



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 04.03.2025

Saksnummer: 25/01695-3

Deres ref.:

Høringsbrev - forslag til endring av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Stavanger kommune, Rogaland

Elsparkesykler er fortsatt, om ikke enda mer populære nå, enn ved sin ankomst til Stavanger i juni 2019. Utvalg for miljø og utbygging (UMU) vedtok i [sak 112/19](#) i august 2019 å tillate kommersiell utleie av elsparkesykler på kommunal grunn. Aktørene måtte inngå en avtale med kommunen og følge kommunen sine retningslinjer for utleie, som UMU vedtok i [sak 132/19](#) i september 2019. Tre aktører, Ryde, Voi og Tier etablerte seg med 100 elsparkesykler hver. Kommunen har hele tiden hatt god dialog med aktørene, som i all hovedsak fulgte kommunen sine regler. Likevel har det vært en del problemer med feilparkerte og henslengte sparkesykler som er til hinder for andre trafikanter. Særlig eldre og personer med funksjonsnedsetting har opplevd dårligere fremkommelighet og trygghet etter sparkesyklens ankomst.

Stortinget vedtok [lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn den 18. juni 2021](#). Denne loven gir kommunen hjemmel til å regulere bruken av utleide elsparkesykler på offentlig grunn. Den 5. september 2022 ([sak 77/2022](#)) vedtok Stavanger kommunestyre [forskrift om utleie av små elektrisk kjøretøy på offentlig grunn i Stavanger kommune](#). Det er nå behov for å endre forskriften om utleie av små elektrisk kjøretøy på offentlig grunn i Stavanger kommune for å holde tritt med et marked og en teknologi i rask utvikling. De foreslåtte endringene vil legge til rette for bedre og mer effektive utlysninger av nye tillatelser for bruk av offentlig grunn i Stavanger, samt bidra til fremkommelighet og trygghet i offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og et godt miljø både lokalt og generelt.

Stavanger kommune har utarbeidet et forslag til endring av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Den 05.02.2025 ([sak 2/25](#)) vedtok utvalg for utbygging å sende forslaget på høring. Forslaget til endring av forskrift er vedlagt.

Høringsfristen er 4 uker.

Gjennomgang av bestemmelsene i forslaget til forskrift som er endret:

Kapittel I inneholder innledende bestemmelser om forskriftens formål og virkeområde, overordnet soneinndeling og definisjoner av hvilke virksomheter og hva slags kjøretøy forskriften omhandler. I dette kapittelet er det § 4. Inndeling av soner som foreslås endret.

Kapittel II inneholder bestemmelser om tillatelsesordningen, hvor mange utleiere som maksimalt kan få tillatelse og tillatelsenes varighet. Kapitlet gir også bestemmelser om kunngjøring av tillatelser, samt krav til søknadene og utvelgelseskriterier. §§ 5, 6 og 7 foreslås det endringer i.

Kapittel III inneholder generelle regler for utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i kommunen. Kun § 8. Begrensninger i antall kjøretøy foreslås endret.

Kapittel IV omhandler gebyr for dekning av kommunens utgifter knyttet til tillatelsesordningen. Gebyret skal være basert på prinsippet om selvkost. Endring i bestemmelse 16 foreslås.

Kapittel V har bestemmelser om praktiske forhold knyttet til tillatelsesordningen og forvaltningen av denne. Det foreslås ingen endringer i disse bestemmelsene.

Det er foreslått endringer i §§ 4, 5, 6, 7,8 og 16 samt vedlegg som illustrerer soneinndelingene. Dagens forskrift, forslag til forskrift og kart av sone 1 og 2 er lagt ved som vedlegg.

§ 4. Inndeling av soner. Gjeldende bestemmelse lyder slik:

Overordnet soneinndeling er:

Sone	Sonebeskrivelse
Sone 1	Indre sentrumssone
Sone 2	Den sentrale byen
Sone 3	Område utenfor sone 2
Sone 4	Rennesøy og Finnøy kommunedel

Grensene for sonene fremgår av vedlagt kart.

Forslag til ny § 4 lyder slik:

§ 4. Inndeling av soner

Sone	Sonebeskrivelse
Sone 1	Indre sentrumssone
Sone 2	Den sentrale byen
Sone 3	Område utenfor sone 2
Sone 4	Rennesøy og Finnøy kommunedel

Sone 1 og 2 er avgrenset og illustrert i vedlagte kart.

Kommunen kan endre, herunder fjerne overordnede soner, dersom det er forsvarlig. Endringene kan gjelde for en bestemt periode eller på ubestemt tid.

Merknader til de foreslåtte endringene:

Det er viktig at administrasjonen kan endre sonene for å sikre fleksibelt, inkludert muligheten for å opprette nye, justere eksisterende eller fjerne soner helt. Dette sikrer at reguleringen holder tritt med den raske utviklingen innen teknologi og marked, samt at den kan tilpasses endrede behov eller nye løsninger.

Endringene i de vedlagte kartene er justert basert på områdene med høyest belastning av kjøretøy per arealenhet gjennom døgnet. Dette er områder hvor behovet for fysisk oppmerking av parkeringsplasser er størst, da høy trafikkbelastning og intensiv bruk av kjøretøy kan skape økt risiko for uorden og feilparkering.

Å konsentrere seg om etablering av parkeringsplasser for sparkesykler i disse områdene, fremmer kommunens mål om å skape en inkluderende by som imøtekommer alles behov, uavhengig av transportmiddel. Initiativet fremmer ikke bare tilgjengelighet og likeverdige muligheter, men også en mer effektiv og bærekraftig utnyttelse av byens fellesarealer, samtidig som det bidrar til redusert trafikkbelastning og bedre miljøkvalitet i byrommet.

§ 5. Krav om tillatelse. Gjeldende bestemmelse lyder slik:

Utleie av liten elektrisk motorvogn på offentlig grunn i Stavanger kommune kan bare skje med tillatelse fra Stavanger kommune.

Stavanger kommune gir tillatelse til inntil tre utleiere. Tillatelsen varer i 2 år.

Forslag til ny § 5 lyder slik:

§ 5. Krav om tillatelse

Utleie av liten elektrisk motorvogn på offentlig grunn i Stavanger kommune kan bare skje med tillatelse fra Stavanger kommune.

Stavanger kommune gir tillatelse til inntil to utleiere. Hver tillatelse varer i en grunnperiode på 2 år, med mulighet for forlengelse med 1 år, inntil to ganger.

Merknader til de foreslåtte endringene:

En tillatelsesordning er avgjørende for å sikre fremkommelige, trygge og tilgjengelige offentlige rom og for kommunens forvaltning av byrommene. Generelle bestemmelser med hjemmel i lovenes § 3 vil ikke gi mulighet til å regulere den totale belastningen i kommunen knyttet til antallet kjøretøy eller antall utleiere.

Regulering kan skje enten ved å begrense antallet utleiere eller ved å begrense antallet kjøretøy, eventuelt ved å begrense både antallet utleiere og antallet kjøretøy. Forslaget er å begrense antallet utleiere og endre antallet kjøretøy i ny sone 1 til 500 kjøretøy. Endring av antall kjøretøy vil bli nærmere behandlet i merknadene til forskriftens § 8.

Dersom det kun settes en grense for antall kjøretøy, vil det kunne oppstå en situasjon med svært mange utleiere som bare har et mindre antall kjøretøy hver. Dette kan igjen påvirke utleierens motivasjon og vilje til å bruke ressurser på videreutvikling og innovasjon, blant annet knyttet til klima og miljøtiltak. For å oppnå dette må virksomheten være økonomisk bærekraftig for utleierne. Det vil i tillegg være ressurskrevende for kommunen å følge opp et stort antall utleiere i tilknytning til administrasjon, tilsyn, kontroll o.l. Økte utgifter for kommunen, vil igjen gjenspeile seg i størrelsen på gebyrene utleierne må betale.

Hensynet til effektiv forvaltning, økonomisk bærekraft og forholdet til forbrukere, tilsier at antallet utleiere bør begrenses. En tillatelsesordning med et begrenset antall utleiere er både egnet og nødvendig for å sikre fremkommelige og trygge offentlige rom.

Siden sommeren 2023 har det vært to utleiere i Stavanger kommune. Basert på erfaringene som er gjort så langt og uten å begrense konkurransesituasjonen mer enn nødvendig, bør det gis tillatelse til inntil to utleiere. Anbefalinger om maksimalt to utleier

har også sammenheng med at det foreslås en øvre grense for antall kjøretøy på 300 (500) i sone 1. Utleierne er avhengige av å kunne ha en viss mengde kjøretøy i de markedsmessig mest attraktive områdene, for at virksomheten skal være økonomisk bærekraftig, og for at utleierne skal ha et insentiv til å satse på tiltak som i størst mulig grad bidrar til fremme forskriftens formål.

Søkerne skal konkurrere på utvelgelseskriterier som fremmer de sentrale formålene med forskriften, som fremkommelige og trygge offentlige rom og en klima- og miljøvennlig drift. Å begrense antall operatører til de to som scorer høyest på utvelgelseskriteriene, vil i seg selv bidra til en bedre oppnåelse av de sentrale formålene med forskriften.

I forslaget er tillatelsens varighet satt til en grunnperiode på 2 år, med mulighet for forlengelse med 1 år, inntil to ganger. Dette gir en god balanse mellom innovasjon, fornyelse og forutsigbarhet, samtidig som det gir kommunen nødvendig fleksibilitet og insentiver for aktørene til å opprettholde høy standard.

§ 6. Kunngjøring av tillatelser. Gjeldende bestemmelse lyder slik:

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

Forslag til ny § 6 lyder slik:

§ 6. Kunngjøring av tillatelser

Kommunen kunngjør nye tillatelser annethvert år, med mindre eksisterende tillatelser forlenges etter de første to årene.

Forlengelse vurderes separat for hver utleier. Det legges vekt på grad av oppfyllelse av vilkårene knyttet til tillatelsen i grunnperioden.

Dersom en ny utleier trer inn i en tillatelse, gjelder tillatelsen ut den gjeldende tillatelsesperioden, jf. §17.

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

Merknader til de foreslåtte endringene:

Bestemmelsen gir regler for kommunens saksbehandling ved kunngjøring av nye tillatelser. Kunngjøring skal skje annethvert år, med mindre eksisterende tillatelser forlenges etter de første to årene.

Individuell vurdering av forlengelse av tillatelsen kan skape insentiver for høy kvalitet i grunnperioden og er et system som legger vekt på rettferdighet og ansvarlighet, siden hver utleieaktør blir vurdert på egne meritter. Videre kan dette også sikre at kun de aktørene som følger regelverket og oppfyller kravene, får mulighet til å forlenge tillatelsen.

Det er fordeler knyttet til at en ny utleier kan tre inn i en eksisterende tillatelse og fullføre den gjeldende tillatelsesperioden. Dette kan bidra til å sikre kontinuitet og effektiv utnyttelse av allerede tildelte tillatelser. Samtidig reduseres risikoen for kapasitetsmangel

i markedet, og nye aktører får en mulighet til å etablere seg innenfor klart definerte og stabile rammer.

Ved å kombinere regelmessig kunngjøring, individuell vurdering av forlengelse og mulighet for ny aktør til å tre inn i eksisterende tillatelser, balanseres behovet for fornyelse, stabilitet og kvalitet i markedet.

§ 7. Krav til søknaden og utvelgelseskriterier. Gjeldende bestemmelse lyder slik:

En søknad om tillatelse skal minimum inneholde:

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

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

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

c. Klima- og miljøvennlig drift, herunder levetid på kjøretøy, rutiner for håndtering av avfall/defekte kjøretøy og komponenter (30 %).

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

Selskapene som søker om tillatelse etter forskriften kan ikke ha samme eier og/eller tilhøre samme konsern, slik konsern er definert i aksjeloven § 1-3.

Forslag til ny § 7 lyder slik:

§ 7. Krav til søknaden og utvelgelseskriterier.

En søknad om tillatelse skal minimum inneholde:

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

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

- a. Kvalitet på utleiers rutiner og virkemidler for å oppnå god parkeringspraksis, samt plan for hvordan utleier skal organisere fjerning, flytting og rydding av små elektriske motorvogn etter forskriftens § 13 (40 %).

b. Kvalitet på utleiers rutiner og virkemidler for å sikre trygge offentlige rom (30 %), herunder

1. hvordan søkeren fremmer lovlige og hensynsfull ferdsel,
2. hvordan søkeren ivaretar sikkerheten til tredjepersoner, og
3. hvordan søkeren ivaretar sikkerheten til føreren av kjøretøyet.

c. Klima- og miljøvennlig drift, herunder levetid på kjøretøy, rutiner for håndtering av avfall/defekte kjøretøy og komponenter (30 %).

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

Selskapene som søker om tillatelse etter forskriften kan ikke ha samme eier og/eller tilhøre samme konsern, slik konsern er definert i aksjeloven § 1-3.

Merknader til de foreslåtte endringene:

Endringen må ses i sammenheng med justeringen i § 5 Tillatelsesordning, hvor antallet utleiende foreslås redusert fra tre til to.

§ 8. Begrensning i antall kjøretøy. Gjeldende bestemmelse lyder slik:

I sone 1 gjelder det en antallsbegrensning på totalt 300. I sone 2 gjelder det en antallsbegrensning på totalt 700. Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden endre antallsbegrensningen i sone 1 og 2, dersom kommunen vurderer det som forsvarlig.

Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden innføre antallsbegrensninger i sone 3 og 4 dersom kommunen vurderer det som forsvarlig.

Totalt tillatt antall kjøretøy fordeles likt mellom utleiende som får tillatelse.

Utleier plikter å sikre at antallsbegrensningene overholdes basert på daglige gjennomsnittstall. Ved eventuelle endringer knyttet til antallsbegrensninger skal utleiende gis en rimelig frist for å overholde de nye begrensningene.

Forslag til ny § 8 lyder slik:

§ 8. Begrensning i antall kjøretøy

I sone 1 gjelder det en antallsbegrensning på totalt 500. I sone 2 gjelder det en antallsbegrensning på totalt 1000.

Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden endre antallsbegrensning, herunder fjerne disse, dersom kommunen vurderer det som forsvarlig. Endringene kan gjelde for en bestemt periode eller på ubestemt tid.

Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden innføre antallsbegrensninger i sone 3 og 4 dersom kommunen vurderer det som forsvarlig.

Det totale antallet tillatte kjøretøy fordeles likt mellom utleiende som tildeles tillatelse.

Utleier plikter å sikre at antallsbegrensningene overholdes basert på daglige gjennomsnittstall. Ved eventuelle endringer knyttet til antallsbegrensninger skal utleiende gis en rimelig frist for å overholde de nye begrensningene.

Merknader til de foreslåtte endringene:

Antallsbegrensninger i sone 1 og 2 (500 og 1000) gir kommunen en mekanisme for å kontrollere og regulere mengden kjøretøy i områder hvor antallet kan påvirke trafikkbildet, bymiljøet og infrastrukturen.

Muligheten til å endre, herunder fjerne disse, antallsbegrensningene i sone 1 og 2, basert på en markedsmodell der forholdet mellom tilbud og etterspørsel styrer antallet elsparkesykler, kan ha positive effekter. En slik modell fremmer fleksibilitet ved å tilpasse tilgjengeligheten av kjøretøy til reelle behov i markedet, noe som sikrer en mer effektiv ressursbruk.

Videre bidrar denne tilnærmingen til miljøvennlighet ved å redusere overkapasitet og unødvendig energibruk knyttet til transport og vedlikehold av overskuddskjøretøy. Utleieaktørene vil ha insentiver til å opprettholde ryddige og godt organiserte byrom, ettersom uryddighet og ineffektiv drift kan føre til at antallsbegrensninger gjeninnføres. Markedsmodellen basert på tilbud/etterspørsel legger også til rette for dynamisk tilpasning til sesongmessige og geografiske variasjoner i etterspørselen, noe som reduserer både visuell forurensning og slitasje på byens infrastruktur. Samtidig støtter den bærekraftige mobilitetsløsninger ved å oppfordre til best mulig utnyttelse av eksisterende ressurser, uten å overbelaste byens miljø eller trafikk.

Dette forslaget kombinerer kontroll, rettferdighet, og fleksibilitet, samtidig som det sikrer at markedet kan fungere dynamisk innenfor ansvarlige rammer.

§ 16. Gebyr. Gjeldende bestemmelse lyder slik:

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet, samt utgifter til tilsyn og kontroll med utleievirksomheten. Gebyret skal være i samsvar med prinsippet om selvkost.

Kommunens utgifter for tillatelsesperioden gjøres kjent ved den årlige kunngjøringen, og fordeles likt mellom utleiere som får tillatelse.

Gebyret forfaller til betaling forskuddsvis per år i tillatelsesperioden med forfall den dagen tillatelsesperioden starter. Innbetalt gebyr vil ikke bli refundert dersom utleier misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen eller avslutter sin virksomhet i løpet av tillatelsesperioden.

Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske motorvogner inngår ikke i beregningen av dette gebyret.

Forslag til ny § 16 lyder slik:

§ 16. Gebyr

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for utleievirksomhet, samt utgifter til tilsyn og kontroll med utleievirksomheten. Gebyret skal være i samsvar med prinsippet om selvkost.

Kommunens utgifter for tillatelsesperioden gjøres kjent ved den årlige kunngjøringen, og fordeles likt mellom utleiere som får tillatelse.

Gebyret forfaller til betaling forskuddsvis per år i tillatelsesperioden med forfall den dagen tillatelsesperioden starter. Innbetalt gebyr vil ikke bli refundert dersom utleier misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen eller avslutter sin virksomhet i løpet av tillatelsesperioden. Dersom en ny utleier tar over tillatelsen, skal likevel beløpet

tilbakebetales fra det tidspunktet den nye utleieren starter sin virksomhet.

Utgifter som kommunen har hatt i forbindelse med fjerning og forvaring av små elektriske motorvogner inngår ikke i beregningen av dette gebyret.

Merknader til de foreslåtte endringene:

At en ny utleier kan ta over tillatelsen er en rettferdig og praktisk løsning dersom en av utleieaktørene misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen eller avslutter sin virksomhet i løpet av tillatelsesperioden, da dette sikrer kontinuitet i tilbudet av elsparkesykler i kommunen. Noe som igjen bidrar til at kommunen fortsetter å fremme grønn mobilitet og redusere bilbruk i urbane områder, som er i tråd med bærekraftsmålene og [Transport- og mobilitetsstrategi](#) i kommunen.

Å videreføre tillatelsen til en ny aktør i stedet for å avvikle ordningen eller starte helt på nytt, kan redusere tid og kostnader knyttet til en ny anskaffelsesprosess. Å videreføre tillatelsen viser at kommunen er fleksibel og har evne til å håndtere ulike situasjoner, noe som kan styrke tilliten til kommunens håndtering av mikromobilitet og offentlig regulering.

Videre saksbehandling

I tillegg til at forslaget til forskrift sendes direkte til flere høringsinstanser, vil den bli lagt ut på kommunens hjemmeside [Planportal](#).

Etter at høringsfristen er ute vil de innspillene som er mottatt bli behandlet. Deretter vil saken bli fremlagt for politisk behandling og vedtakelse i kommunestyret.

Med hilsen

Trygve Petter Nilsen
seksjonssjef Vei og trafikk

Ruth Patricia Brand
saksbehandler

Vedlegg

Vedlegg 1, Forslag til forskrift

Vedlegg 2, Kart sone 1 og 2

Vedlegg 5, Dagens forskrift

Kopi til:

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst., Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur