslo trekke seg ut av Drammen fordi de ikke lenger får en like lønnsom forretningsmodell (Drammen kommune, 2022a).

Å vedta en lokal forskrift som regulerer utleie av små elektriske kjøretøy diskuteres jevnlig. Drammen kommune ønsker seg en ordning med elbysykler. Å etablere dette vil imidlertid være kostbart for kommunen selv å gjøre, så en mulighet er å tilrettelegge for at utleieselskapene skal gjøre dette. Bolt har tilbudt elektriske sykler i tillegg til elsparkesykler i Drammen i 2022. Erfaringene viser at el-bysyklene koster mer i drift og hadde lavere bruk enn elsparkesyklene. (Elsykelordningene i Drammen, Kongsberg og Lier skal evalueres av TØI på oppdrag for Buskerudbyen vinteren 2022/2023.) En mulighet for Drammen kommune er å iverksette lokal forskrift om utleie av elsparkesykler for å gjøre at færre aktører får tilgang til markedet, slik at det dermed blir mer lønnsomt for de utleieselskapene som når opp – og dermed også kan bli lønnsomt å tilby elektriske bysykler. For at noen aktører skal utestenges fra markedet må forskrift implementeres (Drammen kommune, 2022a). Kommunen vil avvente

evaluering av elsykkelordningene i Buskerudbyen før beslutning om videre tilnærming tas. I 2023 blir opplegget i Drammen derfor sannsynligvis tilsvarende som de foregående årene.

Elbysykkeltilbudet i Lier og Kongsberg drives av kollektivselskapet Brakar på vegne av Buskerudbyen. Dette tilbudet har vesentlige subsidier og er basert på faste parkeringsplasser, de fleste med ladestativ. Mens Buskerudbyens/Brakars elbysykkeltilbud får vesentlige subsidier, er Bolts tilbud i Drammen uten subsidier. En grunn til at Drammen kommune ikke ønsker å betale for en elbysykkelordning er at de ønsker å bruke midlene fra kommunens satsning på sykler på sykkelinfrastruktur, som per i dag er mangelfull (Drammen kommune, 2022a).

Informanten mener at det er vanskelig for kommunen å sette et riktig tak på antall elsparkesykler til utleie, og at politikerne i flere tilfeller [f.eks. Oslo kommune] har vært for kjappe og satt for lave tak slik at tilbudet ikke dekker etterspørselen. Hva som er «riktig» antall avhenger blant annet av hvor stor del av kommunen elsparkesyklene tilbys i. Videre lurer informanten på om utøvelse av myndighet etter loven må skje i form av lokal forskrift, eller om loven kan formuleres slik at den også gir grunnlag for myndighetsutøvelse gjennom å stille lokale krav (Drammen kommune, 2022a).

5.3 Tromsø kommune

5.3.1 Utleiemarkedet i Tromsø kommune

De første elsparkesyklene ble plassert ut av det Harstad-baserte firmaet SQT sommeren 2020. Da var antallet 32-33 elsparkesykler, som de så økte til 50 elsparkesykler i 2021. Den første sesongen delte SQT data om turer, deretter stoppet de med dette, også til Fluctuo. Informanten i Tromsø kommune antar at utleievirkningsgraden har vært lønnsom. I 2022 firedoblet SQT antall elsparkesykler til utleie, slik at det per oktober 2022 var rundt 150 elsparkesykler i Tromsø totalt til utleie. Tre andre utleieselskaper har vurdert å etablere seg i byen, men det har ikke skjedd ennå. Dagens ordning skal evalueres før det eventuelt blir iverksatt arbeid med å lage en lokal forskrift i kommunen. Dette vil skje våren 2023 (Tromsø kommune, 2022a). SQT leide ikke ut elsparkesykler vinteren 2021/2022 ifølge deres side på Facebook. Utleieselskapet har laget soner der brukerne ikke skal parkere, slik som i friluftsområder (Tromsø kommune, 2022b).

Kommunen opplevde at dialogen med SQT i starten var bra, men at den ikke er like god lenger. For eksempel brukes elsparkesyklene til å komme seg til turområder utenfor byen, der de parkeres i marka. Kommunen har ifølge vår informant bedt om geofencing slik at dette blir umulig. I stedet har SQT bedt kommunen om tillatelse til å kjøre inn på turveier for å hente feilparkerte elsparkesykler der (Tromsø kommune, 2022a). Imidlertid skriver kommunen i en orientering datert august 2022 at SQT tar tilbakemeldingene fra kommunen på alvor. Samtidig har SQT gitt dem tilbakemelding om at de ikke greier å håndtere alle meldinger om feilparkerte elsparkesykler på kort tid (Tromsø kommune, 2022b).

SQT satte en sesong ut 20-30 elsparkesykler midt i et nytt parti av gågata av Tromsø, som kommunen ønsker at skal brukes til andre formål. Kommunen opplever mange negative situasjoner knyttet til parkering da mange elsparkesykler feilparkeres, men de opplever at de uten lokal forskrift ikke kan bøtelegge disse på grunn av Høyesteretts signaler i rettssakene der Ryde vant mot henholdsvis Bergen og Trondheim kommune. Feilparkeringene skjer over alt, inkludert i og rundt skolegårder, på sykkelveier og andre steder (Tromsø kommune, 2022a). Kommunestyret vedtok regulering av områder til parkering av elsparkesykler i september 2022, og at det ikke gis tillatelse til bilkjøring i marka og andre aktuelle områder for å samle inn elsparkesyklene (Tromsø kommune, 2022c).

Kommunen opplever også problemer når det gjelder bruk av sykkelveier der elsparkesykler er tregere i nedoverbakker enn vanlige syklist. Det gjør at vanlige syklist, inkludert barn, kjører ut i kjørebanelen for å komme seg forbi. Likevel regulerer ikke kommunen utleie av elsparkesykler på noen som helst måte per høsten 2022 (Tromsø kommune, 2022a). Politiet i byen håndhever promillegrensen som ble

innført sommeren 2022, men har ikke kapasitet til å følge opp andre problemer, slik som forbikjøring på fortau i høyere hastigheter enn 6 km/t og at det er mer enn én person på elsparkesykkelen (Tromsø kommune, 2022a).

5.3.2 Tromsø kommunes syn på utleieloven

Kommunens informant opplever at utleieloven vil gi dem de verktøyene de trenger for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy dersom Tromsø kommune innfører lokal forskrift. Imidlertid ser kommunen at det kunne gitt noen fordeler dersom utleieloven hadde vært gjort gjeldende på nasjonalt plan, slik som at det ble felles regler på tvers av ulike områder slik at det ble enklere for brukerne å forstå regelverket. En nasjonalt gjeldende utleielov ville også spart kommunene for tid og krefter med å utforme lokale reguleringer. Tromsø kommune ser det som en kapasitetskreven oppgave å skulle utforme en lokal forskrift. Vår informant mener også at det ville være en fordel om utleie foregikk på kommunalt tildelte plasser for oppstilling, og peker på at det er mange muligheter for å lage slike oppstillingsplasser i sentrale strøk. At utleieloven gir anledning til å dekke kommunenes kostnader knyttet til å håndtere utleieselskapene anser informanten for å være positivt (Tromsø kommune, 2022a).

5.4 Stavanger kommune

5.4.1 Utleiemarkedet i Stavanger kommune

Stavanger kommune ante ingenting før Ryde plasserte ut elsparkesykler i sentrumssonen i september 2019. Kommunen protesterte på dette, men Ryde kom med sine advokater, og kommunen og Ryde inngikk kompromisser. Politikerne i kommunen ville ha et prøveprosjekt med 10 aktører med inntil 100 elsparkesykler hver, inntil 31. desember 2020. Aktørene som deltok i dette prosjektet var Ryde, Tier og Voi, mens ytterligere én aktør hadde vist interesse uten å etablere seg i markedet (Stavanger kommune, 2022a).

I mars 2020 utplasserte Ryde langt flere elsparkesykler enn de 100 kommunen ønsket de skulle utplassere. I juni 2020 etablerte Tier seg i byen, mens Voi begynte å plassere ut sine elsparkesykler der i september 2020. Kommunen og Ryde inngikk et kompromiss der Ryde og de andre utleieselskapene fikk ha 750 elsparkesykler totalt, men aldri mer enn 250 elsparkesykler i sentrumssonen (Stavanger kommune, 2022a).

I starten tok Stavanger kommune gategrunnsleie på 1 krone per elsparkesykkel per døgn, men sluttet med dette etter at kommunens advokater sa at det ikke var lovlig etter at utleieloven ble vedtatt på Stortinget (Stavanger kommune, 2022a). Stavanger kommune har ikke satt noe formelt tak på antall utleieselskaper. Andre selskaper som har spurt om å etablere seg etter dette, har fått nei, og det har de akseptert. Frem til kommunen får iverksatt den lokale antallsbegrensningen som er beskrevet i den lokale forskriften har kommunen en pilotperiode (Stavanger kommune, 2022a).

Per september 2022 har tre utleieselskaper avtale med kommunen om utleie fra kommunale områder: Ryde, Tier og Voi. Leietakerne må parkere elsparkesykler slik at de ikke er til sjenanse og oppfordres til å bruke hjelm (Stavanger kommune, 2022a). Hver utleier kan i 2022 plassere opptil 250 små elektriske kjøretøy i sentrumssonen slik at det er opptil 750 kjøretøy der totalt. På 17. mai og store arrangementer må utleieselskapene justere ned farten i bykjernen og også akseptere soner med parkeringsforbud. Mellom midnatt og 05.00 er elsparkesyklene nattestengt. De skal ha geofencing. Kundene skal informeres om trafikkreglene og hvordan elsparkesyklene skal parkeres. Kommunen opplever at piloten fungerer godt og at de har et 'meget godt samarbeid' med alle tre utleieselskapene. En nøkkel til dette er at de tidlig gikk i dialog med utleieselskapene (Stavanger kommune, 2022a).

5.4.2 Stavanger kommunes lokale forskrift

Våren 2022 arrangerte Stavanger kommune en høring om utkast til ny forskrift som blant annet skal regulere antall elsparkesykler til utleie. Her foreslo kommunen et tak på 750 elsparkesykler, og tre aktører, i sone 1. Det skulle derimot ikke være noe tak på antall elsparkesykler til utleie utenfor sone 1 (sentrum) (Birkemo, 2022). Noen av politikerne ønsket at fylkeskommunen skulle ha fullmakt til å fjerne elsparkesykler på fylkeskommunal grunn, men dette mente kommunen ville gi uoversiktlig håndheving av regelverket og ble ikke vedtatt. Ellers var politikerne fornøyde med forslaget til lokal forskrift. I utformingen av den lokale forskriften så de til Bergen kommune (Stavanger kommune, 2022a).

Mandag 5. september 2022 ble ny forskrift for å regulere utleievirksomheten av elsparkesykler vedtatt i Stavanger kommunestyre. Forskriften gjelder ikke sykkel med hjelpemotor (elsykkel). Dette begrunnes med at kommunens utfordringer er knyttet til elsparkesykler, ikke til elsykler, og at de ikke ønsker at ordningen Bysykkelen skal inkluderes av den lokale forskriften. Elsparkesyklene vil fortsatt være nattestengt mellom 00.00 og 05.00. Det vil fortsatt være soner der elsparkesyklene ikke kan parkeres og kjøres. Ifølge den nye forskriften vil det være maksimalt 300 elsparkesykler i sentrums-sonen, og 1000 elsparkesykler i sone 2. Utenfor disse sonene, i lite sentrale strøk, vil det ikke være noe tak på antall elsparkesykler til utleie. I de nye avtalene vil utleieselskapene dele data med kommunen som behandles av en databehandler slik at kommunen kan regulere geofencede soner, parkeringssoner og så videre i detalj (Moi Østbø, 2022; Stavanger kommune, 2022a, 2022b, 2022c).

Stavanger kommune opplever at det er svært bra at de kan etablere en lokal forskrift og endelig få kontroll over utleie av elsparkesykler i byen, slik at det ikke lenger blir 'fritt frem for utleieselskapene,' og at elsparkesyklene til aktørene som taper konkurransen kan fjernes med loven i hånd. De følte at det ikke var noen vei utenom dette. Den lokale forskriften gir dem sanksjonsmuligheter, ris bak speilet og mulighet til å regulere hvilke og hvor mange utleieselskaper som kommer inn i markedet. Kommunen har fryktet 'Oslo-tilstander' og ser frem til å få på plass skriftlige avtaler med utleieselskapene. Per i dag er avtalene kun muntlige. Videre vil de lokale tillatelsesordningene gi krav om datadeling, slik at kommunen endelig får svar på hvor mange elsparkesykler er plassert ut til enhver tid og hvor disse befinner seg. Med datadeling vil kommunen også kunne effektivt sette i verk ny regulering, slik som nye geofencede soner der kundene ikke kan kjøre, må kjøre sakte, eller ikke kan parkere. (Stavanger kommune, 2022a).

5.4.3 Syn på utleieloven

Informantene i Stavanger kommune mener at loven oppnår sine formål, gjennom at den bidrar til trygge og fremkommelige offentlige rom. Med lokal forskrift får kommunene bedre verktøy til å regulere utleievirksomheten og forhindre feilparkeringer, uansvarlig kjøring, hensetting av kjøretøy og andre utfordringer utleievirksomheten har ført med seg. Kommunen kan også forvalte utleievirksomheten mer effektivt gjennom at de nå får sanksjonsmuligheter og får tilgang til data de kan bruke til direkte regulering samt å få oversikt. Transporten til utleieselskapene blir mer klimavennlig gjennom at de stiller krav om nullutslippskjøretøy i driften til utleieselskapene. Dermed blir transporten i byen også mer klimavennlig (Stavanger kommune, 2022a). Miljøet og lokalmiljøet blir også bedre når det blir større kontroll på parkering og sterkere håndheving av utleievirksomheten. Kommunen ser det som hensiktsmessig at det er offentlig grunn som reguleres, og at det er mulig å innføre tillatelsesordninger. At loven omfatter elsykler og elsparkesykler er fornuftig gitt dagens tilbud av små elektriske kjøretøy. De savner å ha mulighet til å bruke pris eller ta gategrunnsleie som reguleringsverktøy. At de kan bruke kommunale gebyrer for å dekke egne kostnader knyttet til administrasjon av virksomheten mener de er riktig (Stavanger kommune, 2022a).

6 Utleieselskapene

I dette kapitlet vil utleieselskaperens erfaringer med utleieloven, annet nasjonalt regelverk og også deres kommentarer til EØS-regelverket bli gjennomgått. Vi valgte å intervju tre av de fire største aktørene i Norge; Bolt, Ryde og Voi, samt en representant for en utleieaktør som kan regnes for å være liten/mellomstor, Byspark. Svenske Voi leier ut elsparkesykler og elsykler i over hundre ulike byer i Europa.¹⁸ Bolt er et estisk internasjonalt selskap som også driver med elsykler, bildeling, bilutleie og mat- og dagligvarelevering med tjenester i over 40 land globalt, men aller mest i Europa. De tilbyr også tjenester i Afrika, Vest-Asia og i Latin-Amerika og har mer enn 100 millioner kunder globalt.¹⁹ Ryde er den største norske aktøren i det norske markedet i antall elsparkesykler, med utleie i over 15 byer i de nordiske landene.²⁰ Byspark etablerer seg i stadig flere norske byer og internasjonale eiere, men Rydes hovedeiere er norske, og det er norske eiere som kontrollerer selskapet.

6.1 Voi

6.1.1 Vois tilbud i Norge per høsten 2022

Det svenske utleieselskapet Voi har etablert seg som en av de største elsparkesykkel-selskapene i Europa. De tilbyr sine elsparkesykler til utleie i flere norske byer, deriblant Oslo, Bergen, Trondheim og Kristiansand. Frem til 2022 var det kun i Oslo at virksomheten i Norge har gått med økonomisk overskudd, men de tror de store norske byene er lønnsomme på sikt gitt at de har tillatelsesordninger. Tillatelsesordninger er viktige for å gjøre utleie av elsparkesykler lønnsomme for utleieselskapene fordi de begrenser antall aktører i et marked. Samtidig er det viktig for dem at det samlede trykket av gebyrer, skatter og så videre ikke blir for stort til å gjøre det lønnsomt å drive med utleie av elsparkesykler (Voi, 2022).

Voi mener at de selv har noe av skylden for de strenge økonomiske vilkårene ved at de mener media oversolgte regnskapet uten at Voi var raske til å poengtere at det ikke dekket alle kostnadene i konsernet. I dette regnskapet var ikke utviklingskostnader, forsikringskostnader og en rekke andre kostnader inkludert. Dermed kunne politikerne legge til rette for å kreve høyere bøter for feilparkering, mer penger for administrasjon og så videre enn om de hadde visst at Voi for eksempel så langt kun har vært lønnsomt i Oslo og ikke i andre norske byer, ifølge vår informant. De mener at en konsekvens av alle de nye utgiftene til utleieselskapene er at deler av utgiftene til driften må kuttes eller reduseres, slik som å yte service til brukerne i små markeder (Voi, 2022).

Voi samarbeider med ulike kollektivselskaper slik som Kolumbus i Stavanger, Agder kollektivtrafikk i Kristiansand, Ruter i Oslo og er i dialog med AtB i Trondheim. Voi og kollektivselskapene arbeider for at Vois tilbud skal bli integrert i disse selskaperens apper slik at de som bruker kollektivtransport også kan se hvor det er elsparkesykler tilgjengelig og hvordan reiser som inkluderer elsparkesykler kan se ut. I kollektivselskaperens apper kan kundene i fremtiden også booke reiser med dem, og få for eksempel 5 minutter med reise gratis etter endt reise med et kollektivselskap i fremtiden.²¹ I tillegg kan kundene gis ulike typer kvantumsrabatter, spesielt til deres 'superbrukere.' Sømløse reiser for kundene er et viktig stikkord, og at de skal slippe å bruke bil. Prisen for å bruke elsparkesykkelen skal regnes ut dynamisk

¹⁸ [Where and how we operate - Home \(voi.com\)](https://www.voi.com)

¹⁹ [Bolt \(company\) - Wikipedia](https://en.wikipedia.org/wiki/Bolt_(company))

²⁰ [About \(ryde-technology.com\)](https://www.ryde-technology.com)

²¹ Dette er foreløpig kun en idé i Norge, men er testet ut i Tyskland.

basert på hvor ofte de brukes, lengde på turen og så videre. Den store konkurrenten til elsparkesyklene er i både Voi og kollektivselskapenes øyne bilen. Siden nordmenn bruker mye penger på bilhold og taxiturer i byene, mener Voi at det er et stort marked å ta fra, både for dem og for kollektivselskapene (Voi, 2022). Ifølge deres undersøkelser brukes elsparkesyklene 50 % til first/last mile (Voi, 2022).

Voi mener at utleieselskapene burde passet bedre på de første årene de plasserte elsparkesykler i ulike norske byer. I 2021, for eksempel, da samfunnet åpnet etter korona-nedstengningen, var det et kaos uten like på Aker Brygge og andre sentrale områder i Oslo, noe mange bet seg merke i. Covid-19 pandemien ble gullkantet for utleieselskapene fordi mange personer brukte elsparkesykkel da de ikke lenger ønsket å ta kollektivtransport. Voi mener at hele samfunnet har modnet med tanke på elsparkesyklene: utleieselskapene er blitt bedre til å drive sin forretning, teknologien til elsparkesyklene er blitt bedre, og brukerne er blitt bedre til å føre elsparkesyklene (Voi, 2022).

6.1.2 Vois erfaringer med utleieloven

Voi synes det er bra at utleieloven åpner for lokale tillatelsesordninger der kommunene kan lage lokale forskrifter som passer til egne behov. De synes imidlertid at det 'ikke er helt enkelt å forklare folk forskjellen på et anbud, en lisensordning og en konsesjon,' jamfør at det er en anbudsordning i Kristiansand og en lisensordning i de andre byene (Voi, 2022). Antallsbegrensningen som utleieloven legger opp til, mener de ofte er problematisk:

Tenk på et tall. Tenk på antall Rema 1000-butikker i Oslo. Det er ingen som setter noe tak på det... Det er 306 000 privatbiler i Oslo, 8 000 elsparkesykler. Hva er grunnen til at kun elsparkesyklene har et tak på tallet 8 000? [...] Ifølge våre anslag så måtte vi satt ut 15 000 elsparkesykler hvis vi skulle fullt ut mettet markedet i Oslo (Voi, 2022).

Utleieselskapet skulle ønske at det var et dynamisk tak på antall elsparkesykler, og at dette skulle være regulert av etterspørselen i markedet lokalt. Antallet som trengs vil også variere mellom sesonger og være lavest om vinteren og høyest om sommeren (Voi, 2022).

Voi fortalte i september 2022 om sine erfaringer fra Norge for det finske parlamentet og anbefalt dem å vedta en lov som likner på den norske utleieloven fordi de mener den er fleksibel for kommunene å ta i bruk, samtidig som den gir kommunene en verktøykasse og har bidratt til å rydde opp. Den gir både kommunene makt til å regulere utleie samtidig som den bidrar til at utleieselskapene har næringsfrihet. Vilklårene for utleieselskapet er blitt bedre etter at det kom på plass reguleringer og lokale forskrifter i ulike norske byer, blant annet fordi disse som nevnt sikrer at utleierne som vinner tillatelser får sette ut tilstrekkelig antall elsparkesykler til at de tjener penger i et marked. Forskriftene gir forutsigbarhet i kontraktsperiodene (Voi, 2022).

Voi er kritisk til nattestengingen som er vedtatt og implementert i flere norske byer. De mener at andre virkemidler er tilstrekkelig for å få bukt på kjøring av elsparkesykkel i beruset tilstand, inkludert deres egen reaksjonstest, og også at politiet nå kan bøtelegge dem som kjører elsparkesykkel med mer enn 0,2 i promille fra sommeren 2022:

Hvor mange lag på lag med lover som regulerer det samme skal man egentlig ha? (Voi, 2022)

Voi synes det er underlig at det ikke er noen tilsvarende begrensning på sjøen, verken med nattestengning eller strengt promillekrav, der det ifølge dem hvert år er aller flest dødsulykker knyttet til transport i Norge hvert år. Videre påpeker de at de ikke har hatt én eneste alvorlig ulykke i Trondheim og Bergen etter at de gjenåpnet nattetilbudet der (Voi, 2022).

Voi mener at utleieloven bidrar til trygge og fremkommelige offentlige rom. De mener at det hadde vært et potensielt godt tiltak i fremtiden om personer med synsnedsettelse kan skru på geolokasjon av seg selv og Vois elsparkesykler i nærheten da det vil sette ned farten til 6 km/t automatisk, eller om feilparkerte elsparkesykler fra Voi automatisk vil begynne å pipe for å advare dersom de står feilparkert og det

går forbi en synshemmet person. Teknologien kan bidra og Voi mener de har et godt samarbeid med Blindeforbundet i Norge (Voi, 2022). Voi mener også at utleieloven bidrar til klimavennlig transport gjennom at kjøretøyenes levetid blir lengst mulig; de resirkulerer gamle kjøretøy slik at 96 % av materialene blir gjenbrukt. Scooterne fra Kina sendes på tog til Europa for å senke klimagassutslippene, og alle servicekjøretøy går på strøm (Voi, 2022).

Voi reagerer på hvordan tillatelsesordningene har blitt organisert, blant annet at de fikk kun fire uker på å skrive et tilbud til Oslo kommune, og fikk beskjed om at de fikk tillatelse til å leie ut i Oslo kommune én dag før tilbudet skulle være på plass, og måtte 'hoste opp 2000 elsparkesykler.' Voi understreker: 'Næringsfrihet bør gjelde for alle, det er begrenset hvor mye man kan skalte og valte med oss fordi vi leier ut elsparkesykler' (Voi, 2022). Høsten 2021 opplevde utleieselskapet at de på noen dager måtte redusere flåten sin fra 4 000 til 667. Informanten påpeker at: 'Man skal huske på Vois ansatte også – alle trenger stabile arbeidsvilkår (Voi, 2022).

Voi sier ja hvis eiere av privat grunn kommer til dem og ber om hjelp til for eksempel å sperre et område for parkering. Ideelt sett mener de at det hadde vært bedre om tillatelses- og anbudsordningene for bysykler og elsparkesykler var samkjørt og koordinert, om ikke i samme anbud, og også med andre små elektriske kjøretøy om ønsket. De ønsker at helheten i mobilitetstilbudet blir vektlagt (Voi, 2022). Voi mener at det er greit å betale gategrunnsleie, og også betale for kommunens direkte utlegg, men at de ikke mener at det bør bli en 'melkeku' for den aktuelle kommunen. De synes imidlertid at det er verdt betalingen dersom de får god regulering og god infrastruktur. Så langt har de ingen erfaringer med sanksjonene kommunene kan benytte da de anstrender seg til sitt ytterste for å komme kommunen i møte når de har dialog om mulige vilkårsbrudd i Bergen og Oslo (Voi, 2022).

6.1.3 Vois erfaringer med lokale forskrifter

Voi mener generelt at det er mulighet for å regulere og ha mange flere elsparkesykler og likevel ha gode forhold for byens befolkning i flere norske kommuner. Ikke alle kommuner har vedtatt det Voi oppfatter som gode lokale forskrifter. De mener at kommunene trenger bedre veiledning i hvordan de følger opp utleieloven og annet lovverk, og at det er svært vanskelig for de ansvarlige for elsparkesykler i norske kommuner å gjøre dette på en god måte gitt begrensede ressurser. Derfor mener de at kommunene trenger en veileder fra KS eller Kommunaldepartementet (Voi, 2022).

Bergen

Voi er fornøyd med innholdet i den lokale forskriften i Bergens og hvordan den blir fulgt opp. Dette gjelder for eksempel den dynamiske reguleringen av sonene i sentrum. I Bergen vet deres kunder hvor elsparkesyklene står parkert, og det er lite feilparkeringer (Voi, 2022). Voi mener generelt at det er mange fordeler med tvungen parkering i sentrumskjerner av byer, slik som i Bergen, og at det kan fungere godt når parkeringen organiseres på en god måte slik at en elsparkesykkel alltid er i nærheten og brukerne blir vant til dette (Voi, 2022).

Kristiansand

I Kristiansand er det foreløpig så få angitte parkeringsplasser, og såpass få utleide elsparkesykler at 55 % av brukerne som åpner appen til Voi ikke finner noen elsparkesykler i nærheten. De er plassert utover et veldig stort område. De mener at 500 elsparkesykler per aktør der er for lite i forhold til byens etterspørsel, og at byen ideelt sett hadde hatt en aktør og en etterspørselsdrevet flåte. En bakgrunn for det gode markedet der er trafikk-korkene morgen og kveld, og at kollektivtilbudet er vesentlig dårligere enn i Oslo.

Halden

Voi mener at det ikke gir mening at det kun tillates 150 elsparkesykler i Halden, fordelt på tre lisenser slik av hvert utleieselskap kun kan plassere ut 50 elsparkesykler. Det vil gjøre at markedet, slik de ser det, for hver enkelt operatør er så lite at det ikke vil være økonomisk attraktivt for dem å lansere et tilbud der. Hvis utleieselskapet imidlertid etablerer en smart organisering i regionen og også tilbyr elsparkesykler i andre byer, med kun ett felles servicepunkt, kan det likevel bli økonomisk lønnsomt, slik som hvis Halden, Sarpsborg, Fredrikstad og Moss hadde en felles tillatelsesordning med få tillatelser (Voi, 2022).

Oslo

Voi mener at taket på 8000 elsparkesykler for hele Oslo kommune er for strengt, da de mener at forskriften kun burde regulert de mest sentrumsnære sonene der det ellers ville vært overetablering. Utenfor disse sonene mener Voi at det ikke burde være satt noen tak i antall (Voi, 2022). I stedet mener Voi at det burde være et dynamisk tak for antall elsparkesykler som ble regulert av etterspørselen. Oslo kommune har ifølge Voi vært for sene med å fortelle om endringer underveis i utlysningen av tillatelsesordningen i kommune. I konkurransen ble selskapene stemoderlig behandlet. Dialogen og samarbeidet med Oslo kommune er blitt vesentlig forbedret etter lisensordningen i 2022 (Voi, 2022).

6.1.4 Vois tanker om det norske lovverket i forhold til EØS-lovverket

Voi lurer på hvor mye næringsfriheten egentlig kan begrenses i forhold til næringsfriheten som etablert i EØS-retten. Hvor går grensen for hvor mange elsparkesykler en by kan tolerere gitt at reguleringen er god nok til fortsatt å sikre trygge og fremkommelige offentlige rom? Voi mener at byene tåler betraktelig mange flere elsparkesykler enn det som er tilfelle i de byene som har antallsbegrensning hvis utleien reguleres godt nok (Voi, 2022).

6.2 Byspark

6.2.1 Bysparks tilbud i Norge per september 2022

Byspark har 700 elsparkesykler totalt i det norske markedet, fordelt på ti ulike mindre byer, slik som Brumunddal, Drammen, Hønefoss og Lillehammer. De har fem lokale baser med lokale ansatte. Byspark opplever at de er i god dialog med kommunene og at deres tilbud er ønsket velkommen etter at befolkningen har blitt vant til å benytte seg av tilbudet, at de går fra 'å være hatet til å bli elsket.' Et eksempel på dette er i Hønefoss, der de har kommet til enighet om parkering, fartssoner og så videre. De har lokalt ansatte og benytter seg av elbiler når de flytter på kjøretøyene (Byspark, 2022).

6.2.2 Bysparks syn på utleieloven

Byspark mener at det er bra at det er nasjonal regulering via utleieloven og at det blir regulert lokalt via forskrifter fordi dette bidrar til at aktørene har det samme settet med regler de må følge, og forebygger overetablering i ulike markeder og 'cowboystilstander' slik som det var i Oslo før lokal forskrift ble implementert. Utleieselskapet mener at det trengs begrensning i både antall elsparkesykler og i antall aktører i de ulike markedene for å sikre at de aktørene som vinner de lokale konkurransene får mulighet til å ha lønnsom drift, også de små aktørene, som ellers ville kunne bli skvist ut av markedet av de store internasjonale aktørene som har etablert seg i det norske markedet. De store internasjonale aktørene, slik som

Bolt,²² leverer også tjenester på tvers av transportmidler, for eksempel ved at de også leverer taxitjenester og er derfor heller ikke nødvendigvis like avhengige av at utleien av elsparkesykler gir god inntekt. Derfor mener Byspark at utleieloven godt kunne formulert at i de store byene kunne det være opptil 3 aktører, mens de mindre byene bare kunne ha to, for eksempel. I Lillehammer, der markedet er blitt delt likt mellom fire aktører med 75 elsparkesykler til hvert utleieselskap, tjener de ikke penger. Dersom utleieselskaper fritt kan sette inn elsparkesykler i et marked og dette ikke reguleres i antall kan dette bidra til at dette markedet oversvømmes av delte elsparkesykler og også at den nye aktøren ødelegger markedsgrunnlaget for eksisterende utleieselskaper (Byspark, 2022).

Imidlertid mener Byspark at myndighetene ikke har informert godt nok om utleieloven og hvordan lokale forskrifter kan utformes, og også at flere kommuner ikke har fulgt opp godt nok når de implementerer lokale forskrifter med hjemmel i utleieloven. I Drøbak ble for eksempel Bysparks elsparkesykler plutselig tatt inn og satt på et lager etter at de var blitt plassert ut i byen, uten hjemmel, siden de ikke hadde en lokal forskrift på plass. Byspark skulle gjerne sett at enkelte ting var annerledes ved utleieloven, blant annet at den åpner for nattestenging. Byspark mener for eksempel at når det nå er innført forbud mot kjøring i alkoholpåvirket tilstand, så trenger ikke kommunene å ha nattestengt lenger. Kjøringen i alkoholpåvirket tilstand vil uansett begrenses dramatisk av at folk ikke tør å kjøre elsparkesykkel på grunn av de høye bøtene og risikoen for å få inndratt førerkortet (Byspark, 2022). De har heller ikke noe til overs for at flere kommuner med forskrift krever et gebyr som skal dekke kommunenes administrative utgifter til utleievirksomheten deres, trass i at elsparkesyklene bidrar til å bedre mobiliteten og utgjør et alternativ til bilisme, uten at de samtidig gir subsidier siden utleieselskapene også bidrar til å bedre byenes transporttilbud:

Det er mange andre bransjer som blir subsidiert, men her må vi faktisk betale for å få lov til å holde på, og det synes jeg er hårreisende (Byspark, 2022).

Byspark mener at det er greit at kommunene kan ta et administrasjonsgebyr for å dekke egne utgifter, men mener at det er viktig at det samlede trykket mot utleiebransjen ikke må bli for høyt, og at det er de samlede økonomiske betingelsene som er viktigst, slik at det er mulig også for små aktører å lage en butikk av elsparkesykkelutleie i Norge. Det samme gjelder gategrunnsleie. De mener at markedet i Norge er på vei dit at det blir så mange reguleringer som gjør det dyrere for dem å drifte, inkludert det nye forsikringskravet, at det blir vanskelig markedsmessig å drive utleie i Norge. De mener at det er stadig vanskeligere å tjene penger på utleie av elsparkesykler i Norge i dag og hevder at de store internasjonale aktørene, slik som Voi, Tier og Bolt går med store økonomiske underskudd, også i Norge, selv om de sier noe annet offentlig (Byspark, 2022).

Videre mener de at nattestengning forhindrer folk som skal til og fra jobb på natta å ha tilgang til delte elsparkesykler. Byspark fremhever at de ikke har problemer med ulykker i Mjøsbyene trass i at elsparkesyklene der er døgnåpne. Etter at den nye lovgivningen kom, har det blitt dramatisk mindre bruk av elsparkesyklene deres på natta, det vært en nedgang på 84 prosent. De synes dette er bra fordi de ikke ønsker at elsparkesyklene skal brukes i fylla. Videre mener de at det er urettferdig at man kan leie bil midt på natten, men ikke en del elsparkesykkel. Å forhindre kjøring i alkoholpåvirket tilstand, mener de er politiets oppgave (Byspark, 2022).

Byspark mener at formålene med loven i stor grad er oppnådd med trygge og fremkommelige offentlig rom og klimavennlig transport. Effektiv forvaltning er de usikre på, og lurer på hva som egentlig menes med dette. Deres erfaring er at kommunene forvalter utleien på ulike måter, og noen ganger fungerer samarbeidet med utleieselskapene godt, andre ganger ikke så godt. De er usikre på om godt miljø og lokalmiljø blir oppnådd siden elsparkesykler fortsatt henses og henslenges. Videre mener de at det

²² 'Et eksempel er Bolt har brent 500 millioner euro på 12 måneder nå. Det hadde vi aldri en gang kunne drømt om å gjøre' (intervju Byspark, 2022). Utgiftene er blant annet subsidiering av turer, lokaler, ansatte, innkjøp av elsparkesykler, gebyrer til kommunene, og så videre.

føres for lite kontroll med at kravene til miljøvennlig drift faktisk etterleves. At loven gir rom for sanksjoner mot selskaper som bryter vilkårene synes de er helt greit, og de mener at selskaper som bryter vilkår bør få bøter i 2-3 omganger før de kastes ut av en by. Brudd som kvalifiserer til bøter er for eksempel for mange elsparkesykler i markedet eller at de ikke har skikkelige bremses, operere om natten om det er nattestengt i en kommune (Byspark, 2022).

Det vil komme andre og nye kjøretøy som kanskje vil inkluderes av utleieloven eller burde være det i fremtiden. I tillegg vil det bli mer og mer delemobilitet, og dette gjør at fremtidig lovverk antakelig bør omhandle dette. Det kan være hensiktsmessig at alt er regulert på omtrent samme måte i fremtiden, mener Byspark (Byspark, 2022).

6.2.3 Bysparks erfaringer med de lokale forskriftene

Byspark mener at utleieloven ikke nødvendigvis blir forstått av kommunene, og er klar nok, og peker til eksempelet med Drøbak, som Byspark mener er feil praksis (Byspark, 2022). De mener også at det er viktig at utleieselskapene, og spesielt de små, tas med i drøftingen når lokale forskrifter utarbeides (Byspark, 2022).

Byspark mener i likhet med Ryde at slik de lokale konkurransene fungerer nå, bærer de preg av å være 'skjønnhetskonkurranser' der tilbyderne som lover mest vinner tillatelser, uten at kommunene sjekker om de leverer det de har lovet å gjøre i praksis. Dette gjelder ulike tekniske sider ved elsparkesyklene, datahåndtering og også deres apper, som i stor grad likner på hverandre på tvers av selskapene (Byspark, 2022). Noen steder har enkelte utleieselskaper plassert flere elsparkesykler enn det kommunen har gitt dem tillatelse til uten at kommunen sanksjonerer dette (Byspark, 2022).

De mener regelverket med tanke på parkering er uklart og burde forbedres, og at det virker som om det er mye strengere regler for feilparkerte elsparkesykler enn for andre typer sykler, slik som vanlige sykler. Videre mener Byspark at mange av de feilparkerte elsparkesyklene er plassert slik per dags dato fordi eldre og andre 'scooter haters' er sinte på dem og ønsker dem fjernet fra fortauene og tar bilder av dem og legger ut på sosiale medier etter at de er 'feilparkert,' og i liten grad fordi brukerne parkerer feil. Byspark mener at det er urettferdig at elsparkesyklene som er feilparkerte får bøter, men ikke syklene og elsyklene, og også at det er uklart hva som egentlig utgjør en feilparkering og hvem som har gjort dette. I tillegg burde utleieselskapene få et varsel om feilparkerte elsparkesykler slik at de fikk mulighet til å rydde opp i dem innen en viss tid. Enkelte utleieselskaper unndrar seg den obligatoriske ansvarsforsikringen uten at noen sjekker dette, ifølge Bysparks informanter. Videre sier de at det er uklart hvordan identifiseringen av hvert kjøretøy skal skje og hva som skal til i forhold til de nye forsikringsreglene. Byspark synes de det er vanskelig å henge med i svingene og vite hvilke kommuner som regulerer utleie av elsparkesykler, og på hvilken måte (Byspark, 2022).

Når det gjelder Oslo mener Byspark at det er bra at utleieloven gir anledning til å begrense både antall elsparkesykler og antall aktører slik at man unngår kaos og samtidig gjør det mulig å ha økonomisk god drift for dem som når opp i de lokale konkurransene. Flere utleieaktører har sagt til dem at de synes at Oslos parkeringsgebyrer er krevende å forholde seg til (Byspark, 2022).

6.2.4 Bysparks tanker om norsk lovgivning og EØS-loven

Byspark mener at det er en stor fordel om EØS-lovgivningen på området også gjelder alle forhold i Norge og peker på ulike måter elsparkesykler reguleres på i andre europeiske land som de mener kunne vært innført i Norge. For eksempel opplever de at Tyskland har tilrettelagt mye mer for at elsparkesykler skal være en del av mobilitetstilbudet enn Norge, og i England er det vanligvis én utleieaktør i hver by, mens det opererer tre utleieselskaper i London. Byspark mener også at flere av reglene om utleide elsparkesykler i Norge for eksempel forsikringsplikten, er uklar siden det ikke er et krav om at alle utleide kjøretøy må ha registreringsnummer eller serienummer, som er meldt inn til et register hos

forsikringsselskapene. Hva skjer hvis det skjer en ulykke med et forsikret kjøretøy da? spør de (Byspark, 2022).

6.3 Bolt

6.3.1 Tilbud i Norge per høsten 2022

Bolt er den aktøren som har størst spredning geografisk i Norge per august/september 2022 med 6-7000 kjøretøy totalt, ifølge Enturs data. De har elsparkesykler og ofte også elsykler i et drøyt dusin kommuner, deriblant Bergen (1000 elsparkesykler, 100 elsykler), Oslo (2266 elsparkesykler, 400 elsykler), Kristiansand (500 elsparkesykler) og Fredrikstad (166 kjøretøy). Antallet elsparkesykler varierer blant annet med sesong, da de ikke kan leies ut når det kommer snø og is, men også andre faktorer. Månedene fra juni til september er høysesong (Bolt, 2022).

Bolt holder i likhet med Tier på med å integrere sitt tilbud med ulike kollektivselskaper, slik som Ruter, Brakar og AKT slik at også deres elsparkesykler skal bli tilgjengelig via deres apper (Bolt, 2022). I noen markeder som egentlig ikke er så gode, slik som i Innlandet med Brumunddal, Hamar, Lillehammer og Gjøvik, får de likevel til et tilbud gjennom effektiv logistikk med felles logistikkstener mellom disse byene (Bolt, 2022).

6.3.2 Bolts syn på utleieloven

Bolt mener at utleieloven var strengt nødvendig å få innført for å få bukt på det kaoset som oppstod når ulike utleiefirmaer satte ut elsparkesykler i norske byer, spesielt i Oslo, for å kapre deler av markedet. Grunnen til den store etableringen og kaoset med elsparkesykler var at utleieselskapene generelt hadde svært gode inntekter på grunn av mange turer per elsparkesykkel per dag i for eksempel Oslo, med 5-6 turer per dag per elsparkesykkel. Elsparkesyklene var effektive, morsomme å bruke og også rimelige sammenliknet med andre transportmidler. Utleieselskapene prøvde å ta mest mulig av markedet i Oslo. Bolt mener næringen 'skjøt seg selv i foten' ved å oppføre seg hensynsløst da elsparkesyklene ble introdusert i det norske markedet, slik at elsparkesyklene ble meget upopulære blant mange, fikk mye kritikk og ble gjenstand for stor offentlig debatt. Det er et sterkt behov for å regulere offentlig rom til allmennhetens beste, og sikre at utleieselskapene oppfører seg som 'en god borger.' Bolt mener at utleieselskapenes teknologi og ferdigheter stadig blir bedre, og det samme gjør håndhevingen av tillatelsesordningene fra kommunenes side (Bolt, 2022).

Videre ser de utleieloven også som en respons som de store internasjonale utleieselskapene har ønsket og presset for å få, fordi lokale tillatelsesordninger vil gjøre at de ofte vil vinne tillatelsene da de har den beste og mest avanserte teknologien å tilby, større utviklingsbudsjetter og så videre. Begrensninger i antall utleieselskaper gjør det enklere for dem som vinner en tillatelse å få en god lønnsomhet i driften. De mener utleieloven er negativ for små oppstartsselskaper og at disse raskt vil gå konkurs dersom de ikke vinner en tillatelse, og også at disse raskere får utdatert teknologi fordi de store utleieselskapene utvikler sine kjøretøy så raskt. I tillegg har ikke de små aktørene etablert en god dialog med lokale myndigheter, slik de største aktørene i markedet har. Videre er det greit at utleieloven tillater ulike typer sanksjoner så lenge disse er rettferdige (Bolt, 2022).

Bolt opplever at utleieloven er generell nok, og også fleksibel nok til å gi utleieselskapene som når opp gode forretningsmuligheter, til å gi kommunene utgangspunkt for å regulere utleie av elsparkesykler og elsykler på en fornuftig måte. Bolt mener at Norge på grunn av denne loven er 'et fyrtårn i Europa' som andre land ser til, slik som de Baltiske landene, og som andre land nå kopierer slik at de kan få på plass lokale forskrifter som regulerer elsparkesykler på en fornuftig måte (Bolt, 2022). Bolt anser utleieloven som den regulatorisk mest avanserte måten å regulere elsparkesykler på i Europa, som et 'regulatorisk laboratorium,' i det elsparkesykkel-markedet i Europa som er mest avansert med de beste elsparkesyklene teknologisk sett og også størst grad av modenhet både blant utleieselskaper og brukere. I tillegg har

Norge den fordelten at alle aktører får delta i den offentlige debatten på det Bolt opplever som en veldig demokratisk måte (Bolt, 2022).

Bolt mener at det er én paragraf i utleieloven som er problematisk: paragraf seks om fjerning og forvaring. Denne paragrafen plasserer kostnaden ved fjerning og forvaring av elsparkesykler som er blitt plassert for utleie eller parkert i strid med avtaler om soner, eller i strid med tillatelsen, hos utleieren. Kun 2-3 prosent av dem som leier elsparkesykkel feilparkerer disse kjøretøyene. Bolt mener at flere byer fortsatt mangler administrative verktøy for å håndtere disse gebyrene. Videre mener de at størrelsen på gebyrene, NOK 1500 i Oslo, ikke står i stil med hvor mye mindre det koster å taue inn en elsparkesykkel enn en bil. Et slikt gebyr gjør at scooterens daglige inntjening ikke i det hele tatt er nok til å dekke det opp, og gebyrene gir derfor et vesentlig innhugg i utleieselskapenes økonomi (Bolt, 2022).

At utleieloven åpner opp for stenging av elsparkesykler til utleie nattetid mener Bolt ikke er nødvendig lenger med hensyn til trafikkikkerhet, og at det er urettferdig for alle dem som har turnusarbeid og nattarbeid som ikke nødvendigvis har et godt kollektivtilbud tilgjengelig. For å sikre kundene deres og andre i trafikken mener de at det er tilstrekkelig at: 1) utleieselskapene nå har reaksjonstest for å sjekke hvilke kunder som er beruset om kvelden og nekte dem som ikke greier dem å leie elsparkesykkel, 2) at politiet kan bøtelegge dem som bruker elsparkesykkel i beruset tilstand, og 3) at farten på elsparkesyklene kan skrus ned. De av egne kunder som ikke består reaksjonstesten blir sendt videre til et taxitilbud, og Bolt tilbyr i appen også taxitjenester (Bolt, 2022). Bolt mener også at det er viktig at det er mer enn én aktør i de større markedene for å sikre konkurranse og at kundene får de beste prisene (Bolt, 2022).

Utleieselskapet mener administrasjonen av utleievirksomheten i kommunene blir enklere gjennom at utleieselskapene deler data med kommunene, men påpeker også at det kreves ressurser av kommunene for å forstå disse dataene. Derfor mener Bolt det er fornuftig at noen kommuner, for eksempel Bergen, har leid in ekstern ekspertise for å hjelpe dem med å administrere og tolke dataene som utleieselskapene deler. Videre mener de det også er en smart løsning at AKT tolker dataene som utleieselskapene deler i Kristiansand kommune.

At utleieloven kun regulerer offentlig grunn og ikke privat grunn oppfatter Bolt som normalt gitt at lovgivningen er ulik for de to typene grunn. Samtidig påpeker Bolt at skillet i praksis ikke har noe å si: De samme reglene gjelder vanligvis både for offentlig og privat grunn, og også eierne av privat grunn ønsker regulering med tanke på for eksempel små elektriske kjøretøy. I utleieselskapenes apper er det mange soner som er regulert, og som utleieselskapene regulerer helt likt, slik som områder der parkering ikke er mulig. Når det gjelder gategrunnsleie er ikke Bolt i utgangspunktet negativ til dette, men selskapet mener at det er viktig at det samlede trykket av ulike avgifter og gebyrer ikke blir for høyt, og at norske byer bør tenke gjennom hva de mener med å få en bilfri by og hvordan mikromobilitet kan bidra til dette (Bolt, 2022).

6.3.3 Bolts syn på de lokale forskriftene og lokale reguleringer

Bolt har delte syn på de lokale forskriftene. I de store byene og også i andre byer samarbeider de tett med kommunen, og de store kommunene har opparbeidet seg solid kompetanse på elsparkesykler. De mindre byene har derimot ikke den samme kompetansen og ikke alle følger opp utleieselskapene godt (Bolt, 2022). Videre mener de at de lokale forskriftene gir mulighet til for mange subjektive vurderinger fra dem som evaluerer søknadene, og Bolt mener forskriftene med fordel kunne vært likere dem i Frankrike og Tyskland, hvor det er mer tekniske detaljer og tekniske krav som å oppfylles (Bolt, 2022).

Oslo

Oslos lokale forskrift oppfatter de at fungerer greit. Taket på 8000 elsparkesykler mener Bolt kanskje er riktig, og det er også riktig å begrense antallet aktører til tre. Bolt fremhever at de har et godt samarbeid med Oslo kommune gjennom blant annet månedlige møter, og at de i Oslo har greid å løse de fleste

problemene med tanke på feilparkering, og at det er langt færre feilparkeringer der enn i for eksempel Drammen. For å sikre at Oslo er best mulig for synshemmede har de gått gjennom byen og diskutert forhold som soner med parkeringsforbud med Blindedeforbundet. Det er også langt færre tilfeller av mer enn én person på elsparkesykkelen, og det samme med hensynsløs kjøring. Videre mener Bolt at de har oppnådd et tillitsforhold med lokale politikere. I Oslo blir nye teknologier tilbudt kundene, slik som verifisering av ID, sikkerhet og parkeringsløsninger. De skulle i likhet med Syklistenes Landsforening ønske at det var mye mer dedikert infrastruktur for sykler i Oslo (Bolt, 2022).

Når tillatelsen imidlertid bare er for ett år av gangen, slik som i Oslo, får selskapene et sterkt insentiv til å levere bedre teknologi i neste års konkurranse for å vinne en lisens. Dette gjør at årets elsparkesykler blir byttet ut, noe som kan delvis stride mot målet i utleieloven og de lokale forskriftene om klimavennlig transport, samt at de ikke får holdt alle sine løfter om bærekraft. De avlagte elsparkesyklene blir enten brukt andre kommuner i Norge, eller eksportert til for eksempel Øst-Europa, Afrika eller Asia, hvis de ikke skrotes (Bolt, 2022).

Bergen, Sarpsborg og Fredrikstad

Bolt mener at Sarpsborg og Bergen, som begge hadde prøveprosjekter før de innførte lokale forskrifter, har en god regulering. De liker imidlertid ikke at det er ulike forskrifter i Sarpsborg og Fredrikstad, som kun ligger 15 kilometer fra hverandre. Begrensningen i antallet utleide elsparkesykler som er satt i Fredrikstad mener de ikke gir mening. Videre mener de at det burde vært en korridor mellom Sarpsborg og Fredrikstad så kundene kunne tatt elsparkesykkel mellom dem. Evalueringen av tilbudene i Bergen, der Tier ikke nådde frem, anser Bolt å være en saksbehandlingsfeil fra Bergen kommune. Ryde har hatt en sak med arbeidstilsynet, men også Voi og Bolt har fått kritikk for mulige brudd på arbeidsmiljøloven fra Arbeidstilsynet. Bolt mener at det er problematisk at kommunene ikke nødvendigvis virker å følge opp arbeidsforhold hos de ansatte i bransjen og viser til at enkelte utleieselskap har brutt arbeidsmiljøloven uten at dette har fått konsekvenser for dem (Bolt, 2022).

Bolt mener kommuner nærmest har kopiert og limet inn Oslos forskrift, men som ikke følger opp de lokale forskriftene godt, ikke nødvendigvis ender opp med gode løsninger. Et eksempel på dette er Fredrikstad, der hele kommunen er regulert, ikke bare sentrum, og antallet elsparkesykler er lavt, slik de ser det. Videre har de mellomstore og små kommunene ikke den samme kompetansen til å vurdere søknader om tillatelse, samt å følge opp utleieselskapene som de større gjennom for eksempel å tolke og analysere dataene som elsparkesyklene genererer. Derfor mener Bolt at disse kommunene burde leie inn kompetansen som trengs, slik som fra selskapet Nivel, som blant annet hjelper Bergen kommune, eller delegere denne oppgaven til det lokale kollektivselskapet, slik Kristiansand kommune har gjort med AKT (Bolt, 2022).

Drammen

Bolt mener at de har en veldig god dialog med Drammen kommune, som ikke har vedtatt lokal forskrift, men som har detaljert lokal regulering. I markedet i Drammen er det ingen begrensning i antall elsparkesykler eller antall utleiere. Det virker som om markedet der balanserer seg selv med tilbud og etterspørsel (Bolt, 2022).

6.3.4 Andre forhold Bolt reagerer på ved den norske lovgivningen

Bolts representant nevner at lover som begrenser hastigheten til delte elsparkesykler også skulle gjelde private elsparkesykler i de samme sonene, og at begrensningene som gjelder delte elsparkesykler burde gjelde alle elsparkesykler. De aller fleste ulykker skjer på private elsparkesykler. Gjennomsnittsfarten til en leid elsparkesykkel er 12 km/time, mens de hevder at gjennomsnittsfarten til en privat elsykkel er 20-25 km/time, og dette gjør elsparkesyklene kan bli mindre attraktive enn de hadde trengt å være,

spesielt i tilfeller der de blir tvunget til å kjøre sakte. Videre mener de at når det innføres lag på lag med lover som regulerer bransjen, slik det er nå, med et forsikringskrav på toppen av andre begrensninger, gjør dette at det kan bli så økonomisk tungt å få virksomheten til å bli lønnsom at de små aktørene vil trekke seg ut av markedet (Bolt, 2022).

Nattestengningen er urimelig og urettferdig, mener Bolt, fordi det begrenser tilgangen til mobilitet til dem som arbeider på natten, også fordi det er mange færre skader fra ulykker med elsparkesykler på Legevakten nå enn tidligere. Bolt mener også det er urimelig at ulike typer kollektivtransport betaler halv moms med 12,5 %, mens de, som også utgjør et offentlig tilgjengelig transporttilbud, må betale 25 % merverdiavgift (Bolt, 2022).

6.3.5 Norsk lovgivning og EØS-retten

Bolt mener at utleieloven kan være i konflikt med EU-lovgivning når det gjelder konkurranse fordi summen av reguleringer i Norge betyr så høyt skatte- og avgiftstrykk at det ikke er mulig for de mindre utleieselskapene i det norske markedet å overleve (Bolt, 2022). De synes det er rart at elsparkesykler reguleres som lite motorisert kjøretøy og mener at dette bidrar til at det er krevende for ulike aktører å forstå lovverket. I tillegg gir de tunge reguleringene markant prisøkning for kundene (Bolt, 2022).

6.4 Ryde

6.4.1 Tilbud i Norge per august 2022

Ryde mener at de, gjennom at de har utfordret kommunenes syn på det reguleringsmessige handlingsrommet, har vært avgjørende for å skape et så godt mobilitetstilbud som Norge har i dag med tanke på delte elsparkesykler. Utleieselskapet har plassert elsparkesykler i de kommunene der de har nådd opp i konkurransene, og ellers der de vurderer markedet til å være økonomisk gunstig. Dette inkluderer i Bergen (ca. 2800 elsparkesykler), Trondheim (1067 elsparkesykler), Stavanger (1000 elsparkesykler), Sandnes (4-500 elsparkesykler) og Bodø (i underkant av 300 elsparkesykler). De plasserte elsparkesykler i Lillestrøm sommeren 2021, men der var bruken for liten til at det var drivverdig for dem å ha et tilbud der (1,2 tur per dag), og de trakk derfor elsparkesyklene tilbake (Ryde, 2022).

Utleievirksomheten til Ryde per i dag skjer i tett dialog med representanter i kommunene de leier ut i, enten kommunen har lokal forskrift som regulerer utleie av små elektriske kjøretøy eller ei. For å få virksomheten til å bli mest mulig lønnsom er det viktig for dem å unngå for eksempel bot ved at brukerne deres feilparkerer. I tillegg er det viktig for dem at brukerne deres parkerer riktig slik at dem som ikke leier elsparkesykler ikke irriterer seg over feilparkeringer (Ryde, 2022). Ryde anser privatbilen som deres største konkurrent og mener at delemobilitet og et godt kollektivtilbud kan bidra til at folk ikke anskaffer seg privatbiler (Ryde, 2022).

6.4.2 Rydes syn på utleieloven

Ryde mener at utleieloven gir noen fordeler, slik som økt aksept for elsparkesykkeltuileie blant dem som ikke benytter seg av dette tilbudet. Videre bidrar den til økt transparens gjennom at det blir tydelig hva slags reguleringer som gjelder lokalt, og forutsigbarhet om lengde på de lokale tillatelsesordningene, for eksempel (Ryde, 2022). At utleieloven lar kommunene formulere miljøhensyn i sine tillatelsesordninger bidrar til grønn drift av utleieselskapenes flåter gjennom for eksempel at de må bruke nullutslippskjøretøy for å frakte elsparkesyklene rundt (Ryde, 2022). De mener at loven i seg selv ikke nødvendigvis er problematisk EØS-rettslig siden den er såpass vid og generell. Samtidig mener Ryde at flere kommuner bryter EØS-retten gjennom feiltolkning av 'tvingende allmenne hensyn,' slik som at kommunene justert for folketall har vidt forskjellige tolkninger av hvor mange elsparkesykler som er akseptabelt (Ryde, 2022).

Ulemper ved utleieloven, slik Ryde ser det, inkluderer, *for det første*, at det er dyrt for utleieselskapene at loven åpner for dekning av kommunenes utgifter i forbindelse med administrasjon av utleievirksomheten. *For det andre* legger utleieloven i liten grad opp til koordinering og samarbeid mellom nærliggende og sammenhengende byområder, slik som Fredrikstad og Sarpsborg, som per i dag har ulike forskrifter, og Sandnes og Stavanger som reguleres ulikt per høsten 2022. Derfor opplever Ryde at disse nærliggende, nærmest sammenhengende, byområdene per i dag har ulik regulering, noe som gjør det vanskeligere for dem å utøve næringsvirksomhet der (Ryde, 2022).

Videre mener Ryde at utleieloven er såpass vid at den lar lokale politikere vedta forskrifter som etter deres syn ikke gir mening, slik som å regulere utleievirksomheten gjennom antallsbegrensning i hele kommunen og ikke kun i sentrumsstrøk. Dette gjelder for eksempel kommunene Oslo og Fredrikstad. Ryde mener at problemer med for mange elsparkesykler er en utfordring i sentrale deler av en by/kommune, mens markedet i usentrale deler av kommunen begrenser seg selv. Der det er et lite marked er det også lite bruk, og dermed mener Ryde at kommunene ikke bør regulere utleievirksomheten i slike områder. I tillegg etterlyser Ryde minimumskriterier i loven for teknisk standard til kjøretøyene slik at det lokale handlingsrommet her innsnevres og det blir likere forventninger til teknisk standard på tvers av norske kommuner. Kommunene kan også trenge mer rettledning i hvordan hjemlene i utleieloven kan og ikke kan benyttes når lokal forskrift implementeres slik at det blir 'mindre rom for lokale krumspring.' Blant annet mener de at noen kommuner inntar formuleringer i lokal forskrift som de ikke kan se disse kommunene har hjemmel for i utleieloven (Ryde, 2022).

Ryde mener at de selv bidrar til et godt miljø gjennom å gi økt mobilitet til ulike grupper som trenger å komme seg rundt, inkludert ungdommer, som ellers ville bli kjørt eller holdt seg hjemme. De påpeker også at de selv ansetter en del ungdommer og dermed bidrar til å gi folk arbeid (Ryde, 2022).

6.4.3 Rydes syn på de lokale forskriftene i Norge

Fordeler med de lokale forskriftene inkluderer at de regulerer utleie i markeder som er så gunstige at det blir overetablering og kaos dersom utleien av elsparkesykler ikke reguleres, slik som i Oslo (Ryde, 2022).

Ulemper ved de lokale forskriftene: Det er kostbart for utleieselskapene å betale for lisensavgift for kommunens utgifter, for eksempel 1000-1500 kroner per elsparkesykkel per (korte) sesong i Trondheim. Videre mener Ryde at tildelingene av lokale tillatelser bærer preg av å være 'skjønnhetskonkurranser' der utleieselskapene som lover mest har vunnet frem, selv om de ikke nødvendigvis leverer de produktene som de har lovet å gjøre. Det har heller ikke alltid vært klart hvilke kriterier evaluatorene av søknaden har brukt, slik at søknadsskrivingen er blitt en slags 'gjettekonkurranse' slik Ryde ser det. De nevner som eksempel at de på enkelte punkter leverte likelydende søknader i Trondheim, Bergen og Oslo, og nådde opp i Trondheim og Bergen, men ikke Oslo (Ryde, 2022).

Ryde mener at konkurrerende selskaper som har lovet ting som obligatorisk nybegynnerkurs, aldersverifisering, quizer og promillekontroll ikke har skrudd på disse funksjonene i praksis og dermed ikke tilbyr de produktene de har lovet, samtidig som kommunen ikke sjekker hvorvidt tilbudt produkt tilsvarer det de har lovet i tilbudene sine. Når vinnerne ikke leverer det de har lovet, vinner de på feil grunnlag. Ryde mener også at kommunene i variabel grad har kompetanse til å vurdere søknadene om å få tillatelse til utleie og at mangel på kompetanse i seg selv utgjør et problem i flere kommuner som har tillatelsesordning per 2022. De mener for eksempel at de ikke fikk noe ekstra skåre i Fredrikstad kommune fordi kommunens ansvarlige ikke visste hva Rydes onboard geofence var for slags teknologi.²³

²³ Denne teknologien gjør det mulig med geofencing også når internett ikke er tilgjengelig. Dette gjør at elsparkesykkelen reagerer umiddelbart når den går inn i en brukssone med endring, for eksempel parkeringsforbud, i motsetning til elsparkesykler med tradisjonell teknologi der dette kan ta mange sekunder og dermed gjøre at elsparkesykkelen kan kjøres mange meter før geofencingteknologien 'slår inn,' ifølge Ryde.

Samtidig mener de at kommunene virker å vektlegge ulike tekniske trekk ved elsparkesyklene, slik som store forhjul i Oslo, uten at disse trekkene er tydelig definert (Ryde, 2022).

Videre har heller ikke kommunene særlig grad av sanksjonsmidler dersom utleieselskap har lovet mer enn de tilbyr. Ryde opplever også at det til dels har vært urettferdige evalueringer fordi de mener for eksempel Oslo kommune har gitt plusspoeng til selskapene som lenker til taxiselskaper i evalueringene hvis personer ikke har vært egnet til å kjøre elsparkesykkel. Videre mener de at kriteriene som kommunene har evaluert etter, burde være mye tydeligere. De mener at de ulike kommunene regulerer på mange ulike måter og har svært ulike vurderinger, spesielt i hva som ligger i 'tvungne allmenne hensyn' (Ryde, 2022).

Ryde mener også at lokale forskrifter som setter strenge tak for utleie av antall elsparkesykler og regulerer antallet i hele kommunen kan gjøre at det lokale tilbudet av elsparkesykler ikke dekker markedet for disse kjøretøyene, og nevner Oslo og Trondheim som eksempler på dette (Ryde, 2022). Ryde mener at antallstaket på 8000 i hele Oslo kommune ikke kan begrunnes med 'tvungne allmenne hensyn' slik Ryde vurderer EØS-retten, fordi overetablering ikke er noe problem i usentrale strøk. Et annet eksempel på unødvendig begrensning av utleie av elsparkesykler i usentrale strøk, er Fredrikstad. Ryde mener derimot at modellen som Bergen kommune bruker, der det kun er antall elsparkesykler til utleie i sentrums-sonene som er regulert, og ikke i ytterkantene av byen, fungerer bra. Derfor skulle de gjerne sett at denne modellen ble innført i flere byer. En annen faktor er at mindre kommuner prøver å regulere parkering for strengt i sentrale deler gjennom å innføre tvungen parkering på en slik måte at det ikke blir attraktivt for store aktører som Ryde å operere i markedene der lenger (Ryde, 2022).

6.4.4 Ryde i rettsvesenet i 2022

Ryde har hatt en retts sak med Kristiansand kommune der de tapte saken i Tingretten og har anket til Lagmannsretten innen tidsfristen (Agder tingrett, 2022). Det er flere grunner til at de sier at de har gått til disse rettslige skrittene mot Kristiansand kommune (Ryde, 2022):

- 1) De må ha tjenestekonsesjonskontrakt, og tildeling av en tillatelse vil skje etter en konkurranse som følger reglene for å offentlige anskaffelser, for å kunne vinne en lisens, noe de ikke mener de ikke trenger ifølge utleieloven. De mente derfor at 'forskriften var ulovlig og konkurransen ugyldig' (Agder tingrett, 2022; Hovland, 2022; Ryde, 2022).²⁴
- 2) En annen sentral faktor for Ryde er at de, hvis de skulle søke på en tillatelse, måtte forplikte seg til å integrere seg med Agder Kollektivtransport på en rekke ulike punkter uten å vite hva denne forpliktelsen innebærer, for eksempel av pris hvis kollektivbilletter og turer med elsparkesyklene inngår i samme reise. De er også usikre på det praktiske rundt en slik integrasjon, og hvorvidt deres eksisterende løsninger vil bli brukt, for eksempel et oppstartskurs for nye elsparkesyklister eller prosesseringen av parkeringsbilder. De hadde heller ingen oversikt over hvilke kostnader dette ville innebære. Ryde er ikke skeptiske til samarbeid med kollektivselskapene, men til at de blir forpliktet til integrasjon (Ryde, 2022).
- 3) En tredje faktor som Ryde reagerer på, er tvungen/styrt parkering i hele sentrum og svært få parkeringsplasser for elsparkesykler, noe som gjør det mye mindre lønnsomt å operere der. Utleieselskapet måtte dessuten sette ut elsparkesykler i sonene innen visse tidspunkt (Ryde, 2022).

²⁴ 'retten kom til at verken lovens ordlyd eller forarbeider legger begrensninger på hvordan en tillatelsesordning kan utformes. Heller ikke fant retten andre forhold som tilsier at å følge prosedyrebestemmelsene for tjenestekonsesjoner ved gjennomføringen av konkurransen om tildeling av tillatelser, er i strid med hjemmelsloven eller EØS-avtalen' (Hovland, 2022).

7 Statlige virksomheter

7.1 Statens vegvesen

7.1.1 Syn på utleieloven

Statens Vegvesen mener at utleieloven fungerer bra fordi den gir kommunene verktøy til å regulere utleie av elsparkesykler lokalt, og dermed tilpasse de lokale forskriftene til lokale forhold. Dette gjelder fordi de ulike kommunene har ulik etterspørsel, ulik kollektivtrafikk, ulike behov, og så videre. Kommunene kjenner best sine lokale utfordringer. De ser loven som vedtatt i hui og hast for å bøte på en situasjon som var uholdbar spesielt i de store byene, og som et positivt tilskudd som gjør det mulig å regulere utleie av små elektriske kjøretøy, ikke kun bruken. Samtidig påpeker de at det er en spenning mellom hva som reguleres lokalt og hva som kunne eller burde reguleres på nasjonalt plan. De mener at det er en god balanse i dag mellom forhold staten regulerer og det kommunene selv kan regulere (Statens vegvesen, 2022a).

7.1.2 Muligheter for å forbedre utleieloven

En faktor som de ser for seg at kunne utredes om burde gjøres nasjonalt, er å sette standarder for fast parkering av elsparkesyklene til utleie, og at de for eksempel kunne se til myndighetene i København og Amsterdam for å få ideer om hvordan dette kan gjøres på en god måte. Uansett, dersom det skulle blitt innført nasjonale standarder for parkering, måtte dette antakelig utredes først, og også komme på høring nasjonalt (Statens vegvesen, 2022a).

Videre hjelper utleieloven kommunene med stort press på utleie å sikre at det er færre elsparkesykler enn det som ellers ville vært tilfelle, at det blir mindre forsøpling, færre feilparkeringer og også færre ulykker og hendelser som følge av taket på antall elsparkesykler. Hvis ikke kommunene hadde kunnet implementere lokale forskrifter, ville mange offentlige arealer blitt utrivelige på grunn av opphopning av elsparkesykler (Statens vegvesen, 2022a).

Statens vegvesen ser for seg at ulike tiltak også kan gjøres utenfor lovverket, slik som at København har egne parkeringsvakter som kun passer på elsparkesyklens parkering, eller at det går an å si ifra om feilparkerte elsparkesykler gjennom ulike apper (Statens vegvesen, 2022a).

En mulighet for forbedring av utleieloven, er at den kunne vært mer spesifikk på hvor store lovbrudd/avtalebrudd som må til for å miste tillatelsen. Slik den er formulert i dag, er sanksjonsmulighetene veldig generelle. Dermed er det mulighet for stor variasjon i hvordan kommunene vil tolke egne forskrifter dersom utleieselskapene bryter vilkårene i de lokale avtalene (Statens vegvesen, 2022a).

At lengden på tillatelsene er bestemt lokalt, har fordeler og ulemper, slik Statens vegvesen ser det. På den ene siden gjør kortere tillatelser at utleieselskapene må høre etter fordi de risikerer å miste tillatelsen ved neste utlysning. På den andre siden gjør den korte lengden at det blir vanskeligere å bygge en organisasjon med stabil arbeidskraft, at de ansatte i utleieselskapene sliter med jobbusikkerhet, at det blir permitteringer, uro, overtid og mer sykefravær, og at dette i neste omgang går utover deres muligheter til å rydde opp når elsparkesykler for eksempel står feilparkert (Statens vegvesen, 2022a).

Et annet forbedringspotensial, slik Statens vegvesen ser det, er å legge inn flere formål, slik som integrering med kollektivtransporten og andre transportformer for å sikre et mest mulig bærekraftig transportsystem (34.11) (Statens vegvesen, 2022a).

De er usikre på om det er smart om utleieloven hadde åpnet opp for gategrunnsleie. På den ene siden vil det kunne oppfattes urettferdig av enkelte aktører, da transportselskaper som Hyre ifølge vår informant ikke betaler gategrunnsleie. På den annen side kunne gategrunnsleie bidratt til å gjøre det ryddig-

ere, til bedre spredning mellom kjøretøyene, og at det ble bedre konkurranse. Videre må for eksempel food trucks betale dette i dag, og derfor kan det sees som urettferdig at utleieselskapene ikke må betale (Statens vegvesen, 2022a). At ikke offentlig tilgjengelige, men privateide arealer inkluderes i utleieloven, anser de som veldig upraktisk. Folk vet for eksempel ikke at de er på privat grunn i dag når de er på steder som Tjuvholmen i Oslo (Statens vegvesen, 2022a).

7.1.3 Syn på de lokale forskriftene

Statens vegvesen mener at Oslos lokale forskrift, med tak på antall utleieselskaper og også antall elsparkesykler, fungerer etter hensikten. Det blir færre aktører for kommunen å følge opp med tre stykker, og aktørene som vant konkurransen får mer solid økonomi og bedre muligheter. De forstår at det er nødvendig å begrense antall elsparkesykler i sentrumssonen. Samtidig lurer de på om det er lurt å regulere antallet i alle bydeler, og også hvordan elsparkesykler i enda større grad kan bli et positivt tilskudd i tilknytning til kollektivtrafikk (Statens vegvesen, 2022a).

7.2 Konkurransetilsynet

7.2.1 Syn på utleieloven

Konkurransetilsynet erfarte at det var et behov for å regulere næringen for å sikre god fremkommelighet og trygge byrom. Tilsynet var kjent med at det før loven kom, var utfordringer knyttet til utformingen av regelverk på grunn av kommunenes manglende rettslige grunnlag til å begrense aktørenes virksomhet. I den sammenheng var tilsynet positive til at utleieloven ble vedtatt. Tilsynet mener dagens mulighet for tillatelsesordning kan være hensiktsmessig, men at enkelte endringer kan bedre loven til å i større grad legge til rette for konkurranse (Konkurransetilsynet, 2022).

7.2.2 Muligheter for å forbedre utleieloven

Konkurransetilsynet vektlegger behovet for at loven bør legge til rette for konkurranse, så langt det lar seg gjøre, og poengterer at tilsynet anser gategrunnsleie som den beste løsningen for regulering av utleie av små elektriske kjøretøy. Tilsynet mener lovens begrensning til å kun ta gebyr basert på selvkostprinsippet, hindrer en foretrukken reguleringsmulighet, sett ut ifra konkurransehensyn. Regulering gjennom gategrunnsleie vil i større grad enn dagens tillatelsesordninger bidra til konkurranse og innovasjon blant utleieselskapene. Videre kan dynamisk gategrunnsleie og soneregulering være nyttige verktøy for å påvirke trafikkflyten.

Så lenge gategrunnsleie ikke er en mulighet, anser tilsynet tillatelsesordninger som hensiktsmessig. Der som kommuner setter en begrensning på det totale antallet elsparkesykler, mener tilsynet det kan være positivt å redusere antall tilbydere, slik at aktørene sikres en sunn økonomisk drift og muligheter til innovasjon. Samtidig tenker tilsynet at dagens regulering kan medføre en statisk situasjon, der aktørenes manglende muligheter for vekst reduserer insentiver til å konkurrere og innovere (Konkurransetilsynet, 2022).

7.2.3 Syn på de lokale forskriftene

Konkurransetilsynet ønsker ikke at konkurransene skal være for detaljorienterte fordi de mener at dette vil hindre produktinnovasjon. Tilsynet mener videre at det er viktig at det i de lokale tillatelsesordningene sikres at sammenlignbare transportmidler kan konkurrere på like vilkår (Konkurransetilsynet, 2022).

8 Interesseorganisasjoner

8.1 Fotgjengerforeningen

8.1.1 Fotgjengerforeningens erfaringer med elsparkesykler

Fotgjengerforeningen har opplevd stor offentlig interesse fra både partier, organisasjoner, kommuner, ansatte i utleieselskapene og andre. Disse aktørene har ønsket innsikt i hvordan elsparkesykler best kan reguleres nasjonalt og lokalt, hvordan forholdene ser ut 'på bakken,' og hvordan reguleringen fungerer i andre europeiske land. Foreningen mener at elsparkesykler kan være et positivt tilskudd til mobilitets-tilbudet i en kommune, men at det krever riktig regulering. Fotgjengerforeningen har samlet store mengder data som dokumenterer villmannskjøring, påkjørsler, feilparkeringer, forsøpling og så videre med utleide elsparkesykler. De blir kontaktet av frustrerte og fortvilte medlemmer og andre, og enkelte forteller at de har flyttet ut av Oslo på grunn av problemene med å komme seg frem (Fotgjengerforeningen, 2022a).

Fotgjengerforeningens generelle inntrykk, basert på erfaringer både nasjonalt og internasjonalt, er at utleieselskapene er en bransje som tar seg til rette uten frivillig å forsøke å samvirke med andre brukere av gateplan. Videre ødelegger utleieselskapene for hverandre ved at noen er med på lokale pilotprosjekter med kommunene der de utforsker hvordan regulering kan utformes, mens andre setter ut elsparkesykler i de samme markedene uten å delta i pilotprosjektene, og dermed unnslipper begrensningene. Dette kan gi selskaper som tar seg til rette økte markedsandeler på en urettferdig måte fordi de ikke konkurrerer på like vilkår (Fotgjengerforeningen, 2022a).

8.1.2 Fotgjengerforeningens syn på utleieloven

Fotgjengerforeningen mener at det er bra at det ble vedtatt en lov som viste retning nasjonalt og som gjorde det mulig for kommunene å vedta lokale forskrifter. De anser imidlertid loven som 'tannløs' når det gjelder regulering av parkering, og også at den flere steder er for vag. Begrepet 'kan' flere steder i lovteksten har ført til at flere kommuners forvaltning er blitt usikre på omfanget av sin råderett (Fotgjengerforeningen, 2022a).

Fotgjengerforeningen mener at utleieselskapene har brukt § 1 i loven til å si at kommunene først kan regulere når lokal forskrift er vedtatt (dette hevdes også blant annet av Byspark (Byspark, 2022)). Dermed har utleieselskapene fortsatt som før trass i protester fra kommuner og innbyggerne. Kommunene har ifølge dem imidlertid anledning til straks å iverksette forskrifter i henhold til Forvaltningsloven paragraf 39 hvis 'ulike forhold taler for det.' Slik iverksetting kan gjøres hvis en sak er ekstremt presserende, og da trenger kommunen kun et høringsmøte, og må ikke gjennom en full høringsrunde (Fotgjengerforeningen, 2022a).

Fotgjengerforeningen mener også at utleieloven eller annet nasjonalt lovverk burde krevd tvungen/bunden parkering av utleide elsparkesykler i de lokale forskriftene, i likhet med lovverket i andre land i Europa. Dette ville løst mange av dagens store problemer med henslenging og feilparkeringer. I tillegg mener de at det burde innføres obligatoriske lavfartssoner i områder med mange gående. Fotgjengerforeningen ønsker også at det skal være forbudt å kjøre elsparkesykler på fortau og gangveier. Dette mener de at enkelt kunne innføres med dagens teknologi, og at dette ville gjøre at fortauene igjen ble trygge for fotgjengere. Fotgjengerforeningen hevder at utleieselskapene ikke er konsistente når de kommuniserer om bruk av fortau i Norge fordi de hevder at tvungen parkering ville gjøre det ulønnsomt å drifte her, mens de i utlandet opererer i mange byer med tvungen parkering og innfinder seg med det der (Fotgjengerforeningen, 2022a).

8.1.3 Fotgjengerforeningens syn på de lokale forskriftene

Et hovedproblem med loven, slik Fotgjengerforeningen ser det, er at kommuner er forvirret når det gjelder dens formål, til tross for at dette tydelig påpekes i § 1. De fleste kommunene lager forskrifter som om loven skal tilrettelegge for *utleievirksomhet*, slik Fotgjengerforeningen ser det, mens lovens formål er å regulere utleien til *gunst for andre* ved å tilrettelegge for trygge og fremkommelige offentlige rom. Kommunenes forskrifter er i mange tilfeller i strid med spesielt hovedformålet: å bidra til trygge og fremkommelige offentlige rom – da forskriftene ikke legger nødvendige føringer for selskapenes virksomhet, men overlater til disse å definere hvordan de vil oppfylle formålet.

Når det gjelder Oslos lokale forskrift mener Fotgjengerforeningen at reduksjonen i antall kjøretøy til maksimalt 8 000 var nødvendig, men langt fra tilstrekkelig, og at Oslo med fordel kunne redusert til 4 000, som ville gitt 59 kjøretøy per 10 000 innbygger. Med 8 000 elsparkesykler til utleie har Oslo 119 kjøretøy per 10 000 innbygger. Dermed ligger Oslo fortsatt i Europa-toppen i tetthet, sammenliknet med gjennomsnittet på 35 kjøretøy per 10 000 innbygger. Fotgjengerforeningen mener at det var riktig å begrense antallet utleiende til tre. Oslo og alle andre steder trenger bunden parkering og parkeringen må legges opp slik at den ikke er i strid med fotgjengernes frie ferdsel.

8.1.4 Fotgjengerforeningens ønsker for regulering fremover

Mange kommuner tror ifølge Fotgjengerforeningen at de ikke kan regulere utleievirksomhet før en forskrift er ferdig utredet og behandlet i kommunestyret. En ny versjon av utleieloven bør gjøre det klart at kommunen har rett til å stanse all utleie inntil en forskrift er på plass. Dette har kommuner adgang til, etter Forvaltningsloven, ifølge Fotgjengerforeningen, men mange kommuner har latt utleierne 'holde på,' til stor plage og skade for andre brukere av gateplan, fordi kommuneledelsen har latt seg overbevise om at kommunen ikke kan gripe inn før en lokal forskrift er vedtatt. Utleierne har dermed fortsatt å okkupere offentlig grunn uten å ta hensyn til kommuners ønsker om regulering, «fordi dere ikke har vedtatt en forskrift». Nordre Follo og andre kommuner har slitt med dette.

Et annet hovedmoment, slik Fotgjengerforeningen ser det, er at utleielovens formål må tydeliggjøres, for eksempel ved at *for gående i alle kategorier* legges til i hovedformålet: «bidra til trygge og fremkommelige offentlige rom *for gående i alle kategorier*, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø». Med gående i alle kategorier skal forstås fotgjengere og dem som må anvende hjelpemidler, slik som kjøretøy for bevegelseshemmede, klassifisert som 'gående.' En rekke lokale forskrifter, som fotgjengerforeningen har levert hørings svar til, har prioritert utleierens behov over andre brukere av gateplan. Flere kommuner har tilsidesatt hørings svar fra Blindeforbundet, Handikapforbundet, Eldreråd, Fotgjengerforeningen, og andre, og har valgt løsninger som er i strid med hovedformålet om trygge og fremkommelige offentlige rom.

§ 4 bør også omformuleres, mener Fotgjengerforeningen: 'Kommunen kan gi forskrift om at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bare kan gjøres med tillatelse fra kommunen' bør endres til: 'Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn kan bare skje med tillatelse fra kommunen.' Det bør også vurderes om leddet 'godt miljø og lokalmiljø' bør settes etter første betingelse i paragrafen, fremfor sist, som nå, slik at paragrafen lyder: Formålet med loven er å legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom for gående i alle kategorier, godt miljø og lokalmiljø, effektiv forvaltning og klimavennlige løsninger.

Fotgjengerforeningen mener flere kommuner på ingen måte godt nok sikrer trygge og fremkommelige offentlige rom. De skriver: Storbyene Oslo, Bergen og Trondheim har alle levert hørings svar til Statens vegvesen om regulering av små elektriske kjøretøy der de har gått mot et forbud om kjøring på fortau og gangveier, og der de også har vært motstandere av parkering i kjørebanelen (som for bil/motorsykel), eller bruk av bunden parkering (Fotgjengerforeningen, 2022b). En gjenganger i kommentarer er påstander om at bunden parkering vil gripe sterkt inn i 'tilbudets attraktivitet' eller 'gå ut over selskapenes inntjening.' Denne holdningen gjenfinner vi i forskriftene, ifølge Fotgjengerforeningen, der stor-

byene har satt et antall utleieenheter som ligger langt over snittet for et utvalg europeiske hovedsteder og storbyer, samt vedtatt fri-flyt parkeringsløsninger som sikrer at fortau og gangveier forblir 'hinderløyper' for alle kategorier gående. I tillegg er det sjelden lavfartsoner er definert i forskriftene, mens man gjerne viser til at slike kan komme, 'om behovet melder seg'. Utleieloven ble til fordi behovet for sikring av gåendes arealer var akutt, men forskriftene som er vedtatt leverer ikke til behovet (Fotgjengerforeningen, 2022b).

I likhet med Blindeforbundet mener Fotgjengerforeningen videre at det bør være flere faktorer som reguleres på nasjonalt nivå og færre på lokalt nivå slik at reguleringen av utleie av elsparkesykler i Norge blir mer enhetlig:

Vi er også bekymret over stor variasjon fra kommune til kommune i utforming av regelverk. Dette skaper forvirring for brukere som kommer fra en kommune til en annen, der man har et annet regelverk på sentrale punkt (Fotgjengerforeningen, 2022b).

8.2 Norges Blindeforbund (Blindeforbundet)

8.2.1 Blindeforbundets erfaringer med elsparkesykler til utleie

Blindeforbundets medlemmer har opplevd mye problemer etter at det ble etablert elsparkesykkeluarutleie i norske byer og tettsteder. De opplever fortsatt, etter at det er kommet både utleielov og lokale forskrifter: a) påkjørsler, b) at flere brukere av elsparkesykler kjører for fort, c) at det blir vanskelig og noen ganger umulig å komme frem for deres medlemmer, d) at medlemmene deres snubler i feilparkerte kjøretøy, e) at deres førerhunder blir redde og ikke får gjort oppgaven sin, og noen ganger må byttes fordi de ikke fungerer som førerhunder lenger (Norges Blindeforbund, 2022b). Dette viser også en spørreundersøkelse:

Opinion har på vegne av Norges Blindeforbund gjort en undersøkelse blant førerhundbrukere som viser at 14 prosent har opplevd å bli sneiet av el-sparkesykkel det siste året, mens 10 prosent oppgir at førerhunden har blitt sneiet av el-sparkesykkel (Norges Blindeforbund, 2022a, s. 1).

Etter at utleieloven ble innført, er feilparkerte elsparkesykler hovedproblemet for deres medlemmer. De opplever ikke tilsvarende problemer med private elsparkesykler, da disse ikke hensettes/henslenges på samme måte. Blindeforbundet opplever at utleieselskapene i stort er 'en bransje som ikke har brydd seg nevneverdig om at de fortrenger andre.' Videre bidrar elsparkesyklene til 'masse rot rundt omkring' og at byer fremstår som 'forsøplede' (Norges Blindeforbund, 2022b).

Ett av deres medlemmer er blitt påkjørt hele 23 ganger. Konsekvensen av å bli påkjørt, snuble og så videre er at flere medlemmer enten går omveier, holder seg innendørs fordi de ikke tør å gå ut, eller tar taxi mye mer, i stedet for å ferdes slik de pleier. Blindeforbundet opplever at det at elsparkesykler tillates på norske fortau gjør at behovene til dem som ønsker å komme fort og effektivt frem blir prioritert fremfor behovene til dem som er blinde, svaksynte, har andre funksjonsnedsettelse eller på andre måter trenger normale gangforhold for å komme seg dit de skal:

Gående regnes som den mest sårbare gruppen i trafikken, og de trenger et vern for å kunne ferdes trygt og fritt på arealer som er tiltenkt dem, som fortau, gangvei og gangfelt. Særlig har situasjonen vært krevende for blinde og svaksynte som er avhengig av at andre viser hensyn, da det for en synshemmet ikke vil være mulig å 'se seg bedre for' (Norges Blindeforbund, 2022a, s. 1).

De mener det er feil vinkling å tillate elsparkesykler og prøve å regulere dem for å redusere deres negative påvirkning. De skulle helst sett at elsparkesykler til utleie var forbudt og at de kun ble tillatt dersom byene eksplisitt tillot dette, slik lovgivningen i flere andre land legger opp til (Norges Blindeforbund, 2022a, 2022b).

En ny studie viser at blinde ofte følger kantene som er innerst mot en vegg når de går. Kjøretøy som er parkert inntil vegger vil derfor ofte kunne være i veien for disse fotgjengerne. Førerhunder velger som regel å gå til venstre på et fortau, noe som gjør at det som settes til venstre for dem på et fortau kan utgjøre en barriere (Karlsen et al., 2023). Hva som utgjør en hindring for gående oppfattes ulikt blant brukere og ikke-brukere (Fearnley et al., 2022; James et al., 2019). Disse faktorene bidrar sannsynligvis til at brukerne av elsparkesykler parkerer elsparkesykler oftere til sjenanse for andre enn det som hadde vært tilfelle dersom de i større grad hadde kunnet se og oppleve verden fra andres perspektiv.

8.2.2 Blindeforbundets syn på utleieloven

Blindeforbundet opplever at det er positivt at det er kommet en nasjonal lov som gir kommunene mulighet til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy gjennom å iverksette lokale forskrifter. Videre mener de det er bra at det er kommet regler for hvordan utleierne skal forholde seg. Uten en slik lov og lokale forskrifter mener de at 'utleiere kan gjøre akkurat som det de vil.' De opplever at loven og de følgende forskriftene reduserer problemer deres medlemmer opplever, slik som feilparkeringer på fortau, men at problemet med feilparkeringer på langt nær er løst ennå. Antall elsparkesykler er i flere byer blitt redusert. Det opplever de som positivt og noe som bidrar til færre problemer enn tidligere. Siden det fortsatt er farlig kjøring og feilparkeringer må deres medlemmer være like forsiktige som tidligere for å unngå å havne i ulike typer ulykker. Feilparkering er det største problemet for dem per 2022 (Norges Blindeforbund, 2022b).

8.2.3 Blindeforbundets syn på de lokale forskriftene

Blindeforbundet synes det er bra at utleie av elsparkesykler reguleres lokalt. Det de derimot ikke synes er så bra i dag, er at det er forskjellige regler for utleie og bruk i ulike byer. Når folk er på besøk, kjenner de ikke nødvendigvis de lokale reglene, og kan derfor bryte dem. Blindeforbundet ønsker derfor felles regler i norske byer, for eksempel 6 km/t som maksimal hastighet på fortau, slik at folk flest vil huske reglene, men de understreker også at motoriserte kjøretøy med toppfart på 20 km/t ikke bør få kjøre på fortau. Blindeforbundet mener nattestengingen fungerer i de kommunene som har innført dette og bidrar til færre skader, og at det også fungerer med hastighetsbegrensninger (Norges Blindeforbund, 2022b).

Blindeforbundet mener at det burde være faste parkeringsplasser for elsparkesyklene, altså tvungen parkering, for alle utleieselskapene, slik som det er for bysyklene i Oslo. Dersom ikke alle utleieselskapene i et marked har tvungen parkering, vil det være noen som ikke benytter dette fordi de da vil kunne tjene mer enn konkurrentene, og da har heller ikke konkurrentene noe sterkt insentiv til å ha tvungen parkering. Blindeforbundet kunne også ønsket seg flere forbudssoner, slik som i hele Karl Johans gate, slik det er forbudt med elsparkesykler i Københavns hovedgate Strøget. Samtidig mener de at det burde være enklere for brukere av utleide elsparkesykler å få parkert, og at en reduksjon i antall steder det blir parkert også ville gagne utleieselskapene fordi de da ville få færre steder å dra til når de bytter batterier (Norges Blindeforbund, 2022b). I Oslo har de jobbet sammen med utleieselskapene Bolt og Voi om å identifisere steder for tvungen parkering og soner der det ikke skal parkeres, for eksempel at det ikke skal parkeres utenfor deres egne lokaler. Blindeforbundet mener at det fungerer bra med tvungen parkering i Bergen (Norges Blindeforbund, 2022b).

Blindeforbundet kommenterer at 'alle vil ha dem med i anbudene' for å 'sminke selskapet' når de konkurrerer om å få tillatelse i for eksempel Oslo. De opplever imidlertid at utleieselskapene har forbedringspotensialer når det gjelder det tekniske for å forhindre feilparkeringer, og at det er vanskelig å håndheve geofencede soner i praksis for eksempel gjennom at elsparkesyklene kan kjøre mange meter

inn i geofencede soner før geofencingen 'slår inn' og gjør videre kjøring umulig. I tillegg er det krevende for utleieselskapene å tenke ut alle eventualiteter med tanke på hvor det bør være greit for brukerne å parkere elsparkesyklene. Blindedeforbundet nevner et eksempel med at 20 elsparkesykler som ledd i en kampanje ble parkert på en flåte midt i Holmendammen fordi området var merket med grønt, altså parkering tillatt (Norges Blindedeforbund, 2022b). De synes at 8000 elsparkesykler i Oslo er for mye, og mener at 4000, som de mener ville tilsvart antallet i Paris, ville vært mer egnet (Norges Blindedeforbund, 2022b).

8.2.4 Blindedeforbundets ønsker for regulering fremover

Blindedeforbundet mener at det burde være mulig for kommunene å innføre gategrunnsleie, og at det burde åpnes for dette i utleieloven. De mener også at like konkurransevilkår, som kreves fra EØS-retten, kan iverksettes gjennom at alle får like strenge vilkår og at utleie av elsparkesykler reguleres ganske kraftig. En annen faktor er at Blindedeforbundet ønsker forbud mot kjøring på fortau, slik som det i 2022 ble innført i Sverige, og slik som det blir anbefalt i EUs veiledning om trygg bruk av mikromobilitetskjøretøy i urbane områder. I fremtiden tror Blindedeforbundet at det vil komme nye kjøretøy som trenger å reguleres, for eksempel pakkestativer med post som er selvkjørende (Norges Blindedeforbund, 2022a, 2022b).

8.3 Norges Handikapforbund

8.3.1 Norges Handikapforbunds erfaringer med elsparkesykler

Etter at elsparkesykler til utleie kom, ble forholdene når det gjelder fremkommelighet dramatisk verre for deres medlemmer, det være seg personer med funksjonsnedsettelse, utviklingshemninger, personer i rullestol, blinde, svaksynte og andre. De opplever og har opplevd problemer med å komme seg frem som følge av feilparkerte elsparkesykler som sperrer fortau. Deres medlemmer blir påkjørt eller sneiet. Medlemmene må ut i gata på grunn av feilparkerte kjøretøy, og kanskje ikke kommer opp igjen. Medlemmer må gå omveier for å komme dit de vil. Medlemmene greier ikke selv å få løftet unna elsparkesyklene. Mange medlemmer opplever det også som utrygt å gå på fortauene. Dette gjelder enda sterkere hos medlemmer med kognitive funksjonsnedsettelse. De opplever også at utleieselskapene ikke rydder bort feilparkerte kjøretøy raskt, slik de lover, utenfor sentrumssonene, og at de ikke leverer de tjenestene de har lovet. De mener utleieselskapene prøver å gi inntrykk av å være veldig samfunnsopptatte uten at de er det i praksis. De mener også at utleieselskapenes kontroll over feilparkeringer fortsatt er altfor dårlig (Norges Handikapforbund, 2022).

Det er nesten behov for en GPS-løsning for at medlemmene skal finne ut hvordan de skal komme seg frem. Etter at elsparkesyklene kom har det vært en klar forverring i tilgjengeligheten i byen for våre medlemmer (Norges Handikapforbund, 2022).

8.3.2 Norges Handikapforbunds syn på utleieloven

De verdsetter at utleieloven er der og mener at den er nødvendig for å sikre at kommunene har råderett over kommunal og annen offentlig grunn når det gjelder elsparkesykler til utleie. De mener at det er blitt mindre problemer med uforsiktig kjøring og med feilparkeringer etter at utleieloven kom, og at dette skyldes reduksjon i antallet sykler. De mener også at det er bra med krav til rutiner og virkemidler som sikrer fremkommeligheten i offentlige rom i Norge. Uten forskrift ville det vært altfor få muligheter for å sikre blant annet fremkommelighet i Norske kommuner (Norges Handikapforbund, 2022).

De har forslag til flere forbedringer i utleieloven: Under § 1 mener de at et formål burde være å legge spesielt vekt på behovene til de gående og personer med funksjonsnedsettelse. Under § 2 ser de for seg at det åpnes for at kommunene kan innføre et generelt bruksforbud på fortau. I dag mener de at

kommunene tolker det slik at de ikke kan innføre bruksforbud på fortau. I § 3 mener de at det burde være noen setninger om tvungen parkering, dvs. parkering på faste plasser, og at større områder er reservert for de gående. De påpeker at forbud mot kjøring på fortau er standarden i nesten alle europeiske land i dag (Norges Handikapforbund, 2022).

Vi mener at syklistene oppfører seg langt mer ansvarlig enn elsparkesyklistene (Norges Handikapforbund, 2022).

8.3.3 Norges Handikapforbunds syn på de lokale forskriftene

De mener at problemene i Oslo er blitt langt mindre etter at Oslo kommune innførte en lokal forskrift som regulerte utleie av de små elektriske kjøretøyene. Det er for eksempel mye mindre, men fortsatt alt for mye, henslenging og feilparkeringer enn tidligere. At det er færre utleieselskaper som får operere, gjør at de kan få stordriftsfordeler i driften, for eksempler når de rydder inn sykler. De hadde gjerne sett at antall elsparkesykler i Oslo var lavere, for eksempel redusert til maksimalt 5000 elsparkesykler og elsykler totalt. De mener Oslo kommune med fordel kunne redusert farten som elsparkesykler kan ha på gangveiene (Norges Handikapforbund, 2022).

8.3.4 Norges Handikapforbunds ønsker om regulering fremover

Norges Handikapforbund ønsker i likhet med Fotgjengerforeningen, Blindeforbundet, Pensjonistforbundet, Personskadeforbundet, Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon og Trygg trafikk med flere at det blir forbudt å bruke elsparkesykler på fortauene. Bruk på fortau må forstås som både kjøring og parkering. De fleste av organisasjonene, inkludert Handikapforbundet, ønsker tilsvarende forbud i andre gangsoner, som gågater og rene gangveier. Parkering kan tillates på oppmerkede felt for denne gruppen kjøretøy. Alle de før nevnte organisasjonene ønsker seg 16-års aldersgrense for å kjøre elsparkesykler og de ønsker seg hjelpåbud, også for brukere over 15 år.

Handikapforbundet minner om at det er en økende andel privateide elsparkesykler, hvorav en stor andel har for høy maksimalfart, eller med letthet kan justeres til for høy maksimalfart. Det betyr at behovet for reguleringer som omfatter både utleide og egneide elsparkesykler er viktig for å sikre fotgjengere, inkludert mennesker med nedsatt funksjonsevne.

8.4 Syklistenes Landsforening

8.4.1 Syklistenes Landsforenings erfaringer med elsparkesykler

Syklistenes Landsforening er opptatt av at begrensningene som vedtas for elsparkesykler ikke skal gjelde for sykler og elsykler, slik som de foreslåtte endringene der kjøring på fortau ikke tillates og at aldersgrensen blir 16 år. For eksempel ønsker de at det ikke lenger skal være en absolutt hastighetsgrense ved passering av gående på fortau på 6 km/t, da dette er så lav fart at det kan være vanskelig å holde balansen på sykkelen. Foreningen mener at det er feil å sette så lave hastighetsgrenser på kjøretøy uten hastighetsmålere. Trygge og sikre forbi-passeringer kan skje ved høyere hastigheter. Mange norske byer mangler trygge sykkelveier, og fortau er ofte den eneste trygge plassen å sykle på (Syklistenes Landsforening, 2022a, 2022b).

De oppfatter selskapene som tilbyr elsparkesykler til utleie til en viss grad som en konkurrent siden de statistisk 'stjeler' reisende fra syklene, men enda mer som allierte: De leide elsparkesyklene bruker den samme infrastrukturen som syklistene, og de har også ofte omtrent den samme hastigheten. Forbedret infrastruktur for sykler er en hovedkampsak for dem, og de mener at det absolutt må være tillatt å fortsatt sykle på fortau da sykkelinfrastrukturen de fleste steder i Norge fortsatt er svært mangelfull både når det gjelder sykkelveier og sykkel-parkeringsplasser (Syklistenes Landsforening, 2022b).

De oppfatter at feilparkering er et problem, men ikke et veldig stort problem. De mener at arealene i byene ofte kan benyttes mer effektivt: mye areal i landets byer benyttes til oppbevaring og kjøring av biler, og ved å omdisponere arealer kan mer plass gis til små kjøretøy. Syklistenes Landsforening mener at mikromobilitet bidrar til å gjøre byer og tettsteder mer tilgjengelige og attraktive. At elsparkesykler noen ganger utkonkurrerer utleie av sykler, mener de bare viser at de som leier ut sykler må gjøre det på en mer attraktiv måte, for eksempel ved å senke prisene ved å integrere syklene i kollektivtrafikktilbudet, og også i større grad tilby elsykler og ellastesykler (Syklistenes Landsforening, 2022b).

8.4.2 Syklistenes Landsforenings syn på utleieloven

Syklistenes Landsforening mener det er bra at utleieloven ble vedtatt slik at kommunene fikk verktøy til å regulere fenomenet lokalt og dermed redusere problemene med forsøpling, feilparkering, dårlig fremkommelighet og så videre. De synes også at det er positivt at kommunene har fått mange ulike verktøy de kan bruke i reguleringen av utleie av elsparkesykler på kommunal grunn, slik som mulighet for å redusere antall elsparkesykler. (Syklistenes Landsforening, 2022b).

8.4.3 Syklistenes Landsforenings ønsker for regulering av elsparkesykler

Syklistenes Landsforening mener at alle tiltak som gjør det enklere å integrere kollektivtransport og mikromobilitet er bra (Syklistenes Landsforening, 2022b). Forslag om forbud mot bruk av små elektriske kjøretøy på fortau og heving av aldersgrensen fra 12 til 16 år, er de derimot kritiske til, da faktagrunnlaget for å gjøre dette foreløpig mangler, og også fordi sykkelinfrastrukturen er så mangelfull at det ikke vil være forsvarlig å tvinge personer på elsparkesykkel ut i kjørebanelen sammen med bilistene. Vider mener de at det er viktig å studere effekten av de allerede besluttede forbudene og begrensningene før nye innstramminger eventuelt vedtas (Syklistenes Landsforening, 2022a).

9 Kollektivselskapene

For å få fram kollektivselskaperens erfaringer og synspunkter på utleieloven inviterte vi til et fokus-gruppe-nettmøte med de største kollektivselskapene. På møtet (3.november) stilte fem deltakere fra kollektivselskapene som på ulike måter arbeider med ny og aktiv mobilitet generelt og mikromobilitet spesielt – fra Ruter, Kolumbus, Skys og AKT. I tillegg deltok tre fra TØIs prosjektgruppe. Med invitasjonen hadde vi sendt ut en enkel samtaleguide/agenda for møtet som inneholdt overskrifter som:

- **generelle erfaringer** med og synspunkter på utleieloven
- **erfaringer med kommuners** egen regulering, som blant annet forskrift
- **synspunkter på selve formålsparagrafen** i utleieloven
- **syn på loven versus EØS-regelverket**

Disse punktene lar vi i det det følgende strukturere samtalen med og diskusjonen kollektivselskapene seg imellom.

9.1 Erfaringer med og synspunkter på utleieloven

Når det gjelder kollektivselskaperens erfaringer med utleieloven generelt, er en vesentlig påpekning at det ikke er kollektivselskapene, men hovedsakelig kommunene alene som lager avtaler med utleieselskapene om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Et unntak er avtalen i Kristiansand der AKT administrerer avtalen om utleie sammen med kommunen. Det synes klart at et samarbeid mellom kollektivselskapene og kommunene vil være avgjørende for transportutviklingen og mobilitetsendringer framover.

Sett fra kollektivselskaperens side er ett problem med utleieloven at den hovedsakelig er orientert mot kommunenes ansvar for sin arealforvaltning, ikke mot transport- og mobilitetstjenestetilbud som er kollektivselskaperens hovedansvar. Utleieloven behandler 'små elektriske kjøretøy', som elsparkesykler, i hovedsak bare som noe som tar areal, mens det burde også vært mulig å behandle dem som en mobilitetsform, slik de ser det. Det vil si at det utleieloven også kunne vært orientert mot å legge til rette for mobilitet. At utleieloven så utpreget bare er et verktøy for kommunene i håndteringen av sin arealforvaltning, henger sammen med at den kom i stand fordi kommunene ikke hadde verktøy til å regulere antall elsparkesykler på offentlig grunn. Samtidig var det enighet om at utleieloven klart har gitt muligheter i byene der det før var betydelige problemer, riktignok selv om Loven ikke gir muligheter for å regulere med mindre det er åpenbart at allmenne hensyn blir utfordret.

I forlengelsen av at utleieloven i hovedsak er rettet mot kommunenes arealforvaltning, ser kollektivselskapene det som problematisk at Loven er begrenset til å regulere bare fysiske objekter, selve de små elektriske kjøretøyene, og ikke tjenestetilbudet. Loven ses som lite tilpasset de nye plattformaktørene som utleieselskapene for en stor del består av. Med fokuset bare på selve kjøretøyet er utleieloven begrensende i og med at den ikke bidrar til at folk kan bevege seg sømløst på tvers av kommunegrenser. Gjennom kollektivselskaperens appløsninger er siktemålet å tilby en god kundeopplevelse gjennom en utvidet kundetjeneste når brukerne åpner appen og finner lettvinde løsninger for å finne elsparkesykkel, gjøre reisesøk og betale for å kunne gjennomføre sømløse reiser. Loven virker i så måte ikke helt oppdatert eller moderne siden den bare fokuserer på det fysiske, og ikke den digitale mobilitetsløsningen.

Det kommunene kan bestemme, er hvor de vil de små elektriske kjøretøyene skal parkeres - innen egen kommune. Samtidig ser kollektivselskapene det som positivt at utleieloven har gitt kommunene muligheten til å fjerne elsparkesyklene, fordi det har gjort det mulig få ryddet opp der det er problemer.

Noen kollektivselskap har egne, ikke-kommersielle elbysykler (som Bysykkelen til Kolumbus) – spørsmålet er hvordan disse ordningene kan skrives inn eller ut av regelverket. I Rogaland er det nå bare å

åpne Kolumbus-appen, så ser man hvor alle (elsparke)syklene er – uansett hvilket utleieselskap som tilbyr dem. I den forbindelse ble også spørsmålet om utleieloven muligens også burde kunne regulere utleie av vanlige utleiesykler reist, ikke bare «små elektriske kjøretøy».

Som det ble framhevet blant kollektivselskapene, kom utleieloven fordi man var redd for Oslo/storbykaoset også i andre byer. I Oslo ble det umiddelbart overinvestering i antall elsparkesykler, og den manglende reguleringen ble til fulle utnyttet av utleieselskapene. Men nå, i og med de kostnadsøkende effektene av de samlede reguleringene²⁵, reiser spørsmålet seg om mikromobilitetseventyret er over (blant annet diskutert på Kollektivkonferansen medio november gjennom innlegget «dagen derpå for mikromobilitet»).

9.2 Erfaringer med kommunenes egne reguleringer

Når det gjelder kommunale forskrifter til utleieloven, er det sett fra de fylkeskommunale kollektivselskapenes side (inkludert Ruter som dekker både Oslo og Viken) en utfordring at det er ulike forskrifter/reguleringer på tvers av kommunegrensene. Det er lite hensiktsmessig for publikum med ulike forskrifter/reguleringer i kommunene, slik det også er for kollektivselskapene som administrerer mobiliteten. Det kommunene kan velge, er ulike operatører/utleieselskap, men ulike forskrifter/reguleringer skaper barrierer for å kunne reise sømløst over kommunegrensene. Men når det er sagt, er mange forskrifter i kommunene relativt like, fordi flere kommuner ser til andre kommuners forskrifter når de utarbeider forskrift til egen kommune [særlig har kommuner latt seg inspirere av Oslos forskrift].

En allmenn oppfatning blant kollektivselskapene var at det burde jobbes bredere enn bare innenfor én kommune. De så det som en mulig oppgave som eksempelvis kollektivselskapenes paraplyorganisasjon, Kollektivforeningen, kunne påta seg eller se nærmere på. Også Ruter, som har et stort nedslagsfelt i hovedstadsområdet, er allerede orientert mot å jobbe bredt ut mot flere kommuner som har en portefølje av ulike kontrakter for å tilrettelegge for eller gi tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

I forbindelse med diskusjonen om kommunenes egne reguleringer, ble også spørsmålet tatt opp om hva som kan reguleres innenfor EØS-regelverket. Et avgjørende premiss her er at markedet ikke skal begrenses mer enn nødvendig. Da er spørsmålet om kommuner som ikke har (hatt) påviselige problemer også skal kunne regulere ytterligere før eventuelle elsparkesykler settes ut i markedet, for å forebygge 'Oslo-tilstander'. Det har særlig vært aktuelt i forbindelse med antallsbegrensningene på elsparkesyklene – hva enten det har dreid seg om 10 eller 10 000 elsparkesykler. Og – som det ble nevnt – det underliggende spørsmålet er stadig om denne typen forebyggende reguleringer faktisk holder i retten.

Det er også et spørsmål om hva som bør reguleres, ifølge kollektivselskapene – selve inngangen eller tilgangen til markedet. Det vil si om man trenger begrensning i antall elsparkesykler eller i antall utleieaktører, om det for eksempel ville være et poeng å finne bare én utleieaktør – eller være åpen for flere. Til sammenligning reguleres det ikke tilbud i andre sammenhenger – som det ble nevnt, er det ingen kommuner som regulerer antall kinarestauranter eller butikker innenfor sitt doméne. På den annen side viste erfaringen fra Oslo da det på et tidspunkt var inntil 12 aktører, at så mange aktører førte med seg problemer – og mye administrasjon for kommunen.

I forbindelse med EØS-problematikken ble et nytt EU-forslag om MDMS – Multimodal Digital Mobility Services – nevnt. Her foreslås hvordan nøyaktig og sømløs multimodal reiseinformasjon kan tilbys på

²⁵ Forsikringsplikten har vært kostbar for utleieselskapene, likeså det at kommunene tar gebyrer for å taue inn elsparkesykler, og illegger dem gebyrer når de står feilparkerte, samt gebyr for å dekke kommunens utgifter.

tvers av transportmåter og grenser.²⁶ Det er grunn til å anta at denne reguleringen kan bøte på at utleieloven foreløpig først og fremst regulerer fysiske aktører og objekter og i for liten grad inkluderer digitale plattformer som vil være avgjørende for videreutviklingen av mobilitetstjenester framover. Det ble også pekt på at hvordan kollektivselskapene er regulert i EU – som langt på vei innebærer hvordan mobilitetstjenester er regulert – ikke er en del av denne lovens reguleringer.

9.3 Synspunkter på formålsparagrafen i utleieloven

Kollektivselskapene ble også spurt om deres synspunkter på formålsparagrafen i utleieloven – der det spesifiseres at formålet er: a) trygge og fremkommelige offentlige rom; b) effektiv forvaltning; c) klimavennlig transport; d) godt miljø og lokalmiljø.

Et første poeng som kom opp i denne delen av diskusjonen, var at spørsmålet om krav og kriterier i anskaffelsesregimet ikke var inkludert. Det er gjerne gjennom slike krav og kriterier, ikke minst teknologiske, det er mulig å få fram gode løsninger for byen og samfunnet.

Et viktig ankepunkt i utleieloven, ifølge kollektivselskapene, er at det ikke blir skjelnet mellom fri flyt eller stasjonsbaserte løsninger, der de siste klart gir et ryddigere byrom.

Når det gjaldt utleielovens ulike formål, ble det som en motsetning framhevet, fra kollektivselskapenes side, at de ikke hadde så helhetlige og moderne mål til grunn for sin virksomhet. Til tross for alle ressursene kollektivselskapene rår over, er det ikke alle kollektivselskapene som så tydelig har eksempelvis et nullvekstmål eller noe mål om å forbedre eller effektivisere sin eiers, fylkeskommunens, økonomi.

Når det gjelder formålet om en mer effektiv forvaltning, ble det nevnt som et poeng å kunne løfte ansvaret for mobilitet opp fra kommunene til fylkesnivå, det vil si til kollektivselskapene – de som i dag allerede håndterer blant annet busser og båter. Med andre ord – kunne en oppnå stordriftsfordeler gjennom å la mikromobilitet bli en integrert del av et større mobilitetssystem der de aktørene som kjenner dette best, og er best til å drive anbud og anskaffelser, nemlig kollektivselskapene, får hovedansvar for å lage en helhet til det beste for samfunnet som helhet. Samtidig ble det understreket at kollektivselskapene har helt andre samfunnsmessige mål enn det som ligger i utleielovens formålsparagraf.

Kollektivselskapene pekte på at det trengs bedre avklaring i forholdet mellom forskrift og tillatelsesordning, siden det ikke alltid er helt klart hvor mye presiseringer gjennom en tillatelsesordning som vil være nødvendig sett opp mot det å «bare» ha en forskrift.

Kollektivselskapene ser at de har en oppgave med å gjøre seg selv mer attraktive innen dette feltet: vise at de har en rolle med å gjøre noe for klima og miljø; med klimavennlig transport – og effektiv forvaltning.

9.4 Kollektivselskapene som kompetansesentre for kommunene

Et bedre samarbeid mellom kollektivselskapene og kommunene kunne vise til hva som faktisk er mulig – og lovlig. Det er opplagt et behov fra kommunenes side å få til en bedre kobling til kollektivselskapene.

Et spørsmål er hvilken rolle det enkelte kollektivselskapet kan ha hvis kommunene ønsker bistand. Det virker eksempelvis helt rimelig at kommunene har rollen som arealforvalter og kan avgjøre lokalisering

²⁶ [Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council addressing market challenges hampering the development of Multimodal Digital Mobility Services \(MDMS\) - Publications Office of the EU \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&code=sdg_11_3_0&plugin=1)

og parkering, men kollektivselskapene bør ha rollen med å tilby sin kompetanse på mobilitet og mobilitetstilbud. Et eksempel er Ruter-appen som tilbyr en utvidet kundetjeneste rundt mobilitetsløsninger.

Kollektivselskapenes hovedoppgaver utover selve kollektivtilbudet, er finansiering, kjøp/subsidiering, integrering og strukturering. Som betydelige mobilitetsaktører representerer de en slags *'missing link'* på tvers av ulike aktører som er organisert og strukturert rundt mobilitet. Et vesentlig siktemål for kollektivselskapene er å tilby sømløs mobilitet til innbyggerne. Det innebærer gjerne også å kunne subsidiere mobilitet i utkantstrøk – der mobilitetstjenester som for eksempel bussruter ikke er kommersielt lønnsomme.

Kollektivselskapene har kompetanse på og kan tilby felles anskaffelser på tvers av flere kommuner – dette er vanskelig for kommunene å gjøre selv. Det reiser spørsmål om ikke oppdragsgiveransvaret for avtaler med utleieaktørene bør kunne overføres fra kommunene og til kollektivselskapene. Det ville gitt bedre integrasjon med det øvrige mobilitetstilbudet.

Et eksempel på godt samarbeid mellom et kollektivselskap (Ruter) og en kommune, er utleievirksomheten i Bærum, som viser at det er mulig å etablere et marked som møter brukerbehov. Ruter har her skapt et marked, som kunne ha gjort utleie av elsykler/elsparkesykler kommersielt interessant for andre utleieaktører, men der Bærums vedtak om anskaffelse og tillatelsen gitt til én leverandør her er blitt respektert av de øvrige utleieselskapene slik at de til nå ennå ikke har etablert seg.

Kollektivselskapene burde ha rollen som koordinatorene av denne utleievirksomheten for mikromobilitet, mener de selv. Nå i forbindelse med evaluering av utleieloven, ser de en anledning til å fremme nettopp det. Tilsvarende kunne de ha en koordinerende rolle ved tjenestekonsesjonskontrakter. Muligens kunne det være det samme reguleringsverktøyet for mikromobilitet for kollektivselskapene som for kommunene. Siden kollektivselskapene ikke kan regulere kommunens arealbruk på sin offentlige gategrunn, kunne de fått delegert kompetanse fra kommunene og selskapene kunne sette antall kjøretøy i samarbeid med kommunene.

Hvis kollektivselskapene fikk et reguleringsverktøy for eksempelvis anskaffelser eller tjenestekonsesjon, ville *det* kunne bøte på at det er ulike forskrifter i ulike kommuner. Det reiser spørsmål om mer standardiserte forskrifter eller bedre mulighet for å anskaffe mikromobilitet på tvers av kommunegrensene – for å unngå de om lag 16 forskjellige lokale forskriftene som finnes i dag.

Samtidig er det opplagt kommunene som har ansvaret for eksempelvis å regulere gategrunn, selv om det er et problem i utleieloven nå at kommunene ikke kan ta gategrunnsleie. Det viser tilbake til at kommunene og kollektivselskapene har forskjellige agendaer og ulike samfunnsoppdrag. Kollektivselskapene er selvfølgelig mer spesialiserte, mer samlet og organisert – men like fullt, alltid orientert mot sin fylkeskommune med sitt kollektivtransportmonopol.

Sett fra kollektivselskapenes side burde det vært satt av nasjonale ressurser til å etablere kompetansesentre i kollektivselskapene – det er de som kan mobilitet, og har solid erfaring med anskaffelser for mobilitetstilbud – i motsetning til kommunene.

Et eksempel er fra Bodø og Ålesund, som gjerne ville tilby bildeling og mikromobilitet, men *'[...] hadde ikke peiling'*: Da Bodø ville tilby Ålesund sine elsparkesykler (gjennom delemobilitetsselskapet Otto), turte ikke Ålesund å overta dem, på grunn av manglende ressurser og kompetanse.

Ulike fagfolk i kommunene jobber med denne problematikken i dag. Men det virker opplagt lite rimelig eller ressurseffektivt at det skal sitte en 'elsparkesykkelijurist' i hver kommune, når disse kunne vært samlet på fylkeskommunalt nivå hos kollektivselskapene. Det ble ansett som fordelaktig at kollektivselskapene som innehar fagkompetansen på mobilitet, kan ivareta dette for kommuner innenfor et fylke, framfor at hver kommune bygger juridisk og annen faglig kompetanse internt. Ikke minst siden det ofte er de samme leverandørene, ble det uttrykt at mye av dette kommunale ansvaret burde kunne løftes til et høyere nivå, der det kan samles gjennom én felles anskaffelse. Kollektivselskapene har nettopp kompetanse som innkjøpere og koordinatorene. Men for å kunne tilpasse til enkeltkommuner,

kunne det, som det ble nevnt, muligens være mulig med lokale avrop, på en felles anskaffelse fra kollektivselskapene.

Fikk kollektivselskapene et større ansvar for mikromobilitet, ville det virkelig kunne være mulig å regulere og tilby sømløse reiser – helt fra first-mile-mikromobilitet over til kollektivtransport og tilbake til last-mile mikromobilitet. Og med et større ansvar for kollektivselskapene innen mikromobilitet, burde det i mindre grad legge opp til restriktive begrensninger (påbud og forbud), men snarere legge vekt på positive muligheter, tilrettelegging og oppfordringer.

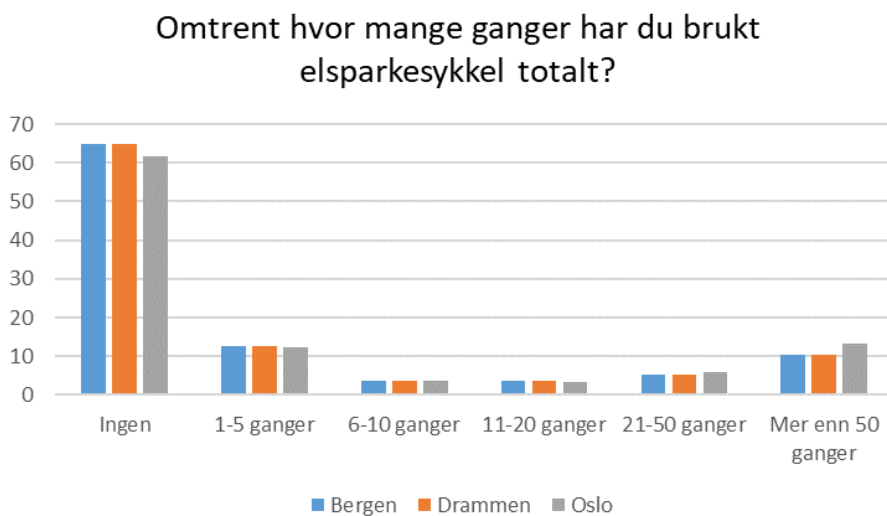
Generelt peker kollektivselskapene på at det er mye rundt mobilitet som er godt regulert i annen lovgivning. Samtidig er det mye ugreie for kollektivselskapene for eksempel med Statens vegvesens reguleringer og -normaler. Et eksempel er SVVs strenge skiltregimebare med krav om fysisk skilting ved mobilitetspunkt, i bakken, mens delemobilitetstjenester ellers så gjennomgående er digitale. Et piktogram for elsparkesykler må være både standardisert og følge krav til universell utforming, men må samtidig også fungere digitalt. Derfor bør informasjon om mobilitetstjenester være både fysisk og digital. Når det gjelder utleie av små elektriske kjøretøy, er det vesentlig å kunne regulere både fysiske fenomen – som parkering – og dynamiske, som åpningstider. Samtidig er det lite hensiktsmessig med mange ulike forskrifter – fordi, som det ble sagt, det er ikke mulig å lage statiske forskrifter når virkeligheten endrer seg hele tiden.

10 Innbyggere i Bergen, Drammen og Oslo

Som beskrevet i kapittel 2.3.2 ble befolkningsundersøkelsen sendt ut i oktober 2022 til nesten 30.000 innbyggere i Oslo, Bergen og Drammen. Vi oppnådde en svarprosent på anslagsvis 10 prosent. I dette kapittelet beskriver vi hovedfunn med relevans for uteleieloven.

10.1 Erfaringer med elsparkesykler

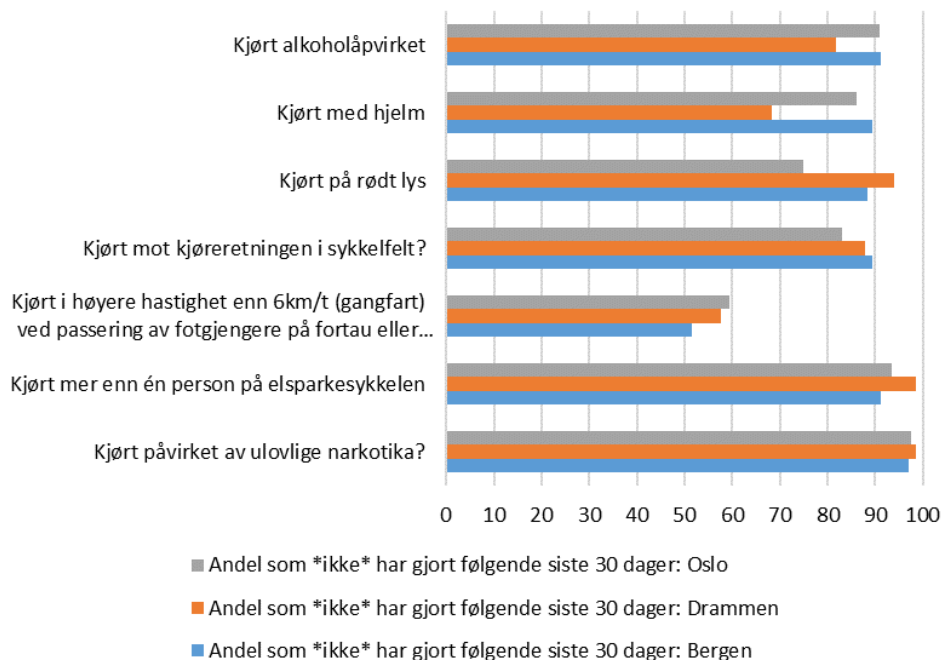
Et flertall av respondentene har aldri brukt elsparkesykkel (figur 10.1). De som har brukt elsparkesykkel, har typisk brukt det noen få ganger, eller svært mange ganger. Rundt 80 prosent av dem som *har* brukt elsparkesykkel, har erfaring med leid elsparkesykkel og mellom 30 og 50 prosent av dem har erfaring med privateid elsykkel.



Figur 10.1: Respondentenes erfaring med bruk av elsparkesykkel.

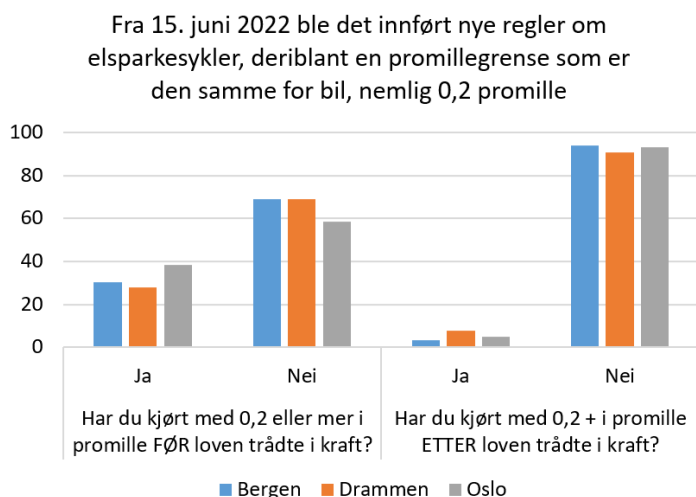
Totalt 369 respondenter hadde brukt elsparkesykkel de siste 30 dagene. Figur 10.2 viser andelen som *ikke* har gjort ulike ting som er knyttet til sikkerhet og lovlighet mens de brukte elsparkesykkel. Nesten ingen har kjørt i narkotikarus og mellom 10 og 20 prosent har kjørt i alkoholpåvirket tilstand, mens bare nesten halvparten oppgir at de har kjørt i lovlig hastighet (maksimalt 6 km/t) ved passering av fotgjengere på fortau eller i gågater. Blant osloboerne har omtrent en fjerdedel kjørt på rødt lys, mot ca. 10 prosent i de to andre byområdene. I Drammen oppgir ca. en tredjedel at de har brukt hjelm (alle intervjubjektene var minst 16 år, og dermed gjelder ikke hjelmpåbudet dem). Det er en større andel enn i Oslo og Bergen.

Erferinger med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn



Figur 10.2: Andel respondenter som svarer «ingen ganger» på hvor ofte de har gjort ulike ting mens de har brukt elsparkesykkel de siste 30 dagene. N=369.

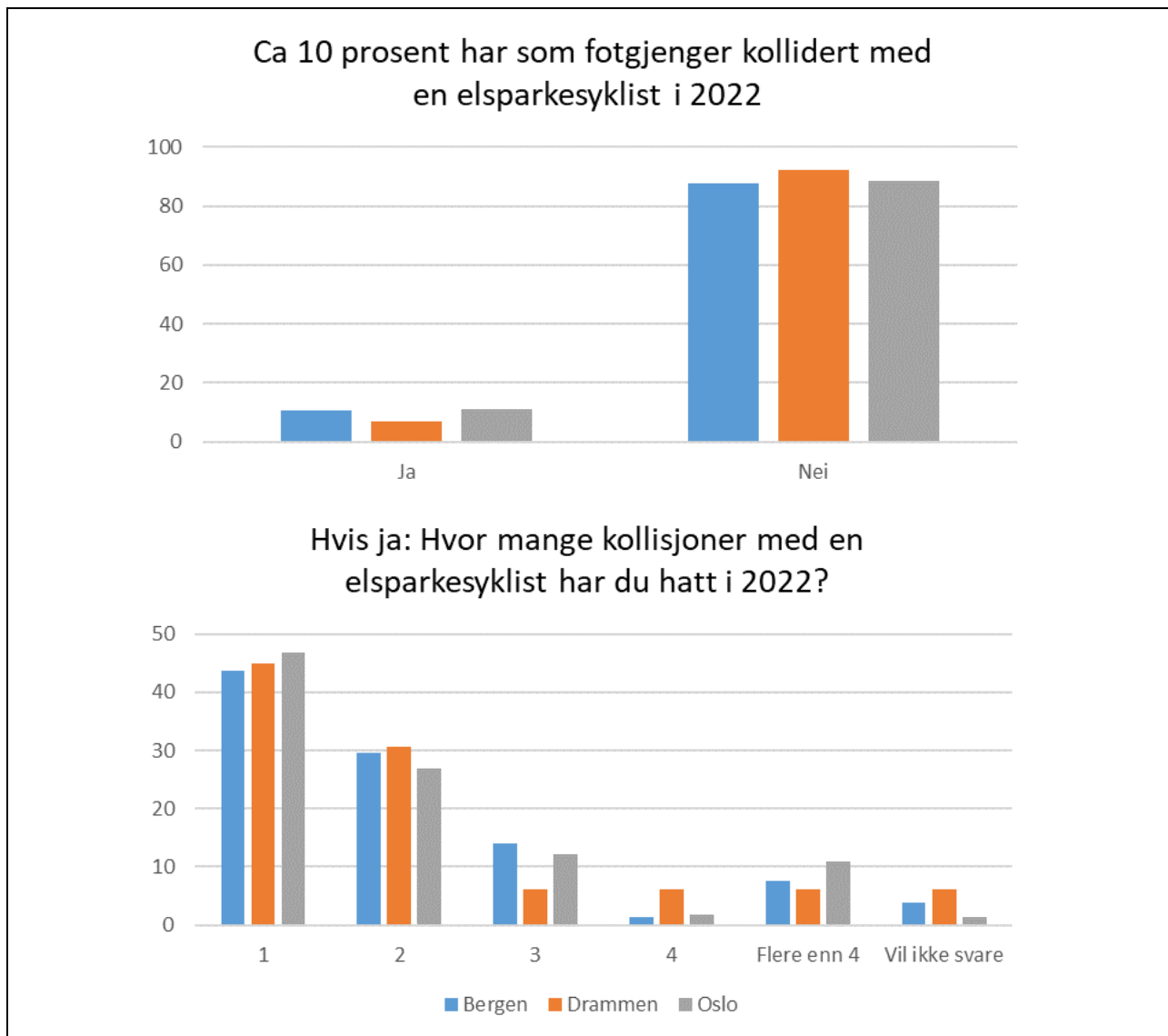
Det kan se ut til at promillegrensen på elsparkesykkel har hatt god effekt (figur 10.3). Mellom 28 og 38 prosent opplyser at de har kjørt med 0,2 eller mer i promille før promilleregelen trådte i kraft. Etter ikrafttredelsen oppgir bare mellom fire og åtte prosent det samme. (Merk at resultatet reflekterer at perioden «før loven trådte i kraft» utgjør alle sesongene fra 2019 og frem til 15. juni 2022, mens perioden «etter loven trådte i kraft» bare gjelder noen måneder. Resultatet kan også være farget av at undersøkelsen spør om et lovbrudd.)



Figur 10.3: Svært få har kjørt elsparkesykkel med promille etter innføringen av promillegrense.

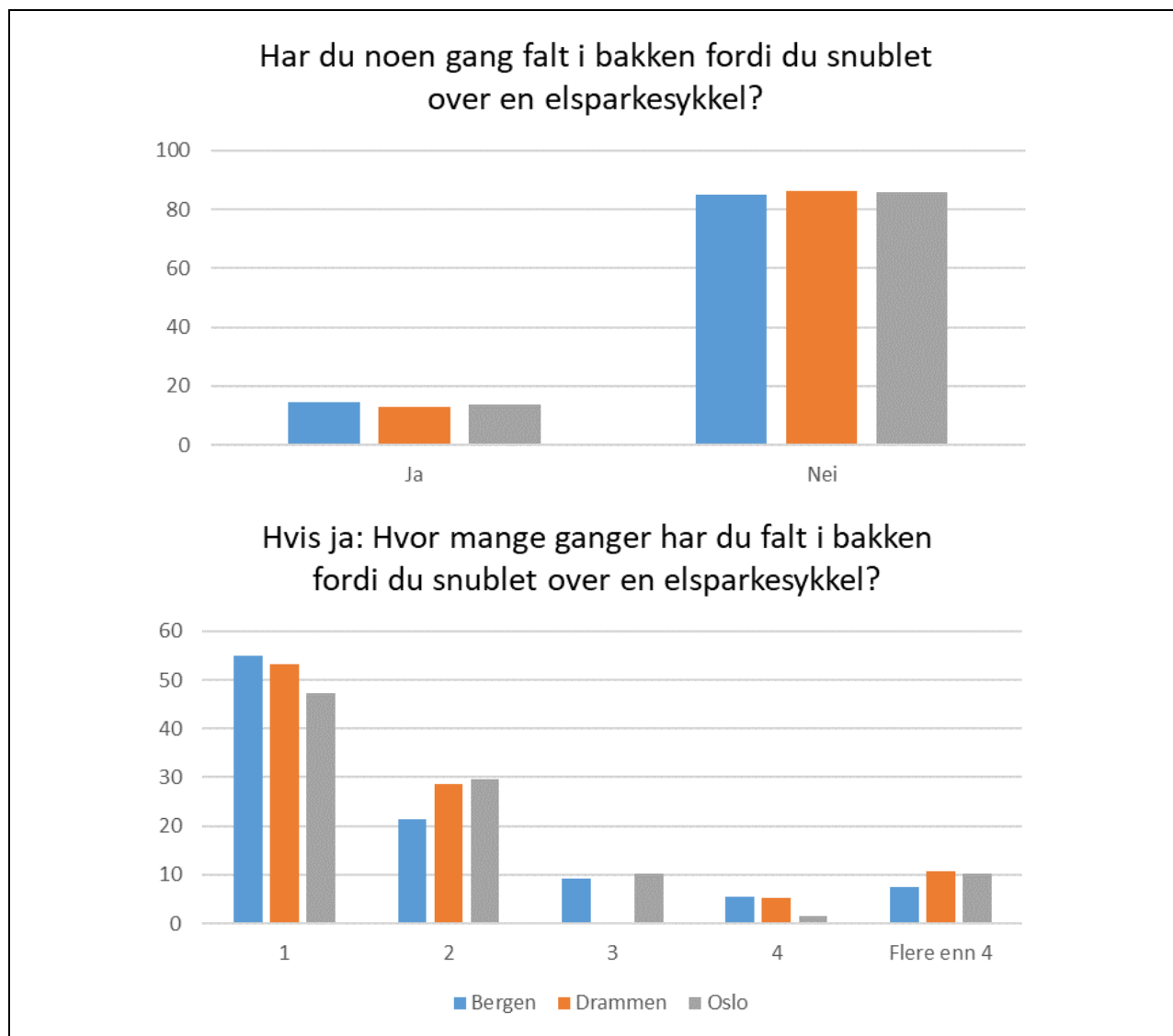
En relativt stor andel av respondentene, rundt 10 prosent, oppgir at de som fotgjenger har kollidert med en elsparkesyklist i 2022. Flertallet av disse har kollidert en eller to ganger (figur 10.4). En noe høyere andel, rundt 13 prosent, har falt i bakken fordi de har snublet over en elsparkesykkel (Figur 10.5). Merk

at spørsmålet gjelder 'noen gang' i motsetning til spørsmålet om kollisjon som bare gjaldt 2022. Igjen har flertallet opplevd å snuble og ramle en eller to ganger.



Figur 10.4: Kollisjoner med elsparkesyklister (øverst) og antall ganger opplevd (nederst) som fotgjenger.

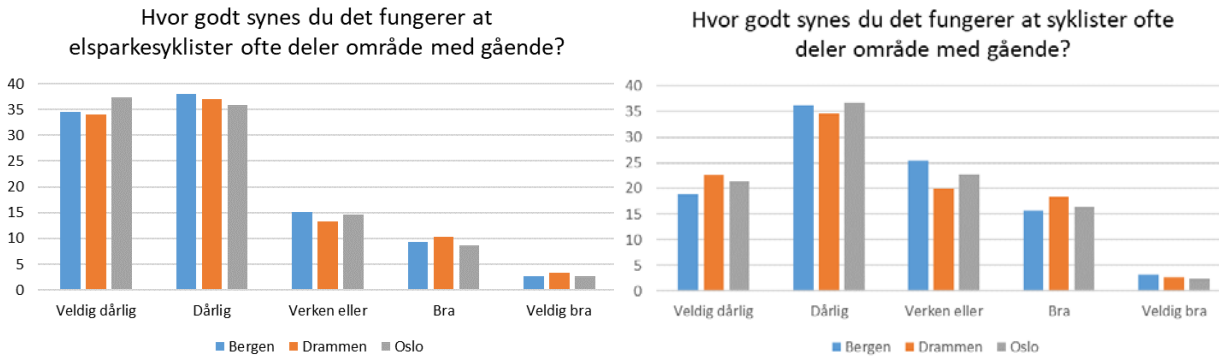
I en parallelt pågående studie som kartlegger personer med nedsatt syn og nedsatt bevegelsesevne sin opplevelse av elsparkesykler, finner Karlsen m.fl. (2023) at fire prosent av deltakerne med nedsatt syn, og 17 prosent blant deltakerne med nedsatt bevegelsesevne har opplevd å bli påkjørt av en elsparkesyklist. Av de som har opplevd påkjørsel, har mange opplevd dette mer enn én gang. Omfanget av slike hendelser er alt i alt ikke vesensforskjellige fra befolkningen i vår studie, men det er lett å forestille seg at opplevelsen er enda mer ubehagelig for personer med nedsatt syn eller bevegelsesevne. Nesten halvparten av dem som bruker førerhund i Karlsen m.fl. (2023) sin undersøkelse har opplevd at førerhunden *nesten* ble påkjørt, og en knapp tidel har faktisk opplevd at førerhunden er blitt påkjørt.



Figur 10.5: Andel respondenter som har snublet over en elsparkesykkel og falt i bakken (øverst) og antallet ganger de oppgir å ha opplevd det (nederst).

10.2 Syn på elsparkesykler, regler og lokale bestemmelser

Respondentene oppgir at de synes det fungerer dårligere at elsparkesykler og gående deler område, enn at sykkel og gående deler område (figur 10.6). Generelt er det et lite mindretall som synes det fungerer bra eller veldig bra.

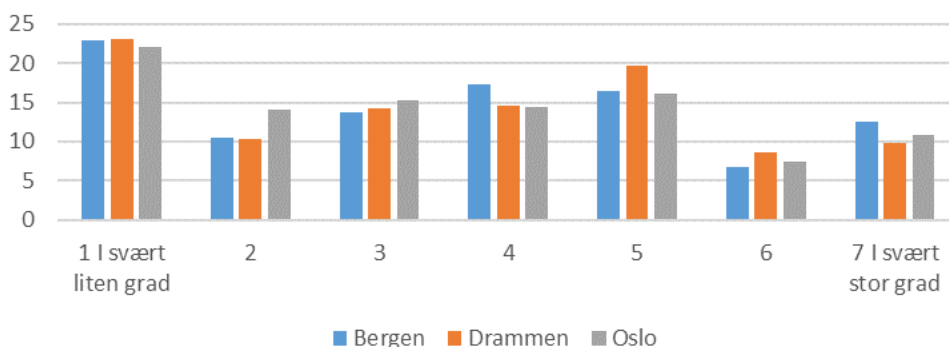


Figur 10.6: Respondentene synes det fungerer dårligere at gående deler område med elsparkesykkel (til venstre) enn med sykkel (til høyre).

Til sammenligning finner Karlsen m.fl. (2023) i sin studie av personer med nedsatt syn og nedsatt bevegelsesevne en større andel som opplever at det fungerer 'veldig dårlig' at gående ofte deler område med elsparkesyklister og sykklister. Blant studiedeltakerne med nedsatt syn opplever 46 prosent at det fungerer veldig dårlig at gående ofte deler område med elsparkesyklister og 29 prosent at det fungerer veldig dårlig å dele område med sykklister. Blant studiedeltakerne med nedsatt bevegelsesevne er andelen som svarer 'veldig dårlig' 38 prosent og 22 prosent for henholdsvis elsparkesyklister og sykklister. To tredjedeler av Karlsen mfl. (2023) sine respondenter oppgir at de føler seg utrygg i møte med elsparkesyklister, mens få oppgir at de føler seg trygg.

På spørsmål om respondentene har opplevd parkerte elsparkesykler som en hindring når de går, svarer de i snitt midt på treet i alle byene (figur 10.7). Om lag en tredjedel svarer at de i liten grad opplever problemer med parkerte elsparkesykler (alternativene 1 og 2.) Resten, om lag to tredjedeler, kan sies å oppleve parkerte elsparkesykler som en hindring i noen eller større grad. Det er interessant at svarene for Bergen er såpass like de to andre byene, i og med at Bergen har bunden parkering i sentrum.

Når du har gått i i løpet av de siste 30 dagene i hvilken grad har du opplevd at parkerte elsparkesykler har vært en hindring for deg som fotgjenger?



Figur 10.7: Opplevelse av parkerte elsparkesykler til hindring når man er fotgjenger.

Figur 10.8 viser gjennomsnittsvar på en del påstander om elsparkesykkelparkering. Det er ikke store forskjeller mellom byene. I Oslo er det litt vanskeligere å finne en elsparkesykkel når man skal starte en tur, mens det er lettere å finne sted å avslutte tur. Parkeringsreglene gjør det ikke vanskelig å bruke elsparkesykkel i Oslo. I Bergen er tendensen litt motsatt av dette. Det har antakelig sammenheng med at

Bergen har tvungen parkering i sentrum. Svarene fra Drammen avviker ikke nevneverdig fra de øvrige byene, med unntak for påstanden om at de fleste parkerer på en ryddig måte, der drammenserne skårer noe svakere enn Oslo og Bergen. Påstanden om at kommunen tilrettelegger godt for parkering av elsparkesykler, får generelt lav skåre.

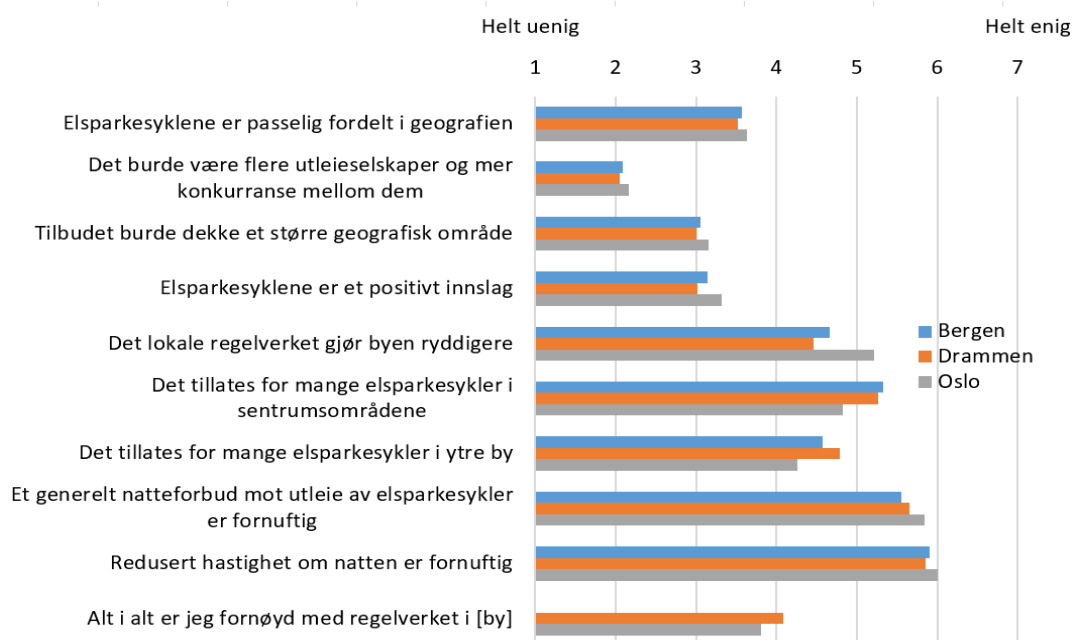


Figur 10.8: Snittskåre på påstander om markedet og kommunens regelverk og tilrettelegging.

Figur 10.9 viser gjennomsnittsvar på et spørsmålsbatteri rundt det lokale markedet, som kan relateres til det lokale regelverket. Respondentene fra de tre byområdene svarer forholdsvis likt. De kanskje tydeligste signalene er at det etterspørres tydelige, lokale regelverk:

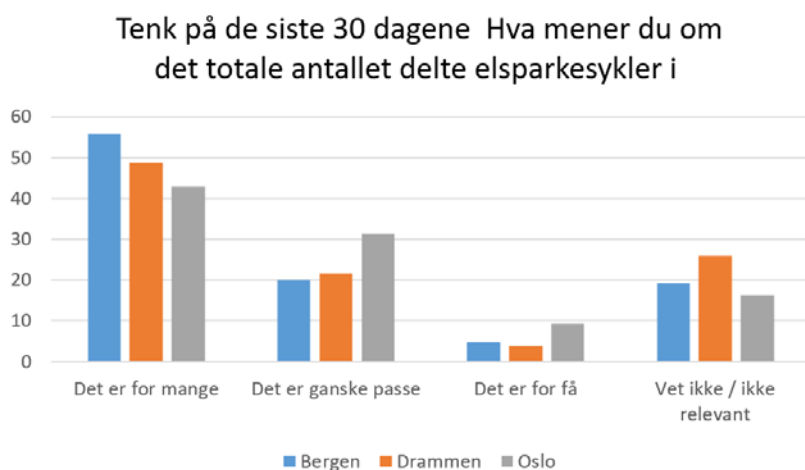
- Det burde ikke være flere utleieselskaper (det var på tidspunktet tre utleieselskaper i hvert av byområdene)
- Sterke virkemidler mot bruk om natten (natteforbud og redusert hastighet) vurderes som fornuftige
- I gjennomsnitt mente respondentene at elsparkesykler var et negativt innslag
- Det etterspørres ikke større geografisk dekningsområde for tilbudet
- Det tillates for mange elsparkesykler i sentrumsområdene
- Det lokale regelverket gjør byen ryddigere
- Respondentene var midt på treet fornøyde med det lokale regelverket

Alt i alt-spørsmålet ble ikke stilt til respondentene i Bergen, fordi Bergen kommune ikke bidro med beskrivelser av sitt lokale regelverk til undersøkelsen.



Figur 10.9: Vurdering av påstander med relevans for lokalt regelverk.

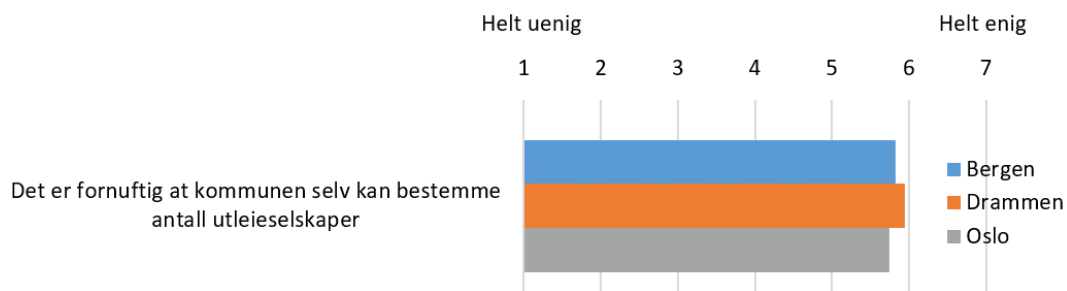
Også figur 10.10 gir et tydelig signal fra befolkningsutvalget om at lokalt regelverk er ønsket: En svært liten andel av befolkningen mener at det er *for få* delte elsparkesykler, og en forholdsvis stor andel, om lag 50 % av utvalget som helhet, mener at det er for mange. Vi merker oss at Oslo-utvalget har den laveste andelen som mener det er for mange og den høyeste andelen som mener det er for få. Dette tross for at Oslo har klart flest elsparkesykler blant byene. Bergen, som tillater 2.400 elsparkesykler i sone 1 og 2 og som har tvungen parkering i sentrum, har den største andelen som mener det er for mange elsparkesykler totalt.



Figur 10.10: En stor andel mener det er for mange elsparkesykler.

Figur 10.11 har mest direkte relevans for lov om utleie av små elektriske kjøretøy. Her sier respondentene seg generelt enig i at det er fornuftig at kommunen bestemmer antallet utleieselskaper – slik utleieloven legger opp til.

Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn



Figur 10.11: Påstand om at det er fornuftig at kommunen selv som kan bestemme antall utleieselskaper.

11 EØS-rettslige spørsmål

11.1 Innledning

Loven om små elektriske kjøretøy reiser spørsmål etter EØS-retten på flere nivåer, og opp mot ulike EØS-regler. Ved at loven er utformet som en fullmaktslov, der kommunene kan regulere utleie av elsparkesykler både gjennom lokale forskrifter om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn (§ 3) og/eller forskrifter som inkluderer tillatelsesordninger (§ 4) vil både loven selv og den enkelte forskriften/tillatelsesordningen måtte vurderes opp mot EØS-regelverket.

I første rekke vil ordningene måtte vurderes etter reglene om fri bevegelse for tjenester i EØS-avtalens hoveddel, etableringsreglene, samt tjenstedirektivet og tjensteloven.²⁷ Begge disse regelsettene presenteres straks nedenfor. I praksis legger de omfattende begrensninger på regulering av markedet dersom reguleringen har betydning for adgangen til og attraktiviteten av å etablere seg i markedet. Samtidig er det vide rammer for å benytte slik regulering innenfor EØS-retten, forutsatt at den forfølger et lovlig hensyn og gjennomføres konsistent, er egnet til å oppfylle formålet samt er forholdsmessig.

Formålet med fremstillingen her er ikke en detaljert gjennomgåelse av de enkelte lokale forskriftene med sikte på å vurdere om de i ett og alt er tillatelige etter EØS-retten. Derimot vil kapitlet vurdere den reguleringsløsningen som er valgt i utleieloven med sikte på å avdekke mulige EØS-rettslige utfordringer, og å gi anbefalinger om hvordan regulering kan utformes for å redusere eksponeringen mot EØS-retten.

11.2 Oversikt over relevante EØS-regler

Den norske reguleringen av utleiemarkedet for elsparkesykler, som i første rekke er en hjemmelslov for kommunal regulering, kan berøres av flere EØS-rettslige regler. Mest sentralt er reglene om fri etableringsrett (EØS art 31) og fri bevegelse for tjenester (art. 36), siden ordninger med begrensninger på adgangen til et marked og regulering av måten tjenesten kan utføres på potensielt utgjør restriksjoner på disse rettighetene.

Reglene i EØS-avtalens hoveddel har imidlertid blitt skjøvet noe i bakgrunnen som følge av tjenstedirektivet (2006/123), som innebærer en uttømmende harmonisering av regelverket innenfor de sektorene hvor det får anvendelse. I tråd med dette vil vurderingen her ta utgangspunkt i tjenstedirektivet og den norske gjennomføringen i tjensteloven. Reglene i EØS-avtalens hoveddel, som tjenstedirektivet langt på vei kan ses på som en kodifisering og presisering av, trekkes inn løpende.

Som påpekt ovenfor vil det være et samspill mellom utleieloven og den enkelte kommunale regulering, også i et EØS-perspektiv, siden den samlede regulering vil være relevant både for restriksjons- og unntaksvurderingene. Utleieloven gir kommunene betydelig frihet både med hensyn til reguleringsform og innholdet i reguleringen. Lokale utforminger vil kunne reise spørsmål under ytterligere EØS-regler.

To kommuner har for eksempel arrangert anbudskonkurranser mellom aktører som ledd i tildeling av tillatelser (for eksempel Trondheim, se avgjørelsen fra Høyesterett HR-2018-1258-A, og Kristiansand, jamfør den lokale forskriften § 5).²⁸ En slik form reiser en rekke EØS-rettslige spørsmål i forlengelsen av

²⁷ Henholdsvis Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/123/EF av 12. desember 2006 om tjenester i det indre marked og lov nr. 103 av 19. juni 2009 om tjenstevirksomhet.

²⁸ Også i andre kommunale forskrifter benyttes 'konkurranse,' men da som en konkurranse om å oppnå tillatelse etter § 4, jf. f.eks. Lillestrøm, ref. forskrift FOR-2022-06-15-154 5 § 4. Det verserer en sak for domstolene om lovligheten av ordningen i Kristiansand, se kjennelse fra Agder tingrett av 5. august 2022 i sak 22-088360TVI-

anskaffelsesretten, blant annet knyttet til tjenester av allmenn økonomisk betydning og konsesjonskontrakter.

Dersom det innføres ulike varianter av gategrunnsleie, kan dette reise spørsmål etter statsstøttereguleringen, jf. nedenfor. Videre vil ulike krav for eksempel om integrasjon med øvrig offentlig kollektivtilbud eller samarbeid mellom aktører i applikasjoner kunne reise konkurranserettslige spørsmål, da både etter konkurranseloven og EØS-konkurransereglene. Dette er det bare Bodø og Kristiansand kommuner som (foreløpig) har gått inn for. Vi går ikke videre med en vurdering av dette, siden det heller ikke er inkludert i formålene med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.²⁹

Endelig vil krav til utforming av selve kjøretøyene kunne reise spørsmål om tekniske handelshinder og også fri bevegelighet for varer. I de lokale forskriftene er slike krav imidlertid ikke utbredt, utover krav til batterilevetid. Derimot kan det være tekniske krav til utleiekjøretøyene i de lokale utlysningene.

Et poeng er likevel at med det reguleringsmessige mulighetsrommet som ligger i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn er det også åpnet for at man på kommunalt plan beveger seg inn i en jungel av mulige EØS-rettslige problemstillinger. Dette risikerer å føre kommuner ut i rettsprosesser, slik man har sett i bl.a. Kristiansand og i Oslo, noe som utgjør en generell ulempe der et regelverk er uklart. Dette kan tilsi at utleieloven med fordel tydeligere kan angi hva slags løsninger kommunene kan implementere og innenfor hvilke rammer. Dette har også kommunene etterlyst i intervjuene.

11.3 Tjenstedirektivets anvendelse

Tjenstedirektivet og tjensteloven regulerer som nevnt i detalj den frie etableringsretten og den frie bevegelighet for tjenester, og presiserer i så måte bestemmelsene i EØS-avtalens hoveddel innenfor de sektorer de kommer til anvendelse på. Utleie av elsparkesykler innebærer en tjeneste i henhold til definisjonen av dette i EØS art. 37 jamfør tjensteloven § 5 a.: 'økonomisk virksomhet av foretak eller selvstendig næringsdrivende, normalt mot betaling.' En usikkerhet knytter seg til avgrensningen i tjensteloven § 3 bokstav j., der det heter at tjensteloven ikke kommer til anvendelse på 'transporttjenester, herunder havnetjenester, som går inn under EØS-avtalen del III kapittel 6.' Spørsmålet er derfor om utleie av elsparkesykler kan anses som en transporttjeneste som faller utenfor reguleringen.

I kjernen av transportvirksomhet faller transporttjenester som utføres mot betaling, det vil si der tjenesteyteren påtar seg å utføre transport av passasjerer eller gods. Dette er noe annet enn utleie av gjenstander som kan benyttes til å transportere personer eller gjenstander. Spørsmålet har vært oppe for EU-domstolen i forbindelse med apper knyttet til transportformidling. I Star Taxi Paa kom EU-domstolen frem til at tjenesten (en app som opprettet kontakt mellom kunder og ledige taxier ikke var 'en integrerende del af en samlet tjeneste, hvor hovedelementet er levering af en transporttjeneste'.³⁰ I Elite Taxi/Uber Spain understreket Domstolen at en transporttjeneste bestod i 'den fysiske handling at flytte personer eller varer fra ét sted til et andet ved brug af et køretøj.'³¹ I saken kom EU-domstolen til

TAGD/TKRI og kjennelse fra Agder lagmannsrett av 11. november 2022 i sak 22-148619ASK-ALAG. Saken ble påanket til Høyesterett av Ryde. Høyesterett nektet saken fremmet 6. januar 2023. (kilde: <https://lovdata.no/pro/#document/HRU/avgjorelse/hr-2023-44-u>)

²⁹ Slike krav vil også kunne anses som restriksjoner på den frie bevegeligheten for tjenester, og må i tilfelle være begrunnet i et allment hensyn. Det kan også tenkes andre modeller, der f.eks. kommunen kjøper inn el-sparke-sykkeltjenester på vegne av innbyggerne, som i tilfelle ville utløst andre EØS-rettslige krav.

³⁰ Sak C-62/19 Star Taxi App, ECLI:EU:C:2020:980, prem. 54.

³¹ Sak C-434/15 Elite Taxi/Uber Spain, ECLI:EU:C:2017:981, prem. 34.

at Uber gjennom å knytte til seg ikke-erhvervsdrivende sjåførere med egne kjøretøy, likevel var så integrert med transporttjenesten at de ikke var omfattet av tjensteddirektivet.³²

I motsetning til disse situasjonene har utleieselskaper av elsparkesykler i alle fall som et utgangspunkt ikke innflytelse over transporten, som også utføres av leieren selv ved bruk av elsparkesykkelen. Dette tilsier at tjenesten ikke kan anses som en transporttjeneste. Samtidig vil en integrasjon av tilbudet med kollektive transportløsninger der sparkesykler representerer 'the first/last mile,' kunne endre denne konklusjonen. I dagens situasjon faller vi likevel ned på den konklusjonen at utleie av elsparkesykler ikke kan anses som en transporttjeneste etter tjensteddirektivet og tjensteloven, og at virksomheten derfor er omfattet av tjensteddirektivet og tjensteloven.

11.4 Vurderingen etter tjensteddirektivet og reglene om fri bevegelse

11.4.1 Restriksjonsvurderingen

I henhold til EØS-avtalens hoveddel og reglene om etableringsrett og fri bevegelse for tjenester defineres gjerne en restriksjon som et tiltak som kan gjøre det mindre attraktivt å utføre en tjeneste eller å etablere seg i et annet EØS-land, det vil si at slik aktivitet påføres en ulempe.³³ I henhold til EU-domstolens metode tolkes restriksjonsbegrepet ekspansivt. I flere saker i EU-domstolen er det slått fast at tillatelsesordninger generelt vil virke som en restriksjon.³⁴

Tjensteddirektivet og tjensteloven bygger videre på dette utgangspunktet. I tjensteloven § 10 heter det:

"Krav om tillatelse til å starte og utøve tjenestevirksomhet eller kriteriene for å gi tillatelse gjelder bare hvis tillatelsesordningen eller kriteriet

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"

Reguleringen understreker at en tillatelsesordning anses som en restriksjon, som bare kan godtas på nærmere bestemte vilkår, jamfør nærmere drøfting nedenfor.

11.4.2 Unntaksvurderingen

Selv om konseptet restriksjon er tolket vidt, er det en tilsvarende vid unntaksadgang. Dels er unntak nedfelt i selve EØS-avtalen, slik tilfellet er i EØS art. 13 (varer) og art. 33 (etablering og tjenesteytelser). Disse lovfestede unntakene gjelder de "tunge" hensynene, som hensynet til offentlig orden, sikkerhet og folkehelsen. I tillegg er det utviklet unntak i rettspraksis, som dekker et bredere spekter av ikke-økonomiske hensyn, f.eks. forbrukerbeskyttelse og miljøhensyn. Felles for begge former for unntaket er at reguleringen må være forholdsmessig, som kan deles inn i flere delkrav. For det første må ordningen være egnet til å realisere de formålene den er ment til. Videre må ikke restriksjonen gå lenger enn det som er

³² Se særlig prem. 40 og 42.

³³ Se f.eks. sak C-76/90 Säger, ECLI:EU:C:1991:331, prem. 12, sak C-205/99 Analir, ECLI:EU:C:2001:107, prem. 21 og sak C-565/08 Kommisjon v. Italia, ECLI:EU:C:2011:188, prem. 46. Rognstad i EØS-rett, s. 280-282, viser at de må skilles mellom tiltak som påvirker markedsadgangen og tiltak som ikke gjør det.

³⁴ Se f.eks. sak C-76/90 Säger, ECLI:EU:C:1991:331, prem. 14 og sak C-205/99 Analir, ECLI:EU:C:2001:107, prem. 22.

nødvendig for å realisere beskyttelsesnivået; det vil si at dersom det er mulig å realisere tilsvarende nivå med et mindre inngripende middel, må dette middelet velges (proporsjonalitetsprinsippet).³⁵ Endelig vurderes det om tiltaket går for langt i å tilgodese det aktuelle hensynet på bekostning av den frie bevegelse (såkalt proporsjonalitet i snever forstand).

Denne tilnærmingen gjenfinnes i tjenesteloven og tjenestedirektivet. Tjenesteloven § 10 første ledd som er sitert ovenfor, gjentar denne vurderingen i bokstav b. (tvingende allment hensyn) og bokstav c. (egnet og nødvendig).

Formålsbestemmelsen i lov om utleie av små elektriske kjøretøy lyder:

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

Som utgangspunkt vil nok de fleste av disse hensynene representere relevante hensyn som kan begrunne restriksjoner på den frie bevegelse. Effektiv forvaltning må likevel vurderes opp mot prinsippet om at lettelser i den offentlige administrasjonen ikke vil være et lovlig hensyn (med lettelser menes at det velges løsninger som er mer inngripende for tjenesteytere men som sparer det offentlige for arbeid). Dersom en ordning er noe mer administrativ byrdefull, men likevel er mindre inngripende på etableringsretten eller tjenestefriheten, vil denne løsningen måtte velges. Administrativ effektivitet på foretakenes hånd vil imidlertid være relevant, dersom dette gjør restriksjonen mindre byrdefull, f.eks. at det blir enklere å tilpasse seg regelverket.³⁶ Ellers bemerkes det at enkelte hensyn fremstår som temmelig vide (f.eks. hensynet til et godt lokalmiljø). Dette kan i alle fall potensielt åpne for reguleringer som ikke kan begrunnes i tvingende allmenne hensyn.

11.4.3 EØS-avtalen og utleielovens forarbeider

Utleieloven er et resultat av et representantforslag i Stortinget, og har derfor ikke vært gjenstand for en full utredning i departementene. Forholdet til EØS-retten er imidlertid berørt i dok. 8-forslaget.³⁷ Her vises det til at forslaget vil kunne anses som restriksjoner etter EØS-reglene om etableringsfrihet, og at restriksjoner må kunne rettferdiggjøres. Blant annet sies det at ‘I brevet fra regjeringen bemerker de at hvis kommunene setter et tak på antall tillatelser, er dette en restriksjon som må rettferdiggjøres etter de alminnelige reglene i EØS-avtalen artikkel 31 og 34.’ I forslaget heter det om forholdet til EØS-avtalen at ‘Dette blir det opp til kommunene å vurdere.’ Avslutningsvis vises det til reguleringen i den danske vejloven,³⁸ og at ‘Vurderingene av forholdet til EU-retten i de danske forarbeidene vil kunne ha en viss overføringsverdi for bestemmelsene etter denne loven.’³⁹

De skrankene som er beskrevet her, er således knapt vurdert i utleielovens forarbeider. Primært argumenteres det for at en regulering og en tillatelsesordning er nødvendig for å sikre trygge trafikale forhold. Der er det heller ingen redegjørelse for tjenesteloven, og det legges få føringer på utøvelsen av kommunenes kompetanse, særlig etter tillatelsesordningen.

³⁵ Det er viktig å understreke at et alternativt tiltak må kunne realisere det *tiltenkte* formålet like godt, det vil ikke være et gyldig argument at det tiltaket som faktisk er valgt ‘overoppyller.’ Se nærmere om dette poenget Fredriksen og Mathisen: EØS-rett, 3. utg., s. 121-122.

³⁶ Se vurderingene i forente saker C-369 og 376/96 Arblade, ECLI:EU:C:1999:575.

³⁷ Representantforslag 293 L (2020–2021), Dok.nr.8:293 L (2020–2021). Som ledd i forberedelsen av lovforslaget, ble det innhentet en uttalelse fra Regjeringen.

³⁸ Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. (§§ 80 a og 80 b, samt 81 a og 81 b).

³⁹ Også de danske forarbeidene er imidlertid knappe mht. utredning av de EØS-rettslige spørsmålene, se https://www.ft.dk/ripdf/samling/20201/lovforslag/l38/20201_l38_som_fremsat.pdf, s. 15.

Heller ikke er forholdet mellom forskrift som regulerer bruken og tillatelsesordning med vilkår blitt drøftet, og tilsvarende gjelder hvilken betydning potensielt sprikende lokale forskrifter vil kunne ha for proporsjonalitetsvurderingen. Dette gjelder også ytterligere koordineringsutfordringer på tvers av kommunegrenser (ulike ordninger i ulike kommuner kan vanskeliggjøre transport på tvers, typisk ulike krav til nattestengning for tilgrensende kommuner), noe som kan forsterke restriktive virkninger. Disse perspektivene vurderes nærmere i det følgende.

11.5 Utleieloven som mulig restriksjon

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy er en hjemmelslov for kommunal regulering, og innfører ikke i seg selv restriksjoner på fri bevegelighet av tjenester eller etableringsretten. Mulige restriksjoner blir først et faktum dersom kommuner faktisk benytter seg av reguleringsfullmakten de er gitt ved utleieloven (og som de ikke hadde hatt kompetanse til uten utleieloven, jmfør Høyesteretts dom om Trondheim kommune, HR-2018-1258-A). Fra et EØS-perspektiv er dette likevel ikke det riktige betraktningssmåten. EØS-retten ser den nasjonale reguleringen under ett, ser den 'utenfra,' og det er de samlede virkningene som er relevante. Selv om hver lokale regulering eller tillatelse vil måtte vurderes etter tjenesteloven, vil altså den samlede reguleringen kunne anses som en restriksjon. At reguleringen er overlatt til lokale myndigheter vil som et utgangspunkt ikke ha betydning for den EØS-rettslige vurderingen, siden statene ellers kunne organisere seg ut av EØS-rettslige forpliktelser. Det er da utleieloven med forskrifter og de mange lokale reguleringer og tillatelsesordninger som må vurderes opp mot de EØS-rettslige kravene.

Typisk vil det at utleieselskapene møter flere ulike reguleringer i ulike kommuner som de må tilpasse seg kunne gjøre en restriksjon mer byrdefull enn hva tilfellet ville vært med sentral regulering. Dette kan ses på som en variant av at ulike krav til tjenester i ulike medlemsstater vil anses som en restriksjon, nettopp på grunn av byrden med å tilpasse seg. På denne måten vil valget av lokal reguleringskompetanse kunne ha betydning for vurderingen av om reguleringen er proporsjonal. Dersom staten kunne ivarett de relevante hensynene vel så effektivt med en sentral regulering, betyr det at reguleringen ikke vil være forholdsmessig.⁴⁰

Det er likevel klart at mange forhold vil variere lokalt (typisk angivelse av antall elsparkesykler og elsykler), ulike soner med begrensninger osv., og at slike forhold bare er egnet for regulering lokalt. Da er heller ikke EØS-reglene til hinder for lokal regulering.

Dersom enkeltkommuner har stilt krav for tillatelser som ikke er tillatt etter tjenesteloven, betyr ikke dette at en EØS-strid vil smitte over på andre lokale forskrifter og utleieloven selv. Poenget er likevel at alle tillatelsesordninger vil måtte begrunnes og være proporsjonale, og da kan en løsning der tillatelseskompetansen er delegert ned til lokalt nivå – avhengig av hvordan den utøves – lett skape problemer under proporsjonalitetsvurderingen.

For å unngå dette bør det foretas en vurdering av hvilke aspekter som eventuelt kan reguleres sentralt med felles regler for samtlige kommuner. For å unngå brudd på EØS-retten, bør det også legges sterkere føringer på innholdet i lokale reguleringer, jf. vurderingen av lokale reguleringer nedenfor. Utleieloven fremstår i dag som ganske åpen, og risikerer å lede kommuner inn i en situasjon som innebærer brudd på EØS-reglene.

⁴⁰ Nærhets- eller subsidiaritetsprinsippet, som styrer kompetansefordelingen mellom EU og medlemsstatene og som tilsier at beslutninger skal tas så nær borgerne som mulig med mindre EU-lovgivning er nødvendig, kommer ikke direkte inn her. Hensynet til lokalt selvstyre vil nok i gitte tilfeller kunne være EØS-rettslig relevant, men dersom et like høyt beskyttelsesnivå kan oppnås med sentral regulering som virker mindre restriktivt må dette være avgjørende.

Videre er det på det rene at tjenstedirektivet oppstiller krav til vilkårene som kan knyttes til tillatelser. Etter art 10 nr. 2 bokstav d) skal kriteriene være 'klare og entydige' og etter bokstav f) være 'offentliggjort på forhånd.' Det kan stilles spørsmål om § 4 gir tilstrekkelige tydelige rammer her, men igjen vil det være den enkelte lokale forskriften som må oppfylle de EØS-rettslige kravene. I EØS-retten sies det at 'Det ligger nær å lese direktivet slik at adgangen til å knytte individuelle vilkår til tillatelsen på det nærmeste er utelukket.'⁴¹ Samtidig kan det argumenteres for at den relativt åpne ordlyden i utleieloven i seg selv skaper mangel på forutberegnelighet.

Et annet aspekt er hensynet til konsistent regulering. For eksempel: Dersom det ikke er innført generelle restriksjoner på bruk av privateide elsparkesykler, kan det settes spørsmålsteget ved hvorfor det bare er nødvendig å regulere utleie. Dette utdypes nedenfor.

11.6 Lokale forskrifter og EØS-retten

11.6.1 Innledning

Utleieloven gir kommuner hjemmel til å: 1) innføre forskriftsregulering (§ 3) og til å innføre tillatelsesordninger (§ 4). Forskriftshjemmelen dekker i første rekke fysiske og geografiske rammer for utleievirksomheten, f.eks. ved regulering av steder for utplassering og parkering, soner med hastighetsbegrensning eller bruksforbud. Videre gis det hjemmel for å oppstille tidsperioder for utleie. Endelig gis kommunene hjemmel til å stille krav til sparkesyklene mht. batterilevetid, miljøkrav og krav til teknologi. I tillegg til dette gis det hjemmel til å stille krav om datadeling.

Etter § 4 kan kommunen gi forskrift om at utleie bare kan skje dersom kommunen gir tillatelse. I andre ledd er kompetansen angitt slik at 'Forskriften kan ha bestemmelser om tillatelsens varighet, hvor mange kjøretøy som maksimalt kan plasseres på offentlig grunn for utleie, om hvor mange utleiery som maksimalt skal få tillatelse, og andre vilkår for tillatelsen.'

Uavhengig av EØS-retten, er det på det rene at forskriften gir en temmelig vid kompetanse for lokal regulering. I § 3 sies det f.eks. at kommunen 'blant annet' kan gi regler om de forhold som følger av pkt. 1. – 6., som er nevnt ovenfor, hvilket tilsier at kompetansen er videre. Iht. § 4 kan det for en tillatelse settes 'andre vilkår' uten at dette er spesifisert. Kommunens reguleringskompetanse vil derfor i første rekke avgrenses av utleielovens formålsbestemmelse. Her angis utleielovens formål å være å legge til rette for 'at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.' Igjen fremstår dette som ganske åpent, og det er en ganske klar risiko for at kommuner kan komme til å gi EØS-stridige reguleringer.

De empiriske undersøkelsene har avdekket at flere kommuner også ønsker en integrasjon mellom sparkesykkeltilbudet ('first/last mile') med det offentlige kollektivtilbudet. Dette er imidlertid ikke hjemlet i utleieloven. Dersom det stilles slike krav vil dette altså både kunne ligge utenfor det kommunen har kompetanse til etter utleieloven, og kunne reise nye EØS-rettslige spørsmål. Slike vilkår vil ikke nødvendigvis kunne forankres i lovlige EØS-rettslige hensyn, og vil uansett måtte gjennomgå en proporsjonalitetsvurdering ut fra de hensynene de faktisk er ment å ivareta.

Etter tjensteloven må hver enkelt lokale forskrift vurderes opp mot lovens krav. Lokale ordninger må altså ivareta et tvingende allment hensyn og dessuten være egnet og nødvendig for å ivareta dette formålet, jf. tjensteloven § 10 første ledd.

⁴¹ Finn Arnesen i Arnesen m.fl.: Oversikt over EØS-retten, Oslo 2022, s. 235.

11.6.2 Forskriftsregulering etter § 3

En regulering av utleievirksomhet slik det er gitt hjemmel for i loven § 3, vil ikke direkte utgjøre en restriksjon på den frie bevegelse av tjenester, med mindre den hindrer adgangen til markedet. Det anses ikke som en restriksjon at også utenlandske tjenesteytere må forholde seg til krav som gjelder for ytelsen av tjenesten i den enkelte EØS-stat,⁴² med mindre reguleringen er slik at den ikke hindrer adgangen til markedet.

Typisk vil lokale reguleringer om utplassering og parkering, soner med hastighetsbegrensninger eller bruksforbud,⁴³ samt tidsmessige restriksjoner, være tillatt. Slike reguleringer må være tilpasset lokale forhold, og vil typisk ivareta lovlige hensyn som trafiksikkerhet. Andre krav som utleieloven hjemler, f.eks. tekniske og teknologiske krav til sparkesyklene, vil være vanskeligere å begrunne i de formål utleieloven er ment å ivareta. Likevel vil nok krav til elsparkesyklene, typisk begrunnet i miljø- eller sikkerhetshensyn, ligge innenfor det som lovlig kan begrunnes etter EØS-retten.⁴⁴ I så fall oppstår like fullt spørsmålet om slik regulering vil være mindre inngripende dersom den skjer sentralt. Tilsvarende hjemler utleieloven krav om datadeling, herunder teknologi. Et eksempel på en vurdering av en slik lokal ordning finnes i EU-domstolens avgjørelse i Star Taxi App. Her heter det:

'Hvad ... angår vurderingen af, om kriterierne for de kompetente myndigheders udøvelse af skønsbeføjelsen var berettigede, skal det ... bemærkes, at den omstændighed, at udstedelsen af en tilladelse til at levere en tjenesteydelse gøres betinget af opfyldelsen af tekniske krav, som ikke er tilpasset den pågældende tjenesteydelse, og som dermed skaber uberettigede byrder og omkostninger for leverandørerne heraf, ikke kan være i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, i direktiv 2006/123.

Dette kan bl.a. være tilfældet ... med en forpligtelse for leverandører af formidlingstjenester, som ved hjælp af en applikation til smartphone tilsigter mod betaling at oprette forbindelse mellem personer, der ønsker at foretage en køretur i et byområde, og godkendte taxachauffører, til at videregive køreturene til disse chauffører via en radiosender/-modtager.

En sådan forpligtelse, som pålægger såvel leverandøren af formidlingstjenesten som taxachaufførerne en forpligtelse til at råde over et sådant sendeudstyr, og som ligeledes pålægger leverandøren af formidlingstjenesten at råde over specifikke ansatte med ansvar for at videregive køreturene til chaufførerne, er nemlig ikke blot uhensigtsmæssig, men har heller ikke forbindelse med kendetegnene ved en tjenesteydelse, som fuldt ud er knyttet til de tekniske evner ved smartphones, som uden direkte menneskelig formidling gør det muligt at lokalisere både taxachaufførerne og de potentielle kunder og automatisk at oprette forbindelse mellem disse.'⁴⁵

I saken ble altså et spesifikt krav til teknologi, som gjorde det mer byrdefullt for tjenesteytere, ansett i strid med tjenstedirektivet. Datadeling og teknologiske krav til utleiekjøretøyene i den forbindelse må således være begrunnet i et lovlig hensyn, f.eks. at det er nødvendig for håndhevelse av de (lovlige) restriksjonene.

⁴² Sak C-565/08 Kommisjonen v Italia, ECLI:EU:C:2011:188, prem. 50.

⁴³ Bruksforbud proporsjonalitet OK fordi kommunen må utpeke områder.

⁴⁴ Her må det også tas høyde for at dersom slike krav skal tillegges vekt i utlysninger må dette være kunngjort i forkant.

⁴⁵ Sak C-62/19, ECLI:EU:C:2020:980, prem. 90-93.

Videre vil de lokale forskriftene måtte vurderes opp mot konsistens, først og fremst mht. om ikke også egneide elsparkesykler og elsykler (egneide og for utleie) også burde vært regulert (i de tilfeller hvor den lokale forskriften skiller). Dersom det knytter seg likeartede faremomenter til sammenlignbare kjøretøy, vil en regulering som er begrenset til utleiekjøretøy kunne anses som inkonsistent.⁴⁶ Det er likevel på det rene at det er relevante forskjeller mellom i alle fall elsykler og elsparkesykler, bl.a. knyttet til fremdriften.

Spørsmålet gjelder både lokale forskrifter, men også utleieloven, som er begrenset til utleie. På lovnivå kan det reises spørsmål om begrensningen av reguleringsadgangen til å gjelde utleie er konsistent, dersom tilsvarende problemstillinger gjør seg gjeldende for egneide sparkesykler. I intervjuene har kommuner respondert med at særlig parkeringsproblemer er spesifikt knyttet til utleie-elsparkesykler, noe som kan forsvare at reguleringen begrenses til slike. Mht. andre hensyn, for eksempel forbudssoner, er ikke begrunnelsen for en forskjellsbehandling mellom ulike typer kjøretøy like åpenbar. Utleieloven gir kommunene reguleringskompetanse bare for utleie. På kommunalt nivå kan det imidlertid også innenfor utleie skilles mellom elsparkesykler og elsykler. Her er det valgt ulike løsninger i ulike kommuner. For eksempel omfatter forskriften til Kristiansand kommune begge typer kjøretøy (FOR-2022-03-30-1016 § 3), mens forskriften til Karmøy kommune (FOR-2022-10-17-1906 § 3) eksplisitt avgrensner anvendelsesområdet til elsparkesykler. Disse lokale forskjellene indikerer i seg selv at et helt generelt skille mellom slike grupper kan være inkonsistent, selv om reguleringsbehovet på enkeltområder vil kunne variere, for eksempel mellom ferdsels- og hastighetsregulering på den ene siden og for eksempel parkering på den andre. Dette gir grunnlag for å stille spørsmålet om reguleringen er innrettet på en konsistent og treffsikker måte opp mot de hensynene den er ment å ivareta.

11.6.3 Tillatelsesordninger og vilkår, § 4

Tillatelsesordninger er som påpekt omfattet av tjenesteloven, og må begrunnes i et lovlig hensyn samt tilfredsstille kravet til proporsjonalitet. Det er vanlig i forskriftene at det oppstilles kriterier for tillatelse, og kriterier for rangering av søkere, spesielt der det melder seg flere aktører enn det kommunen har satt som tak.

Utgangspunktet etter tjenesteloven er at hver enkelt lokale tillatelsesordning må vurderes opp mot utleieloven, dvs. at den i utgangspunktet anses restriktiv og må være begrunnet i tvingende allmenne hensyn. Tjenesteloven oppstiller dessuten mer detaljerte krav til prosedyrene. Det ville føre for langt å foreta en full gjennomgang av de lokale tillatelsesordninger som er iverksatt. Her vil vi derfor bare kommentere noen overordnede krav og generelle spørsmål.

Det er variasjon mellom de lokale forskriftene mht. aktørbegrensning, se tabeller i kapittel 4 om kommuner med forskrift. At kommuner må ha anledning til å begrense *antallet elsparkesykler* ut fra lokale forhold, fremstår som temmelig åpenbart ut fra f.eks. hensynet til forsvarlige parkeringsmuligheter. En begrensning i *antallet aktører* lar seg ikke like lett begrunne ut fra slike hensyn. En begrunnelse knyttet til at regelverket vil være enklere å praktisere og å håndheve overfor få aktører vil ikke være EØS-rettslig gyldig, med mindre det ikke er mulig å oppnå et like høyt beskyttelsesnivå med et større antall.⁴⁷ Argumenter for en aktørbegrensning kan være behov for en viss kritisk masse elsparkesykler for utleieselskapene som kan bære kostnader for administrasjon, opprydding, reparasjon, med videre. Sett fra utleieselskapenes perspektiv betyr dette at et visst antall kjøretøy er nødvendig for å kunne drive lønnsomt, og også noe nesten samtlige utleieselskaper har etterlyst i ulike høringsuttalelser, medieutspill, og så videre. Selv om et argument om at ordninger med få aktører blir enklere å administrere

⁴⁶ Sannsynligvis vil dette variere avhengig av hva det er behov for å regulere. For hastighetsbegrensninger er det vanskelig å se relevante forskjeller mellom gruppene, mens det stiller seg annerledes for parkering, idet det må antas at en bruker som selv eier sykkelen vil være mer tilbakeholden med å "slenge den fra seg".

⁴⁷ Sml. EFTA-domstolens dom i saken om Norsk Tippings monopol på spilleautomater, sak E-1/06, prem. 50-51.

ikke er relevant, vil det dermed kunne være andre begrunnelser for en aktørbegrensning. I tilfelle bør imidlertid begrensningen være begrunnet, ikke bare at det settes en tilfeldig valgt grense på f.eks. 3 aktører uten at dette er forankret i lokale forhold.⁴⁸

Dette understrekes av tjenesteloven § 14 første punktum, der det heter at 'Er antall tillatelser begrenset på grunn av knapphet på naturressurser eller teknisk kapasitet, skal saksbehandlingen innledes med offentlig kunngjøring.' Poenget er altså at bekvemmelighetshensyn med tanke på håndhevelse typisk ikke vil kunne rettferdiggjøre en antallsbegrensning, mens en begrensning som er begrunnet i praktisk mulighet for drift vil kunne være det.⁴⁹

Dersom det er nødvendig å begrense antallet aktører, vil dette altså kunne skje i form av en utlysning/offentlig kunngjøring iht. krav satt i den lokale forskriften. Elsparkesykler vil imidlertid ikke komme innunder det spesifikke regelverket om konsesjonskontrakter, jf. konsesjonskontraktdirektivets fortale pkt. 14:⁵⁰

'Endvidere bør bestemte dokumenter fra medlemsstaterne som godkendelser eller tilladelser, hvorved medlemsstaten eller en af dens offentlige myndigheder fastlægger betingelserne for udøvelsen af en økonomisk aktivitet, herunder en betingelse for at udøve en given operation, der normalt gives på anmodning af den økonomiske aktør og ikke på initiativ af den ordregivende myndighed eller den ordregivende enhed, og hvor den økonomiske aktør frit kan trække sig tilbage fra at levere bygge- og anlægsarbejder eller tjenesteydelser, ikke anses for koncessioner. I tilfælde af sådanne dokumenter fra medlemsstaterne kan de særlige bestemmelser i EuropaParlamentets og Rådets direktiv 2006/123/EF finde anvendelse. I modsætning til disse dokumenter fra medlemsstaterne fastlægger koncessionskontrakter gensidigt bindende forpligtelser, idet udførelsen af sådanne bygge- og anlægsarbejder eller tjenesteydelser er underlagt særlige krav, der fastlægges af den ordregivende myndighed eller den ordregivende enhed og har retsgyldighed.'

Tjenestekonsesjonskontrakter foreligger dermed først der det er det offentlige (på vegne av innbyggerne) som etterspør en tjeneste, og denne tildeles én aktør der inntektene helt eller delvis stammer fra brukerbetaling. Dette gjelder åpenbart ikke elsparkesykler, som i Norge oppstod som et kommersielt tilbud på linje med andre tjenester, men der det offentlige så et særskilt reguleringsbehov. Samtidig er det klart at reglene om konkurranse i direktivet gir en god mal også for gjennomføring av offentlige utlysninger av tillatelser der antallsbegrensning er nødvendig.

Loven om utleie hjemler ikke andre ordninger enn lokal regulering av gjennomføring av tjenesten og rammene for denne, samt en tillatelsesordning. Det kan selvsagt tenkes helt andre modeller for organisering av et elsparkesykkeltilbud, for eksempel at dette integreres fullt ut i det offentlige transporttilbudet og at kommersielle leverandører eventuelt leverer tjenester til eller på vegne av offentlige kollektivselskaper. Slike løsninger reiser ytterligere EØS-rettslige spørsmål, men er ikke hjemlet i utleieloven som skal evalueres, slik at dette ikke behandles nærmere.⁵¹

⁴⁸ I forente saker C-340 og 341/14 Trijber og Harmsen, ECLI:EU:C:2015:641, prem. 60-66, legger EU-domstolen forutsetningsvis til grunn at en begrensning i antall aktører etter forholdene kunne begrunnes.

⁴⁹ I forskriften til Sandefjord kommune er det f.eks. ingen aktørbegrensning.

⁵⁰ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter.

⁵¹ Involvering av fylkeskommunale transportselskap kan i så måte være problematisk, dersom disse står i et potensielt konkurranseforhold til kommersielle aktører, se f.eks. sak C-49/07 MOTOE, ECLI:EU:C:2008:376, prem. 50.

11.6.4 Gebyrplikt/gategrunnsleie

Innføringen av en plikt til å betale gebyrer for å få tillatelse, og ellers gebyrer i form av en finansiering av kommunenes håndhevelse av ordningen, vil som utgangspunkt representere en restriksjon, idet det knyttes ytterligere byrder til tillatelsen. Tjenestedirektivet åpner likevel for at det kan opereres med gebyrer, forutsatt at disse er kostnadsbaserte. I direktivet art. 13 heter det:

‘Framgangsmåtene og formalitetene for å gi tillatelse skal ikke virke avskrekkende og ikke vanskeliggjøre eller forsinke tjenesteytingen unødige. De skal være lett tilgjengelige, og eventuelle gebyrer de kan medføre for søkerne skal være rimelige og stå i forhold til kostnadene ved de aktuelle framgangsmåtene for å gi tillatelse, og de skal ikke overstige kostnadene ved framgangsmåtene.’

Ved import av varer er regler om gebyr for kontroller med videre svært strenge. Her kreves det at gebyret utgjør betaling for en reell tjeneste som kommer den som betaler til gode.⁵² På tilsvarende måte kunne det vært argumentert for at gebyrene som oppkreves etter utleieloven § 5 utgjør en finansiering av kommunenes utgifter knyttet til regulering og tilrettelegging for tjenesten, uten at dette representerer en verdiøkende ytelse for sparkesykkelselskapene. Også i forbindelse med tjenestereguleringene er det på det rene at byrder knyttet til håndhevelse og kontroll med regelverket er underlagt en proporsjonalitetsvurdering.⁵³ Til forskjell fra tilfellet med varer der det for eksempel må betales for grensekontroller, vil den type gebyrer som kan kreves opp iht. utleieloven § 5 gjelde likt for alle, og vil således ikke virke direkte diskriminerende. Det er imidlertid viktig at gebyrene er forholdsmessige og begrenset til reelle merkostnader for kommunene for å legge til rette for tjenesten, jf. tjenestedirektivet art. 13.

I intervjuene har flere kommuner uttrykt interesse for å innføre gategrunnsleie. Et slikt virkemiddel har også vært anbefalt av Konkurransetilsynet og Statens vegvesen. Hittil er dette bare innført i én kommune; Drammen, og leien er satt så lavt at det ikke har avstedkommet protester fra utleieselskapene (1 krone per elsparkesykkel per døgn). I intervjuer har enkelte kommuner uttrykt usikkerhet om adgangen til å innføre gategrunnsleie, både som følge av EØS-retten og at dette ikke er nevnt i loven.

EØS-rettslig er det ikke noe hinder for å innkreve gategrunnsleie, siden dette vil være betaling for en tjeneste. Reglene om offentlig støtte krever imidlertid at aktører som befinner seg i en tilsvarende rettslig og økonomisk posisjon likebehandles. Dersom det er ønskelig å differensiere gategrunnsleien, typisk ut fra reguleringshensyn, vil dette kunne kreve dispensasjon fra statsstøttereguleringen iht. EØS art. 61(3). I tilfelle er det viktig at reguleringen er innrettet slik at differensieringen blir en naturlig konsekvens av det overordnede reguleringsformålet. De nærmere grensedragninger her faller imidlertid utenfor rammene av en evaluering av den eksisterende ordningen. Dersom det innføres, vil det imidlertid kreves likebehandling mellom aktører som befinner seg i en tilsvarende rettslig og økonomisk situasjon.⁵⁴ Det er imidlertid vanskelig å se at det i dagens marked eksisterer andre aktører som i tilfelle også måtte vært pålagt gategrunnsleie.

11.7 Oppsummering og avsluttende konklusjoner

Forholdet mellom utleieloven, de lokale forskriftene og tillatelsesordningene, er i utgangspunktet ganske rett frem. Selve utleieloven inneholder ikke i seg selv restriksjoner. Derimot vil lokale forskrifter som begrenser utleievirksomheten, samt lokale tillatelsesordninger representere restriksjoner iht. tjen-

⁵² Se Arnesen i EØS-rett, s. 138.

⁵³ Se forente saker C-369 og 376/96 Arblade, ECLI:EU:C:1999:575, slutningen.

⁵⁴ Jf. sak C-518/13 Eventech, ECLI:EU:C:2015:9

esteloven og reglene om fri bevegelse for tjenester/etableringsreglene. Dette innebærer at de må begrunnes iht. et tvingende allment hensyn og være forholdsmessige. Samtidig vil man måtte vurdere om lokale variasjoner i reguleringen vil kunne gjøre den samlede restriksjonen mer byrdefull for aktørene, noe som kan ha betydning for proporsjonalitetsvurderingen. Krav som ikke relaterer seg til lokale forhold (typisk tekniske/fysiske krav til kjøretøyene), bør derfor reguleres sentralt. Sentral regulering der det er mulig reduserer også risikoen for at kommuner kan trå feil i forhold til det EØS-rettslige handlingsrommet.

Hovedutfordringen med loven og lokale forskrifter i dag er at utleieloven ikke setter klare rammer for kommunenes kompetanse. Dette skaper potensielt EØS-rettslige problemstillinger på kommunalt nivå, ved at kommunen f.eks. ikke forholder seg til forholdsmessighetsprinsippet eller stiller krav som ikke lar seg begrunne ut fra tvingende allmenne hensyn. Videre kan det oppstå hjemmelsproblematikk, f.eks. dersom en kommune utformer løsninger begrunnet i samferdselspolitiske hensyn, f.eks. integrasjon med det offentlige kollektivtilbudet. Om det er ønskelig å inkludere slike hensyn i utleieloven tas det ikke stilling til her. Med tanke på EØS-retten vil imidlertid et tydelig og avgrenset reguleringsrom være den beste garantisten for en robust løsning.

Et alternativ, for å unngå at kommuner trår feil mht. lokal regulering, vil være at det utarbeides en veileder for forskriftsutforming og tillatelsesordninger. Dette kan skje i sentralforvaltningen, evt. i regi av Kommunenes Sentralforbund (KS) med en sentral kvalitetssikring.

12 Oppsummering, konklusjoner og anbefalinger

12.1 Hvordan ser reguleringene i norske kommuner ut med forskrift per januar 2023?

Per januar 2023 er det 16 kommuner/kommunesamarbeid som har kunngjort lokal forskrift i Lovdata. Alle de fire største bykommunene Bergen, Oslo, Trondheim og Stavanger har vedtatt lokal forskrift (Stavanger er per d.d. ikke kunngjort i Lovdata). Det er også i de største bykommunene at det tidligere har vært størst problemer med forsøpling, feilparkeringer, farlig kjøring og så videre i forbindelse med utleie av elsparkesykler. De største kommunene har hatt som hovedmotivasjon å gjøre noe med de lokale problemene da de innførte lokale forskrifter for å regulere utleie av elsparkesykler. De mellomstore kommunene i utvalget har også hatt som hovedmotivasjon å forebygge 'oslotilstander,' da de har sett hvordan ulike operatører har satt ut store antall elsparkesykler rundt om i Norge og utlandet i etterkant av at de har tapt konkurranser om lokale tillatelser, ikke minst i Oslo. Der gjorde innføringen av antallsbegrensning på 8 000 elsparkesykler til utleie at det antakelig var minst 17 000 elsparkesykler som måtte finne nye 'hjem' fra oktober 2021.

Kommunene som har implementert lokal forskrift har først og fremst latt seg inspirere av Oslo kommune, som var først ute med lokal forskrift, og dernest også Bergen kommune, som var først ute med å pilotere nye løsninger for dynamisk regulering. Oslo kommunes arbeid, deres forskrift, og at de vant to saker mot utleieselskapene ga avklaringer om hva som gikk an juridisk, gjorde det enklere for andre kommuner å finne ut hva som kunne fungere juridisk sett. Bergen kommune viste med sitt pilotforsøk for regulering at sentrumssoner for eksempel kan reguleres dynamisk gjennom digitale kart, noe som inspirerte andre kommuner til å gjøre det samme.

Så godt som alle kommuner med forskrift, har tillatelsesordninger. Unntakene er Kristiansand, som har organisert tillatelsen til å operere i byen som en lokal anskaffelse organisert av Agder kollektivtrafikk og Lillehammer, der alle søkere som oppfyller vilkårene får lov til å leie ut en lik andel av 300 elsparkesykler totalt (se kap. 3).

I noen kommuner er høringsnotat om lokal forskrift utarbeidet, og i flere kommuner var også forskrifter under utarbeiding da vår spørreundersøkelse av alle norske kommuner ble sendt ut i september 2022. Spørreundersøkelsen, der 102 kommuner svarte, viser også at i en rekke kommuner har forskrift blitt diskutert, men kommunen har valgt andre løsninger, i alle fall foreløpig. I 50 kommuner har forskrift ikke blitt diskutert, og i 13 kommuner anser de forskrift som uaktuelt (se kap. 5).

12.1.1 Likheter og ulikheter i de lokale forskriftene

De 16 bykommunene/områdene som har lokale forskrifter basert på utleieloven er, ifølge Lovdata: Bergen, Bodø, Fredrikstad, Grenlandskommunene (Bamble, Porsgrunn, Skien og Siljan), Haugesund, Karmøy, Kristiansand, Lillehammer, Lillestrøm, Moss, Oslo, Sandefjord, Sarpsborg, Stord, Trondheim og Ålesund. I tillegg ble lokal forskrift, som nevnt, vedtatt i Stavanger kommune den 5. september 2022, men denne er foreløpig ikke kunngjort på lovdata.no.

Fellestrekk for kommunene som har implementert lokale forskrifter for utleie av små elektriske kjøretøy, inkluderer at utleieselskapene må (detaljer i kapittel 3):

- 1) Skru av lyd om kveldene og nettene
- 2) Sørge for at kjøretøyene har geofencing-teknologi
- 3) Dele ulike data med kommunen

- 4) Merke kjøretøyene med firmanavn og nummer
- 5) Fjerne, flytte og rydde bort kjøretøyene på eget initiativ når ulike forhold inntreffer
- 6) Betale et administrasjonsgebyr
- 7) Tilby det antall kjøretøy de har sagt at de skal tilby
- 8) Tilfredsstill ulike miljøkrav

Tabell 12.1 oppsummerer noen hovedindikatorer for de seks utvalgte områdene vi har studert nærmere i denne rapporten (basert på tabell 4.1 foran).

Tabell 12.1: Studiens utvalgte kommuner og gruppe kommuner med forskrift.

Kommune	Antall innb.	Antall elsp. før forskrift	Dato ikrafttr. forskrift	Maks antall selskap	Lengde tillatelser	Tak ant. elsparkesykler	Nattestenging	Selskaper per høsten 2022
Bergen	287 426		30.03.2022	3	2 år	900 i sone 1, 1 500 i sone 2, det kan også komme begrensninger i sone 3 og 4	Ja, 23.00-05.00 natt til lørdag og søndag, og ellers 01.00-05.00	Voi, Ryde og Bolt
Bodø	52 853		01.07.2022	2	2 sesonger, fra 8. juli 2022 til og med den 30. november 2023	500 i sonen	Ja, 23.00-05.00 natt til lørdag og søndag, og ellers 01.00-05.00	Bird, Ryde
Grenland: Bamble Porsgrunn Skien Siljan	14 034 36 583 55 562 2 364	80 80	16.06.2022	3	1 kalenderår	1 200 til sammen	Nei, men fra 01.00 til 05.00 skal hastigheten være maks 12 km/t i sentrumssonene	Byspark
Kristiansand	113 920		30.03.2022/ 01.06.2022	2	2 sesonger/1 kalenderår	500 per utleier, fordelt mellom de ulike sonene	Ja, fra 23.00 til 05.00 alle dager	Voi, Bolt
Lillehammer	28 420		31.03.2022	Ikke tak	1 år	300, fordeles på alle som oppfyller vilkårene, kan fordeles mellom midlertidige og permanente soner	Nei, men 50 % reduksjon i hastighet mellom 23.00 og 05.00	Bolt, Byspark og Mile
Oslo	702 543	27 500 (anslag) før 2021-forskrift; 8 000 før gjeldende forskrift	Gjeldende forskrift: 16.02.2022	3	1 år	8 000 totalt, ulike grenser i alle fire sonene	Ja, fra 23.00 til 05.00 alle dager	Voi, Tier og Bolt

12.1.2 Hvilke utleieselskaper leier ut, og hvor?

Vi antar at drøyt 20 ulike utleieselskaper opererer eller har operert totalt i Norge, basert på våre ulike data og kilder. Kun noen få er store og har til sammen flere tusen elsparkesykler og elsykler i det norske markedet: Bolt, Ryde, Voi og Tier. Det er disse som også har vunnet tillatelser i de største norske byene som har arrangert konkurranse så langt. Byspark, Surf og Zvipp kan i norsk målestokk regnes for å være små eller mellomstore aktører. Etter at kravet om ansvarsforsikring for utleide elsparkesykler kom sommeren 2022, har det store internasjonale selskapet Bird trukket seg fra hele det norske markedet. Hvilke selskaper som leier ut hvor, endrer seg stadig. Utleieselskapene har frem til høsten 2022 startet utleie i flere og flere norske kommuner og har i mindre grad (foreløpig) avsluttet utleie i de markedene de har etablert seg i.

12.2 Erfaringene i 2021 og 2022 med utleieloven slik den har fungert så langt

12.2.1 En kvantitativ kartlegging av norske kommuners erfaringer med utleieloven

For å få en oversikt over *omfanget* av utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn blant norske kommuner ble en nettsurvey sendt til alle de 356 kommunene i Norge. Nettsurveyen skulle sikre at alle kommuner med viktige *erfaringer og synspunkter på den nye utleieloven* skulle få komme til orde. Gjennom denne systematiske kartleggingen har vi fått en dekkende oversikt over alle kommuner som har erfaring med utleie av elsparkesykler generelt og som har ønsket å gi uttrykk for sine synspunkter på utleieloven spesielt.

Spørreundersøkelsen og andre data viser at det er rundt 40, hovedsakelig større, bykommuner som har utleie av elsparkesykler, og over halvparten (25) av disse har vedtatt eller er i gang med å utarbeide lokal forskrift. De kommunene som oppgir at forskrift ikke er aktuelt for dem, begrunner det med at de har andre løsninger, som særlige retningslinjer, vilkår eller dialog med utleieselskapet, eller at 'markedet fungerer.' Synet på selve utleieloven versus lokale forskrifter varierer, men flere respondenter peker på behovet for en bedre grenseoppgang mellom regulering på nasjonalt nivå og lokalt nivå. Mens noen ønsker seg tydeligere *nasjonal regulering* av utleie for å lette arbeidet lokalt og hindre for stor lokal variasjon, gir andre kommuner uttrykk for at muligheten for lokal forskrift har vært vesentlig. I likhet med informantene i dybdeintervjuene påpekte survey-respondentene at det som særlig mangler i utleieloven, er muligheten for å ta *gategrunnsleie* for å ha et tydeligere *brukerperspektiv*, og en mulighet for å fremme et helhetlig mobilitetstilbud (à la MaaS) koblet til kollektivtransport og annen delemobilitet.

12.2.2 Erfaringene til kommuner med forskrift med utleieloven

Kommunene med forskrift i utvalget vårt: Bergen, Bodø, kommunene i Grenlandsområdet, Kristiansand, Lillehammer og Oslo, verdsetter at de kan regulere utleie av små elektriske kjøretøy og ta hensyn til lokale forhold. De setter pris på at de har sanksjonsmuligheter dersom utleieselskapene for eksempel ikke gjør noe med feilparkerte kjøretøy innen en viss tid eller bryter vilkår i tillatelsen på en grov måte. Videre mener de det er viktig at de lokalt kan regulere blant annet antall elsparkesykler, hvordan disse fordeler seg innad i kommunen, nattestengning, antall utleieselskaper og andre faktorer slik som soner med saktekjøring og soner der det ikke skal kjøres eller parkeres. Disse kommunene mener at utleielovens formål om trygge og fremkommelige offentlige rom i stor grad er blitt oppnådd, selv om det fortsatt er problemer spesielt med feilparkeringer på fortau og andre steder.

Formålet 'effektiv forvaltning' forstår kommunene på mange ulike måter. De mener at det er mer effektivt å regulere utleievirksomheten enn tidligere ettersom antallet elsparkesykler og utleieaktører begrenses. Dynamisk regulering ved hjelp av god dataanalyse av data fra utleieselskapene og geofencing-teknologi gjør at forvaltningen blir mer effektiv. Videre er det mer effektivt for dem å forvalte utleievirksomheten nå enn tidligere ettersom de har sanksjonsmuligheter. Utleieselskapene har derfor mye sterkere insentiver enn tidligere til å følge opp kommunenes signaler. At feilparkerte elsparkesykler kan fjernes og forvares hvis de ikke flyttes, oppfatter kommunene som effektivt i den forstand at de har et virkemiddel å bruke som sanksjonsmiddel. Oslo kommune uttrykte samtidig at prosessen å fjerne og forvare er omstendelig/unødvendig ressurskrevende slik den organiseres i dag.

Flere av kommunene, deriblant Bergen og Bodø, regulerer utleien i sentrumssonene dynamisk slik at sonenes størrelse justeres og dermed også sonene uten antallsrestriksjoner. Kommunene påpeker at det er vanskelig å vite nøyaktig hvor mange elsparkesykler det er fornuftig å tillate, og at tillatelsesordninger som dynamisk tillater justering av antallet i det minste i ulike soner antakelig fungerer best.

Enkelte kommuner uten forskrift påpekte at ordninger der antallet er politisk vedtatt og ikke kan justeres underveis i sesongen, kan være unødvendig byråkratiske, da justeringer av lokal forskrift er ressurskrevende og krever nye høringer. Samtidig avhenger rommet for justering underveis av hvordan forskriften er formulert i utgangspunktet, for eksempel om den tillater dynamisk justering av soner. Kommunene som hadde dynamisk regulering av sentrumssonene, og kun streng antallsbegrensning der – og ingen antallsbegrensning i ytre sone(r) – slik som Bergen og Bodø, var fornøyde med løsningen sin. Dette opplevde disse kommunene også som effektivt. Det samme gjaldt utleieselskapene i disse kommunene.

Informantene fra spesielt de store bykommunene mener at det hadde vært en fordel om utleieloven hadde hatt et bredere formål. Et mer miljøvennlig transportsystem og bedre folkehelse kunne vært to av dem, slik at de kunne fått mulighet til å planlegge for et sammenhengende transportsystem der elsparkesykler utgjør en viktig kilde til mobilitet og kan supplere andre transportmidler, som kollektivtransport, gange og taxi. De opplever utleieloven som en 'nei-lov,' en 'snever arealplanleggingslov,' heller enn en lov som åpner for å behandle transportsystemet som en helhet der mange ulike faktorer hensyntas. Samtidig er det usikkert om EØS-retten åpner for at slike formål kan inkluderes, da utleielovens unntak fra EØS-rettens frihet for etablering av næringsvirksomhet må være begrunnet med 'tvingende allmenne hensyn.' Det må vurderes nærmere hvilket handlingsrom EØS-retten oppstiller i praksis for denne type reguleringer.⁵⁵

De fleste kommunene med forskrift i utvalget ønsket å ha mulighet til å innføre gategrunnsleie. En motivasjon for å innføre gategrunnsleie har vært å differensiere den slik at noen områder får null eller endog negativ gategrunnsleie, altså bonus, for slik å stimulere til at tilbudet der økes. Flere kommuner ønsker å benytte el-bysykler som supplement til byenes kollektivsystem å støtte disse gjennom inntektene fra gategrunnsleie. En annen grunn til å innføre gategrunnsleie var at det ville være et rettferdig tiltak da mange andre aktører som bruker offentlig grunn må betale leie. Derfor skulle de gjerne sett at utleieloven ble justert og ga dem mulighet til dette. De fleste utleieselskapene var ikke negative til gategrunnsleie i seg selv, men påpekte at det var viktig for dem fortsatt å kunne drive lønnsomt i Norge og at summen av ulike reguleringer, avgifter og skatter gjorde at det ble stadig mindre lønnsomt å drive i Norge per høsten 2022. I den juridiske gjennomgangen i kapittel 11 finner vi ingenting til hinder for å innføre gategrunnsleie som tilgjengelig virkemiddel i utleieloven.

Flere kommuner og andre aktører i utvalget nevnte også at det var viktig at lovverket kunne inkludere utleie fra andre typer kjøretøy i framtida slik at man unngikk 'å bli oversvømt' av et nytt fremkomstmiddel på nytt. Det virker imidlertid som om nåværende lovgivning, som omfatter 'små elektriske kjøretøy' og elsykkel, er tilstrekkelig vid til å dekke de relevante kjøretøyene som inngår i mikromobilitet per dags dato. I Europa er det vanlig med utleie av små mopeder som en del av delemobiliteten i ulike byer (Fluctuo, 2022). Disse blir imidlertid allerede regulert i norsk lovverk i dag, men oss bekjent ikke utleie av mopeder i fri flyt.

Kommunene opplever at utleieloven har vært krevende å omsette til lokale forskrifter på korrekt juridisk måte, at det var mange fallgruver, og at de med fordel kunne fått mer veiledning i hvordan dette burde gjøres. Dette gjelder mange ulike sider ved omsetting av utleieloven til lokal forskrift og lokal regulering som de også gjerne skulle hatt innspill til, slik som hvordan de best kan beregne et lokalt forvaltningsgebyr, når eventuelle sanksjoner ved brudd på avtalene kan iverksettes, og så videre.

⁵⁵ Tvingende allmenne hensyn kan være: opprettholdelse av samfunnsordenen, sosialpolitiske mål, vern av tjenestemottakere, forbrukervern, vern av arbeidstakere, herunder sosial trygghet for arbeidstakere, dyrs velferd, bevaring av den økonomiske stabiliteten i trygdeordningen, bedrageribekjempelse, bekjempelse av illojal konkurranse, vern av miljøet og bymiljøet, herunder by- og arealplanlegging, vern av kreditorer, sikring av en god rettspleie, trafikksikkerhet, immaterialrettslig vern, kulturpolitiske mål, herunder vern av ytringsfriheten på forskjellige områder, særlig sosiale, kulturelle og filosofiske samfunnsverdier (fortalen i tjenstedirektivet, punkt 40).

At utleieloven kun regulerer kommunal og annen offentlig grunn, anser flere av kommunerepresentantene som upraktisk, da det kan være store offentlig tilgjengelige områder som er privateide, slik som kjøpesenterområder, kaiområder og andre områder. Eiere av disse områdene har i mange omganger henvendt seg til kommunene for å be om hjelp til å regulere utleie og bruk på deres grunn. Derfor hadde det ifølge kommunerepresentantene vært praktisk om også private eiere hadde hatt mulighet til å enkelt å få sørget for at utleievirksomheten på privat grunn ble regulert på en god måte, og aller mest praktisk om utleieloven også gjaldt på privat grunn. Imidlertid fortalte utleieselskapene at utleie på privat grunn i deres øyne var et svært begrenset problem fordi de hadde god dialog med private eiere og fulgte deres ønsker når det gjaldt både tilrettelegging for og begrensninger av mikromobilitet på deres områder.

12.2.3 Erfaringene til kommuner uten forskrift

Kommunene uten forskrift opplever at deres regulering er mer fleksibel enn reguleringen til kommunene som har forskrift fordi de blant annet ikke trenger nye høringsrunder for å endres. Samtidig er det flere sider ved reguleringene i eksempelvis Bærum, Drammen og Stavanger (frem til de iverksetter en tillatelsesordning) som likner de lokale tillatelsesordningene, for eksempel at utleie kun er tillatt hvis utleieselskapene har avtale med kommunen og fyller bestemte vilkår.

Også i kommunene som ikke har lokal forskrift opplever kommunenes representanter at de har god dialog med de ulike utleieselskapene. Samtidig har enkelte informanter påpekt at det er nyttig å ha utleieloven og lokal forskrift som et ris bak speilet. Kommunene uten forskrift har ikke nødvendigvis ressurser til tett oppfølging av aktørene som opererer der (Drammen kommune, 2022a), noe de antakelig kunne hatt dersom det var lokal forskrift med en tillatelsesordning der aktørene som opererte i markedet måtte betale administrasjonsgebyr til kommunen.

Drammen kommune vurderer innføring av lokal forskrift for å kunne begrense antall aktører i markedet og dermed gjøre det mer gunstig for den/de som når opp, slik at kommunen også kan kreve at utleieselskapet leier ut elsykler. Per i dag har kommunen en avtale med Bolt om at Bolt leier ut elsykler i byen. Drammen kommune tar gategrunnsleie, men denne er svært lav. Foreløpig har ingen utleieselskaper reagert på denne (Drammen kommune, 2022a).

I Bærum har kommunen gitt sterke signaler om at de kun ønsker én aktør: Den som har vunnet kommunens anbud som har vært utlyst i samarbeid med Ruter. Ruter har vært avgjørende for at anskaffelsesprosessen ifølge våre informanter fikk meget høy kvalitet. Bærum kommune betaler utleieselskapet som vant anbudskonkurransen, Tier, for å leie ut elsparkesykler og elsykler også de stedene i kommunen som ikke er kommersielt lønnsomme for å bedre beboernes mobilitetstilbud og at elsparkesyklene og elsyklene skal kunne mate inn i kollektivtilbudet. Dette har fungert svært godt og har blitt et populært tilbud som bedrer mobiliteten spesielt i de delene av kommunen som ikke har gode kollektivtilbud. Samtidig har elsparkesyklene bidratt til mer publikum på kulturattraksjoner som Henie Onstad Kunstsenter. Per dags dato lurer informantene i Bærum kommune på hvordan deres ordning forholder seg til utleieloven, men de mener den er innenfor, juridisk. For øvrig er de opptatt av at mobilitets-tilbudet i hovedstadsregionen skal henge best mulig sammen. De mener at det hadde vært en stor fordel om Ruter kunne inngått anbudssamarbeid med ett utleieselskap i hele regionen slik at det kunne blitt sømløse reiser på tvers av kommunegrensene, også med små, elektriske kjøretøy til utleie (Bærum kommune, 2022b).

I Tromsø er det kun én utleieaktør, SQT. I mangelen på lokal forskrift opplever vår informant at det blir vanskelig å sanksjonere for eksempel omfattende problemer med feilparkerte elsparkesykler gjennom bøtelegging av utleieselskapene. Kommunen skulle gjerne sett at ulike sider ved utleieloven ble gjort gjeldende på nasjonalt plan, slik at det ble enklere for brukerne av små elektriske kjøretøy å forstå regelverket (Tromsø kommune, 2022a).

Stavanger vedtok høsten 2022 en lokal forskrift, men deres konkurranse for å få tillatelse er ikke kunn- gjort ennå. Stavanger kommune har tidligere opplevd utfordringer med samarbeidet med utleieselskap- ene, men oppgir at de per dags dato samarbeider greit. De opplever at det er svært bra at de har fått etablert en lokal forskrift og får kontroll over utleien av elsparkesykler i byen, blant annet gjennom at de får sanksjonsmuligheter, og også at utleieselskapene må dele data med dem, og at datadelingen gjør det enklere effektivt å iverksette ny regulering, for eksempel nye geofencede soner. Videre verdsetter informantene at de gjennom forskrift kan stille krav om miljøvennlig drift av utleieselskapene. Samtidig savner de muligheten for å ta gategrunnsleie (Stavanger kommune, 2022a).

12.2.4 Utleieselskapenes erfaringer

Utleieselskapene i utvalget, det vil si Bolt, Voi, Ryde og Byspark, synes det er bra at det er kommet et lovverk som gjør det mulig med lokal regulering i Norge. De fleste av dem mener også at det er riktig med begrensning på antall utleieselskaper og antall elsparkesykler som kan leies ut. Utleieselskapene er imidlertid dypt bekymret for om det fremover vil være et godt marked for utleie av elsparkesykler i Norge, da ulike reguleringer har gjort at de tjener mindre og mindre, og at det skal mer og mer til for at et lokalt marked skal være attraktivt å etablere seg i. De mener at det ikke lenger trengs en hjemmel i lovgivningen for nattestengning etter at elsparkesykler ble omklassifisert til liten elektrisk motorvogn sommeren 2022, fordi det da ble straffbart å kjøre elsparkesykkel i beruset tilstand på lik linje med å kjøre bil i beruset tilstand. Derfor har bruken av elsparkesykkel stupt nattestid, og i byene som nå har nattestengt er det grunn til å tro at promillekjøring fremover vil være et svært begrenset problem hvis utleie om natten blir tillatt, mener utleieselskapene. Utleieselskapene fremhever at natteåpning vil gi dem mulighet til å gi et transporttilbud til mange av dem som arbeider nattestid og trenger et transport- middel hele eller deler av veien til og fra jobb.

Bruk av delte elsparkesykler reguleres urimelig strengt i forhold til andre transportmidler, som biler, private elsparkesykler og fritidsbåter, i deres øyne. Videre ønsker de at lovgivningen var mer orientert mot å skaffe et helhetlig transporttilbud der mikromobilitet er en integrert løsning. Utleieselskapene var delte i synet på om det var greit med et lokalt administrasjonsgebyr som dekket kommunenes utgifter til å håndtere utleievirksomheten deres. Noen mente at det var rettferdig og greit, andre mente at flere andre næringer ikke måtte betale noe tilsvarende gebyr. Samtlige mente noen at størrelsen på gebyret ikke måtte være høyere enn det kommunen faktisk brukte på slik administrasjon og at disse administra- sjonsgebyrene ikke måtte bli 'ei melkeku' for den aktuelle kommunen.

12.2.5 Interessegruppenes erfaringer

Interessegruppene i utvalget har svært sterke synspunkter på utleieloven. Norges Handikapforbund, Norges Blindeforbund og Fotgjengerforeningen fremhever at utleieloven har bidratt til vesentlig mindre problemer for deres medlemmer i de kommunene som har lokal forskrift gjennom færre feilparkerte elsparkesykler på fortauene, færre elsparkesykler i byene som gir mindre farlig kjøring og så videre. Etter at utleieloven ble innført, er feilparkerte elsparkesykler blitt hovedproblemet, slik de ser det. Dette opplever også utleieselskapene at er hovedproblemet per høsten 2022. Likevel fremhever foreningene at deres medlemmer fortsatt i stor grad opplever påkjørsler, at brukere av delte elsparkesykler kjører for fort, at det er vanskelig og noen ganger umulig å komme frem for deres medlemmer, at medlemmene snubler i feilparkerte kjøretøy, og for Blindeforbundets medlemmer: at førerhunder blir redde og ikke får gjort jobben sin. En annen utfordring er at utleieselskapene ikke rydder opp feilparkerte elsparkesykler raskt nok, slik de har forpliktet seg til å gjøre, slik at medlemmene fortsatt sliter med fremkomme- ligheten, for eksempel hvis en elsparkesykkel står på tvers på et smalt fortau.

Disse tre interessegruppene ønsker seg derfor forbud mot både kjøring og parkering på fortau, og de påpeker at dette er vanlig i en rekke andre land. De ønsker også tvungen parkering, altså faste og obliga- toriske parkeringsplasser, for delte elsparkesykler. Disse tre interessegruppene mener at formålspara- grafen i utleieloven burde inkludere en vending om at behovene til de gående og personer med

funksjonsnedsettelse burde vektlegges. I tillegg hadde de gjerne sett at det var betraktelig færre elsparkesykler i de ulike markedene, for eksempel i Oslo. Blindeforbundet fremhevet at flere aspekter ved utleie av elsparkesykler burde reguleres på nasjonalt plan for å få større likhet mellom hvilke regler som gjelder for elsparkesykler på tvers av norske kommuner for både brukerne av kjøretøyene, utleieselskapene og andre.

Syklistenes Landsforening er opptatt av at begrensningene som vedtas for elsparkesykler generelt og også for delte elsparkesykler ikke også skal gjelde for elsykler og sykler. De oppfatter utleieselskapene som allierte fordi elsparkesyklene og sykklene bruker den samme infrastrukturen, og både sykler og elsparkesykler trenger betraktelig bedre sykkelinfrastruktur enn det som er tilfelle i dag de fleste steder i Norge. I likhet med utleieselskapene opplever de at det er et stort problem at så mye areal er prioritert til parkering og veier for bilister på bekostning av alle andre trafikanter i Norge.

12.2.6 Statlige virksomheters erfaringer

Statens Vegvesen og Konkurransetilsynet mener begge at det var nødvendig å innføre utleieloven for å få bukt med alle problemene uregulert utleie av små elektriske kjøretøy medførte før utleien ble regulert i kommunene med forskrift. Konkurransetilsynet hadde helst sett at utleieloven åpnet opp for gategrunnsleie, blant annet fordi denne kan brukes av kommunene for å styre trafikken dit de ønsker og også gitt bedre prismodeller og mer innovasjon enn dagens kommunale gebyrer (Konkurransetilsynet, 2022).

Statens vegvesen mener at det med fordel kunne bli nasjonale standarder for parkering av små elektriske kjøretøy til utleie. De mener at utleieloven også gjerne kunne vært mer presis når det gjelder sanksjonsmuligheter og også vilkår for å miste tillatelsen, da den per i dag gir det de mener er et for stort handlingsrom for kommunene til lokale fortolkninger. Statens vegvesen så også gjerne at utleieloven hadde hatt flere formål, inkludert et mest mulig bærekraftig transportsystem. De er imidlertid usikre på om utleieloven burde åpnet opp for gategrunnsleie, da det de er usikre på hvilke tjenester som er mest sammenliknbare med utleie av små elektriske kjøretøy og om disse per i dag må betale gategrunnsleie. De opplever også at det er veldig upraktisk at ikke privateid grunn, slik som det store området på Tjuvholmen i Oslo, inkluderes i områdene utleieloven dekker (Statens vegvesen, 2022a).

12.2.7 Kollektivselskapenes erfaringer

Kollektivselskapene har på kort tid tilegnet seg solide erfaringer med og betydelig kompetanse på mikromobilitet og stiller med veloverveide synspunkter på utleieloven. En viktig påpeking er at det stort sett bare er kommunene som har avtaler med utleieselskapene. Samtidig er et viktig ankepunkt at utleieloven hovedsakelig er orientert mot kommunenes arealforvaltning og fysisk regulering, ikke mot et *mobilitetstjenestetilbud*, som er kollektivselskapenes hovedanliggende. Utleieloven fokuserer bare på selve kjøretøyet/elsparkesyklene, ikke de digitale mobilitetsløsningene som kollektivselskapene gjerne tilbyr. Utleieloven ses som for *lite tilpasset de nye digitale mobilitetsløsningene* som framfor alt elsparkesyklene er basert på. Loven bidrar dermed ikke til at folk kan bevege seg sømløst over kommunegrensene. Det er forventet at et nytt EU-forslag om *Multimodal Digital Mobility Services* vil kunne bidra til å oppdatere loven når det gjelder å ta høyde for digitaliseringen. Utleieloven skjelner heller ikke mellom stasjonsbaserte eller fri-flyt-ordninger.

Kollektivselskapene ser det som positivt at utleieloven har gjort det mulig å rydde opp i byer der problemene hopet seg opp, blant annet gjennom muligheten til å fjerne elsparkesyklene. Like fullt ser de at utleieloven ikke gir mulighet for å regulere markedet med mindre tvingende allmenne hensyn blir utfordret. Et avgjørende premiss, sett opp mot EØS-regelverket, er at muligheten til å operere i markedet ikke skal begrenses mer enn nødvendig – og underliggende: om reguleringen holder i retten.

Det er en utfordring at det er *ulike forskrifter/reguleringer på tvers av kommuner*, slik kollektivselskapene ser det. Riktignok er en del kommuners forskrifter relativt like – siden kommuner for en stor del har

sett til hverandre. Generelt bør det likevel, etter kollektivselskapenes oppfatning, jobbes bredere enn bare innen én kommune.

I diskusjonen om utleielovens formål, ble det pekt på at spørsmålet om krav og *kriterier for anskaffelser* ikke var inkludert, siden det er gjennom disse det kan etableres gode løsninger, ikke minst på det teknologiske. Ut fra målet om en *effektiv forvaltning* ble poenget med å løfte ansvaret for mobilitet opp fra kommunene til fylkeskommunenes kollektivselskaper, fremmet. Som kollektivselskapene framhever, besitter de allerede spesialkompetansen og ressurser for å håndtere mobilitetstilbud regionalt - både når det gjelder finansiering, anskaffelser og subsidiering, integrering, koordinering og strukturering. Når nå erfaringer i utleieloven hentes inn, ser kollektivselskapene det som en mulighet til å påpeke kollektivselskapenes viktige ansvar og rolle som *kompetansesenter* og samarbeidsorgan for mobilitet overfor kommunene.

12.3 Rettslige vurderinger

Utleieloven ble til som svar på et akutt problem i de større byene, knyttet til fremkommelighet, trafikk-sikkerhet og forsøpling. For disse formålene virker utleieloven å ha hatt en gunstig effekt, som kan føres tilbake både til loven § 3 om forskriftsregulering av virksomheten, og § 4 om tillatelsesordninger. For andre formål, særlig hensynet til å optimalisere det samlede kollektivtilbudet, fremstår utleieloven som mindre egnet. Dette er ikke overraskende, siden et slikt formål også ligger utenfor utleieloven i dag. Likevel er det på det rene at flere kommuner ser et behov for slik tilrettelegging, samt bedre integrasjon med det øvrige transporttilbudet. Her fordres det således et prinsipielt valg om hvordan elsparkesykkeltilbudet i fremtiden skal designes. Skal dette være en del av det offentlige kollektivtransporttilbudet, eller skal man beholde en modell med utleie i regi av private aktører som konkurrerer med hverandre? Denne rapporten gir ikke grunnlag for å trekke konklusjoner, og det er heller ikke gitt at de to modellene er gjensidig utelukkende. Der utleieloven benyttes for å fremme hensyn som utvikling av et bedre og mer sømløst offentlig tilbud, slik det har vært tendenser til i Kristiansand, støter man imidlertid for tiden på rettslige utfordringer både knyttet til utleielovens hjemler og forholdet til EØS-retten. Derfor vil det uansett være behov for en klargjøring av hvor langt kommunenes reguleringskompetanse strekker seg.

Vi har ikke avdekket rettslige utfordringer knyttet til forholdet mellom tjenesteloven og vegtrafikklovgivningen. Derimot er det på det rene at reguleringsbehovet etter utleieloven påvirkes av den øvrige lovgivningen, for eksempel slik at behovet for nattetengning etter utleieloven begrenses av forbudet mot promillekjøring. I kapittel 10 viste vi at omfanget av promillekjøring har falt dramatisk etter at det ble innført promillegrense på elsparkesykkel fra sommeren 2022. Tilsvarende har innføringen av forsikringsplikt ført til at én utleieaktør (Bird) har trukket seg ut av markedet i Norge. Dette representerer imidlertid ikke rettslige utfordringer, men mer et resultat av at det som reguleres også påvirkes av annen lovgivning.

De rettslige utfordringene knyttet til utleieloven dreier seg primært om uklarheter om hva loven egentlig hjemler, samt forholdet til EØS-avtalen. På begge punkter er det behov for klargjøringer, samtidig som det bør tas et prinsipielt valg om hvilken funksjon utleieloven skal ha; kun å løse utfordringer knyttet til trafikale og sikkerhetsmessige utfordringer, eller også å danne grunnlag for utvikling av mikromobilitetstilbudet som helt eller delvis er integrert med kollektive transportløsninger. Den rettslige usikkerheten som består, er i stor utstrekning knyttet til det siste.⁵⁶

Det bør legges sterkere føringer på hva slags reguleringer og løsninger kommunene kan innføre. Slik det er i dag, står kommunene relativt fritt innenfor utleielovens formål til å implementere ulike ordninger i form av tillatelser, vilkår for tillatelser, konkurranser (som forutsetning for å oppnå tillatelse) med

⁵⁶ Dette vil i noen grad avhenge av hva som er lov innenfor lovverket, noe som må sies å være uoppdråkket EØS-grunn. Ryde har anket sin sak mot Kristiansand kommune til høyesterett, og utfallet av denne saken vil bidra til å kaste lys på problemstillingen.

videre. Dette kan føre til at kommuner velger løsninger som ikke er holdbare etter EØS-retten. Her anbefales det tydelige retningslinjer evt. presisering i utleieloven, noe flere av kommunene også har etterlyst i dybdeintervjuene.

Dersom man ser den norske reguleringen 'utenfra,' dvs. fra perspektivet til en utenlandsk aktør som ønsker å etablere virksomhet i Norge, bør det som kan reguleres sentralt reguleres sentralt. Dette vil gjøre reguleringene mindre komplekse å forholde seg til, og dermed redusere restriksjonsnivået, selv om beskyttelsesnivået holdes på et tilsvarende nivå. Muligheten til å regulere på mindre inngripende måte vil ha direkte konsekvenser for en vurdering av reguleringens forholdsmessighet.

Begge disse punktene krever at det foretas en nærmere vurdering av hva kommunene har behov for å regulere, hva det er ønskelig å regulere, og hvordan reguleringsbehovet, det vil si de hensynene som skal ivaretas, realiseres på en minst inngripende måte ut fra etableringsfriheten og den frie bevegeligheten for tjenester.

12.4 Konklusjoner

Våre oppsummerende konklusjoner svarer på hovedpunktene i kapittel 1.2:

- a) **Lovens virkeområde:** Loven gjelder både kommunal og annen offentlig grunn, men omfatter ikke privat grunn. Videre omfatter loven utleie av små elektriske kjøretøy og elsykkel slik dette er definert i vegtrafikklovgivningen.

Prinsipielt og transportfaglig kan det tenkes å være problematisk å skille mellom offentlig og privat grunn, men i praksis har det ifølge våre data ikke vist seg som noe nevneverdig problem de fleste steder. Utleieselskapene forholder seg etter egne utsagn i all hovedsak til privat grunn som om den også var inkludert av den lokale reguleringen. Ønsker fra private grunneiere, for eksempel om parkeringsforbud eller tilrettelegging for parkering, blir normalt imøtekommet av utleieselskapene. Kommunene opplever imidlertid at det er upraktisk at mye grunn som er offentlig tilgjengelig, slik som handlegater, kaiområder og andre områder, ikke dekkes av de lokale forskriftene, og at de derfor på disse områdene må finne løsninger i samarbeid med de lokale grunneierne dersom de kontaktes. Slik sett hadde det vært noe mer praktisk for kommunene og andre aktører om utleieloven også inkluderte privat grunn.

Når det gjelder inkludering av små elektriske kjøretøy og elsykkel i utleieloven, har flere av våre kommunale informanter ønsket at utleieselskapene skal tilby elsykler slik at deres byer også har tilbud om dette. Det kan tyde på at avgrensningen til små elektriske kjøretøy og elsykler i all hovedsak er uproblematisk, eller at det har vært såpass få elsykler til utleie fra utleieselskapene i kommunene med forskrift at problemstillingen har fått begrenset oppmerksomhet. Enkelte kommuner, som Stavanger, har valgt kun å lage forskrift som gjelder elsparkesykler, da de opplever at problemer med trygghet og fremkommelighet først og fremst knyttes til disse og ikke til elsykler til utleie. Det er likevel verdt å nevne at noen forhold rundt denne avgrensningen som kan være sentrale å ta med i det videre arbeidet med utleieloven:

For det første har elsparkesykler blitt del av kjøretøyklassen 'liten elektrisk motorvogn' med regler om blant annet ansvarsforsikring, promillegrense, aldersgrense og hjelmpåbud. Elsykler, inkludert de utleide, er fremdeles regulert som 'sykkel' med et helt annet sett med regler. Per i dag er det lavere risiko for bøtelegging og straff ved promillekjøring på elsykkel enn ved promillekjøring på elsparkesykkel. Dette til tross for at elsykkelen kan oppnå høyere hastighet ved hjelp av motoren (25 km/t) enn den elsparkesykkelen (20 km/t) og normalt også kan oppnå mye større hastigheter (for eksempel i nedoverbakker).

For det andre har gjennomføringen av denne studien vist gjentatte ganger at skillet mellom en tradisjonell bysykkelordning og delte elsykler i henhold til utleieloven fremstår diffust. Flere kommuner som ikke har tradisjonell (el)bsykkelordning ønsker at utleieselskapene kan gi dem dette gjennom utleie også av elsykler, for eksempel Drammen. Dermed skal kommunene unngå kostbare investeringer, som

innkjøp av elsykler og eventuelle ladeplanker, samt drift og vedlikehold. Per i dag er de tradisjonelle bysykkelordningene i Norge oss bekjent stasjonsbaserte, for eksempel i Oslo, Stavanger og Trondheim (se også Spångberg & Amundsen, 2021; Ydersbond & Veisten, 2019), med ett mulig unntak: Drammen kommune har en avtale med Bolt om en bysykkelordning som var stasjonsbasert frem til 15. juni 2022, men deretter ble en fri-flyt-modell. Stasjonsbaserte bysykkelordninger i regi av lokale myndigheter gjør dem muligens vesensforskjellige fra kommersielle fri flyt-bysykkelordninger. Det fins stasjonsbaserte bysykkelordninger med elsykler (for eksempel i Stavanger og Kongsberg). Det finnes også elsykler i fri flyt til leie i byer som har lokal forskrift basert på utleieloven, i byer som også har tradisjonelle bysykkelordninger, slik som i Oslo.

For det tredje forventer vi at det vil komme stadig nye former for mikromobilitet på markedet internasjonalt og nasjonalt som vil kunne falle mellom ulike kategorier av kjøretøyer/motorvogner.⁵⁷ Et moment i denne sammenhengen er hvordan frittflytende, delte tradisjonelle sykler (altså uten hjelpe-motor) oversvømmet flere asiatiske byer for noen år siden og skapte kaos og forsøpling. Se for eksempel tilstandsrapport fra Kina i Taylor (2018) og fra Australia i Esposito (2017). Utleieloven gir ingen regulatoriske verktøy for slik utleie av tradisjonelle sykler, kun små elektriske kjøretøy og elsykkel.

- b) **Forskrift og tillatelsesordning:** Lovens § 3 gir anledning til generell forskriftsregulering og angir en ikke-uttømmende liste over hva forskriften kan gi bestemmelser om. Etter § 4 kan kommunene innføre tillatelsesordning, og angi hva forskriften kan omhandle.

Det fremstår som hensiktsmessig å gi kommunene mulighet til å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn gjennom forskrift og/eller tillatelsesordning. Samtlige 20 aktører som ble dybdeintervjuet mener at Norge trenger en nasjonal lov som gir hjemmel til kommunene for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy lokalt, og samtlige mener dette inkluderer å sette begrensninger for antall elsparkesykler og antall aktører i markedene lokalt.

Tidligere er det flere kommuner som har opplevd utfordringer med at utleieselskaper har tatt seg til rette og satt ut svært mange elsparkesykler, ikke har samarbeidet slik de har ønsket, ikke delt data, og så videre. Samtlige 20 aktører i dybdeintervjuene mente at det var blitt mye bedre fremkommelighet og at 'cowboy-tilstandene/Oslo-tilstandene' var over etter at det ble implementert lokale forskrifter i kjølvannet av at utleieloven ga lovhjemmel for dette.

Samtlige representative informanter fra kommunene og i utleieselskapene fortalte at de har god dialog med hverandre. Dette gjelder både kommunene/områdene som har forskrift og dem som ikke har forskrift, men annen type regulering, slik som lokale vilkår. Kommunene uten lokal forskrift mangler imidlertid effektive sanksjoner dersom det skulle komme aktører som tar seg til rette og ikke følger ønskene til lokale myndigheter, noe som gjør det aktuelt for dem å innføre lokale forskrifter dersom dette skulle skje.

Flere av informantene fra både utleieselskapene, interesseorganisasjonene og en representant for kommunene, samt respondenter i kommune-surveyen, ønsker at det skal være mer enhetlig regulering av elsparkesykler på nasjonalt nivå. Den juridiske vurderingen i kapittel 11 peker også i den samme retningen: det som kan reguleres sentralt, bør også reguleres sentralt. Et slikt grep vil gjøre det enklere både for utleieselskapene og for alle andre å orientere seg om utleide elsparkesykler. Nøyaktig hva slik økt sentral regulering kan innebære, er det aktuelt å undersøke nærmere. Flere faktorer, slik som antall utleieselskaper, antall små elektriske kjøretøy til utleie, tidspunkter utleie kan skje, lengde på sesongen for utleie og soner for utleie er det sannsynligvis best å regulere gjennom lokal forskrift, slik det gjøres i dag. To forhold som Norges Blindforbund, Fotgjengerforeningen og Norges Handikapforbund mener burde reguleres nasjonalt, er for det første parkering: at små elektriske kjøretøy til utleie kun skal kunne parkeres på anviste plasser; og for det andre fortauskjøring: at det nasjonalt bør innføres forbud mot

⁵⁷ Et eksempel som har blitt nevnt, er en hypotetisk situasjon med utleie av frittflytende delte sykkeltilhengere.

kjøring på fortau for små elektriske kjøretøy. Dette er imidlertid forhold som eventuelt må endres i trafikkreglene, og ikke i utleieloven.

- c) **Betaling:** Loven § 5 gir mulighet til å ta gebyr for å dekke kommunenes kostnader knyttet til regulering av utleievirksomheten, men gir ikke grunnlag for at kommunene kan bruke pris som reguleringsverktøy eller ta gategrunnsleie.

Drøftingen av EØS-regelverket viser at det er lovlig å benytte gebyrer for å dekke kommunenes utgifter til regulering av utleievirksomheten *og også gategrunnsleie*. Et flertall av kommunene som har forskrift ønsket å benytte gategrunnsleie, og flere utleieselskaper var åpne for dette virkemiddelet, sistnevnte aktører under forutsetning av at ikke den totale økonomiske byrden ble for stor for dem. Gategrunnsleie ble også ønsket som et mulig virkemiddel for regulering av Statens vegvesen og av Konkurransetilsynet. Disse faktorene taler for en revidering av utleieloven der gategrunnsleie inkluderes som et mulig virkemiddel i de lokale forskriftene. Gategrunnsleie kan kombineres med avgift for å finansiere offentlig tilrettelegging. Altså kan kommunene beholde sitt nåværende tilretteleggingsgebyr hvis de innfører gategrunnsleie. Utleieselskapene påpeker imidlertid at innføring av gategrunnsleie, som kommer i tillegg til krav, restriksjoner og gebyrer, kan bidra til at det blir kommersielt ulønnsomt å operere i flere lokale markeder i Norge.

- d) **Reaksjonsmidler:** Loven § 6 angir fjerning og forvaring som reaksjonsmidler ved brudd på forskriften eller vilkår i tillatelsen.

Vårt inntrykk er at kommunene oppfatter at både å avslutte tillatelsen og fjerning og forvaring av små elektriske kjøretøy som hensiktsmessige reaksjonsmidler dersom et utleieselskap bryter forskriften eller vilkår i tillatelsen. Imidlertid har vi ikke dokumentasjon på at en eneste tillatelse i kommuner med lokal forskrift er blitt trukket tilbake grunnet forskriftsbrudd eller vilkårsbrudd.

Informantene i dybdeintervjuene mener det er bra at kommunene nå har sanksjonsmuligheter som ekstra insentiver til å følge de lokale reglene. Fjerning og forvaring er blitt gjort av enkelte kommuner, slik som Kristiansand da Ryde nektet å fjerne sine elsparkesykler etter at kommunen hadde innført tillatelsesordning. Samtidig har de ni kommunene i surveyen som har erfaring med utleie, svart at fjerning og forvaring *ikke* er hensiktsmessig – muligens fordi det oppleves som byråkratisk og upraktisk, jamfør Oslo kommune som har etterspurt dagbøter for manglende oppfyllelse av tiltak. Vesentlig flere, det vil si 16 respondenter i spørreundersøkelsen, har svart at fjerning og forvaring er hensiktsmessig.

- e) **Forholdet til andre regler:** Små elektriske kjøretøy omfattes av andre regler, særlig alminnelige regler for bruk av slike kjøretøy etter vegtrafikklovgivningen, samt EØS-avtalen og tjenesteloven

Når det gjelder forholdet til tjenesteloven, inneholder selve utleieloven ikke i seg selv restriksjoner. Derimot vil lokale forskrifter som begrenser utleievirksomheten, samt lokale tillatelsesordninger, representere restriksjoner iht. tjenesteloven og reglene om fri bevegelighet for tjenester/etableringsreglene. Dette innebærer at de må begrunnes i henhold til et tvingende allment hensyn og være forholdsmessige. Samtidig vil man måtte vurdere om lokale variasjoner i reguleringen vil kunne gjøre den samlede restriksjonen mer byrdefull for aktørene, noe som kan ha betydning for proporsjonalitetsvurderingen. Krav som ikke relaterer seg til lokale forhold (typisk tekniske/fysiske krav til kjøretøyene), bør derfor reguleres sentralt. Sentral regulering der det er mulig reduserer også risikoen for at kommuner kan trå feil i forhold til det EØS-rettslige handlingsrommet.

Hovedutfordringen med loven og lokale forskrifter i dag er at utleieloven ikke setter klare rammer for kommunenes kompetanse. Dette skaper potensielt EØS-rettslige problemstillinger på kommunalt nivå, ved at kommunen f.eks. ikke forholder seg til forholdsmessighetsprinsippet eller stiller krav som ikke lar

seg begrunne ut fra tvingende allmenne hensyn. Videre kan det oppstå hjemmelsproblematikk, f.eks. dersom en kommune utformer løsninger begrunnet i samferdselspolitiske hensyn, f.eks. integrasjon med det offentlige kollektivtilbudet. Om det er ønskelig å inkludere slike hensyn i utleieloven tas det ikke stilling til her. Med tanke på EØS-retten vil imidlertid et tydelig og avgrenset reguleringsrom være den beste garantisten for en robust løsning.

Et alternativ, for å unngå at kommuner trår feil mht. lokal regulering, vil være at det utarbeides en veileder for forskriftsutforming og tillatelsesordninger. Dette kan skje i sentralforvaltningen, evt. i regi av Kommunenes sentralforbund (KS) med en sentral kvalitetssikring.

Når det gjelder forholdet til vegtrafikklovgivningen, finner vi ikke rettslige utfordringer, men konstaterer det som reguleres også påvirkes av annen lovgivning (som promillebestemmelser).

- f) Lovens formål:** fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø – samt om disse er dekkende for aktørenes behov.

Fremkommelige og trygge offentlige rom: Samtlige informanter og aktører mente at utleieloven har bidratt til at det offentlige rommet er blitt mye mer trygt og fremkommelig. Interessegruppene som representerte de gående, det vil si Fotgjengerforeningen, Norges Handikapforbund og Norges Blindforbund, understreket imidlertid at det er en lang vei å gå til dette formålet er oppnådd da fotgjengere fortsatt for eksempel ofte opplever sperrede fortau på grunn av feilparkerte elsparkesykler, og fortsatt opplevde påkjørsler og sneiing – problemer som vår befolkningsundersøkelse dokumenterer at en ikke ubetydelig andel har opplevd.

Effektiv forvaltning: Blant våre informanter er det gjennomgående stor uklarhet om hva punktet om effektiv forvaltning innebærer og dermed hvordan de opplever at loven bidrar til dette. I kommunesurveyen er det lavest oppslutning om at utleieloven bidrar til effektiv forvaltning blant lovens formål, og det er også her vi får flest 'vet ikke'-svar. Vår juridiske drøfting har problematisert 'effektiv forvaltning' som formål med utleieloven. Lettelser i den offentlige administrasjonen er ikke uten videre et lovlig hensyn ut ifra en EØS-rettslig vinkel. Imidlertid kan andre forhold, slik som at forvaltningen fungerer effektivt gjennom at kommunenes vilkår, blant annet krav om datadeling, blir etterfulgt av utleieselskapene fordi de risikerer sanksjoner eller reguleringen skjer digitalt, og at kommunene med tillatelsesordninger har reaksjonsmidler som gjør at deres vilkår blir fulgt, og at forvaltningen trenger noe midler gjennom for eksempel et administrasjonsgebyr for å kunne utøve sin rolle adekvat, være lovlige hensyn.

Klimavennlige løsninger: Forskriftskrav om at alle servicebiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2023 og at elsparkesyklene produseres, transporteres og resirkuleres på mest mulig klimavennlige måter, bidrar til klimavennlige løsninger. Det er derimot usikkert hvorvidt elsparkesykler bidrar til en mer miljøvennlig transportmiddelfordeling. Med unntak av elsparkesykkelturer om natten, som utleieloven hjemler muligheten til å forby, erstatter nemlig de fleste elsparkesykkelturene gåing (Fearnley, 2022; Fearnley mfl., 2022).

Godt miljø og lokalmiljø: Formålet bedre miljø og lokalmiljø blir i alle fall delvis oppnådd gjennom at elsparkesyklene oppfyller miljøstandarder, at alle servicebilene til utleieselskapene senest fra 2023 er nullutslippskjøretøy, at det er færre feilparkerte elsparkesykler. Det rapporteres imidlertid fortsatt om utfordringer knyttet til blant annet henslenging av elsparkesykler i naturen og feilparkerte elsparkesykler.

Andre mulige formål: Vår studie har avdekket at et flertall av informantene våre, ikke minst kommunene, kollektivselskapene og flere av utleieselskapene, ønsker ytterligere formål inkludert i utleieloven. De uttrykker imidlertid også at usikkerhet om hvorvidt dette er mulig fra et EØS-rettslig standpunkt. Ideelt sett skulle de gjerne sett at særlig transportpolitiske mål, som: a) å bygge opp om et bærekraftig transportsystem, b) et sammenhengende og integrert mobilitetstilbud med kollektivtransporten som

grunnstamme, c) overgang til mer miljøvennlig transport, eller d) rett og slett inkludere brukerhensyn: at utleietilbudet skal være attraktivt.

Per nå er det uavklart hvorvidt flere av disse ønskede formålene kan tolkes inn formålet om at utleie skal bidra til klimavennlige løsninger. Et klart flertall av informantene våre etterspør derfor større klarhet i hva loven hjemler på disse punktene. Generelt vurderes elementene i formålsparagrafen som vide (for eksempel hensynet til et godt lokalmiljø), noe som gir risiko for at kommuner kan komme til å gi EØS-stridige reguleringer – altså reguleringer som ikke kan begrunnes i tvingende allmenne hensyn – slik som for eksempel integrasjon med eksisterende kollektivtransporttilbud. En slik integrasjon mellom utleieselskaper og kollektivselskapene må altså skje frivillig slik vi vurderer det, og det er også nettopp dette som er i ferd med å skje blant annet i Oslo. Flere lokale forskrifter har imidlertid allerede formuleringer i disse retningene. Eksempler på slike formuleringer inkluderer:

- Haugesund: «En søknad om tillatelse skal inneholde: [...] h. en beskrivelse av hvordan tjenesten kan kombineres og tilpasses øvrig mobilitetstilbud i kommunen.»
- Bodø: «Utvelgelse av hvilke søkere som får tillatelse skjer etter en helhetlig kvalitetsvurdering på grunnlag av [...] c. søkerens beskrivelse av rutiner og virkemidler for å oppfylle klimavennlige løsninger, et godt miljø og lokalmiljø, herunder [...] 2. søkerens beskrivelse av hvordan tjenesten kan fungere som en forlengelse av kollektivtransport»
- Kristiansand: «i. Integrasjon i øvrig kollektivtilbud Utleiers system skal kunne innlemmes i Agder kollektivtrafikk sine systemer slik at en reisende kan leie utleiers små elektriske kjøretøy via Agder kollektivtrafikk sine systemer. Det vil bli gitt nærmere bestemmelser om dette i konkurransegrunnlaget.»

Fotgjengernes organisasjoner, ikke minst Fotgjengerforeningen, har tatt til orde for å presisere at formålet om trygge og fremkommelige offentlige rom bør gjelde *alle kategorier gående*.

Andre aktuelle formål som har blitt foreslått ligger utenfor det transportpoliske, som hensyn til arbeidstakerne som drifter utleietilbudet, eller til folkehelse.

12.4.1 Hvordan kan utleieloven konkret forbedres?

I drøftingene våre kommer vi frem til at noen tiltak kan gjøres for å oppnå formålene innenfor rammene av hva som er tillatt i EØS-avtalen og i tjenesteloven:

1. Det bør vurderes innført en passasje om at gategrunnsleie er et mulig virkemiddel i utleieloven, slik at kommunene kan bruke dette dersom de har lokal forskrift og ser det hensiktsmessig.
2. I formålet 'trygge og fremkommelige offentlige rom' bør det vurderes å inkluderes en utvidelse om 'for alle' slik at formålene avspeiler at alle dem som benytter offentlige rom, uansett funksjonsevne og situasjonsbestemte utfordringer, skal oppleve dem trygge og fremkommelige.
3. Kommunene bør få mer veiledning og tydelige retningslinjer, eventuelt gjennom presisering av utleieloven eller i forarbeider eller i form av sentrale veiledere eller rundskriv, om hvordan de unngår å havne i strid med EØS-retten dersom de vil innføre for eksempel obligatorisk koordinering mellom kollektivselskaper og utleieselskaper. Enkelte av kommunene etterspør også rettledning for hvordan ulike bestemmelser, slik som beregning av gebyr og kriterier for overtredelser, skal utarbeides, formuleres og håndheves.
4. Det bør klargjøres hvorvidt lovens formål om at utleie skal bidra til klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø omfatter transportpolitiske mål og hensyn til transportsystemet. Hvis ikke det er tilfellet, ønsker mange av våre informanter en slik mulighet
5. Det bør vurderes om flere sider ved utleie av små elektriske kjøretøy kan reguleres på nasjonalt nivå slik at det blir mindre ulikheter i lokale reguleringer, og dermed enklere for utleieselskapene å etablere seg i de lokale markedene, samt enklere for brukerne og for publikum fordi de samme reglene gjelder på landsbasis. En felles forskrift for flere nabokommuner kan bidra til at det blir

enkler for utleieselskapene å operere i markedene, for brukerne å vite hva slags regler som gjelder, og for kommunene å regulere fordi samarbeid kan gi mernytte.

6. Kommunene må vurdere om det samlede regulatoriske og økonomiske trykket på utleieselskapene er nødvendig og om det vil gjøre det for vanskelig for utleieselskapene å operere lokalt. Hvis det blir for dyrt å operere i et marked fordi det innføres for mange krav og restriksjoner nasjonalt og lokalt, er risikoen at de seriøse utleieselskapene trekker seg ut grunnet manglende lønnsomhet. Muligheten for sunn og lønnsom drift med god lokal oppfølging krever en viss størrelse og er nødvendig også for at tilbudet skal bli attraktivt for publikum og utvikle seg i ønsket retning.
7. For at ulike grupper som er sårbare bedre skal beskyttes mot for eksempel parkeringer av elsparkesykler til hinder på fortau er det viktig å jobbe videre med løsninger for å sikre at deres behov blir ivaretatt på en bedre måte enn det som er tilfelle i dag.

Referanser

- Agder lagmannsrett. (2022, 11. november). Kjennelse. Kristiansand: Agder lagmannsrett.
- Agder tingrett. (2022). Kjennelse 05.08.2022. Krav om midlertidig forføyning. Ryde Technology AS mot Kristiansand kommune. Kristiansand: Agder tingrett.
- Bergen kommune. (2022a, 7. februar). Fagnotat. Justert forslag til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Bergen kommune etter høring. Bergen: Bergen kommune.
- Bergen kommune. (2022b, 15. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om lov om utleie av små elektriske kjøretøy*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Birkemo, A. (2022, 3. mai). Høring: Ny forskrift på utleie av el-sparkesykler. *Dagsavisen*.
<https://www.dagsavisen.no/rogalandsavis/nyheter/stavanger/2022/05/03/horing-ny-forskrift-pa-utleie-av-el-sparkesykler/>
- Bodø kommune. (2022a). *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Bodø kommune, Nordland* (FOR-2022-06-16-1128). Bodø: Bodø kommune.
<https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2022-06-16-1128?q=Lov%20om%20utleie%20av%20sm%C3%A5>
- Bodø kommune. (2022b, 13. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy*. Intervjuer: Inga Margrete Ydersbond.
- Bodø kommune. (2023). *Tillatelse for bruk av offentlig grunn til utleie av små elektriske Kjøretøy*. Bodø kommune. Hentet 11. desember fra <https://bodo.kommune.no/toppfelt/hurtiglenker/kunngjoringer-og-horinger/tillatelse-for-bruk-av-offentlig-grunn-til-utleie-av-sma-elektriske-kjoretoy-1>
- Bolt. (2022, 22. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Borgarting lagmannsrett. (2022). Kjennelse.
- Bugge, S. (2021, 13. juli). Oslo nattestenger sparkesykler fra klokken 23. *E24*.
<https://e24.no/naeringsliv/i/6k3ll/oslo-nattestenger-sparkesykler-fra-klokken-23>
- Byspark. (2022, 28. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Bærum kommune. (2019, 31. oktober). Bysyssel i Bærum - samarbeid med Ruter. Sandvika: Bærum kommune.
<https://www.baerum.kommune.no/innsyn/politikk/wfdocument.ashx?journalpostid=2019221878&dokid=4654059&versjon=9&variant=A&>
- Bærum kommune. (2020, 9. januar). Elektriske sparkesykler i Bærum - Retningslinjer for etablering av tilbud.
<https://www.baerum.kommune.no/innsyn/politikk/wfdocument.ashx?journalpostid=2020000577&dokid=4756952&versjon=11&variant=A&>
- Bærum kommune. (2021). Mikromobilitet i Bærum 2020-2021.
<https://www.baerum.kommune.no/contentassets/810223a60b9743de83a666adbc514a4a/mikromobilitet-i-barum-2020-2021.pdf>
- Bærum kommune. (2022a, 25. mars). Høringsuttalelse Bærum kommune - høring om forslag til endring i regelverket for små, elektriske kjøretøy. Sandvika: Bærum kommune.
<https://www.baerum.kommune.no/innsyn/politikk/wfdocument.ashx?journalpostid=2020289781&dokid=5255370&versjon=6&variant=A&>
- Bærum kommune. (2022b, 29. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om lov om utleie av små elektriske kjøretøy*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.

- Deighton-Smith, R. (2021). *Regulating app-based mobility services* (OECD Going Digital Toolkit Notes, Issue. OECD Publishing. <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/23564252-en.pdf?expires=1673450728&id=id&accname=guest&checksum=811ADE0DBD71F2425E3BE4EDA2CF84AF>
- Drammen kommune. (2022a, 14. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om lov om utleie av små elektriske kjøretøy*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Drammen kommune. (2022b). Presentasjon for Bymiljøetaten i Oslo.
- Drammen kommune. (2022c). Vilkår for bruk av kommunalt areal til utleie av elsparkesykler. Drammen kommune. <https://www.drammen.kommune.no/tjenester/vei-trafikk-parkering/sykkeltilbud/vilkar-for-bruk-av-kommunalt-areal-til-utleie-av-elsparkesyklerelsparkesykler/>
- Esposito, B. (2017, 28. september). This Is What Happened In Australia When They Tried To Roll Out Shared Bicycles. *BuzzFeed*. <https://www.buzzfeed.com/bradesposito/oh-no-obike>
- Fearnley, N. (2020a, 7. september). Hva myndighetene kan og ikke kan gjøre. *Samferdsel*. [Hva myndighetene kan og ikke kan gjøre - Samferdsel \(toi.no\)](https://www.toi.no/publikasjoner/hva-myndighetene-kan-og-ikke-kan-gjore-samferdsel-toi-no)
- Fearnley, N. (2020b). Micromobility—regulatory challenges and opportunities. I C. H. Sørensen & A. Paulsson (Red.), *Shaping smart mobility futures. Governance and policy instruments in times of sustainability transitions*. Emeralds publishing. <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/978-1-83982-650-420201010/full/html>
- Fearnley, N. (2022). Factors Affecting e-Scooter Mode Substitution. *Transportation Findings*, (June). <https://findingspress.org/article/36514-factors-affecting-e-scooter-mode-substitution>
- Fearnley, N., Berge, S. H. & Johnsson, E. (2020). *Delte elsparkesykler i Oslo: En tidlig kartlegging*. TØI-rapport 1748/2020. Oslo: Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/publikasjoner/delte-elsparkesykler-i-oslo-en-tidlig-kartlegging-article36029-8.html>
- Fearnley, N., Karlsen, K. & Bjørnskau, T. (2022). *Elsparkesykler i Norge: Hovedfunn fra spørreundersøkelser høsten 2021*. TØI-rapport 1889/2922. Oslo: Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=72934>
- Fluctuo. (2021). European Shared Mobility Index 2-2021. https://mcusercontent.com/baa57cfb15e41471e5dd992db/files/61c9c628-2b97-0e0b-9943-40c70e00c886/Fluctuo_European_Index_Annual_Review_2021.pdf
- Fluctuo. (2022). European Shared Mobility Index Q3 2022. Fluctuo. https://9202560.fs1.hubspotusercontent-na1.net/hubfs/9202560/ESMI/Fluctuo%20Q3%20European%20Index%202022.pdf?utm_campaign=ESMI&utm_medium=email&hsmi=236555291&hsenc=p2ANqtz-8zrE7YRWO6MFw8P35Pmlsver8jCE723UiT-qxD3QFs3aeJ-zpeiy5qkyEh00K0mQEMqrwsEsUHtDhBU3IA7B4ycPhnw&utm_content=236389267&utm_source=hs_email
- Fotgjengerforeningen. (2022a, 27. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Fotgjengerforeningen. (2022b, 27. september). Svar til intervjuguiden fra Fotgjengerforeningen: La oss ta fortauene tilbake!
- Fredrikstad kommune. (2022). *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Fredrikstad kommune, Viken* (FOR-2022-05-05-1439). Lovdata. Fredrikstad: Fredrikstad kommune. <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2022-05-05-1439?q=Lov%20om%20utleie%20av%20sm%C3%A5>
- Fyhri, A., Karlsen, K. & Bjørnskau, T. (2022). *Folkehelsekonsekvenser av elektriske sparkesykler for barn og voksne: effekter på aktiv mobilitet og ulykker*. TØI-rapport 1898/2022. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Gössling, S. (2020). Integrating e-scooters in urban transportation: Problems, policies, and the prospect of system change. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 79. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102230>

Erfaringer med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

- Haugesund kommune. (2022). *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Haugesund kommune, Rogaland*. Lovdata. Haugesund: Haugesund kommune.
<https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2022-10-05-1810?q=Lov%20om%20utleie%20av%20sm%C3%A5>
- Hirsti, K. & Carlsen, H. (2019, 30. august). Blinde Andrea (22): – Jeg har blitt truffet åtte ganger av elsparkesykler i sommer. *NRK*. Lesedato 26. september 2022. <https://www.nrk.no/norge/nesten-fem-ulykker-i-dognet-med-elsparkesykkel-i-oslo-1.14662246>
- Hovland, L. (2022, 17. august). Ville ikke delta i anbudskonkurranse, men tok konkurransen til retten etterpå. *Anbud365*. Lesedato 20. september 2022. <https://www.anbud365.no/regelverk/ville-ikke-delta-i-anbudskonkurranse-men-tok-konkurransen-til-retten-etterpa/>
- Høyesterett. (2021). Dom avsagt 16. desember 2021, Anke over Frostating lagmannsretts dom 28. mai 2021, HR-2021-2510-A, (sak nr. 21-093372SIV-HRET).
- James, O., Swiderski, J. I., Hicks, J., Teoman, D. & Buehler, R. (2019). Pedestrians and E-Scooters: An Initial Look at E-Scooter Parking and Perceptions by Riders and Non-Riders. *Sustainability*, 11(20), 5591.
<https://www.mdpi.com/2071-1050/11/20/5591>
- Karlsen, K., Johnsson, E., Fyhri, A. & Pokorny, P. (2021). *Parkeringsløsninger for delte elsparkesykler. Undersøkelser av parkeringsstativ og oppmalte plasser*. TØI-rapport 1821/2021. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=55176>
- Karlsen, K., Weyde, K. V., Nielsen, A. F. & Skartland, E.-G. (2023). *Elsparkesykler og tilgjengelighet i bymiljø - Opplevelsene til personer med nedsatt syn eller nedsatt bevegelse*, TØI-rapport 1944/2023,
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=74757>
- Kjeldstadli, K. (1999). *Fortida er ikke hva den en gang var: en innføring i historiefaget* (2. utg. utg.). Oslo: Universitetsforlaget.
- Kolsrud, K. (2022, 8. august). Ryde fikk ikke midlertidig forføyning mot fjerning av sparkesykler. *Rettt24*. Lesedato 31. august 2022. <https://rett24.no/articles/ryde-fikk-ikke-midlertidig-forfoyning-mot-fjerning-av-sparkesykler>
- Konkurransetilsynet. (2022, 30. september). *Intervju til evaluering av lof om utleie av små elektriske kjøretøy*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Kristiansand kommune. (2022a). Formannskapet 26-01-2022. Punkt 9/22: Høring forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Kristiansand kommune. Kristiansand kommune.
- Kristiansand kommune. (2022b, 30. mars). Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Kristiansand kommune, Agder. Kristiansand: Kristiansand kommune.
<https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2022-03-30-1016?q=Lov%20om%20utleie%20av%20sm%C3%A5>
- Kristiansand kommune. (2022c, 14. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om lov om utleie av små elektriske kjøretøy*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Lillehammer kommune. (2021). Høring- Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Lillehammer kommune, Innlandet. Lillehammer: Lillehammer kommune.
<https://www.lillehammer.kommune.no/hoering-om-utleie-av-smaa-elektriske-kjoeretoey.6422813-172351.html>
- Lillehammer kommune. (2022a, 19. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Lillehammer kommune. (2022b, 22. juni). *Utleie av el-sparkesykler*. Lillehammer kommune. Hentet 8. september fra <https://www.lillehammer.kommune.no/utleie-av-el-sparkesykler.6535007-172351.html>
- Lovdata. (2018). *Forskrift om endring i forskrift om krav til sykkel* (2018-0272).
<https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2018-04-09-545>
- Lovdata. (2021a). *Forskrift om endring i forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)* (FOR-2021-05-07-1411). <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2021-05-07-1411>

- Lovdata. (2021b). *Forskrift om endring i forskrift om offentlig parkeringsgebyr* (FOR-2021-05-07-1412). <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2021-05-07-1412>
- Lovdata. (2021c). *Forskrift om endring i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)* (FOR-2021-05-07-1453). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2021-05-07-1453>
- Melhuus, K., Siverts, H., Enger, M. & Schmidt, M. (2015). *Sykkelskader i Oslo 2014*. Oslo Skadelegevakt, Oslo universitetssykehus, HelseDirektoratet og Statens vegvesen.
- Moi Østbø, H. (2022, 5. september). Fortsatt nattestengt for elsparkesyklene. *Stavanger Aftenblad*. Lesedato 6. september 2022. <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/WRIvZr/fortsatt-nattestengt-for-elsparkesyklene>
- Myhre, S. M. (2022, 23. august). I nattens mørke har mannen med kodenavn «640» jaktet elsparkesykler. Det har resultert i hundretusener i bøter. *Aftenposten*. Lesedato 24. august 2022. <https://www.aftenposten.no/oslo/i/4760lo/i-nattens-moerke-har-mannen-med-kodenavn-640-jaktet-elsparkesykler-det-har-resultert-i-hundretusener-i-boeter>
- Norges Blindforbund. (2022a, 9. mars). Høringssvar: Forslag til endringer i regelverket for små elektriske kjøretøy. Oslo: Norges Blindforbund. <https://www.blindforbundet.no/om/blindforbundet/horingsuttalelser>
- Norges Blindforbund. (2022b, 20. september). *Intervju til Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Norges Handikapforbund. (2022, 26. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- NTB. (2021a, 6. august). Bare ett selskap har nattestengt elsparkesyklene i Oslo. *NTB*. Lesedato 6. september 2022. <https://e24.no/naeringsliv/i/wO6WbA/bare-ett-selskap-har-nattestengt-elsparkesyklene-i-oslo>
- NTB. (2021b, 23. juni). Overveldende flertall mot elsparkesykkel-forbud i Oslo. *Dagsavisen*. Lesedato 26. august 2022. <https://www.dagsavisen.no/oslo/nyheter/2021/06/23/overveldende-flertall-mot-elsparkesykkel-forbud-i-oslo/>
- NTB, Fosse, A. L. & Vege, H. H. (2021, 30. mai). 200 elsparkesykler tauet inn i Oslo. *Nettavisen*. Lesedato 4. mai 2022. <https://www.nettavisen.no/nyheter/200-elsparkesykler-tauet-inn-i-oslo/s/12-95-3424134060>
- Oslo kommune. (2021). *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo* (FOR-2021-07-13-2388). <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2021-07-13-2388>
- Oslo kommune. (2022a, 31. mars). Evalueringsrapport. Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2022b). *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune, Oslo* (FOR-2022-02-16-263). <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2022-02-16-263?q=Lov%20om%20utleie%20av%20sm%C3%A5>
- Oslo kommune. (2022c). Høring - Revisjon av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Oslo kommune. Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2022d, 29. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuere: I. M. Ydersbond og V. Nenseth.
- Oslo Tingrett. (2021). Kjennelse i sak om midlertidig forføyning. Krav om utsatt iverksettelse av forskrift og enketvedtak; forskriftsregulering av elsparkesykkelbruk i Oslo kommune. Oslo: Oslo Tingrett.
- Pettersen, E. A. & Røssland, O. M. (2021, 9. april 2021). Derfor er kommunen fortsatt sure på Ryde. *Bergensavisen*. Lesedato 17. november 2022. https://www.ba.no/derfor-er-kommunen-fortsatt-sure-pa-ryde/s/5-8-1584630?onboarding_mode=true
- Rashid, L. & Solheim, P. (2021, 8. juli). Kraftig økning i elsparkesykkel-ulykker i Oslo. *E24*. Lesedato 26. august 2022. <https://e24.no/naeringsliv/i/bn9X75/kraftig-oekning-i-elsparkesykkel-ulykker-i-oslo>
- Rostad, M. W. (2021, 24. juni 2021). Har ingen avtale med kommunen. Derfor finner du disse på gaten i Oslo. *Avisa Oslo*. Lesedato 18. november 2022. <https://www.ao.no/har-ingen-avtale-med-kommunen-derfor-finner-du-disse-pa-gaten-i-oslo/s/5-128-125735>

Erferinger med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Ryde. (2022, 19. september 2022). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy*. Intervjuere: I. M. Ydersbond og N. A. Fearnley.

Samferdselsdepartementet. (2018, 10. april 2018). *Små elektriske kjøretøy blir likestilt med sykkel*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/regjeringen-solberg/aktuelt-regjeringen-solberg/sd/pressemeldinger/2018/sma-elektriske-kjoretøy-bli-likestilt-med-syssel/id2596831/>

Samferdselsdepartementet. (2021). Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Samferdselsdepartementet. <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2021-06-18-139>

Sandefjord kommune. (2022). *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Sandefjord kommune, Vestfold og Telemark* (FOR-2022-06-22-1166). Sandefjord: Sandefjord kommune. <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2022-06-22-1166>

Sarpsborg kommune. (2022). *Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Sarpsborg kommune, Viken* (FOR-2022-10-13-2076). Sarpsborg: Sarpsborg kommune. <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2022-10-13-2076>

Skien kommune. (2022, 21. oktober). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.

Spångberg, K. & Amundsen, A. H. (2021). Bysysselordninger. Tiltakskatalog for transport og miljø, Transportøkonomisk institutt. <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-syssel/b-3-9/>

Statens vegvesen. (2021). *Skader på sykkel og elektrisk sparkesyssel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020*. <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/vedlegg/svv-rapport/svv-skadersyssel-el-sparkesysselrett-240321.pdf>

Statens vegvesen. (2022a, 26. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.

Statens vegvesen. (2022b, 24. juni). *Tekniske krav til elsparkesyssler*. Statens vegvesen. Hentet 22. september fra <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/traffiksikkerhet/sikker-pa-elsparkesyssel/tekniske-krav/>

Stav, S. (2021, 12. juli). Elsparkesysslene må reguleres så raskt som mulig. *Aftenposten*. <https://www.aftenposten.no/meninger/debatt/i/lzzygy/elsparkesysslene-maa-reguleres-saa-raskt-som-mulig>

Stavanger kommune. (2022a, 23. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.

Stavanger kommune. (2022b, 27. april). Saksframlegg. Forslag til forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Stavanger kommune. Stavanger: Stavanger kommune.

Stavanger kommune. (2022c, 12. august). *Utleie og bruk av elsparkesyssler i Stavanger kommune*. Hentet 5. september fra <https://www.stavanger.kommune.no/vei-og-trafikk/stavanger-pa-syssel/utleie-av-sparkesyssler-i-stavanger/>

Stortinget. (2021). Representantforslag 293 L (2020–2021) fra stortingsrepresentantene Karin Andersen, Olemic Thommessen, Stein Erik Lauvås, Heidi Greni og Torhild Bransdal. Oslo: Stortinget. <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/representantforslag/2020-2021/dok8-202021-293l.pdf>

Syklistenes Landsforening. (2022a). Høringssvar: Forslag til endring i regelverket for små elektriske kjøretøy.

Syklistenes Landsforening. (2022b, 24. oktober). *Intervju til erfaringsinnhenting om lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.

Taylor, A. (2018, 22. mars). The Bike-Share Oversupply in China: Huge Piles of Abandoned and Broken Bicycles. *The Atlantic*. Lesdato 29. desember 2022. <https://www.theatlantic.com/photo/2018/03/bike-share-oversupply-in-china-huge-piles-of-abandoned-and-broken-bicycles/556268/>

Tromsø kommune. (2022a, 6. oktober). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.

- Tromsø kommune. (2022b, 16. august). Orientering om elektriske sparkesykler i Tromsø kommune. Tromsø: Tromsø kommune.
- Tromsø kommune. (2022c). Saksprotokoll Miljø-, klima- og samferdselsutvalget.
- Trygg trafikk. (2022). *Regler for å bruke elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy*. Trygg Trafikk. Hentet 18. november fra <https://www.tryggtrafikk.no/sykle/el-sparkesykkel/regler-for-a-bruke-elsparkesykkel-og-andre-sma-elektriske-kjoretoy/>
- Utleieselskapene. (2022). *Intervjuer til erfaringsinnhenting om lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Valevatn, J. (2022). *Holdninger til ny transportteknologi*. Teknologirådet. <https://teknologiradet.no/wp-content/uploads/sites/105/2022/07/holdninger-til-ny-transportteknologi-teknologiradet.pdf>
- Vinje, M. & Kristensen, J. D. (2020, 26. juni). Fjernet sparkesykler etter naboklager. *Budstikka*. <https://www.budstikka.no/fjernet-sparkesykler-etter-naboklager/s/5-55-984306>
- Voi. (2022, 20. september). *Intervju til erfaringsinnhenting om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Intervjuer: I. M. Ydersbond.
- Ydersbond, I. M. & Veisten, K. (2019). *Klimaeffekten av elsykkel. Dokumentasjon av hva som fremmer og hemmer bruk av elsykkel i Norge og elsykkelens bidrag til kutt i utslipp av klimagasser i norske kommuner*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49973>
- Ålesund kommune. (2022). *Forskrift om utleie av elsparkesyklar på offentlig grunn, Ålesund kommune, Møre og Romsdal* (FOR-2022-06-16-1148). Lovdata. Ålesund: Ålesund kommune. <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2022-06-16-1148?q=Lov%20om%20utleie%20av%20sm%C3%A5>

Vedlegg

V 1. Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Dato	LOV-2021-06-18-139
Departement	Samferdselsdepartementet
Ikrafttredelse	18.06.2021
Kunngjort	18.06.2021 kl. 12.50
Korttittel	Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

[Dok.nr.8:293 L \(2020–2021\)](#), [Innst.643 L \(2020–2021\)](#), [Lovvedtak 178 \(2020–2021\)](#). Stortingets første og andre gangs behandling hhv. 10. og 14. juni 2021. Fremmet av Samferdselsdepartementet

§ 1. Formål

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

§ 2. Virkeområde

Denne loven gjelder utleie av små elektriske kjøretøy. Det som er regulert for små elektriske kjøretøy, gjelder tilsvarende for sykkel med hjelpemotor (elsykkel). Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hva som skal anses som små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel).

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

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

1. steder eller soner på offentlig grunn for utplassering eller parkering av små elektriske kjøretøy
2. områder på offentlig grunn der det innføres bruksreguleringer slik som hastighetsbegrensninger og bruksforbud
3. tidsperioder når utleie kan skje
4. at små elektriske kjøretøy skal oppfylle nærmere angitte standarder som krav til batteritid og miljømessige batterityper
5. at små elektriske kjøretøy er utrustet med teknologi som kan sikre oppfyllelse av krav fastsatt i nr. 1-3, for eksempel geofencing mv.
6. tilgjengeliggjøring av data, som for eksempel utlevering av anonyme opplysninger om bruken av små elektriske kjøretøy.

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

Kommunen kan gi forskrift om at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bare kan gjøres med tillatelse fra kommunen.

Forskriften kan ha bestemmelser om tillatelsens varighet, hvor mange kjøretøy som maksimalt kan plasseres på offentlig grunn for utleie, om hvor mange utleiende som maksimalt skal få tillatelse, og andre vilkår for tillatelsen.

Forskriften kan gi saksbehandlingsregler for tillatelsesordningen. Ved gjentatte eller grove overtredelser av kommunens forskrift eller vilkår stilt i tillatelsen, kan kommunen trekke tilbake tillatelsen.

Forskriften kan gi nærmere bestemmelser om dette.

§ 5. Gebyr

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

§ 6.Fjerning og forvaring

Små elektriske kjøretøy som er plassert ut for utleie eller parkert i strid med forskrift gitt i medhold av [§ 3](#), eller i strid med tillatelse etter [§ 4](#), kan om nødvendig fjernes og tas i forvaring av kommunen. I kommuner som har tillatelsesordning etter [§ 4](#), kan små elektriske kjøretøy som er plassert ut eller parkert uten at utleier har tillatelse etter [§ 4](#), fjernes eller tas i forvaring av kommunen. Små elektriske kjøretøy som er tatt i forvaring, står for utleiers regning og risiko. Tilbakelevering kan skje når utleieren har betalt utgiftene som kommunen har hatt i forbindelse med fjerningen og forvaringen. [Vegtrafikkloven § 37](#) femte og sjette ledd gjelder tilsvarende for salg av kjøretøy tatt i forvaring etter denne paragrafen.

§ 7.Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks.

V 2. Tips og råd for lokalt regelverk for utleie av små elektriske kjøretøy og elsykkel

Den følgende listen over tips og anbefalinger til kommunene bygger på erfaringer fra ulike elsparkesykkelrelaterte prosjekter ved Transportøkonomisk institutt. En oversikt over disse prosjektene fins på www.toi.no/elsparkesykler. Videre er listen løst basert på et [kapittel om delte elsparkesykler](#) i Tiltakskatalog for transport og miljø (tiltak.no).

1. **Definer spillereglene.** Et stort, uregulert elsparkesykkelmarked er ikke bærekraftig. Det skaper overetablering og parkeringskaos. Markedet må reguleres, og lokale myndigheter må ta lederrollen.
2. **Løs parkeringskaoset.** Lykkes man med å løse parkeringsproblemene, er den største utfordringen med delte elsparkesykler løst. I de mest utsatte (sentrums)områdene kan tvungen, geofencet parkering skape best ryddighet. Det må da settes av mange, små p-arealer i området hvor det ellers er geofencet parkeringsforbud. Informasjon og opplæring av befolkningen kan redusere problemet med at det ikke er opplagt for alle hvordan det er best å parkere.
3. **Begrens antall selskaper.** Hvert utleieselskap trenger en relativt stor flåte med elsykler og elsparkesykler for å ha et attraktivt tilbud til brukerne⁵⁸, for å tjene nok penger til å følge opp flåten med tanke på eksempelvis feilparkeringer og vedlikehold. Det er derfor viktigere å begrense antallet selskaper enn antallet el(sparke)sykler. Ett (på mindre steder) eller noen få (i større byer) utleieselskaper vil gi et bedre tilbud til publikum enn flere, mindre tilbydere. Å begrense markedsadgang kan gi redusert konkurranse mellom utleieselskap og drive prisene opp. Problemet oppveies i noen grad av intermodal konkurranse mot gåing, sykling, kollektivtransport og bil.
4. **Sett (vide) rammer for antallet kjøretøy.** Utleieselskapene bør gis relativt stor frihet til å definere tilbudet. Et maksimaltak på flåtestørrelse, særlig i pressområder som storbybysentra, kan likevel være fornuftig for å unngå oversvømmelse. Antall sykler som det er plass til i et pressområde vil være avhengig av parkeringsarealene. Derfor bør flåtetak være dynamiske basert på faktisk etterspørsel, tilgjengelig parkeringsareal og dynamiske sonegrenser. Progressive avgifter kan også regulere antallet kjøretøy.
5. **Trafikksikkerhet.** Elsparkesykler har bekymringsfullt høy ulykkesrisiko. Aktuelle virkemidler er knyttet både til infrastruktur og teknologi:
 - a. Eneulykker, som dominerer, skyldes ofte kombinasjonen dårlig veidekke og elsparkesykkelenes små hjul. Bygging, [drift og vedlikehold](#) av sykkelfelt og annen infrastruktur for sykkel bør prioriteres og fokusere på de viktigste risikofaktorene, som huller i veien, grus og løv.
 - b. Rus er ofte involvert, særlig i helgene og om natten. I tillegg til den strenge, nasjonale promillegrensen som gjelder fra sommeren 2022, planlegges og utprøves mange alternative tiltak. Noen eksempler er Vois [reaksjonstest](#), Rydes planer om [øyeskanner-teknologi](#), samt lavere hastigheter om natten i flere kommuner. Hvis slike tiltak ikke gir ønskede resultater. Utleie bør forbys på steder/tider med mye ruskjøring og ulykker dersom andre tiltak gir utilstrekkelig effekt.
 - c. Mange av de mest alvorlige ulykkene involverer tyngre, motoriserte kjøretøy. Flere sykkelfelt, å separere myke og harde trafikanter, samt lavere fartsgrenser for veitrafikken og trafikkreduserende tiltak, kan redusere ulykkesrisikoen og alvorlighetsgraden.
6. **Ikke kvel markedet.** Et lokalt regelverk bør legge til rette for videre innovasjon og utvikling. Det bør derfor vurderes om summen av krav, begrensninger, avgifter, mv. *til sammen* er til hinder for sunn økonomisk drift og utvikling. Videre bør omfanget og intensiteten av reguleringene holdes på et *lavest nødvendig nivå* for å oppnå de definerte målene. Hvis, for eksempel, problemet er opphoping av elsparkesykler i sentrumsområdet, bør de aktuelle tiltakene bare gjelde i sentrumsområdet.

⁵⁸ Den dagen tredjepartsapper kan gi tilgang til opplåsing og betaling for alle utleieselskaper sine elsparkesykler, vil brukernytte-argumentet for å begrense markedsadgang være mindre åpenbart.

7. **Utnytt innovasjonskraften.** Ved utlysning av tillatelsesordninger er det bedre å spesifisere ønsket funksjon, ytelse og resultat enn å spesifisere statiske, teknologiske løsninger. Å utfordre markedet til finne løsninger, for eksempel på rusrelaterte ulykker og hensynsløs kjøring på fortau, kan utløse mye kreativitet.
8. **Krev data.** Mindre kommuner med én utleieaktør kan be om tilgang til utleiers digitale dashbordløsning for å følge med på om reguleringen overholdes, og kartlegge markedet og eventuelle behov for tilrettelegging. Med flere aktører og i større kommuner bør kommunen sørge for å samle data fra alle aktørene i en egen løsning. Egne rapporter kan utarbeides fra utleieselskapene, etter krav og ønske fra kommunen.
9. **Bygg inn fleksibilitet.** Både teknologi og marked er i rask utvikling. Derfor bør regelverket utvikle seg gjennom fleksible og tidsbegrensede ordninger. Prøving, feiling, læring og justering er viktige ledd i prosessen – for alle parter. Nye regelverk bør evalueres systematisk, og resultatene brukes til å forbedre fremtidige forskrifter og utlysninger av tillatelsene.

De fylkeskommunale kollektivselskapene har stor fagkompetanse på helhetlig mobilitetstilbud, reisebehov, overordnede transportpolitiske mål, samt anskaffelser innen mobilitet. De kan bringe inn det regionale perspektivet, på tvers av tilgrensende kommuner, som er relevant for mange reisestrømmer.

V 3. Liste over intervjuer

Aktør	Tidspunkt	Antall informanter	Form
Bergen kommune	15.sep.22	3	Teams
Bodø kommune	13.sep.22	2	Teams
Grenlandkommunene	21.sep.22	1	Teams
Kristiansand kommune	14.sep.22	1	Teams
Lillehammer kommune	19.sep.22	2	Teams
Oslo kommune	29.sep.22	4	Fysiske møter
Bærum kommune	29.sep.22	3	Teams
Drammen kommune	14.sep.22	1	Teams
Stavanger kommune	23.sep.22	3	Teams
Tromsø kommune	06.okt.22	1	Teams
Voi Technologies	20.sep.22	1	Teams
Bolt	22.sep.22	1	Telefon/Teams
Byspark	28.sep.22	2	Teams
Ryde Technologies	19.sep.22	1	Fysisk møte
Statens vegvesen	26.sep.22	1	Teams
Konkurransetilsynet	30.sep.22	3	Teams
Fotgjengerforeningen	27.sep.22	1	Teams
Norges Blindforbund	20.sep.22	1	Teams
Norges Handikapforbund	26.sep.22	1	Telefon
Syklistenes Landsforening	24.okt.22	1	Teams

V 4. Kommunesurvey-svar på utleieselskaper, omtrentlig antall utleide elsparkesykler per selskap

Svar i nettsurveyen på spørsmålet: «Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?» Vi ser av tallene at kommunene har oppgitt antall på forskjellige tidspunkt. (Merk at dette er svarene slik de kom til oss. Det er mange feilkilder).

	Bird	Bolt	Dott	Lime	Ryde	SQT	Surf	Tier	Voi	Zvipp	Andre	SUM
Bergen	1 080	1 560			3 000			1 555	2 100		620	9 915
Bjørnafjorden											50	50
Bodø	250				250							500
Bygland											10	10
Drammen	100	400						400	250	100		1 250
Elverum	40											40
Fredrikstad		500					300					800
Frogn											30	30
Gjøvik		100									120	220
Grimstad	50										30	80
Indre Østfold	150											150
Kristiansand		500			1 000				500			2 000
Lillestrøm	100	200			100			200	100	50	50	800
Lyngen											10	10
Midt-Telemark											4	4
Namsos								50				50
Nesodden											10	10
Oslo	667	2 666	667	667	667		500	2 667	2 667		667	11 835
Porsgrunn											60	60
Ringsaker											20	20
Rælingen												
Sandefjord												
Sarpsborg	100	100					100					300
Skien											100	100
Sola												
Stavanger					750			750	750			2 250
Stord	80											80
Sunnfjord											170	170
Tromsø						151						151
Trondheim					670			670	670	670		2 680
Ullensaker	150							150		70	150	520
Vestre Toten											12	12
Voss	30											30
Vågå											4	4
Øygarden											85	85
Ås											50	50
2 uoppgitte kommuner							100				150	250
Sum el(sparke)sykler	2 797	6 026	667	667	6 437	151	1 000	6 442	7 037	890	2 352	34 466
Antall kommuner der utleieselskapet er til stede	13	9	1	1	8	1	5	9	8	5	23	

V 5. Intervjuguider informantintervjuer

Intervjuguide kommuner med forskrift

- Hva slags erfaringer gjorde din kommune seg med små elektriske kjøretøy til utleie før den lokale forskriften basert på utleieloven ble innført?
- Hvorfor innførte din kommune en lokal forskrift for å regulere dette?
- Hvilke forventninger hadde dere til effekten av å innføre forskriften? Ble de innfridd?
- Hvilke avveininger ble gjort i arbeidet med forskrift?
- Hvilke fagområdet (jus, planlegging, samferdsel osv.) var involvert i arbeidet med forskrift og hvilke fagmiljøer hadde størst innflytelse på hvordan forskriften ble?
- Hva slags effekter har deres lokale forskrift hatt?
- Har dere noen data som underbygger dette? Kvalitative eller kvantitative, som at det blir bedre fremkommelighet og mindre feilparkeringer, tryggere trafikk for alle grupper, færre skader, at flere velger klimavennlige løsninger når de skal dra fra ett sted til et annet?
- Hvor godt fungerer den lokale forskriften slik du ser det? Hva kunne eventuelt vært bedre?
- Hva er de eventuelt fornøyde eller misfornøyde med når det gjelder Loven? Hvorfor? I hvilken grad har den gitt dere de mulighetene dere trenger for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn? Gir loven kommunen de virkemidler den trenger?
- Hvordan kan dere ønske dere at Loven eventuelt blir omformulert? Hvorfor?
- I hvilken grad bidrar Loven til: a) trygge og fremkommelige offentlige rom? b) effektiv forvaltning, c) klimavennlig transport, d) godt miljø og lokalmiljø?
- Hvor går grensen for hva som kan reguleres innenfor EØS-regelverket? Det er et vanskelig spørsmål, men dere har kanskje gjort dere noen tanker?
- Er det hensiktsmessig at loven omfatter både kommunal og annen offentlig grunn, men ikke privat grunn? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at loven kun omfatter små elektriske kjøretøy og elsykkel som definert i vegtrafikklovgivningen? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene kan innføre en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunenes kostnader knyttet til utleievirksomheten kan dekkes ved kommunale gebyrer til utleieselskapene? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene ikke kan bruke pris eller ta gategrunnsleie som reguleringsverktøy? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er hensiktsmessige reaksjonsmidler/sanksjoner ved brudd på forskriften eller vilkår i tillatelsen? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er handlingsrommet for en eventuell justering/endring av Loven ut fra til vegtrafikklovgivningen, eller annet regelverk, slik som EØS-lovgivningen?
- Er det noen regulatoriske verktøy som brukes i andre land for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy som dere gjerne så at ble benyttet i Norge også? I så fall, hva slags, hvor, og hvorfor?
- Har du noen andre kommentarer?

Intervjuguide kommuner uten forskrift

- Hvordan stiller din kommune seg til Lov om utleie av små elektriske kjøretøy offentlig grunn? Hva er bra med Loven? Og mindre bra, slik dere ser det? Hvorfor?
- Hvordan kan Loven evt. bli annerledes og bedre slik dere ser det?
- Basert på Loven har ca. 10 kommuner foreløpig utarbeidet lokale forskrifter som regulerer utleievirksomheten av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Hva tenker dere om disse lokale forskriftene?

- Hvordan fungerer den lokale håndteringen av små elektriske kjøretøy? Har dere laget alternativ til lokale forskrifter? I så fall, hva slags? (f.eks. dialog, samarbeid og tilrettelegging)
- Er det noen egenskaper/forhold ved loven som gjør at dere ikke har forskrift?
- Har dere en forskrift på vei? I så fall, hva er forventningene til denne?
- Hva skulle dere helst sett var annerledes hos dere selv i dag? Hvorfor?
- Har dere noen data som underbygger dette? Kvalitative eller kvantitative, som at det blir bedre fremkommelighet og mindre feilparkeringer, tryggere trafikk for alle grupper, færre skader, at flere velger klimavennlige løsninger når de skal dra fra ett sted til et annet?
- Og hva skulle dere helst sett var annerledes i hvordan andre kommuner regulerer utleie av små elektriske kjøretøy?
- Hva er de eventuelt fornøyde eller misfornøyde med når det gjelder Loven? Hvorfor? I hvilken grad har den gitt dere de forholdene dere ønsker dere som kommune?
- Hvordan kan dere ønske dere at Loven eventuelt blir omformulert? Hvorfor?
- I hvilken grad bidrar Loven til: a) trygge og fremkommelige offentlige rom? b) effektiv forvaltning, c) klimavennlig transport, d) godt miljø og lokalmiljø?
- Hvor går grensen for hva som kan reguleres innenfor EØS-regelverket? Det er et vanskelig spørsmål, men dere har kanskje gjort dere noen tanker?
- Er det hensiktsmessig at loven omfatter både kommunal og annen offentlig grunn, men ikke privat grunn? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at loven kun omfatter små elektriske kjøretøy og elsykkel som definert i vegtrafikklovgivningen? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene kan innføre en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunenes kostnader knyttet til utleievirksomheten kan dekkes ved kommunale gebyrer til utleieselskapene? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene ikke kan bruke pris eller ta gategrunnsleie som reguleringsverktøy? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er hensiktsmessige reaksjonsmidler/sanksjoner ved brudd på forskriften eller vilkår i tillatelsen slik du ser det? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er handlingsrommet for en eventuell justering/endring av Loven ut fra til vegtrafikklovgivningen, eller annet regelverk, slik som EØS-lovgivningen?
- Er det noen regulatoriske verktøy som brukes i andre land for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy som dere gjerne så at ble benyttet i Norge også? I så fall, hva slags, hvor, og hvorfor?
- Har du noen andre kommentarer

Intervjuguide statlige institusjoner

- Hvordan stiller din organisasjon seg til utleieloven?
- Hva er bra med Loven? Hvorfor?
- Hvordan kan Loven evt. bli annerledes og bedre slik dere ser det?
- Basert på Loven har ca. 10 kommuner foreløpig utarbeidet lokale forskrifter som regulerer utleievirksomheten av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Hva tenker dere om disse lokale forskriftene? I hvilken grad fungerer de etter hensikten?
- (Hvis vi bruker Oslo som eksempel, hva fungerer godt og eventuelt mindre godt?)
- (Hva slags erfaringer har dere gjort dere med de lokale forskriftene i de andre byene/kommunene som er basert på Loven?)
- Har dere noen data som underbygger dette? Kvalitative eller kvantitative data, som at det blir bedre fremkommelighet og færre feilparkeringer, tryggere trafikk for alle grupper, færre skader, at flere velger klimavennlige løsninger når de skal dra fra ett sted til et annet? Hørings svar?

- Hva tenker dere om forvaltningen av delte elsparkesykler til utleie i de kommunene som har utleie av små elektriske kjøretøy, men ikke har implementert lokale forskrifter? (Bærum, Drammen, Tromsø, Stavanger, Fredrikstad, Gjøvik/Hamar, Lillestrøm, Sarpsborg og Sandnes?)
- Hva er disse kommunene eventuelt fornøyde eller misfornøyde med når det gjelder Loven? Hvorfor? I hvilken grad har den gitt dem de forholdene de ønsker seg for trafikantene?
- Hvordan kan dere ønske dere at Loven eventuelt blir omformulert? Hvorfor disse endringene?
- I hvilken grad bidrar Loven til: a) trygge og fremkommelige offentlige rom? b) effektiv forvaltning, c) klimavennlig transport, d) godt miljø og lokalmiljø?
- Hvor går grensen for hva som kan reguleres innenfor EØS-regelverket med tanke på regulering av utleie av elsparkesykler til utleie? Det er et vanskelig spørsmål, men dere har kanskje gjort dere noen tanker? Har dere noen juridiske utgreiinger, oversikter eller annet dere kunne delt med meg?
- Er det hensiktsmessig at loven omfatter både kommunal og annen offentlig grunn, men ikke privat grunn? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at loven kun omfatter små elektriske kjøretøy og elsykkel som definert i vegtrafikklovgivningen? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene kan innføre en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunenes kostnader knyttet til utleievirksomheten kan dekkes ved kommunale gebyrer til utleieselskapene? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene ikke kan bruke pris eller ta gategrunnsleie som reguleringsverktøy? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er hensiktsmessige reaksjonsmidler/sanksjoner ved brudd på forskriften eller vilkår i tillatelsen slik du ser det? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er handlingsrommet for en eventuell justering/ending av Loven ut fra til vegtrafikklovgivningen, eller annet regelverk, slik som EØS-lovgivningen?
- Er det noen regulatoriske verktøy som brukes i andre land for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy som dere gjerne så at ble benyttet i Norge også? I så fall, hva slags, hvor, og hvorfor?
- Hva passer det å regulere i det nasjonale regelverket her, vs. hva egner seg best for lokal regulering?
- Har du noen andre kommentarer?

Intervjuguide utleieselskaper

- I hvilke byer har dere etablert utleievirksomhet i Norge? Når tidligere? Hvilke byer er dere evt. interesserte i å etablere et tilbud i per dags dato? Hvor mange kjøretøy er det på hvert sted? Hvor mange elsparkesykler og hvor mange elsykler er det i hver by?
- Hvordan stiller ditt selskap seg til utleieloven? Hva er bra med Loven? Og mindre bra, slik dere ser det? Hvorfor?
- Hvordan kan Loven evt. bli annerledes og bedre slik dere ser det?
- Basert på Loven har ca. 10 kommuner foreløpig utarbeidet lokale forskrifter som regulerer utleievirksomheten av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Hva tenker dere om disse lokale forskriftene?
- Hvordan påvirker de lokale reguleringer deres muligheter for etablering i en by?
- Hvis vi bruker Oslo som eksempel, hva fungerer godt etter at den lokale forskriften ble implementert sommeren 2021? Og mindre godt?
- Hva slags erfaringer har dere gjort dere med de lokale forskriftene i de andre byene?
- Hva skulle dere helst sett var annerledes? Hvorfor?
- Har dere noen data som underbygger dette? Kvalitative eller kvantitative, som at det blir bedre fremkommelighet og mindre feilparkeringer, tryggere trafikk for alle grupper, færre skader, at flere velger klimavennlige løsninger når de skal dra fra ett sted til et annet?

- Hvordan er lønnsomheten blitt etter innføringen av Loven?
- Hva er de eventuelt fornøyde eller misfornøyde med når det gjelder Loven? Hvorfor? I hvilken grad har den gitt dere de forholdene dere ønsker dere som aktør i utleiebransjen?
- Hvordan kan dere ønske dere at Loven eventuelt blir omformulert? Hvorfor?
- I hvilken grad bidrar Loven til: a) trygge og fremkommelige offentlige rom? b) effektiv forvaltning, c) klimavennlig transport, d) godt miljø og lokalmiljø?
- Hvor går grensen for hva som kan reguleres innenfor EØS-regelverket? Det er et vanskelig spørsmål, men dere har kanskje gjort dere noen tanker?
- Er det hensiktsmessig at loven omfatter både kommunal og annen offentlig grunn, men ikke privat grunn? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at loven kun omfatter små elektriske kjøretøy og elsykkel som definert i vegtrafikklovgivningen? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene kan innføre en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunenes kostnader knyttet til utleievirksomheten kan dekkes ved kommunale gebyrer til utleieselskapene? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene ikke kan bruke pris eller ta gategrunnsleie som reguleringsverktøy? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er hensiktsmessige reaksjonsmidler/sanksjoner ved brudd på forskriften eller vilkår i tillatelsen slik du ser det? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er handlingsrommet for en eventuell justering/endring av Loven ut fra vegtrafikklovgivningen, eller annet regelverk, slik som EØS-lovgivningen?
- Er det noen regulatoriske verktøy som brukes i andre land for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy som dere gjerne så at ble benyttet i Norge også? I så fall, hva slags, hvor, og hvorfor?
- Har dere eksempler på hvordan byer i andre land hjemler sine lokale reguleringer?

Intervjuguide interesseorganisasjoner

- Hvordan stiller din organisasjon seg til Lov om utleie av små elektriske kjøretøy offentlig grunn (heretter kalt Loven)?
- Hva er bra med Loven? Og mindre bra, eller kan forbedres, slik dere ser det? Hvorfor?
- Hvordan kan Loven evt. bli annerledes og bedre slik dere ser det?
- Basert på Loven har ca. 10 kommuner foreløpig utarbeidet lokale forskrifter som regulerer utleievirksomheten av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Hva tenker dere om disse lokale forskriftene? I hvilken grad fungerer de etter hensikten?
- Hvis vi bruker Oslo som eksempel, hva fungerer godt etter at den lokale forskriften ble a) implementert høsten 2021, og b) oppdatert våren 2022? og mindre godt?
- Hva slags erfaringer har dere gjort dere med de lokale forskriftene i de andre byene/kommunene?
- Hva fungerer bra, slik dere ser det?
- Hva skulle dere helst sett var annerledes med disse lokale forskriftene? Hvorfor?
- Har dere noen data som underbygger dette? Kvalitative eller kvantitative, som at det blir bedre fremkommelighet og mindre feilparkeringer, tryggere trafikk for alle grupper, færre skader, at flere velger klimavennlige løsninger når de skal dra fra ett sted til et annet?
- Hva tenker dere om forvaltningen i de kommunene som har utleie av små elektriske kjøretøy, men ikke har implementert lokale forskrifter? (Bærum, Drammen, Tromsø, Stavanger, Fredrikstad, Gjøvik/Hamar, Lillestrøm, Sarpsborg og Sandnes?)
- Hva er de eventuelt fornøyde eller misfornøyde med når det gjelder Loven? Hvorfor?
- I hvilken grad har den gitt dere de forholdene dere ønsker dere som interesseorganisasjon?
- Hvordan kan dere ønske dere at Loven eventuelt blir omformulert? Hvorfor? Hvordan?

- I hvilken grad bidrar Loven til: a) trygge og fremkommelige offentlige rom? b) effektiv forvaltning, c) klimavennlig transport, d) godt miljø og lokalmiljø?
- Hvor går grensen for hva som kan reguleres innenfor EØS-regelverket? Det er et vanskelig spørsmål, men dere har kanskje gjort dere noen tanker?
- Er det hensiktsmessig at loven omfatter både kommunal og annen offentlig grunn, men ikke privat grunn? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at loven kun omfatter små elektriske kjøretøy (nå: liten elektrisk motorvogn) og elsykkel som definert i vegtrafikklovgivningen? Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene kan innføre en tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy der de regulerer antall kjøretøy og antall selskaper, og andre ting? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunenes kostnader knyttet til utleievirksomheten kan dekkes ved kommunale gebyrer til utleieselskapene? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Er det hensiktsmessig at kommunene ikke kan bruke pris eller ta gategrunnsleie som reguleringsverktøy? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er hensiktsmessige reaksjonsmidler/sanksjoner ved brudd på forskriften eller vilkår i tillatelsen slik du ser det? Oppfølgingsspørsmål: Hvorfor/hvorfor ikke?
- Hva er handlingsrommet for en eventuell justering/endring av Loven ut fra til vegtrafikklovgivningen, eller annet regelverk, slik som EØS-lovgivningen?
- Er det noen regulatoriske verktøy som brukes i andre land for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy som dere gjerne så at ble benyttet i Norge også? I så fall, hva slags, hvor, og hvorfor?
- Har du noen andre kommentarer?

V 6. Respondenter i kommunene

Tabell V 6.1: Respondenter i kommunesurveyen

Stilling	Seksjon
Rådgiver overordnet plan	Stab strategi og utvikling
Fagansvarlig vei	Bygg, forvaltning vei&havn
Kommunalleder	Teknisk
Rådgiver for mobilitet	Seksjon Bærekraftig mobilitet, Bymiljøetaten
Rådgivar samferdsel	Samferdsel, vatn og avløp
Rådgiver	Teknisk avdeling / Byutvikling
Teknisk rådgiver VA og miljø	Teknisk
Leder Frivilligsentral/BUA og kulturleder	Kultur og frivillighet
Overingeniør	Samferdsel, vei og park
Einingsleiar Drift & Forvaltning	Veg, bygg, park, byggesak, brann, reinhald og VA
Enhetsleder veg, park og anlegg	Sektor for teknikk og miljø
Arealplanlegger	Plan og næring
Kommunedirektør	
Overingeniør	Bydrift - teknisk
Teknisk sjef	Teknisk
Kommunalsjef	Plan og teknikk
Leder for Utedrift	Teknikk og miljø / Drift og anlegg
Kulturleder	Kultur
Seniorrådgiver	Teknisk
Samfunnsplanlegger	Arealbruk
Klimarådgiver	Samfunnsutvikling, strategi og utvikling
Enhetsleder samferdsel og park	Kultur og samfunn (teknisk)
Enehetsleder, Kommunaltekniske tjenester	Kommunaltekniske tjenester
Avdelingsleder kommunalteknikk	Utvikling
Kommunalsjef for næring og teknisk avdeling.	Næring og teknisk avdeling
Mobilitetsplanlegger	Enhet for byutvikling/planavdelingen
Miljøvernrådgiver	Teknisk etat
Teknisk sjef	Bygg og anlegg
Prosjektmedarbeider	Plan
Avdelingsingeniør	Teknisk
Rådgiver i miljørettet helsevern	Samfunnshelse og veiseksjonen
Klima- og miljørådgiver	Stab miljø og samfunn
Avdelingsingeniør for Veg og Park	Veg og Park
Enhetsleder	Areal og transport
Beredskapsrådgiver	Drift/utvikling
Teknisk sjef	Teknisk sektor
Virksomhetsleder	Teknikk og eiendom
Kommunalsjef	Samfunnsutvikling
Sykkelansvarlig	Strategi og analyse
Kommunalsjef plan og næring	Plan og næring
Avdelingsleder drift	Teknisk
Plansjef	Teknisk forvaltning
Avdelingsleder veg og trafikk	Teknisk drift
Samfunnsplanlegger	Plan, utvikling og næring
Kultur- og idrettskonsulent	Kultur
Samfunnsplanlegger	Strategi og samfunnsutvikling
Arealplan	Samfunn og miljø
Avdelingsleder samferdsel	Avdeling samferdsel

Erferinger med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Stilling	Seksjon
Einingsleiar teknisk drift	Teknisk drift
Rådgiver - strategi og samfunn	Kommunedirektør - avdeling for strategi og samfunn
Enhetsleder	Plan
Klima- og miljøkoordinator	Samfunn
Rådmann	Sentraladministrasjonen
Mobilitetsplanegger	Mobilitetsplan og utredning
Leiar	Teknisk forvaltning
Virksomhetsleder kommunalteknikk	Kommunalteknikk
Næringsssjef	Strategi og utvikling
Samfunnsplanlegger	Strategi- og utviklingsseksjonen hos rådmannen
Folkehelsekoordinator	Fellestjenesten
Fagleder trafikk og parkering	Veiavdelingen
Miljørådgiver	Teknisk
Arealplanlegger	Teknisk
Seksjonleder	Bydrift
Rådgiver	Team samferdsel
Kultur og næringsssjef	Samfunnsutvikling og drift
Samferdselsplanlegger	Byutvikling
Saksbehandler veg og parkering	Veg og parkering
Transportplanlegger	Samfunnsutvikling, planseksjonen
Rådgjevar	Strategi og samordning
Seksjonssjef Vei og trafikk	Vei og trafikk
Prosjektleder Vei, vann og avløp	Plan, utvikling og drift
Folkehelsekoordinator	Fagkontor plan
Klima- og miljørådgiver	Teknisk og miljø
Ingeniør	Næring plan og teknisk
Juridisk rådgiver (jurist)	Seksjon for eiendom
Avdelingsleder	Eierskap
Teknisk sjef	Samfunnsutvikling
Frivilligsentralen	Frivilligsentralen
Næringsssjef	Næring
Rådgiver byplanlegger	Plan og Næring
Teknisk sjef	Driftsavdelingen
Byggingeniør	Teknisk sektor
Bil/ sykkelansvarlig	Servicekontoret
Vaktmester	Eiendom
Rådgiver	Plan og eiendom
Rådgjevar plan og forvaltning	Plan og forvaltning
Rådmann	
Avdelingsleiar veg og park	Samfunnssektor
Vegplanleggjar	Kommunalavdeling teknisk- driftsavdelinga
Folkehelsekoordinator	Kultur
Plansjef	Plan
Rådgjevar	Eigedom, drift og vedlikehold
Avdelingsleiar	Utviklingsavdelinga og VAR
Sektorleder	Samfunnsutvikling
Trafikkingeniør	Kommunalteknikk

V 7. Survey til norske kommuner

ID:start

dato_start	<ul style="list-style-type: none"> Dato for oppstart av intervjuet
<ul style="list-style-type: none"> range:* afilla:sys_date c Fylles inn automatisk	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

tid_start	<ul style="list-style-type: none"> Tid for oppstart av intervjuet
<ul style="list-style-type: none"> range:* afilla:sys_timenowf c Fylles inn automatisk	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

OmUS	 <ul style="list-style-type: none"> Denne undersøkelsen til kommunene handler om Lov om utleie av små elektriske kjøretøy (elsparkesykler og elsykler) på offentlig grunn. Loven trådte i kraft i juni 2021. Transportøkonomisk institutt (TØI) evaluerer hvordan Loven virker på vegne av Samferdselsdepartementet. <p>Kort om personvern: Vi håper du har tid til og muligheter for å svare. TØI følger personvernloven, du kan lese mer ved å trykke på knappen nedenfor. Det er frivillig å delta og du kan når som helst trekke deg.</p>
<ul style="list-style-type: none"> range:* Start undersøkelsen	<input type="radio"/> 1
Les mer om personvern	<input type="radio"/> 2

samtykke_detalj	
<p>Hvordan foregår datainnsamlingen? Dataene samles inn via dette elektroniske spørreskjemaet. Det tar om lag 10 minutter å svare, og spørsmålene handler om kommunenes eventuelle erfaringer med og vurderinger av regulering av utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.</p> <p>Hva skjer med informasjonen om deg? Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket. Den tekniske registreringen av svarene på spørreskjemaundersøkelsen foretas av QuenchTec (www.quenchtec.com). TØI er behandlingsansvarlig, og får utlevert data fra QuenchTec uten tilknytning til IP-adressene til dem som svarer. Forholdet er kontraktsregulert. Dersom du velger å oppgi kontaktinformasjon (epost) vil denne erstattes med en koblingsnøkkel som lagres sikkert og adskilt fra øvrige data. Så lenge du kan kobles direkte til spørreundersøkelsen, vil kun prosjektteamet ved TØI ha tilgang til informasjonen. Rapporten fra undersøkelsen vil bare inneholde data for grupper slik at enkeltpersoner ikke kan identifiseres. Prosjektet skal etter planen avsluttes i desember 2022. De anonymiserte dataene fra spørreundersøkelsen vil da lagres videre i inntil ett år for forskningsformål.</p> <p>Frivillig deltakelse. Det er frivillig å delta, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.</p> <p>Dine rettigheter og kontaktinformasjon. Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til følgende: innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, å få rettet opp personopplysninger om deg, å få slettet personopplysninger om deg, å få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet), og å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.</p> <p>Dersom du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med forsker Vibeke Nenseth (vne@toi.no) ved Transportøkonomisk institutt (TØI). Du kan også kontakte personvernombudets kontaktperson ved TØI, Gro Østlie (gro@toi.no). Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med: NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost (personverntjenester@nsd.no) eller på telefon: 55 58 21 17. På oppdrag fra TØI har NSD – Norsk senter for forskningsdata vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.</p>	
<p>♦ filter: \Om US.a=2</p>	
Det er greit, start undersøkelsen	<input type="radio"/> 1
Nei, jeg vil ikke delta likevel	<input type="radio"/> 2

Information
<p>♦ exit: yes ♦ filter: \samtykke_detalj.a=2 ♦ redirect: https://www.toi.no/ ♦ status: SCREENED</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  </div> <p style="margin-top: 20px;">Det er greit, takk for tiden din.</p>

idtxt	Koblingsnøkkel. Importerer kolonne "idtxt" fra utvalgsfil.
Open	

timestamp	Tidsstempel.
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* ♦ afilla:sys_timenowf c Fylles inn automatisk	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

Fins_Elsparkesykler	Finnes det utleie av elsparkesykler/elsykler på offentlig grunn i din kommune?
Ja, det finnes i dag	<input type="radio"/> 1
Nei, men har vært her før	<input type="radio"/> 2
Nei, har aldri vært her	<input type="radio"/> 3
Vet ikke	<input type="radio"/> 4

Utleieselskaper	Hvilke utleieselskaper er (eller har vært) i kommunen?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Fins_Elsparkesykler.a=1;2 	
Bird	<input type="checkbox"/> 1
Bolt	<input type="checkbox"/> 2
Dott	<input type="checkbox"/> 3
eIBEEZ	<input type="checkbox"/> 4
Lime	<input type="checkbox"/> 5
Ohoi	<input type="checkbox"/> 6
Ryde	<input type="checkbox"/> 7
SQT	<input type="checkbox"/> 8
Surf	<input type="checkbox"/> 9
Tier	<input type="checkbox"/> 10
Voi	<input type="checkbox"/> 11
Zvipp	<input type="checkbox"/> 12
Andre	<input type="checkbox"/> 13

AndreSelskaper	Hvilke andre utleieselskaper er/har vært i kommunen?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=13	
Skriv her: Open	
NBird	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=1	
Bird	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
NBold	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=2	
Bolt	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
NDott	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=3	
Dott	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
NEIBeez	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=4	
eIBEEZ	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
NLime	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=5	
Lime	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
NOhoi	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=6	
Ohoi	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
NRyde	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=7	
Ryde	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

NSqt	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=8	
SQT	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

NSurf	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=9	
Surf	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

NTier	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=10	
Tier	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

NVoi	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=11	
Voi	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

NZipp	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=12	
Zvipp	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

NAndre	Omtrent hvor mange elsparkesykler/elsykler er/har vært leid ut fra hvert selskap på det meste?
♦ filter:\Utleieselskaper.a=13	
Andre	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Henvendt	Har noen utleieselskap for elsparkesykler/elsykler henvendt seg til kommunen, men ikke startet utleie?
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

HvilkeHenvendt	<ul style="list-style-type: none"> Hvilke utleieselskap for elsparkesykler/elsykler har henvendt seg til kommunen (men ikke startet utleie)?
♦ filter:\Henvendt.a=1 Skriv her: Open	

VurdertForskrift	Har kommunen vurdert å utarbeide lokal forskrift etter Lov om utleie om små elektriske kjøretøy på offentlig grunn?
Forskrift er trådt i kraft	<input type="radio"/> 1
Forskrift er vedtatt politisk	<input type="radio"/> 2
Høringsnotat er utarbeidet	<input type="radio"/> 3
Forskrift er under utarbeidelse	<input type="radio"/> 4
Forskrift har vært diskutert, men kommunen har valgt andre løsninger	<input type="radio"/> 5
Forskrift har ikke vært diskutert	<input type="radio"/> 6
Forskrift er ikke aktuelt her i kommunen	<input type="radio"/> 7
Vet ikke	<input type="radio"/> 8

AnnenLosning	Hvilken annen løsning enn forskrift har kommunen valgt?
♦ filter:\VurdertForskrift.a=5 Open	

LenkeForskrift	Vennligst oppgi eventuell lenke til kommunens forskrift eller nettside for utleie av elsparkesykler/elsykler?:
♦ filter:\VurdertForskrift.a=1;2;3;4 Open	

HvorforIkkefor skrift	Vennligst utdyp her hvorfor forskrift ikke er aktuelt for kommunen:
♦ filter:\VurdertForskrift.a=7 Skriv her: Open	

Tillatelsesordning	Inneholder forskriften en tillatelsesordning?
♦ filter:\VurdertForskrift.a=1;2	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

TillatVarighet	Hva sier tillatelsesordningen om varighet?
♦ filter: \Tillatelsesordning.a=1	
Skriv her:	
Open	
TillatAntallSykl	Hva sier tillatelsesordningen om antall kjøretøy?
♦ filter: \Tillatelsesordning.a=1	
Skriv her:	
Open	
TillatAntallUtleiere	Hva sier tillatelsesordningen om antall utleiere som skal få tillatelse?
♦ filter: \Tillatelsesordning.a=1	
Skriv her:	
Open	
TillatVilkar	Hvilke andre vilkår gjelder for tillatelsesordningen?
♦ filter: \Tillatelsesordning.a=1	
Skriv her:	
Open	
Information	
Lovens formål er å legge til rette for at utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn bidrar til fremkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.	

LovFormaal	I hvilken grad vurderer du at Loven bidrar til følgende formål for din kommune?						
	ikke i det hele tatt	i liten grad	i noen grad	i ganske stor grad	i svært stor grad	vet ikke	
	1	2	3	4	5	6	
Fremkommelige offentlige rom	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Trygge offentlige rom	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Effektiv forvaltning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Klimavennlige løsninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Godt miljø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Godt lokal-/bymiljø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

AndreMaal	Er det andre mål du mener kommunen kan oppnå gjennom denne Loven?
Skriv her:	Open

HensiktRegulering	Gir Loven en hensiktsmessig regulering på følgende områder i din kommune - når det gjelder -	Ja	Nei	Vet ikke	
		1	2	3	
	at Loven bare omfatter offentlig grunn, ikke privat?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
	at Loven bare omfatter utleie av elsykler og elsparkesykler, ikke andre kjøretøy?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
	at Loven gir kommunene anledning til å innføre (gjennom forskrift) en tillatelsesordning?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
	at Loven mangler muligheten for kommunen til å bruke pris som reguleringsverktøy, f eks gategrunnsleie?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
	at Loven bare gir kommunen fjerning og forvaring som reaksjonsmidler ved brudd på forskriften (eller tillatelsesordningen)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

IkkeHensikt	Utdyp gjerne her dine svar på hvorvidt Loven er hensiktsmessig med hensyn til: utleie av bare offentlig rom; utleie bare av små elektriske kjøretøy; muligheten til forskrift/tillatelsesordning; manglende mulighet til prisregulering/gategrunnsleie og at den bare gir fjerning/forvaring som reaksjonsmidler.
Skriv her:	Open

AnnenAvgrensning	Er det andre typer reguleringer du mener Loven burde hatt?
	Open

LovMangler	Er det noen formål i Loven (eller evt den lokale forskriften) som savnes - som du mener skulle vært inkludert?
Skriv her:	Open

HvorforMangler	Hvorfor mener du dette burde vært inkludert?
♦ filter:\LovMangler.a=1	
Utdyp gjerne her: Open	

KlageJaNei	Har det vært klager på Loven (eller evt den lokale forskriften) i din kommune?
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

KlageHvor	Hvor har det vært klager på loven (eller evt den lokale forskriften) i din kommune?
♦ filter:\KlageJaNei.a=1	
Direkte til kommunen	<input type="checkbox"/> 1
I lokalpressen	<input type="checkbox"/> 2
I sosiale media (Facebook, Twitter, Instagram, e.l)	<input type="checkbox"/> 3
Annen klage	<input type="checkbox"/> 4

KlageEllers	Hvor har det vært klaget ellers?
♦ filter:\KlageHvor.a=4	
Open	

KlageTema	Hva har klagen(e) særlig gått ut på?
♦ filter:\KlageJaNei.a=1	
Skriv her: Open	

KommLov	Har du andre erfaringer, kommentarer eller synspunkter på Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn?
Skriv her: Open	

UlykkeReg_leg evakt	Registreres skader med sykler eller elsparkesykler ved den kommunale legevakten?
Ja, både sykler og elsparkesykler	<input type="radio"/> 1
Ja, bare sykler	<input type="radio"/> 2
Ja, bare elsparkesykler	<input type="radio"/> 3
Nei, ingen av delene	<input type="radio"/> 4
Vet ikke	<input type="radio"/> 5

UlykkeReg_sy kehus	Registreres skader med sykler eller elsparkesykler ved det lokale sykehuset?
Ja, både sykler og elsparkesykler	<input type="radio"/> 1
Ja, bare sykler	<input type="radio"/> 2
Ja, bare elsparkesykler	<input type="radio"/> 3
Nei, ingen av delene	<input type="radio"/> 4
Vet ikke	<input type="radio"/> 5

UlykkeRegVer k	TØI har utviklet et digitalt registreringsverktøy for å registrere ulykker på sykkel og lignende, som nå brukes ved legevakter og sykehus i Agder. Verktøyet er et digitalt spørreskjema som pasientene selv fyller ut, eventuelt med bistand fra helsepersonell. Det registrerer opplysninger om ulykken, og har en kartfunksjon som gjør det mulig å stedfeste ulykkene presist slik at man kan sette inn forebyggende tiltak. Kan dette være interessant for din kommune?
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

tlf	Kunne vi komme tilbake til deg med oppfølgingsspørsmål? Hva er i tilfelle ditt mobilnummer?
Mobilnummer, 8 sifre:	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Kommune	Hvilken kommune svarer du på vegne av?
	Open

Stilling	Hva er din stilling?
	Open

Seksjon	I hvilken seksjon/avdeling arbeider du?
Open	

KommUS	Har du ellers noen kommentarer til undersøkelsen?
Skriv her:	
Open	

dato_slutt	Dato for avslutning av intervjuet
<ul style="list-style-type: none"> ◆ range:* ◆ afilla:sys_date c Fylles inn automatisk	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

tid_slutt	Tidsstempel
<ul style="list-style-type: none"> ◆ range:* ◆ afilla:sys_timenowf c Fylles inn automatisk	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

Information
<ul style="list-style-type: none"> ◆ exit:yes ◆ redirect:https://www.toi.no/?lang=no_NO ◆ status:COMPLETE <div style="text-align: center; margin: 20px 0;">  </div> <p>Takk for at du deltok!</p>

TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
0349 Oslo
Norge

E-post: toi@toi.no

Kontoradresse:

Forskningsparken
Gautstadalléen 21.

Telefon: 22 57 38 00

Hjemmeside: www.toi.no

