

Gjennomgang av bestemmelsene i forskriften som foreslås endret

Innhold

1	Innledning og formål med endringene.....	2
2	Ny struktur i forskriften.....	2
3	Gjennomgang paragraf for paragraf.....	4
3.1	§ 2 Definisjoner.....	4
3.2	§ 3 Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy.....	4
3.3	§ 4 Kunngjøring og tildeling av tillatelser.....	7
3.4	§ 5 Krav til søknaden og utvelgelseskriterier.....	9
3.5	§ 6 Gebyr.....	10
3.6	§ 7 Soner og begrensning i antall kjøretøy.....	12
3.7	§ 10 Deling av data.....	14
3.8	§ 11 Tidspunkt for tilgjengelighet.....	14
3.9	§ 14 Merking og informasjon.....	15
3.10	§ 16 Krav til integrasjon med kollektiv- og mobilitetssystemer.....	16
3.11	§ 17 Avslutning og overføring av utleievirksomhet.....	17
3.12	§ 21 Ikrafttredelse, overgangsbestemmelser og opphevelse.....	18

1 Innledning og formål med endringene

Dette vedlegget gjennomgår de spesifikke endringene som foreslås i forskriftens bestemmelser og presenterer den faglige begrunnelsen for hver endring. Foreslåtte endringer vises med grønn tekst, og tekst som foreslås opphevet vises med rød tekst og overstrykninger.

Endringene bygger på hovedpunktene beskrevet i høringsnotatets kapittel 3: overgang til fleksibel styring av antall, justering av regler om nattetenging, og nye styringsverktøy.

Formålet med justeringene er å oppfylle kravene til forholdsmessighet og nødvendighet i reguleringen. Samtidig skal endringene sikre kommunen det handlingsrommet som kreves for å ivareta fremkommelighet og sikkerhet i et bybilde i endring.

2 Ny struktur i forskriften

Den reviderte forskriften er delt inn i tre kapitler for å sikre økt struktur, klarhet og juridisk håndhevbarhet:

- Kapittel I. Tillatelsesordning for utleie av små elektriske kjøretøy etablerer det formelle rammeverket med formål og definisjoner.
- Kapittel II. Rammer og vilkår for bruk av tillatelsen inneholder de materielle og operative vilkårene som regulerer utleien (som soner, antall, data, integrasjon og tidsbegrensninger).
- Kapittel III. Avsluttende bestemmelser og sanksjonsmuligheter omhandler avsluttende bestemmelser og sanksjoner, som sikrer forskriftens etterlevelse og klageadgang i henhold til forvaltningsretten.

Under vises en oversikt fra ny til gammel paragraf. Den nye forskriften gjengis i sin helhet i vedlagte forslag til ny forskrift.

Ny §	Gammel §	Kommentar / Henvisning
Kapittel I. Tillatelsesordning		
§ 1	§ 1	Uendret
§ 2	§ 2	Språklig presisering og endret definisjon, se punkt 3.1
§ 3	§ 3	Endret, se punkt 3.2
§ 4	§ 4	Endret, se punkt 3.3
§ 5	§ 5 og § 6	Slått sammen og endret, se punkt 3.4
§ 6	§ 8	Flyttet (tidligere § 8) og endret, se punkt 3.5
Kapittel II. Rammer og vilkår		
§ 7	§ 7 bokstav a	Endret, se punkt 3.6
§ 8	§ 7 bokstav b	Konsekvensjustering (fjerning av «årlige»)
§ 9	§ 7 bokstav c	Språklig justering
§ 10	§ 7 bokstav d og e	Slått sammen og endret, se punkt 3.7
§ 11	§ 7 bokstav f	Endret, se punkt 3.8
§ 12	§ 7 bokstav g	Videreført
§ 13	§ 7 bokstav h	Videreført med språklig forenkling
§ 14	§ 7 bokstav i	Endret, se punkt 3.9
§ 15	§ 7 bokstav j	Videreført (med redaksjonell justering og oppdatert henvisning)
§ 16		Ny bestemmelse, se punkt 3.10
Kapittel III. Avsluttende bestemmelser		
§ 17	§ 9	Endret, se punkt 3.11
§ 18	§ 10	Videreført
§ 19	§ 11	Videreført
§ 20	§ 12	Videreført
§ 21	§ 13	Endret, se punkt 3.12

3 Gjennomgang paragraf for paragraf

Nedenfor følger en detaljert redegjørelse for de foreslåtte endringene i hver enkelt bestemmelse.

3.1 § 2 Definisjoner

§ 2. Definisjoner

I forskriften menes med

- a. *offentlig grunn*: ~~de deler av~~ areal i kommunen der kommunen, fylkeskommunen eller staten er eier av grunnen, for eksempel veier, fortau, parker og torg.
- b. *små elektriske kjøretøy*: ~~små elektriske kjøretøy~~ liten elektrisk motorvogn og sykkel med hjelpemotor (elsykkel).
- c. *utleier*: virksomhet som leier ut små elektriske kjøretøy.
- d. *plassering*: enhver plassering, utplassering, flytting, omplassering eller rydding som utleier, eller representanter som opptrer på deres vegne, utfører med utleiers små elektriske kjøretøy.

I § 2 bokstav a foreslås en språklig presisering der begrepet «de deler av» erstattes med «areal i». Endringen gjøres for å benytte et mer presist forvaltningspråk, uten at det innebærer realitetsendringer i definisjonen av offentlig grunn.

Den foreslåtte endringen av definisjonen i § 2 bokstav b er en presisering for å harmonisere begrepsbruken med nasjonalt regelverk. Elsparkesykler defineres i trafikksammenheng som «liten elektrisk motorvogn», jf. [forskrift 25. mai 2022 nr. 918 om krav til liten elektrisk motorvogn § 3](#).

Presiseringen tydeliggjør skillet mellom kjøretøytypene i forskriften. Ettersom elsparkesykler og elsykler har ulike fysiske egenskaper og bruksområder, legger den oppdaterte og korrekte definisjonen til rette for den differensierte reguleringen som innføres i §§ 4 og 7.

3.2 § 3 Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy

§ 3. Krav om tillatelse for utleie av små elektriske kjøretøy. ~~Begrensning av antall~~

Utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Trondheim kommune kan bare skje med tillatelse fra Trondheim kommune. ~~Tillatelsesordningen omfatter ikke utleie av elsykler som bruker må hente fra, og levere til, faste varige installasjoner som er satt opp etter avtale med Trondheim kommune.~~

~~Antallet tillatelser vil bli vurdert årlig og vil framgå av kunngjøringen. Tillatelsen varer i 1 eller 2 sesonger. Dette presiseres gjennom kunngjøringen forut for innsendingen av søknader. Sesongen defineres i utgangspunktet som perioden fra 15. mars til 1. desember. Tjenesten skal i tillegg holdes stengt når det er fare for snø og is.~~

~~Det vil bli tildelt~~ Kommunen gir tillatelse til inntil 3 utleiere, innenfor de rammene for soner og antall som følger av §§ 4 og 7. ~~Det gis tillatelse til utleie av totalt 3-200 små elektriske kjøretøy i Trondheim kommune.~~ Antallet kjøretøy per sone fordeles likt på søkere som får tillatelse, med mindre noe annet følger av fordeling etter § 4 andre ledd. ~~det gis tillatelse til fordeles i utgangspunktet likt mellom utleierne~~ Antallet tillatelser vil bli vurdert forut for hver tillatelsesperiode og vil framgå av kunngjøringen.

Hver tillatelse varer i en grunnperiode på 2 sesonger (jf. § 11), med mulighet for ytterligere forlengelse med 1 sesong, inntil to ganger. Forlengelse vurderes separat for hver utleier, og 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.

~~Antallet kjøretøy vil bli evaluert fortløpende, og kommunedirektøren gis myndighet til å fastsette antallet kjøretøy før hver sesong, etter å hatt dialog med utleieselskapene.~~

Den foreslåtte revisjonen av §3 representerer en overgang til en mer fleksibel og forholdsmessig regulering. Forslaget innebærer å fjerne det statiske taket på antall kjøretøyer i ytre bydeler. Dette legger til rette for bedre tilgjengelighet i ytre bydeler, og understøtter målet om et attraktivt, regulert tilbud som et alternativ til det uregulerte privatmarkedet. Videre gjøres en tilpasning til kommunens politiske styringsmodell, samt en presisering av unntaket for elsykler.

3.2.1 Fjerning av statisk antallstak (3200 kjøretøy)

Et statisk totaltak på antall kjøretøy vurderes som et mindre formålstjenlig virkemiddel. Mens antallsbegrensningen sikret kontroll i en etableringsfase, ser vi nå at en absolutt ramme begrenser muligheten til å nå målet om et godt tilbud i ytre bydeler. For å oppfylle lovens krav om forholdsmessighet, anbefales det derfor å fjerne totaltaket til fordel for regulering som treffer selve bruken.

Datagrunnlag for fjerning: Lokale data indikerer at antall ulykker per kjørte kilometer er mer enn halvert fra 2021 til 2023. Dette tyder på at sikkerhetsnivået er betydelig forbedret. Selv om det ikke foreligger ferdigstilt statistikk for perioden etter 2023, underbygges den positive trenden av fraværet av negative tilbakemeldinger fra nødetatene. Det faglige grunnlaget for å opprettholde et absolutt antallstak av sikkerhetshensyn vurderes dermed som svekket.

Markedet regulerer seg selv i ytre bydeler: Erfaringene fra de tidligere prøveordningene med økt antall tillatte elsparkesykler i ytre bydeler (se sak [71/24](#) og [270/25](#)) har vist at markedet tilpasser flåtestørrelsen etter etterspørselen, spesielt i ytre bydeler der befolkningstettheten er lavere. Erfaringer fra andre byer, som Bergen, viser at en slik modell ikke har medført problemer med opphopning. Fjerning av taket bidrar til et bedre og mer tilgjengelig tilbud i bydelene uten at det går på bekostning av sentrumsnære områder. Data fra Trondheim viser en gjennomsnittlig turlengde på ca. 1,7 km, noe som tilsier at også kjøretøy i ytre bydeler primært brukes lokalt og ikke flyttes ukontrollert inn til sentrum. De sentrumsnære områdene er ivaretatt av en overordnet sone med egen antallsbegrensning (jf. § 7) for å hindre overbelastning.

Håndtering av utfordringer (Operasjonell kontroll): Økt tilgjengelighet i ytre bydeler har medført flere henvendelser fra publikum i forbindelse med prøveordningene. Dette vurderes som en naturlig konsekvens av at tilbudet er blitt tilgjengelig i flere områder. På samme måte som at innbyggerne i ytre bydeler nå får tilgang til mobilitetstilbudet, innebærer dette også at påvirkningen på byrommet fordeles jevnere i kommunen, Situasjonen i ytre bydeler blir dermed mer lik den i de sentrumsnære bydelene. Fullmaktene i § 7 er ment som en operasjonell sikkerhetsmekanisme for å:

- Gjeninnføre et totaltak umiddelbart dersom endringen fører til uakseptable konsekvenser.
- Sikre at antallet i byrommene holdes innenfor tålegrensen.

3.2.2 Innføring av unntak for elsykler i faste stativ

Unntaket for elsykler i faste stativer er hensiktsmessig for å sikre en målrettet og avgrenset regulering. Dette gjelder særlig kommunens eksisterende bysykkelordning, som allerede er regulert gjennom en egen avtale med Trondheim kommune. Utleieordninger med faste stativer skiller seg klart i praksis fra fri-flyt-systemer og skaper ikke de samme utfordringene knyttet til fremkommelighet og uforutsigbarhet. Siden kommunen har andre mekanismer (som plan- og bygningsloven) til å regulere slike faste installasjoner, vurderes det derfor som unødvendig dobbeltregulering at disse omfattes av tillatelsesordningen for små elektriske kjøretøy.

3.2.3 Varighet

Innføring av en fast grunnperiode på 2 sesonger, med mulighet for to forlengelser på ett år hver (2+1+1), gir økt forutsigbarhet for utleieselskapene. Dette er positivt for investeringsbeslutninger og stabil drift. Samtidig sikrer kommunen administrativ fleksibilitet til å revurdere markedsforhold, teknologiske endringer og forskriftens virkning årlig etter grunnperioden på 2 sesonger.

3.2.4 Fjerning av henvisning til «kommunedirektøren»

Bestemmelsen foreslås fjernet. Dette er en teknisk tilpasning til ny politisk styringsmodell (byrådsmodellen). Henvisningen til en stilling som ikke lenger eksisterer utgår. I tillegg er fullmakten til å styre antallet tydeligere regulert i den nye § 7. Den operative fleksibiliteten som tillatelsesordningen krever, ivaretas heretter gjennom administrasjonen og kommunens delegasjonsreglement.

3.3 § 4 Kunngjøring og tildeling av tillatelser

§ 4. Kunngjøring og tildeling av tillatelser ~~det kan søkes om~~

Kommunen kunngjør ordningen med nye tillatelser ~~årlig eller~~ annethvert år, med mindre eksisterende tillatelser forlenges etter de første to sesongene. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist, og oppgis hvor og hvordan søknaden skal sendes, hvilke opplysninger søknaden skal inneholde, og kommunens saksbehandlingsfrist. Kunngjøringen skjer senest 4 uker før søknadsfristens utløp, ~~men i 2022 kan søknadsfristen bli kortere~~. Kunngjøringen kan gi nærmere regler om saksbehandlingen. Kommunen kan i kunngjøringen fastsette vilkår knyttet til drift og etterlevelse av relevant regelverk.

~~Kunngjøringen kan gi nærmere regler om saksbehandlingen.~~

Kommunen kan i kunngjøringen inndeke ulike typer kjøretøy i fastsatte kategorier og blant annet angi maksimal størrelse på kjøretøy som tillates i de ulike kategoriene. Kommunen kan i fordelingen av kjøretøy innenfor de enkelte sonene angi maksimalt antall av kjøretøy i hver kategori i hver sone. Kommunen gir i kunngjøringen nærmere informasjon om prinsippene for fordeling mellom søkere i soner med antallsbegrensning dersom ikke alle søkere har samme forholdsmessige fordeling av kjøretøy i ulike kategorier.

Endelig fordeling av antall kjøretøy fastsettes i vedtak om tillatelse.

Dersom en tillatelse faller bort i tillatelsesperioden, kan kommunen enten velge 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. Kommunen kan gi nærmere bestemmelser om valg av prosedyre i kunngjøringen.

3.3.1 Endring i kunngjøringsperiode og fjerning av utgått bestemmelse

Endringen i § 4 første ledd innfører en hjemmel for fleksibel kunngjøring, som gir kommunen mulighet til å velge å forlenge eksisterende tillatelser etter to sesonger. Dette er en konsekvensendring for å reflektere den økte varigheten og muligheten for forlengelse som er fastsatt i § 3. Ved en gitt forlengelse, vil dermed det administrative arbeidet for både kommunen og utleierne reduseres, da man unngår en komplett kunngjøringsprosess annethvert år.

Samtidig foreslås det å fjerne bestemmelsen om kortere søknadsfrist fra 2022. Forslaget sikrer at forskriften unngår uklarheter knyttet til saksbehandlingsfristen for fremtidige tildelinger.

3.3.2 Innføring av hjemmel for differensiert kategorisering og forutsigbar fordeling

Endringen i § 4 andre og tredje ledd innfører en hjemmel for differensiert og målrettet regulering. Bestemmelsen sikrer at kommunen kan sette egne tak for ulike kjøretøykategorier ved behov. Bakgrunnen er at både elsparkesykler og elsykler inngår i tillatelsesordningen, men de har svært ulik påvirkning på byrommet.

For det første tar elsykler, og særlig større utgaver som lastesykler, betydelig større plass enn elsparkesykler. Mens elsparkesykler har definerte maks mål for størrelse og vekt, har

ikke elsykler samme begrensninger. For det andre er sanksjonsmulighetene ulike. Etter nasjonalt regelverk kan elsykler ikke ilegges parkeringsgebyr på samme måte som elsparkesykler. Dette gjør det mer krevende å håndheve parkeringsbestemmelsene for denne gruppen.

Uten denne hjemmelen vil kommunen kunne være forpliktet til å tildele tillatelse til plasskrevende kjøretøy på lik linje med små kjøretøy, noe som vil utfordre fremkommeligheten på fortau og i parkeringssoner. Denne hjemmelen er også i tråd med vurderinger gjort i Oslo kommune for å gi kommunen det nødvendige styringsverktøyet. For å sikre forutsigbarhet, stilles det samtidig krav om at eventuelle fordelingsprinsipper må opplyses om i kunngjøringen.

3.3.3 Sikkerhetsmekanisme for drift og etterlevelse

Bestemmelsen i siste setning i første ledd foreslås for å sikre at kommunen har klar hjemmel til å fastsette driftskrav og sanksjonere utleiere som ikke driver i tråd med retningslinjene. Hjemmelen i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 4 åpner for at kommunen kan stille «andre vilkår for tillatelsen».

Hensikten er todelt:

1. Å kunne stille operasjonelle krav i utlysningen, eksempelvis knyttet til rydding i forbindelse med driftsoppgaver, uten at dette må detaljreguleres i selve forskriftsteksten.
2. Å sikre at utleier etterlever annet lovverk som er vesentlig for tilliten til tjenesten. Dette gir kommunen en nødvendig sikkerhetsmekanisme for å kunne definere grove brudd på relevant regelverk (f.eks. knyttet til arbeidsmiljø eller produktsikkerhet) som vesentlig mislighold av tillatelsen.

Det understrekes at bestemmelsen ikke innebærer at kommunen ukorrekt påtar seg rollen som tilsynsmyndighet for annet lovverk. Kommunen skal ikke selv føre tilsyn med etterlevelsen av slikt regelverk, men ha mulighet til å agere dersom brudd er dokumentert av rett myndighet.

3.3.4 Prosedyrer ved bortfall av tillatelse

Det nye fjerde leddet regulerer situasjonen dersom en tillatelse faller bort i løpet av perioden, eksempelvis ved konkurs, inndragning eller oppsigelse.

Bestemmelsen forskriftsfester kommunens handlingsrom til å velge den løsningen som er mest hensiktsmessig ut fra hvor lang tid som gjenstår av perioden. Alternativene sikrer at det totale mobilitetstilbudet til innbyggerne kan opprettholdes, samtidig som kommunen unngår ressurskrevende utlysningsprosesser for korte tidsrom. Bestemmelsen åpner også for at prosedyren kan beskrives nærmere i kunngjøringen for å sikre forutsigbarhet for søkerne.

3.4 § 5 Krav til søknaden og utvelgelseskriterier

§ 5. Krav til søknaden

En søknad om tillatelse skal som minimum inneholde:

a. søkerens navn, adresse, organisasjonsnummer, epostadresse, telefonnummer og kontaktperson.

b. dokumentasjon på registrering i Enhetsregisteret.

~~c. beskrivelse av antall små elektriske kjøretøy det søkes tillatelse til.~~

d c. dokumentasjon på at ~~utleier~~ søkeren oppfyller krav til teknologi som fremkommer av § ~~7 bokstav d og e~~ 10 på tidspunktet tillatelsen vil bli gitt.

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](#).

Ytterligere krav til søknaden kan bli oppstilt i forbindelse med kunngjøring av tillatelsesordningen.

Valg av søkere som får tillatelse, avgjøres etter en sammenlignende vurdering basert på kriterier utledet av forskriftens formål i § 1.

§ 6. Hvem får tillatelse

~~Det vil bli tildelt et begrenset antall tillatelser, som bestemt med hjemmel i § 3 i forskriften.~~

~~Søkerne skal beskrive hvordan deres tilbud best mulig ivaretar følgende kriterier:~~

- ~~- Framkommelighet og orden i offentlige rom~~
- ~~- Trygghet og sikker ferdsel for brukere av offentlige rom~~
- ~~- Klimavennlige løsninger, miljø og lokalmiljø.~~

Kommunen kan utdype ~~presisere det nærmere~~ innholdet i kriteriene, stille krav til ~~og relevant~~ dokumentasjon og angi vektingen av kriteriene ved kunngjøring av tillatelsesordningen ~~for oppfyllelsen av dem i den årlige kunngjøringen.~~

Forslaget innebærer at de tidligere separate paragrafene § 5 (Krav til søknaden) og § 6 (Hvem får tillatelse) slås sammen til én felles § 5. Dette gir en mer oversiktlig struktur, der all informasjon om tildelingsprosessen er samlet på ett sted, noe som også er i tråd med etablert praksis i andre kommuner.

Endringene medfører en forenkling av kravene til søknaden. Som en følge av at det faste taket på antall kjøretøy foreslås fjernet (jf. § 3), fjernes også kravet om å spesifisere antall kjøretøy det søkes tillatelse til i søknaden. Teknologikravet flyttes derfor til ny bokstav c, med oppdatert henvisning til ny § 10.

3.4.1 Tydeliggjøring av tildelingsprosess og konsernbegrensning

Endringen presiserer at valg av søkere som får tillatelse, skal avgjøres gjennom en sammenlignende vurdering. Dette tydeliggjør at kommunen skal foreta en helhetlig og grundig gjennomgang av tilbudene, for å sikre at tildelingen baseres på kriterier utledet av forskriftens overordnede formål.

Samtidig innføres det en konsernbegrensning. Kravet er begrunnet i tvingende allmenne hensyn for å sikre reell konkurranse og mangfold i markedet, ved å hindre at de begrensede tillatelsene kontrolleres av én dominerende eier gjennom ulike selskaper.

3.4.2 Endring av bestemmelse om utvelgelseskriterier

Endringen gjøres for å forenkle forskriftsteksten. De tidligere opplistede kriteriene var direkte utledet av forskriftens formål (§ 1), og det vurderes derfor som unødvendig å ha disse fastlåst i en egen opplisting i paragrafen. En henvisning til formålsparagrafen anses som tilstrekkelig.

Grepet innebærer ingen realitetsendring i hvilke momenter som er relevante, men tydeliggjør at konkretisering og vektning av kriterier kan angis i kunngjøringen. Dette sikrer forutsigbarhet for søkerne uten at forskriften tynges av overflødig tekst.

3.5 § 6 Gebyr

§ 6. Gebyr

Utleier skal betale gebyr for dekning av kommunens utgifter i forbindelse med administrasjon og tilrettelegging for, samt utgifter til tilsyn og kontroll med, utleievirksomhet regulert i lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, denne forskriften og den enkelte tillatelse, ~~i samsvar med et prinsipp om selvkost.~~

Kommunens utgifter ~~for tillatelsesperioden~~ beregnes årlig og gjøres kjent ~~ved den årlige kunngjøringen~~ i forbindelse med tildeling og forlengelse av tillatelsen, og fordeles ~~forholdsmessig etter antall kjøretøy~~ likt på alle som får tillatelse etter § 3.

Gebyret forfaller til betaling forskuddsvis ~~for hver sesong av tillatelsesperioden~~, dagen ~~ny tillatelsesperiode~~ den respektive perioden starter. Gebyret vil ikke bli refundert dersom utleier misligholder tillatelsen, ikke tar i bruk tillatelsen, eller avslutter sin virksomhet i løpet av tillatelsesperioden.

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

Endringene i § 6 er nødvendige konsekvenser av den foreslåtte nye tillatelsesordningen, særlig fjerningen av taket på antall kjøretøy (jf. § 3) og innføringen av ny varighet for tillatelsene (2+1+1 sesonger).

3.5.1 Endring i fordelingsprinsippet og begrepsbruk

Det foreslås å endre fordelingsprinsippet for gebyret fra en sats per kjøretøy til en lik fordeling på utleierne som har tillatelse. Dagens ordning vil være administrativt utfordrende og kan gi u hensiktsmessige utslag når antallstaket fjernes utenfor de sentrale sonene. Uten et fast totaltall er det vanskelig å beregne en treffsikker sats per enhet på forhånd. Videre er kommunens ressursbruk til administrasjon, tilsyn og tilrettelegging i stor grad knyttet til oppfølging av den enkelte utleier (3 tillatelsesinnehavere), uavhengig av flåtestørrelsen i de ytre bydelene. En lik fordeling per utleier gir derfor best samsvar mellom gebyr og faktisk ressursbruk.

Videre foreslås begrepet «selvkost» fjernet fra første ledd. Endringen gjøres for å harmonisere forskriftens ordlyd med lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 5. Loven bruker begrepet «dekning av kommunens utgifter». Ved å benytte samme begrepsbruk i den lokale forskriften, sikres samsvar med det overordnede lovverket. Endringen innebærer ingen realitetsendring i kommunens adgang til å ta betalt; gebyret skal fortsatt være begrenset til kommunens faktiske utgifter til administrasjon, tilrettelegging og tilsyn, og kommunen skal ikke ha fortjeneste på ordningen.

3.5.2 Tilpasning til tillatelsens varighet

Endringen i § 6 andre og tredje ledd sikrer at gebyret er konsistent med den nye rullerende tillatelsesordningen. Ved å fastslå at gebyret beregnes årlig og gjøres kjent i forbindelse med tildeling og forlengelse av tillatelsen, oppnår kommunen to formål:

1. Muligheten til å justere gebyret før hver sesong sikrer at gebyret samsvarer med kommunens faktiske kostnader gjennom hele den potensielle tillatelsesperioden (2+1+1 år).
2. Forutsigbarheten opprettholdes for utleieselskapene. Gebyret forfaller forskuddsvis for hver sesong. Dette betyr at utleierne kun er forpliktet til å betale for inneværende sesong, noe som gir dem mulighet til å trekke seg ut etter grunnperioden (to sesonger) uten å pådra seg betalingsplikt for de påfølgende sesongene.

3.6 § 7 Soner og begrensning i antall kjøretøy

§ 7. ~~Vilkår for bruk av tillatelsen~~ Soner og begrensning i antall kjøretøy

~~bokstav a-~~ Utleiers kjøretøy skal være fordelt slik i Trondheim kommune:

Sone	Sonebeskrivelse	Maks antall kjøretøy (totalt for alle utleiere) Andel av utleiers kjøretøy i % (maks)
Sone 1	Sentrumssone, innenfor elveslyngen til Skansen, Bakklandet, Møllenberg og Solsiden	900 40 % maksimalt
Sone 2	Området utenfor Sone 1, utvidet til å inkludere Sverresborg, Sluppen, E6 til Leangen og Lade.	2400
Sone 1 + Sone 2	Samlet maksimalt antall for Sone 1 og Sone 2	2700
Sone 3	Øvrige deler av Trondheim kommune (utenfor Sone 1 og Sone 2)	Ingen antallsbegrensning

De eksakte grensene for sonene vil fremgå av digitalt kart vedlagt ~~den årlige~~ kunngjøringen. ~~Disse sonene blir ikke endret i tillatelsesperioden.~~

Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden øke eller redusere antallsbegrensningene i Sone 1, Sone 2 og det samlede maksimale antallet for Sone 1 og Sone 2 dersom kommunen vurderer det som forsvarlig eller nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Kommunen kan i løpet av tillatelsesperioden innføre antallsbegrensninger i Sone 3 dersom kommunen vurderer det som nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Kommunen kan endre de overordnede sonegrensene underveis i tillatelsesperioden dersom det er nødvendig for å ivareta hensynet til sikkerhet og fremkommelighet.

Kommunen skal varsle utleier skriftlig om eventuelle endringer knyttet til antallsbegrensninger eller sonegrensene. Fristen for å iverksette endringene vil fremgå av varselet, og for reduksjon av antall kjøretøy skal fristen være minst to uker.

Endringen i § 7 sikrer kommunen det strategiske og operasjonelle handlingsrommet som kreves for en effektiv forvaltning av byrommet. Selv om det absolutte taket for hele kommunen foreslås fjernet (jf. § 3), er det avgjørende å opprettholde og styrke kontrollen i de sentrumsnære områdene. Bestemmelsen viderefører og forsterker derfor sonemodellen.

3.6.1 Fra prosentandel til faste antall

Forskriften legger om fra en prosentvis fordeling av flåten til faste antallsbegrensninger i de regulerte sonene. Dette er en nødvendig konsekvens av at totaltaket for kommunen fjernes. Uten et fastsatt totaltall bortfaller beregningsgrunnlaget for en prosentvis begrensning, og styringen må derfor skje gjennom absolutte tall i de definerte sonene. For å unngå misforståelser presiseres det uttrykkelig i tabellen at dette er det *samlede* maksimale antallet for alle utleiere totalt, og ikke per utleier.

Overgangen til et fast antall i Sone 1 (sentrumskjernen) innebærer en reduksjon av makskapasiteten sammenlignet med dagens ordning. Dette grepet reduserer presset på sentrumsgatene og bidrar til å fordele kjøretøyene utover i byen. Begrensningen vurderes som forholdsmessig, da kommunens data viser at det faktiske antallet kjøretøy i sentrum over tid har ligget lavere enn det nye taket legger opp til.

Samtidig innføres en ny, overordnet Sone 2. Taket her ses i sammenheng med Sone 1, og det samlede taket for begge sonene er satt lavere enn summen av de to enkeltsonene. Dette er et bevisst grep som gir utleierne fleksibilitet til å flytte kapasitet mellom sonene, samtidig som det sikrer at den totale belastningen i de sentrale bydelene holdes på et bærekraftig nivå. Modellen fjerner risikoen for at opphevelsen av totaltaket fører til ukontrollert vekst sentralt. For å gjøre inndelingen av kommunen geografisk komplett og oversiktlig, er de ytre bydelene nå uttrykkelig definert som Sone 3. Denne sonen har ingen fastsatt antallsbegrensning, noe som synliggjør fjerningen av det tidligere totaltaket.

3.6.2 Operativt handlingsrom og sikkerhetsmekanisme

Gjeldende forskrift begrenser handlingsrommet ved å låse sonene. De nye bestemmelsene gir administrasjonen hjemmel til å justere antall kjøretøy, endre sonegrensene og innføre antallsbegrensninger i nye områder underveis i tillatelsesperioden.

Dette fungerer som en sentral sikkerhetsmekanisme mot uforutsette negative konsekvenser av den økte tilgjengeligheten. Dersom fjerningen av antallstaket i ytre bydeler skulle føre til vedvarende overbelastning eller fremkommelighetsproblemer i nye områder, har administrasjonen nå hjemmel til raskt å respondere ved å utvide sonereguleringen. Dette sikrer at reguleringen er fleksibel og at kommunen beholder styringen, selv i et marked i endring.

3.7 § 10 Deling av data

~~§ 7 bokstav d~~ § 10. Deling av data

Utleier skal dele anonyme aggregerte sanntidsdata og historiske data om alle sine kjøretøy på en dertil egnet måte med kommunen.

~~§ 7 bokstav e~~

Utleier skal ha nødvendig teknologi for å motta data om, og for iverksetting av, geofence, og for å kunne dele opplysninger med kommunen som nevnt i ~~§ 7 bokstav d~~ første ledd.

Kommunen kan videreformidle disse anonyme dataene for mobilitetsanalyse, forsknings- og planleggingsformål, forutsatt at mottaker inngår en databrukeravtale med kommunen som regulerer videre behandling, lagring og sikkerhet.

Kommunen gir nærmere bestemmelser i kunngjøringen om hvilken teknologi utleier plikter å ~~ha~~ benytte for å dele og motta data.

Bestemmelsen samler de tekniske kravene til datadeling og teknologi i én felles § 10 (tidligere § 7 bokstav d og e). Dette er primært en strukturell endring for bedre oversikt. I samme grep presiseres det at utleier plikter å benytte teknologien, ikke bare inneha den, for å sikre at toveis datadeling fungerer operativt.

Som et nytt element innføres det en hjemmel for å videreformidle anonyme data til forsknings-, planleggings- og analyseformål. Dette gir kommunen mulighet til å utnytte dataene bedre i byutviklingen. For å ivareta sikkerhet og forretningshemmigheter, stilles det krav om at mottaker må inngå en egen databrukeravtale med kommunen.

3.8 § 11 Tidspunkt for tilgjengelighet

~~§ 7 bokstav f~~ § 11 Tidspunkt for tilgjengelighet

Sesongen defineres i utgangspunktet som perioden fra 15. mars til 1. desember. Tjenesten skal i tillegg holdes stengt når det er fare for snø og is.

Utleie kan skje alle dager, hele dagen, unntatt i tidsrommet mellom kl. 23.00–05.00 natt til lørdag, søndag og helligdager. Utleie i tidsrommet kl. 23.00–05.00 forutsetter at kommunen i kunngjøringen eller i tillatelsen stiller særskilte krav for å ivareta sikkerheten, herunder krav til redusert hastighet, reaksjonstest eller tilsvarende tiltak. Kommunen kan gjeninnføre nattestenging midlertidig eller på ubestemt tid, dersom det vurderes som nødvendig.

~~Kommunen kan tillate uttesting av natteåpen tjeneste i tidsrommet søndag kveld til fredag morgen.~~

Kommunens forslag om å justere reglene for nattestengingen bygger på nødvendighetsprinsippet: Reguleringen skal ikke være mer inngripende enn det som er strengt nødvendig for å ivareta samfunnshensyn. Flere års uttesting, endringer i nasjonale rammevilkår og dokumenterbare resultater fra den lokale ordningen tilsier at et totalforbud om natten ikke lenger er forholdsmessig.

3.8.1 Kunnskapsgrunnlag og risiko

Risikobildet er vesentlig endret siden oppstarten. Lokale data indikerer at antall ulykker per kjørte kilometer er mer enn halvert fra 2021 til 2023. Dette tyder på at risikoen for ulykker er betraktelig redusert. Erfaringer fra uttestingen av utvidet nattåpent i 2023 underbygger dette: Til tross for over 48 000 turer på nattestid, ble det kun registrert to ulykker i lovlig åpningstid. Denne positive utviklingen, kombinert med fravær av negative tilbakemeldinger fra nødetater i senere utprøvinger, bekrefter at en justering av reglene er forsvarlig.

Videre representerer innføringen av nasjonal promillegrense (0,2) i 2022 et endret juridisk rammeverk som adresserer den største risikofaktoren ved nattkjøring. Dette har svekket det faglige grunnlaget for å opprettholde nattestenging, og støttes av undersøkelser gjort av TØI ([Rapport 1945/2023, s. 78](#)).

Ettersom nattestengning opprinnelig ble innført på bakgrunn av blant annet varsko om høye ulykkestall, innebærer dagens situasjon at bevisbyrden er forskjøvet. Uten dokumentasjon som klart viser en uforholdsmessig høy risiko, foreligger det ikke lenger faglig eller juridisk grunnlag for å opprettholde et totalforbud mot nattkjøring i ukedagene.

3.8.2 Differensiert regulering og sikkerhetsmekanisme

Forslaget balanserer tilgjengelighet med trygghet gjennom en differensiert regulering. Forskriften viderefører bestemmelsen om nattestenging i høyrisikotidsrommene (natt til lørdag, søndag og helligdager). For at utleie skal tillates i de øvrige nettene (natt til hverdager), stilles det krav om at særskilte sikkerhetsvilkår i tillatelsen er oppfylt. Dette omfatter eksempelvis krav til redusert hastighet og obligatoriske reaksjonstester i appen. Denne kombinasjonen kompenserer for politiets utfordringer med ruspåvirket kjøring, samtidig som mobilitetstilbudet opprettholdes når risikoen er lavere.

Bestemmelsen inneholder også en administrativ sikkerhetsmekanisme. Kommunen gis fullmakt til umiddelbart å gjeninnføre nattestenging, midlertidig eller på ubestemt tid, dersom erfaringer eller tilbakemeldinger fra nødetatene tilsier at ordningen får uakseptable konsekvenser for trafiksikkerheten.

3.9 § 14 Merking og informasjon

~~§ 7 bokstav i~~ § 14. Merking og informasjon

Alle små elektriske kjøretøy skal merkes tydelig med firmanavn og kontaktinformasjon til utleier, samt ID som kan leses manuelt og digitalt for å identifisere kjøretøyet.

Utleier plikter i hele tillatelsesperioden å gjøre egen kontaktinformasjon og opplysninger om ansvarsforhold lett tilgjengelig for allmennheten i sine digitale flater. Kommunen kan i kunngjøringen fastsette nærmere krav til innhold og utforming.

Bestemmelsen skiller ut kravet om merking fra tidligere § 7 bokstav i til en egen paragraf. Dette er primært en strukturell endring for bedre oversikt, men bestemmelsen utvides samtidig med et nytt krav om digital tilgjengelighet.

Dagens bestemmelse dekker kun fysisk merking på kjøretøyet. Det er et behov for at allmennheten lettere skal kunne ta kontakt med utleier, og det er også et behov for at tredjeparter og brukere enkelt kan finne informasjon om forsikringsselskap og skademelding i utleiers app og på nettside. Ved å forskriftsfeste dette som en plikt, sikrer kommunen at informasjonen er tilgjengelig uavhengig av hvilke aktører som får tillatelse, og at kravet gjelder i hele tillatelsesperioden.

3.10 § 16 Krav til integrasjon med kollektiv- og mobilitetssystemer

§ 16. Krav til integrasjon med kollektiv- og mobilitetssystemer

Kommunen kan kreve at utleiers system skal integreres med offentlige systemer for kollektivtrafikk og mobilitet. Nærmere bestemmelser om integrasjon, dataflyt og krav til funksjonalitet, herunder sikkerhetskrav og adgang til unntak fra enkelte vilkår i tillatelsen, gis i kunngjøringen.

Kommunen foreslår å innføre en ny bestemmelse, § 16, som gir hjemmel til å kreve at utleiers system skal integreres med offentlige systemer for kollektivtrafikk og mobilitet. Dette er et strategisk grep for å sikre at mikromobilitet i fremtiden kan inngå som en sømløs del av det samlede kollektivtilbudet i regionen.

3.10.1 Begrunnelse for bestemmelsen

Trondheim kommune har som mål å fremme sømløse og klimavennlige reiser, der ulike transportmidler fungerer sammen som et helhetlig tilbud (Mobility as a Service – MaaS). Elsparkesykler kan spille en viktig rolle i å løse «første og siste kilometer»-utfordringen, særlig i områder med lavere kollektivdekning.

For at elsparkesykler skal fungere som et faktisk supplement til kollektivtrafikken, og bidra til nullvekstmålet, må tjenestene være synlige og tilgjengelige der de reisende planlegger turene sine. Dagens frivillige løsninger sikrer ikke en helhetlig integrasjon av alle aktører.

Bestemmelsen gir kommunen hjemmel til å kreve at utleiere kobler sine systemer på offentlige mobilitetsløsninger. I motsetning til Oslo kommune, som spesifikt nevner «Ruter AS» i sin forskrift, har Trondheim valgt en teknologinøytral formulering («offentlige systemer»). Dette gjøres for å sikre at forskriften står seg over tid, uavhengig av om det er AtB, Entur eller andre offentlige aktører som forvalter den regionale mobilitetsplattformen i fremtiden.

3.10.2 Veiledning for praktisering av bestemmelsen

Bestemmelsen er en «kan»-regel. Det betyr at kommunen har fleksibilitet til å innføre kravet først når teknologien og markedet er modent for det.

Kommunen legger til grunn følgende prinsipper for bruk av hjemmelen:

1. **Forholdsmessighet og standardisering:** Et eventuelt krav om integrasjon skal ikke påføre utleierne urimelige kostnader. Kravet vil primært rettes mot bruk av etablerte, åpne bransjestandarder for datautveksling (som GBFS og NeTEx), fremfor kostbar tilpasning av egne, lukkede systemer.
2. **Dialogbasert innføring og fleksibilitet:** Kunngjøringen vil sette rammene for integrasjon, men vil også kunne ta forbehold om at detaljerte krav til funksjonalitet fastsettes eller utdypes i løpet av tillatelsesperioden. Dette sikrer at kommunen kan innføre krav i takt med den teknologiske utviklingen. Konkrete løsninger skal utformes i dialog med bransjen og kollektivselskapene for å sikre at de er teknisk gjennomførbare.
3. **Sikkerhetsvilkår har forrang:** Integrasjon med tredjepartsapper (f.eks. AtB-appen) skal ikke gå på bekostning av sikkerhetskravene i forskriften. Dersom tredjepartsappen ikke støtter pålagte funksjoner som for eksempel reaksjonstester om natten, kan ikke booking gjennomføres via denne kanalen i de aktuelle tidsrommene.

3.11 § 17 Avslutning og overføring av utleievirksomhet

§ 9 17. Avslutning og overføring av utleievirksomhet

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

Utleier skal fjerne alle sine små elektriske kjøretøy fra offentlig grunn snarest, og senest innen én uke etter at ~~virksomheten har opphørt~~ tillatelsen utløper eller er trukket tilbake. Det samme gjelder dersom utleier frasier seg tillatelsen, utleievirksomheten faktisk avsluttes, eller virksomheten rettslig sett avvikles eller går konkurs.

Bestemmelsen regulerer tillatelsens gyldighet og utleiers plikter ved avvikling. Det foreslås endringer for å styrke den kommunale kontrollen, verne om konkurranseprinsippene og sikre at kommunen ikke påføres økonomisk risiko.

3.11.1 Forbud mot overføring og konsekvenser ved avvikling

Det presiseres eksplisitt at tillatelsen er knyttet til det enkelte selskap og ikke kan overføres til en tredjepart. Dette er et sentralt grep for å sikre likebehandling og reell konkurranse. Ettersom tillatelser tildeles etter en sammenlignende vurdering av søkerens egnethet (jf. § 5), vil en adgang til videresalg eller overføring undergrave utvelgelseskriteriene. Forbudet forhindrer at aktører som ikke selv oppfyller kravene, kan kjøpe seg inn i markedet og dermed omgå den kommunale tildelingsprosessen.

Videre presiseres det at tillatelsen bortfaller umiddelbart dersom utleier velger å avslutte virksomheten i tillatelsesperioden. Dette forhindrer at ubrukte tillatelser holdes passive for å sperre for andre aktører, og sikrer at den ledige tillatelsen raskt kan lyses ut eller fordeles på nytt (jf. § 4 fjerde ledd).

3.11.2 Styrking av oppryddingsansvar ved avvikling

Bestemmelsen skjerpes for å pålegge utleier et klart og tidsbegrenset ansvar for fjerning av kjøretøyene ved *alle* former for avslutning, inkludert konkurs.

Dette er en hensiktsmessig beredskapshjemmel som er nødvendig for å beskytte Trondheim kommunes innbyggere mot å måtte dekke kostnadene knyttet til fjerning, forvaring og destruksjon av etterlatte kjøretøy. Ved å tydeliggjøre dette ansvaret sikres det at den kommersielle risikoen forblir hos utleier, slik at fellesskapet ikke blir sittende igjen med regningen for opprydding etter private aktører.

3.12 § 21 Ikrafttredelse, overgangsbestemmelser og opphevelse

§ ~~43~~ 21. Ikrafttredelse, overgangsbestemmelser og opphevelse

Forskriften trer i kraft straks.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 8. februar 2022 nr. 192 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, Trondheim kommune, Trøndelag.

Endringene i forskriften gjelder også for løpende tillatelser tildelt før ikrafttredelsen, i tråd med forbehold om endring i kunngjøringsgrunnlaget. For eksisterende tillatelser erstattes tidligere fastsatt total antallsbegrensning av bestemmelsene i § 7.

Bestemmelsen regulerer forskriftens ikrafttredelse og forholdet til den tidligere forskriften fra 2022. For å sikre et oppdatert og helhetlig regelverk, foreslås det at den gamle forskriften (nr. 192 av 8. februar 2022) oppheves i sin helhet fra det tidspunktet den nye forskriften trer i kraft.

Det presiseres videre at de nye bestemmelsene gjøres gjeldende også for eksisterende tillatelser som løper i perioden. Dette er i tråd med forbeholdet om endring av vilkår som ble tatt i kunngjøringsgrunnlaget for inneværende tillatelsesperiode.

Bestemmelsen klargjør spesifikt at den tidligere fastsatte totale antallsbegrensningen (3200 kjøretøy) bortfaller og erstattes av de nye sonebestemmelsene i § 7. Dette sikrer at den fleksible styringsmodellen og det utvidede tilbudet i ytre bydeler kan iverksettes umiddelbart etter vedtak.