



## STORTINGET

# Innst. 638 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:232 S (2020–2021)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Pollestad, Heidi Greni, Siv Mossleth, Kjersti Toppe og Jan Bøhler om klassifisering av elsparkesykler og kommunenes adgang til å regulere elsparkesykkelfirmaenes virksomhet**

Til Stortinget

### Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen utarbeide en klassifisering av elsparkesykler som en type kjøretøy, slik at kommunene kan regulere parkering og øvrig regelverk for bruken på linje med andre kjøretøyer.
2. Stortinget ber regjeringen i egnet form presisere at kommunene selv kan bestemme over næringsvirksomhet som foregår på deres eiendom, også når det gjelder elsparkesykkelfirmaer.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor

André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Dokument 8:232 S (2020–2021) fra stortingsrepresentantene Geir Pollestad, Heidi Greni, Siv Mossleth, Kjersti Toppe og Jan Bøhler om klassifisering av elsparkesykler og kommunenes adgang til å regulere elsparkesykkelfirmaenes virksomhet og statsrådets vurdering av forslaget i brev av 4. mai 2021.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at Samferdselsdepartementet nylig har kommet med forskriftsendringer relatert til veitrafikkloven og trafikkreglene. Statens vegvesen har siden oktober 2020 arbeidet tett med utleieaktørene om å få etablert et regelsett som skal bedre regulere atferden på elsparkesykler og parkeringen.

Komiteen viser til at regjeringen nå har fulgt opp forslagene til tiltak etter vegtrafikklovgivningen, som har vært på høring. Følgende endringer ble derfor gjort gjeldende fra og med 18. mai 2021:

- Kommunene får flere verktøy til å håndtere trafikale utfordringer med små elektriske kjøretøy. De får muligheten til å håndheve parkeringsovertredelser med parkeringsgebyr, og nye skilt som gir mulighet til å etablere lokalt fysisk skiltede soner med parkeringsforbud, fartsgrense eller bruksforbud.
- Det blir en tydeliggjøring av forbudet mot å være flere på ett kjøretøy, og både politi og Statens vegvesen får muligheten til å ilegge overtredelsesgebyr. Gebyret er på 3 000 kroner.

- Det klargjøres at fotgjengere har prioritet på fortau ved at det blir presisert en øvre fartsgrense på 6 km/t ved passering av gående på gangvei, fortau eller i gangfelt.
- Det klargjøres at trafikkreglene ikke begrenser den kommunale eierrådigheten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser for øvrig til Dokument 8:293 L (2020–2021) og forslaget fra stortingsrepresentantene Torhild Brandsdal (Kristelig Folkeparti), Heidi Greni (Senterpartiet), Karin Andersen (Sosialistisk Venstreparti), Olemic Thommesen (Høyre) og Stein Erik Lauvås (Arbeiderpartiet) som behandles i kommunal- og forvaltningskomiteen.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at elsparkesykler har blitt et veldig populært transportmiddel i byene i løpet av de få årene de har vært på markedet i Norge. Det er ingen tvil om at denne miljøvennlige og fleksible måten for mikrotransport har blitt godt mottatt av folket. Elsparkesykler er et transportmiddel som ikke tar mye plass, ikke bråker og heller ikke forurenser, men tar deg fra a til å, akkurat dit du vil. Det er også et populært transportmiddel som ikke trenger offentlige subsidier, men som er selvfinansierende.

Dette flertallet registrerer for øvrig at den enorme populariteten og det store antallet elsparkesykler også har medført utfordringer. Årsaken til ønsket og behovet for regulering av elsparkesyklene skyldes flere saker med alvorlige ulykker og ikke minst manglende system og struktur på parkering, noe som har ført til at det ligger flere elsparkesykler slengt rundt omkring i gatene i de største byene i Norge. Det både forsøpler bybildet og hindrer fremkommelighet. Følgelig har dette flertallet forståelse for behovet for regulering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg videre at det blant annet er innført mulighet for å gi parkeringsbøter for feilparkerte elsparkesykler, som kommunen får myndighet til å håndheve. Bransjen er også svært positive til Statens vegvesens forslag til regler, og vil i tillegg gjøre egne tiltak for å lære opp sine kunder.

Disse medlemmer viser til at forslaget fra representanter fra Senterpartiet omhandler et ønske om å endre klassifiseringen av elsparkesykler som «sykkel i by» til å bli klassifisert som en type kjøretøy. Bakgrunnen for dette er et ønske om å regulere parkering og øvrig regelverk for bruken av elsparkesykler for at elsparkesykler skal bli regulert som andre kjøretøy – slik at

kommunene f.eks. kan kreve parkeringsavgift, pålegge bøter, innføre forbudssoner etc.

Forslagsstillerne mener også at bruk og utleie av elsparkesykler i det offentlige rom kan likestilles med annen næringsvirksomhet, som butikker og restauranter, og at elsparkesykkelaktørene også må betale avgift til kommunen. Forslagsstillerne mener videre at kommunen må få bestemme over denne virksomheten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil bemerke at annen næringsvirksomhet må betale de skatter og avgifter som er pålagt næringen gjennom generelle skatte- og avgiftsvedtak. Det er sjeldent at næringslivet må betale særskatt til kommunene for å få tillatelse til å drifte en virksomhet. Det er mange kommersielle aktører som bruker det offentlige veinettet til kommersiell virksomhet. Alle disse virksomhetene må innrette seg etter de regler som gjelder, og følge det skatteregimet som til enhver tid gjelder.

Disse medlemmer mener det er riktig å vedta presise regler som både gjør det enklere for brukeren av elsparkesykkelen å forstå hvor grensene går, samtidig som kommunene gis effektive reguleringsmuligheter for både sanksjonering og forvaltning av hvilke gater det skal være lov å kjøre og parkere elsparkesykkelen i.

Disse medlemmer viser til at næringsfrihet er et prinsipp som står sterkt i Norge. Disse medlemmer mener forslaget bør utredes nærmere før Stortinget kan ta stilling til hvorvidt en næring som har fullt lovlig produkter og tjenester, og som ikke trenger noen form for offentlige subsidier, kan konkurransesettes av kommunen gjennom et anbudsregime.

Disse medlemmer har forventninger til at forskriftsendringene omtalt ovenfor, sammen med effektiv håndheving av reglene fra politi og kommune, vil gi en klar forbedring rundt feilparkerte elsparkesykler som forhindrer fri ferdsel, for eksempel for blinde og svaksynte. Ved å innføre maks fartsgrense som kan skiltes, vil også brukeren bli mer opplyst om hva som er gjeldende regler og krav til atferd i trafikken.

Disse medlemmer mener hvorvidt kommunen skal få muligheten til å regulere kommersiell virksomhet som helt eller delvis skjer på kommunens eiendom, og som er underlagt offentlig forvaltning, som offentlige veier er, og ikke er en del av kommunens private autonomi, slik andre eiendommer er, vil være et større og mer komplisert spørsmål som krever bedre utredning. I en slik utredning må det settes grenser for hvor langt slike reguleringer kan gå, og hvilke skatter og avgifter som kan kreves inn. Disse medlemmer viser til Grunnloven § 75 bokstav a som sier:

«Det høyrer Stortinget til å gje og oppheve lover; å fastsetje skattar, avgifter, toll og andre offentlige borer, som likevel ikke gjeld etter 31. desember året etter, om dei ikkje blir uttrykkeleg fornya av eit nytt storting.»

Disse medlemmer viser her til at forslaget om endring av klassifiseringen av elsparkesykkel fra sykkel til liten elektrisk motorvogn, ligger inne som forslag til forskriftsendring fra Statens vegvesen.

Disse medlemmer viser til forskriftsendringene fra Samferdselsdepartementet vil virke i sin første sesong sommeren 2021. Det er grunn til å la disse reglene få virke over noe tid før det vedtas nye regler. Disse medlemmer ber derfor Samferdselsdepartementet utarbeide en grundig evaluering før våren 2022 av implementeringen av de nye forskriftsreglene samt om situasjonen rundt feilparkering, uvettig kjøring av elsparkesykkel på bl.a. fortau har bedret seg.

Disse medlemmer viser til statsrådets brev av 4. mai 2021 og slutter seg til statsrådets vurdering av at elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy er blitt et populært og fleksibelt supplement til det øvrige mobilitetstilbudet, men at de enkelte steder og byområder har resultert i betydelige utfordringer i form av ulykker og konflikter med andre trafikkanter. Disse medlemmer mener i likhet med statsråden at det derfor har vært behov for tiltak for å redusere de negative konsekvensene for sikkerhet og fremkommelighet, uten at det hindrer videre innovasjon og utvikling av mikromobilitet.

Disse medlemmer er derfor tilfreds med de innstramminger i reglene i vegtrafikklovgivningen som omtales i statsrådets svarbrev, som vil tre i kraft i løpet av mai. Disse medlemmer mener de nye reglene vil være tilstrekkelige for å imøtekomme kritikken som har kommet mot elsparkesyklene. Eventuelle ytterligere regler eller justeringer vil i så fall ikke være naturlig før man har fått evaluert effekten av de nye reglene som trådte i kraft i løpet av mai 2021.

Disse medlemmer viser videre til statsrådets omtale av forslaget om innføring av generelt forbud mot parkering av små elektriske kjøretøy på fortau mv., som var del av høringen Statens vegvesen gjennomførte på oppdrag fra departementet. Disse medlemmer slutter seg til statsrådets vurdering om at parkering kan være en utfordring enkelte steder, men at det mange steder er mulig å parkere uten å være til hinder eller ulempe for annen trafikk. Disse medlemmer er derfor enig med statsråden i at et generelt parkeringsforbud vil være uforholdsmessig, og videre at inngripende parkeringsreguleringer ikke burde innføres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Dokument 8:293 L (2020–2021) Om å gi kommunen en klar lovhjemmel for å kunne regulerer utleie og bruk av elsparkesykler og små elkjøretøy, og støtter kommunal- og forvaltningskomiteens flertallsforslag om vedtak til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn.

Disse medlemmer mener intensjonen i forslag 2 i Dokument 8:232 S (2020–2021) er ivaretatt i Dokument 8:293 L (2020–2021), og tar derfor ikke opp dette forslaget på nytt i komiteens innstilling.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en klassifisering av elsparkesykler som en type kjøretøy, slik at kommunene kan regulere parkering og øvrig regelverk for bruken på linje med andre kjøretøyer.»

Videre viser disse medlemmer til Dokument 8:110 S (2020–2021) Representantforslag om å sikre at alle personer som utsettes for en ulykke, også får dekket sine kostnader til nødvendig behandling av tannskader, jf. Innst. 370 S (2020–2021), som også ligger til debatt og behandling i Stortinget. Her har komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmet følgende forslag og merknader:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti kjent med at Statens vegvesen har gjennomført en kartlegging som viste at det i perioden mars 2019 til mars 2020 ble registrert 837 ulykker med elsparkesykkel bare i Oslo. Oslo skadelegevakt kunne melde at 235 personer ble behandlet for skader etter bruk av elsparkesykkel i august 2020, nesten en dobling fra året før.

Disse medlemmer viser til at representantforslaget har sin bakgrunn i en elsparkesykkelulykke, som ble omtalt av NRK 10. og 11. februar 2021. Disse medlemmer mener at virksomheter som driver utleie av elsparkesykler har et særlig ansvar for at en uskyldig tredjepart ikke skal bli økonomisk skadelidende ved eventuelle ulykker. I saken NRK omtalte, viste det seg at vedkommende som hadde blitt utsatt for påkjørselen av en elsparkesykkel, risikerte å sitte igjen med en stor regning som han måtte dekke selv, for å reparere de oppståtte tannskadene.

Disse medlemmer fremmer på den bakgrunn følgende forslag:

‘Stortinget ber regjeringen innføre krav om ansvarsforsikring for virksomheter som driver utleie av elsparkesykler.’»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det var Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre i regjering som åpnet for bruk av elsparkesykler og andre elektriske kjøretøy. Antall elsparkesykler i Norge er et godt bevis på at elsparkesyklene har blitt veldig godt mottatt av folk flest og spesielt ungdom. Disse medlemmer mener elsparkesyklene gir brukerne både en unik fleksibilitet og frihet, samtidig med at man kan forflytte deg direkte fra A til Å raskere og mer miljøvennlig enn med noe annet transportmiddel. Disse medlemmer er også meget godt fornøyd med at elsparkesykler er et ekstra supplement som transportmiddel, spesielt i byene, og som fungerer perfekt uten offentlig regulering, subsidiering eller forbud.

Disse medlemmer er overbevist om at dersom kommunene får frie tøyler til å regulere og styre elsparkesykkelmarkedet akkurat slik de selv ønsker, vil resultatet bli så strenge reguleringer og restriksjoner på bruken at elsparkesykler ikke lenger vil være et billig, enkelt og attraktivt transportmiddel. Disse medlemmer er også overbevist om at dersom Stortinget gir kommunene mulighet til å regulere bruken ved anbud, vil blant annet kravene til aktørene blir så strenge og dyre å innfri at det vil favorisere de store internasjonale aktørene som har finansiell styrke til å innfri kravene. Dette vil være konkurransehennende og ikke minst ekskluderende for nye og mindre norske aktører.

Disse medlemmer synes det er underlig at Senterpartiet som er opptatt av norsk eierskap, vil føre en politikk som vil bidra til det motsatte. Samtidig er elsparkesykkel også et godt alternativ i distriktene for å forflytte seg raskt og effektivt over litt lengre avstander. Løsningen på de utfordringene som man har sett med elsparesykler enkelte steder, blir nå ivare tatt med de nye reglene fra Samferdselsdepartementet. Det vil bidra til å dempe konfliktene mellom ulike typer trafikanter, uten å innføre nye og svært inngripende lovreguleringer.

Disse medlemmer viser for øvrig til Framskrittspartiets merknader til Dokument 8:293 L (2020–2021).

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen utarbeide en klassifisering av elsparkesykler som en type kjøretøy, slik at kommunene kan regulere parkering og øvrig regelverk for bruken på linje med andre kjøretøyer.

### Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Høyre, Framskrittspartiet, og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

#### vedtak:

Dokument 8:232 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Pollestad, Heidi Greni, Siv Mossleth, Kjersti Toppe og Jan Bøhler om klassifisering av elsparkesykler og kommunenes adgang til å regulere elsparkesykkelfirmaenes virksomhet – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. juni 2021

**Helge Orten**

leder

**Tor André Johnsen**

ordfører



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1105-2

4. mai 2021

**Representantforslag 232 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Geir Pollestad, Heidi Greni, Siv Mossleth, Kjersti Toppe og Jan Bøhler om klassifisering av elsparkesykler og kommunenes adgang til å regulere elsparkesykkelfirmaenes virksomhet**

Jeg viser til brev av 19. april fra Stortingets transport og kommunikasjonskomite der det bes om min vurdering av ovennevnte forslag. Jeg viser innledningsvis til at forslag 2 primært gjelder Kommunal- og moderniseringsministerens ansvarsområde, og jeg svarer derfor i samråd med Kommunal og moderniseringsministeren på dette punktet.

Selv om elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy er blitt et populært og fleksibelt supplement til det øvrige mobilitetstilbudet, særlig i de største byene, gir det betydelige utfordringer i form av ulykker og konflikter med andre trafikanter. Det er derfor behov for tiltak for å redusere negative konsekvenser for sikkerhet og fremkommelighet, samtidig som det ikke hindrer videre innovasjon og utvikling av mikromobilitet.

Statens vegvesen har på denne bakgrunn, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, hatt på høring forslag til en rekke innstramminger i reglene i vegtrafikklovgivningen for bruk og parkering av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy.

Blant forslagene som ble hørt var innføring av generelt forbud mot parkering av små elektriske kjøretøy på fortau mv, med unntak for særskilte oppmerkede og skiltede områder. Det ble også hørt forslag om mulighet for lokalt å fastsette særskilt skiltede soner for små elektriske kjøretøy med parkeringsforbud, bruksforbud eller særskilte fartsgrenser.

De fleste tilbakemeldingene i høringen støttet ikke et generelt parkeringsforbud for små elektriske kjøretøy på fortau mv. Utfordringene varierer mellom byene og kommunene, og

også internt i byene. Mange steder vil slike kjøretøy kunne parkeres uten å være til hinder eller ulempe for annen trafikk, og et generelt parkeringsforbud vil derfor være uforholdsmessig. Det er derfor ikke sett grunn til å gå videre med dette forslaget.

Det er likevel ansett behov for å gi kommunene flere verktøy til å håndtere trafikale utfordringer med små elektriske kjøretøy. Det er derfor besluttet at de får mulighet til å håndheve parkeringsovertredelser med parkeringsgebyr, og det fastsettes nye skilt som gir mulighet til å etablere lokalt fysisk skiltede soner med parkeringsforbud, fartsgrense eller bruksforbud.

Det blir også en tydeliggjøring av forbudet mot å være flere på ett kjøretøy, og både politi og Statens vegvesen får myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr. I tillegg klargjøres at fotgjengere har prioritet på fortau ved at det blir presisert fartsgrense 6 km/t ved passering av gående på gangvei, fortau eller i gangfelt. Det klargjøres videre at trafikkreglene ikke begrenser den kommunale eierrådigheten.

Disse endringene vil bli fastsatt og tre i kraft i løpet av mai.

Når det særskilt gjelder forslag 2 gir kommunenes eierrådighet kommunene råderett over kommunal grunn, og adgang til å regulere for eksempel uteserveringer og bysykler. Denne eierrådigheten er ulovfestet.


Vi har hele tiden ment at det ligger innenfor kommunenes eierrådighet å regulere utleie av elsparkesykler på kommunal grunn. Det er imidlertid sådd tvil om dette er tilfelle, blant annet i en dom fra Sør-Trøndelag tingrett. Dommen er ikke rettskraftig.

Vi er enig med forslagsstillerne i at det er behov for å presisere og tydeliggjøre det vi mener er gjeldende rett: At kommunene, har adgang til å regulere utleie av elsparkesykler der virksomheten baserer seg på at elsparkesyklene parkeres på offentlig grunn.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har fått en henvendelse fra representanten Karin Andersen med flere om å gi lovteknisk bistand til en lovbestemmelse som kan gi kommunene klart rettslig grunnlag for å regulere utleie av elsparkesykler.

Henvendelsen ble fulgt opp med brev 30. april, der det er tatt inn et utkast til en lov om utleie av små elektriske kjøretøy som vil gi kommunene eksplisitt hjemmel til å regulere utleie av elsparkesykler i kommunen.

Med hilsen



Knut Arild Hareide



