



Fra kaos til kvalitet:

En praktisk veileder for regulering av delt mikromobilitet i kommuner

Mikromobilitet:
«utslippsfri transport ved hjelp av fremkomstmidler som kan benyttes på gang- og sykkelanlegg»

Line Silberg van der Velde
Myndighet og regelverk, Statens vegvesen



Foto: Line Silberg van der Velde

Veileder om regulering av elsykler og elsparkesykler til utleie på offentlig grunn

- **Aktører, roller, samspill og samarbeid;**
utleiende, brukere, kommuner og kollektivselskap
- **Juridiske rammer for regulering**
nasjonalt og EØS-regelverk, rettspraksis
- **Ulike reguleringsmodeller**
fordeler og ulemper
- **Utforming av tjenestetilbudet**
praktisk tilrettelegging og virkemidler
- **Praktiske sjekklister**
- **Eksempler og erfaringer** fra norske kommuner



DEL I – INNLEDNING	8	Anskaffelse/tjenestekonsesjonskontrakt (uten forskrift)	37
Arbeidet med veilederen	9	Regulering gjennom lokal forskrift	38
Formål og avgrensning	10	Tillatelse (med forskrift)	39
Hvordan lese veilederen	11	Anskaffelse/tjenestekonsesjonskontrakt (med forskrift)	40
DEL II - AKTØRER OG ROLLER	12	Oppsummering – ulike reguleringsmodeller	42
Et tilbakeblikk på markedsutviklingen	13	DEL V – UTFORMING AV TJENESTETILBUDET; VIRKEMIDLER OG SAMARBEID	44
Utleiere	16	Utforming av tjenestetilbudet	44
Brukere	18	Dialog er en forutsetning	44
Myndigheter	20	Fleksibilitet i avtaler og forskrifter	45
Nasjonalt nivå – Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen	20	Antallsbegrensning på kjøretøy	46
Regionalt nivå – fylkeskommunen	20	Antall utleieaktører	48
Lokalt nivå – kommunen	20	Subsidier eller gebyr?	48
Samarbeid og samordning på tvers av kommunegrenser	21	Lengde på kontrakt/tillatelse	49
DEL III – JURIDISKE RAMMER FOR REGULERING	24	Krav til miljø, drift og rydding	50
Juridiske rammer for regulering av utleievirksomhet	24	Andre virkemidler	51
Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn	24	Geografiske områder og fordeling av kjøretøy på soner	51
Lov om offentlige anskaffelser – tjenestekonsesjon	24	Digital regulering (geofencing) og tilgang til data	52
EØS-regelverket	25	Tidsbegrensninger for bruk	53
Kommunen som grunneier – privatrettslig rådgighet	27	Rammer for vinterdrift	54
Juridiske rammer for regulering av bruk	28	Parkeringspolitikk og infrastruktur	55
Trafikkreglene	29	Nærmere om håndheving ved feilparkering	58
Skiltregelverk	29	Reisepunkt (Mobilitetspunkt)	59
Regelverk om håndheving av feilparkering	31	Kollektivintegrasjon	60
Gebyr	31	DEL VI – VEDLEGG	62
Fjerning	33	Vedlegg 1: Sjekkliste – syv steg til et formålstjenlig utleietilbud	63
DEL IV - ULIKE TILNÆRMINGER TIL REGULERING	35	Vedlegg 2: Tidslinje nasjonal, regulatorisk utvikling - elsparkesykler	66
Ingen regulering	35	Vedlegg 3: EØS-rettslig vurdering – lovlighet og forholdsmessighet	67
Regulering uten lokal forskrift	36	Vedlegg 4: Viktige regler ved bruk av elsparkesykler	70
Avtale om bruk av kommunal grunn med betingelser (uten forskrift)	36	Vedlegg 5: Parkering til unødig hinder eller ulempe – fire hovedgrupper vurderingsmomenter	71
		Vedlegg 6: Intervjuliste	73

Kommuner med forskrift



Figurutforming: Beta Mobility

Eksempler fra 29 ulike kommuner

- Arendal
- Asker
- Bamble
- Bergen
- Bodø
- Bærum
- Bjørnafjorden
- Drammen
- Fredrikstad
- Grimstad
- Kristiansand
- Lier
- Lillesand
- Malvik
- Melhus
- Orkland
- Oslo
- Porsgrunn
- Sandefjord
- Siljan
- Skaun
- Skien
- Stavanger
- Stjørdal
- Trondheim
- Tromsø
- Tønsberg
- Vennesla
- Ås

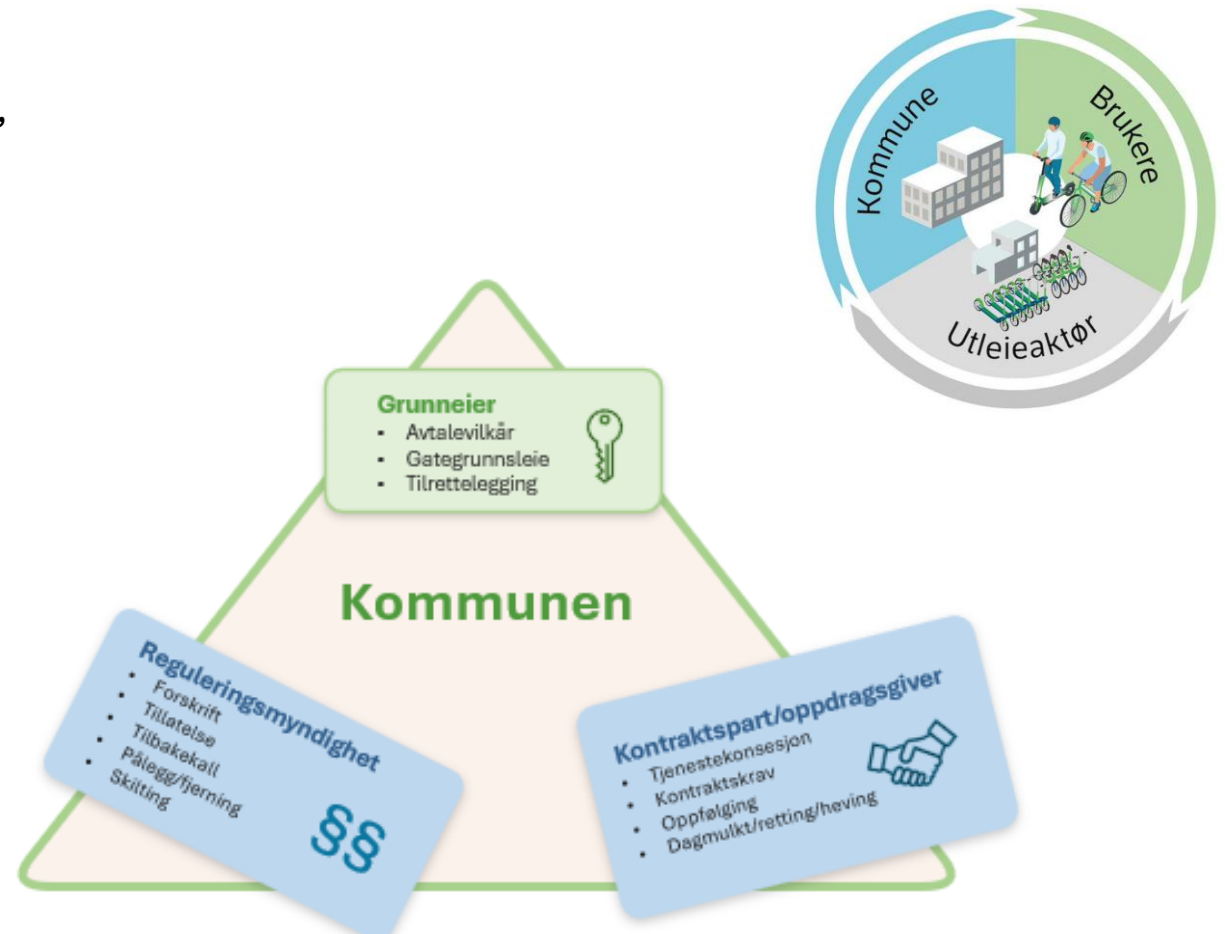
Kommunen kan regulere/påvirke de andre aktørene på ulike måter

Brukere

- skilting og oppmerking, håndheving av feilparkering,
- krav til utleier om opplæring av brukere,
- tilrettelegging for informasjonsaktivitet om bruksregler og risiko

Utleiere

- dialog og frivillighet,
- tillatelse,
- avtale, tjenestekonsesjon,
- forskrift



Regulering er ikke et mål i seg selv

Risiko ved for streng regulering

- For få kjøretøy
- Dårlig dekning
- Ingen etablering

Ulike tilnærminger

- Ingen regulering – dialog og frivillighet
- Avtaler uten forskrift
- Lokal forskrift med eller uten tillatelsesordning
- Forskrift + tjenstekonsesjonskontrakt

Avveining

- Styringsbehov
- Ressursbruk
- Fleksibilitet



Ulike reguleringsalternativer og -nivåer

Ingen regulering



- Dialog og frivillighet
- Lav terskel for oppstart
- Lite styringskraft

Regulering uten forskrift



- Avtale om bruk av grunn
- Ev. tjenestekonsesjon
- Fleksibilitet, men begrenset styring

Lokal forskrift



- Tydelig hjemmel
- Tilltaelse og vilkår
- Større forutsigbarhet

Forskrift/ tjenestekonsesjonskontrakt



- Markedsadgang/ detaljstyring
- To spor for oppfølging
- Størst handlingsrom

Utforming av tjenestetilbudet – virkemidler og samarbeid



Avtale og rammer

- Antallsbegrensning på kjøretøy og utleiere
- Lengde på kontrakt/tillatelse
- Subsidier eller gebyr
- Fleksibilitet i regelverk og avtaler



Geografi og infrastruktur

- Geografiske områder og fordeling på soner
- Parkeringspolitikk og infrastruktur
- Reisepunkt
- Kollektivintegrasjon



Drift og etterlevelse

- Krav til miljø, drift og rydding
- Rammer for vinterdrift
- Tidsbegrensninger for bruk
- Håndheving ved feilparkering



Data og dialog

- Digital regulering/geofencing
- Tilgang til data
- Dialog og samarbeid med aktørene

Eksempler: Hvordan bygge fleksibilitet inn i forskrift og tillatelser

- [Forskriften til Sandefjord kommune](#) trekkes frem av flere utleieaktører som eksempel på en veldig fleksibel forskrift. Kommunen setter kun minimumskrav til utleieaktørene i forskriften, som blant annet åpner for at kommunen i løpet av tillatelsesperioden kan innføre eller endre begrensning av antall kjøretøy, endre soner og innføre gebyr.
- § 12 i [Asker kommune sin forskrift](#) benytter disse formuleringene som gir fleksibilitet: “Utleie kan skje alle dager, hele døgnet. Kommunen kan redusere tidsrommet eller innføre nattestenging midlertidig eller på ubestemt tid eller stille krav for bruk av kjøretøyet.

Tjenesten er vinterstengt. Betingelser for sesongstart og avslutning vil komme fram i kunngjøringen.»

- I § 13 i [forskriften om utleie i Bærum kommune](#) har samme, generelle innledning som Asker. Deretter har de uttrykt seg på en mer innskrenkende måte når det gjelder krav til bruk av kjøretøyet: “Kommunedirektøren kan bestemme at en reaksjonstest må være aktivert i app og bli bestått for å låse opp et kjøretøy i bestemte tidsrom.”

Det siste leddet gir stor fleksibilitet ved at det tillater utleie vinterstid bortsett fra i perioder der is, snø eller andre forhold tilsier at det vil være en risiko ved å holde tilbudet åpent. Kommunedirektøren har kompetanse til å bestemme når tjenesten skal stenges.

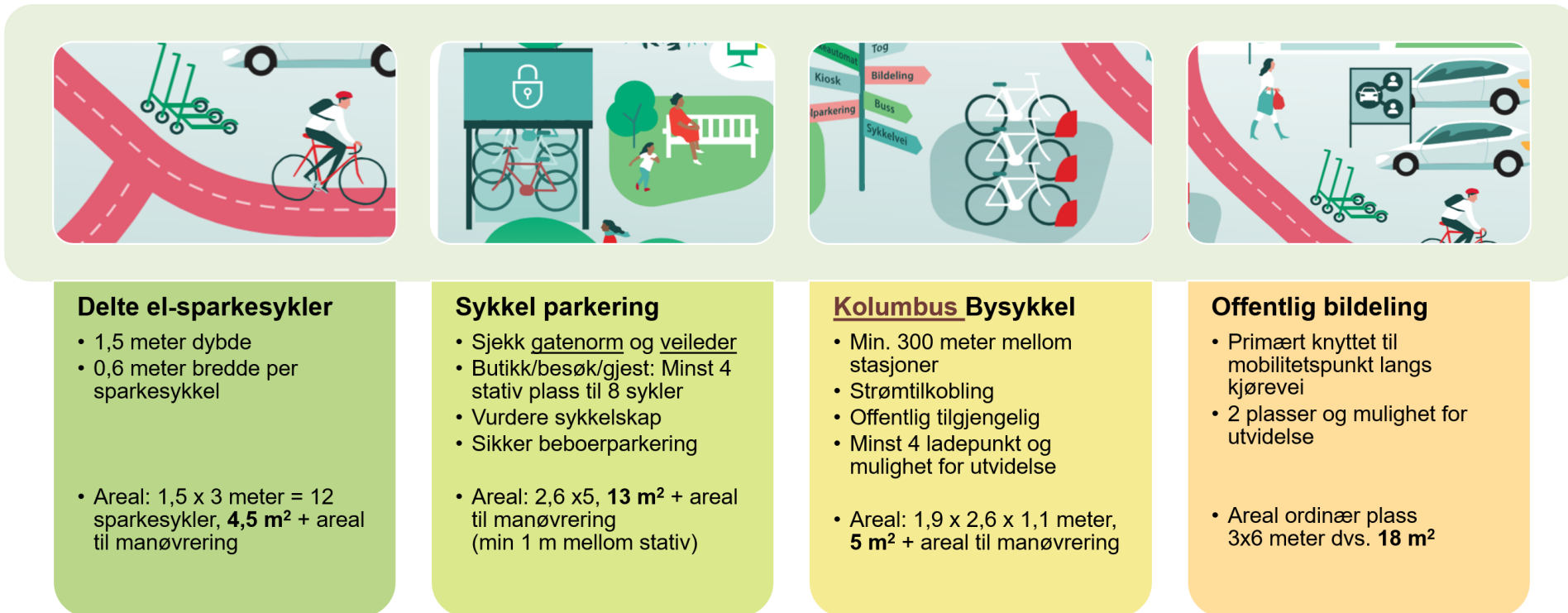
- I sin [nyeste utleieforskrift har Bergen kommune](#) følgende ordlyd i siste ledd i paragrafen om drift og vedlikehold: «Kommunen kan i tillegg fastsette særskilte frister for rydding og fjerning, hvis det er nødvendig for å ivareta formålene med forskriften. Kommunen kan kreve stans i utleien på dager det er fare for snø og is.» Henvisningen til forskriftens formål åpner for å pålegge fjerning også av andre grunner enn vanlig drift og vedlikehold. Uttrykksmåten «fare for» åpner for å kunne pålegge utleiestans i forkant uten risiko for diskusjon om hjemmelen hvis værmeldingen ikke slår til.

I § 10 om regulering av soner om områder står det uttrykkelig at denne skal være fleksibel. Videre fremgår det blant annet at reguleringen skal styres gjennom et delt datasett (API), kan være midlertidig eller permanent og at utleiere som hovedregel plikter å iverksette endringer innen utgangen av påfølgende arbeidsdag.

- I [Trondheim kommunes forslag til revidert forskrift](#), som er på høring sommeren 2026, legges det opp til stor fleksibilitet når det gjelder tildeling av tillatelser, blant annet dersom en tillatelse faller bort i tillatelsesperioden: Kommunen kan da velge mellom å tildele tillatelsen til kvalifiserte søkere fra sist avholdte konkurranse, lyse ut tillatelsen på nytt for gjenværende periode, eller fordele antall kjøretøy på de øvrige utleierne.

Eksempel: Stavangers beregning av ulike tjenesters arealbehov for parkering

Hvor mye areal krever ulike tjenester?



Noen anbefalinger fra veilederen

- Start med målet – hva skal tilbudet bidra til?
- Tilpass reguleringen til lokal kontekst og ressurser
- Sørg for fleksibilitet i avtaler og forskrifter
- Sats på parkering
- Dialog med utleieaktører er viktig
- Regionalt samarbeid er lurt



Foto: Line Silberg van der Velde