



Til  
BBU - Seksjon klima, miljø og samfunn  
(Arbeidssted)

Fra  
Bymiljøetaten

## Fagnotat

Vår referanse: 2023/152855-2  
Saksbehandler: Veronika Lien Nilssen og Lars  
Petter Klem  
Dato: 14. desember 2023

## Fagnotat - Forslag til forskrift om parkeringstillatelser for bildeling i Bergen kommune

### Hva saken gjelder:

Kommunen tilrettelegger for bildeling for å gjøre det enklere å bo i Bergen uten å eie egen bil. Bymiljøetaten har siden 2017 etablert over 200 reserverte plasser for bildeling i kommunen. Plassene er administrert gjennom en prøveordning. I årsoppdraget for 2023 har etaten fått i oppdrag å revidere dagens ordning, og vurdere behovet for å etablere en egen forskrift for bildeling i Bergen.

Bymiljøetaten fremmer med dette forslag til en lokal forskrift om parkeringstillatelser for bildeling i kommunen.

### Fagetatens vurdering:

Bildeling er et attraktivt og fleksibelt alternativ til å eie egen bil. Det gir tilgang til bil når man trenger det, og bidrar på den måten til å få hverdagslogistikken til å gå opp. I en undersøkelse fra Bergen, fant Transportøkonomisk institutt at bildeling bidrar til å redusere antall biler i gatene, og stimulerer til at innbyggere går og sykler mer, og kjører mindre bil, enn de som eier egen bil. Etter Bymiljøetatens vurdering er bildeling et viktig verktøy for å oppnå visjonene i Grønn strategi og kommuneplanens samfunnsdel om at Bergen skal være en grønn, aktiv og attraktiv storby.

Forskriftsforslaget samler og justerer dagens regelverk og retningslinjer om reserverte parkeringsplasser, boligsonetillatelser og allsonkort for bildeling.

Formålet med forskriften er å tilrettelegge for et bildelingstilbud som stimulerer til bruk av miljøvennlige transportformer og reduserer samlet bilbruk, bilhold og areal som brukes til parkering. Forslaget bygger på de siste 6 års erfaring med tilrettelegging for bildeling, dialog med bildelingsoperatører, samt norske og internasjonale undersøkelser.

Forslaget innebærer i hovedsak en videreføring av dagens praksis, men inneholder også nye elementer som miljøkrav og krav om datadeling.

### Fagetatens anbefaling:

Bymiljøetaten anbefaler at forslag til forskrift om parkeringstillatelser for bildeling i Bergen kommune sendes på høring i samsvar med forvaltningsloven § 37.

Med hilsen  
Bymiljøetaten

Lise Reinertsen  
etatsdirektør

Tord Honne Holgernes  
avdelingsleder

## Saksutredning

### 1. Innledning

Bergen kommune tilrettelegger for bildeling for å redusere behovet for å eie egen bil. Bildeling bidrar til at brukerne både kjører mindre bil (transportgevinst), og reduserer bilholdet (arealgevinst). Dette frigjør areal til andre formål.

Visjonen i kommuneplanens samfunnsdel er at Bergen skal være en aktiv og attraktiv by. Videre vedtok bystyret Grønn strategi i februar 2023, som blant annet sier at Bergen skal ha gode, effektive og miljøvennlige transportløsninger. Gange, sykkel og kollektivtransport skal prioriteres, og transportbehovet skal reduseres. Det fremgår videre at:

*Delte mobilitetsløsninger som bidrar til redusert privatbilisme og øker overgangen til aktive og kollektive transportformer, må være tilgjengelige i alle bydeler. Færre skal eie egen bil.*

Bideling er et virkningsfullt tiltak for å oppnå disse målsetningene. Bildelingsmarkedet har de siste årene hatt en stor utvikling, og det er i dag over 550 delebiler i Bergen. Bymiljøetaten har siden 2017 etablert over 200 reserverte parkeringsplasser for bildeling på kommunal vei. I tillegg har ca. 100 delebiler fått tillatelse til å parkere i byens boligsoner. Som en prøveordning er det også utstedt 234 allsonekort som gir rett til å parkere i flere boligsoner. Dette utgjør et viktig bidrag for å legge til rette for et attraktivt og synlig bildelingstilbud i Bergen.

Ifølge årsoppdraget for 2023 skal Bymiljøetaten fortsette arbeidet med å fremme bildeling i Bergen, og starte opp arbeidet med å revidere retningslinjer og vurdere behovet for en forskrift for tildeling av reserverte bildelingsplasser.

Både Oslo og Trondheim kommune har utarbeidet lokale forskrifter om parkeringstillatelser for bildeling. Etter Bymiljøetatens vurdering bør også Bergen kommune regulere tildelingen av parkeringstillatelsene i en lokal forskrift.

Bymiljøetaten har utarbeidet et forskriftsforslag som samler og justerer dagens regelverk og retningslinjer om reserverte parkeringsplasser, boligsonetillatelser og allsonekort for bildeling. I saksutredningen vil vi først beskrive hva bildeling er og effektene av dette. Deretter vil vi gi en evaluering av dagens ordninger for tildeling av parkeringstillatelser, før vi gjennomgår de enkelte bestemmelsene i forskriftsforslaget.

### 2. Hva er bildeling

Bideling er en tjeneste som legger til rette for at man kan bruke bil, uten å måtte eie bilen selv. Bildelingsoperatører tilbyr en felles bilpark for allmennheten med det formål å tilrettelegge for sambruk av kjøretøy.

I dagligtale kan bildeling ha ulike betydninger. I denne sammenheng fokuserer vi på biler som utelukkende brukes til bildeling, til forskjell fra for eksempel deling av privatbiler.

Bideling skiller seg fra tradisjonell bilutleie blant annet ved at bilene er spredt og plassert ute i nabolagene der folk bor. En viktig suksessfaktor er at bruken i størst mulig grad har en like god eller bedre opplevelse enn privat bilhold.

Attraktive kjennetegn er at det ikke er behov for nøkkeloverlevering, at bilen kan bestilles og åpnes gjennom en app, at man kan hente bilen til alle timer i døgnet og at en kan bruke den

for korte turer på 1 time eller mindre. Det bør heller ikke legges opp til at man skal fylle på drivstoff etter endt bruk med mindre tanken begynner å gå tom.

Man kan videre skille mellom *stasjonsbasert* bildeling og *frittflytende* bildeling. Stasjonsbasert bildeling innebærer at brukeren må hente og levere bilen på samme sted (stasjon), mens frittflytende bildeling betyr at brukeren kan levere fra seg bilen et annet sted enn der vedkommende hentet den. Disse ulike typene har ulik effekt med tanke på endring av reisemiddelbruk. Det er per dags dato utelukkende stasjonsbasert bildeling i Norge<sup>1</sup>.

### 3. Hvorfor bildeling

#### Bakgrunn

Bildeling gir et alternativ til det å eie egen bil for å dekke transportbehovet sitt.

Bil kan være et nødvendig transportmiddel for å få hverdagslogistikken til å gå opp. Samtidig koster veitrafikk samfunnet milliarder av kroner i form av utgifter til vedlikehold, kø, utbygging av mer veikapasitet, ulykker og forurensning<sup>2</sup>. Infrastruktur til bil beslaglegger også betydelige mengder areal som kan være egnet til andre formål.

Vi vet at en privatbil i Norge:

- Brukes gjennomsnittlig 30 minutter hver dag, og står stille 98 % av tiden i døgnet<sup>3</sup>.
- Beslaglegger 12,5 m<sup>2</sup> areal der den står<sup>4</sup>, samt areal til parkeringsplasser og vei.
- Bidrar til lokal forurensning, gjennom svevestøv og støy.

Videre gir reisevaneundersøkelsen fra Bergen følgende<sup>5</sup>:

- 54 % av alle bilturer i Bergen er under 15 minutter.
- 52 % av bilturene i Bergen er mellom bydeler.
- Gjennomsnittlig er samlet reisetid som bilfører per virkedag 15,7 minutter i Bergenhus, og ellers i kommunen rundt 30 minutter.

Dette synliggjør at en gjennomsnittlig bil står stille mesteparten av dagen, og i stor grad brukes til korte turer. Det er derfor potensielt store samfunnsøkonomiske gevinster ved å optimalisere utnyttelsen av hver bil, spesielt i tette bystrøk. I Bergen er det registrert 124 000 personbiler og 18 000 varebiler<sup>6</sup>.

Bildeling er et velegnet tilbud for de som ikke må bruke bil hver dag. For noen husholdninger kan bildeling svare ut hele bilbehovet. For andre kan det fungere som et supplement til hverdagsbilen. Selskaper og offentlige virksomheter benytter også i økende grad bildeling fremfor å eie eller lease bilflåter. Å dele på bil er sirkulærøkonomi i praksis, eksempelvis har bildelingsoperatøren Dele 25 brukere per delebil i flåten sin<sup>7</sup>. Selskapet oppgir selv at deres biler er i bruk 50 % av tiden, til forskjell fra en privatbil som står stille 98 % av tiden. For flere kan også bildeling være økonomisk gunstig sammenlignet med kostnadene ved å eie egen bil<sup>8</sup>.

---

<sup>1</sup> Vy er det eneste selskapet som har forsøkt fritt-flytende bildeling i Norge. [Tjenesten Vybil ble avvirket høsten 2022.](#)

<sup>2</sup> [Transportøkonomisk institutt: marginalkostnader ved vegtransport.](#)

<sup>3</sup> [Transportøkonomisk institutt: effekter av bildeling i Bergen.](#)

<sup>4</sup> 12,5 kvadratmeter er normert størrelse på en parkeringsplass.

<sup>5</sup> [Reisevaneundersøkelsen 2013 for Bergensområdet.](#)

<sup>6</sup> Opplysningsrådet for veitrafikk.

<sup>7</sup> Dele oppgir 8000 brukere fordelt på 309 biler per desember 2023.

<sup>8</sup> [Opplysningsrådet for veitrafikk: bilkostnadsanalyse for 2023 – gjengitt i Aftenposten.](#)

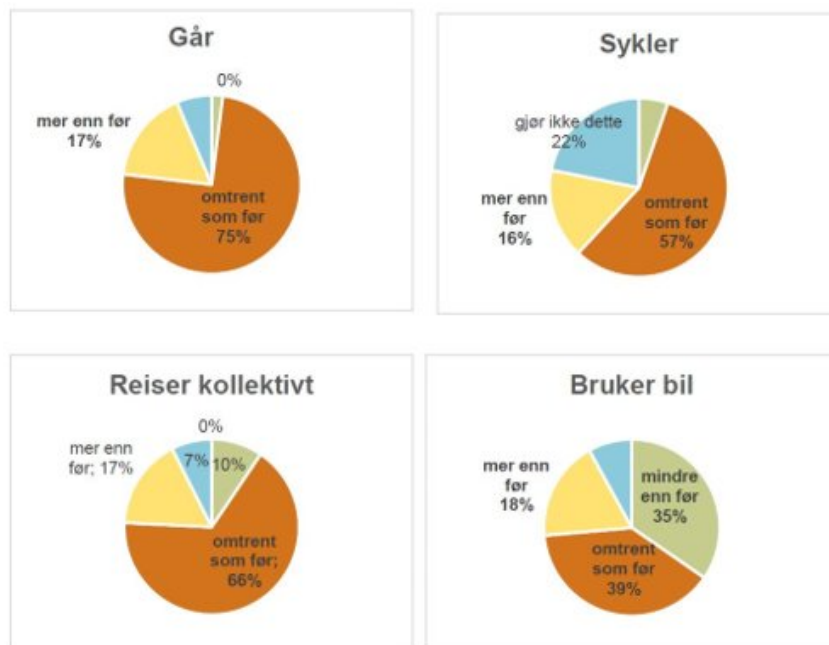
## Kunnskapsgrunnlag om effekten av bildeling i Bergen

Internasjonal forskning har over lengre tid funnet at bildeling både har en positiv *arealeffekt* og *transporteffekt* for brukere og samfunnet<sup>9</sup>. I 2022 utførte Transportøkonomisk institutt (TØI) en analyse av effekten av bildelingstilbudet i Bergen kommune. Undersøkelsen viser at:

- I. Hver delebil i Bergen har erstattet 10-15 privatbiler.
  - a. 50 % av bildelerne oppgir at de har unnlatt å kjøpe bil på grunn av bildeling.
  - b. 25 % av bildelerne har kvittet seg med egen bil på grunn av bildeling.
  - c. 20 % bruker bildeling i tillegg til egen bil.
- II. 5 % av befolkningen i Bergen er bildelere i dag, ytterligere 8 % vurderer å bli det.
  - a. I Bergenhus og Årstad bruker over 15 % av befolkningen bildeling.
- III. 75 % av bildelerne har ikke tilgang til egen bil.
- IV. Bildelere i Bergen går og sykler mer enn den generelle befolkningen, og de bruker 30 % mindre bil enn befolkningen ellers.

Undersøkelsen viser at bildeling har en arealeffekt: I Bergen oppgir halvparten av bildelingsbrukerne at de har unngått å kjøpe bil, og en fjerdedel har kvittet seg med en de allerede eier, på grunn av bildeling. Redusert bilhold gir færre biler i gatene og frigjør areal til andre formål. Ettersom bildeling bidrar til færre biler i gatene, kan det også gjøre det lettere å parkere for de som har behov for egen privatbil.

Videre finner TØI at bildeling har en transporteffekt: bildelingsbrukere går og sykler mer, og bruker mindre bil enn andre, også når det kontrolleres for bosted og andre faktorer som kan ha betydning for transportmiddelbruk. Bildelingens effekt på både bilhold og redusert bilbruk er størst i tette byområder.



Figur 1 Hvordan har det å bruke bildeling påvirket din daglige mobilitet? (Mer enn før/omtrent som før/mindre enn før/vet ikke). N=700

<sup>9</sup> Transportøkonomisk institutt gjorde en litteraturgjennomgang av effektundersøkelser om bildeling, se s. 20-22 i rapporten «[The development of organised car sharing in Norway: 1995-2018](#)».

### Hvem er dagens bildelere

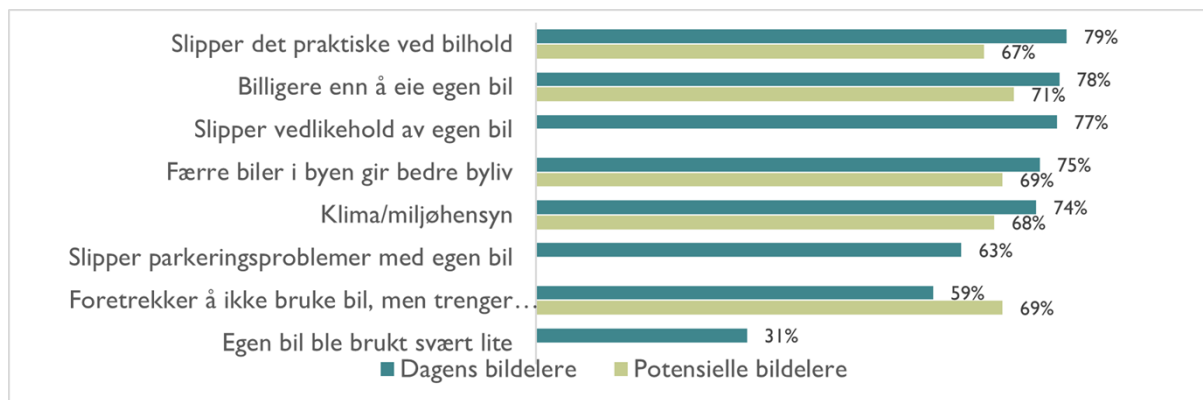
Undersøkelsen til TØI fant at den typiske bildelingsbrukeren bor i Bergenhus eller Årstad, hvor bildelingstilbudet er størst i dag. Videre fant de at bildelingsbrukerne har høyere utdanning (5 år eller mer) og en litt høyere gjennomsnittlig inntekt enn befolkningen generelt.

	<b>Dagens bildelere</b>	<b>Potensielle bildelere</b>	<b>Eier bil</b>	<b>Befolkningen generelt</b>
<b>Snittalder</b>	44 år	44 år	53 år	51 år
<b>Høy utdanning</b>	70 %	55 %	46 %	46 %
<b>Husstandsinnkomst under 600 000</b>	22 %	36 %	23 %	30 %
<b>Andel uten bil</b>	75 %	35 %	-	21 %
<b>Bor i Bergenhus og Årstad</b>	77 %	50 %	24 %	30 %

8 % av befolkningen oppgir at de vurderer å begynne å bruke bildeling. Samtidig oppgir rundt 40 % av respondentene at de har lite eller ingen kjennskap til bildeling. Bymiljøetaten ser derfor at det er et stort potensial for å øke bruken av bildeling gjennom kommunikasjonstiltak.

### Motiv for bruk av bildeling blant dagens brukere

Undersøkelsen fant at det var de praktiske og økonomiske sidene ved bildeling som er det viktigste for dagens brukere.

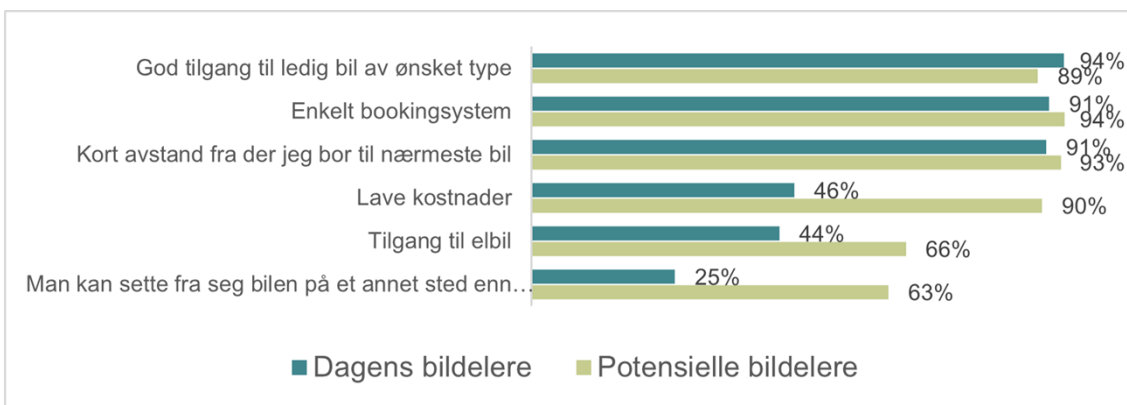


Dette synliggjør at det å bruke bildeling først og fremst oppleves å gjøre hverdagen enklere for mange. Med bildeling slipper brukere å forholde seg til service, vedlikehold, forsikring, dekkskift, verditap av bil og å finne parkeringsplass ved endt bruk.

31 % oppga også at «egen bil ble brukt svært lite» som grunn til at de begynte med bildeling.

### Hvilke egenskaper er viktig ved en bildelingsordning

Respondentene angir i hovedsak tre momenter som er viktige egenskaper ved en god og attraktiv bildelingstjeneste: God tilgang til ledig bil av ønsket type, enkelt bookingsystem og kort avstand fra bosted til nærmeste bil.



I undersøkelsen til TØI oppgir over 90 % av bildelere og potensielle bildelere at kort avstand fra der en bor til nærmeste delebil er et viktig forhold for å velge bildeling. Dette innebærer at det må være mulig å tilby bildeling i nærheten av der folk bor, hvilket i mange tilfeller vil bety tilrettelegging på offentlig vei.

#### Oppsummering og konklusjon

Funnene i undersøkelsen til TØI bekrefter at bildeling i Bergen bidrar til redusert bilbruk og bilhold. Bildeling bidrar til å redusere antall biler i gatene, og stimulerer til at innbyggere går og sykler mer, og kjører mindre bil, enn de som eier egen bil.

Dette underbygger at det er formålstjenlig at kommunen tilrettelegger for økt bruk av bildeling i Bergen for å stimulere til miljøvennlige transportformer, og redusere samlet bilbruk, bilhold og areal som brukes til parkering. Dette er også formålene med forskriftsforslaget.

## 4. Hjemmelsgrunnlag

### 4.1 Lovhjemmel

Forskriftsforslaget samler og justerer dagens regelverk og retningslinjer om reserverte parkeringsplasser, boligsonetillatelser og allsonkort for bildeling.

Vegtrafikkloven § 8 er den sentrale lovbestemmelsen om vilkårsparkering til allmennheten mv. Det følger av § 8 andre ledd at:

«Kongen kan gi forskrift om kommunens adgang til å reservere parkering etter behovsprøving i et nærmere avgrenset område for personer bosatt i området eller andre med særlig behov for slik parkering. Det samme gjelder adgang til å reservere enkelte parkeringsplasser for bestemte kjøretøy, kjøretøygrupper eller personer, eller gi disse adgang til å parkere utover eventuell maksimaltid på stedet.»

Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften), er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 8. Forskriften trådte i kraft 1. januar 2017.

Vilkårsparkering er definert slik i parkeringsforskriften § 2 bokstav a:

«Vilkårsparkering: parkering mot betaling, med tidsbegrensning med eller uten dokumentasjonsplikt, på oppstillingsvilkår, med krav om parkeringstillatelse for forflytningshemmede eller på andre vilkår.»

Parkeringsforskriften kapittel 6 gir nærmere bestemmelser om kommunens adgang til å utstede parkeringstillatelser på kommunale vilkårsparkeingsplasser. Dette omfatter både parkeringstillatelser til reserverte plasser og boligsoneparkering.

#### **4.2 Parkeringstillatelser til reserverte plasser**

Hjemmelen for å utstede parkeringstillatelser til reserverte plasser er parkeringsforskriften § 27:

«Kommunen kan utstede tillatelse til parkering for bestemte motorvogner og grupper eller for personer med behov for særskilt parkeringsadgang på kommunale vilkårsparkeingsplasser. Skiltmyndigheten avgjør om, og i hvilket omfang, slike parkeringsplasser skal opprettes.»

Ved reserverte plasser for bildeling benyttes skilt 552 «Parkering» med underskilt 808.567: «For bildeling med gyldig tillatelse (for selskap)», jf. Vegdirektoratets vegnormal N300 Trafikkskilt (tabell 9.4.5 – 4). Etter skiltforskriften § 28 nr. 1 første ledd er Statens vegvesen skiltmyndighet for skilt 552 «Parkering» og underskilt til dette.

Det er følgelig Statens vegvesen som skiltmyndighet som vedtar om parkeringsplasser skal reserveres for bildeling, mens hjemmelen til å utstede parkeringstillatelser til plassene ligger til kommunen i henhold til parkeringsforskriften § 27.

Parkeringsforskriften § 30 første ledd fastslår at tillatelsene utstedes «for det tidsrom kommunen mener det er behov for». Bestemmelsen inneholder også enkelte saksbehandlingsregler, blant annet om adgangen til å klage på avslag på søknad om parkeringstillatelse.

Parkeringsforskriften gir ellers begrenset med veiledning til behandlingen av søknadene og tildelingen av parkeringstillatelser for de reserverte plassene for bildeling. Begrepet bildeling er heller ikke definert i nasjonale regelverk. Det er følgelig opp til kommunen å etablere en ordening som sikrer en rettfærdig og forsvarlig saksbehandling, som ivaretar formålene med å reservere plasser for bildeling. For å oppnå dette er det blant annet nødvendig å etablere prosedyrer for utlysning av plassene, og konkretisere nærmere kriterier og vilkår for tildeling av tillatelsene.

Bymiljøetaten etablerte retningslinjer i 2017 for å sikre en forsvarlig behandling av sakene. Siden ordningen ble innført har markedet for bildeling endret seg betraktelig og det er flere aktører på markedet. Bymiljøetaten har også opparbeidet seg betydelig erfaring og mer kunnskap om bildeling.

Etter vår vurdering bør Bergen kommune regulere tildelingen av parkeringstillatelsene til bildeling i en lokal forskrift, slik Oslo<sup>10</sup> og Trondheim kommune<sup>11</sup> har gjort.

#### **4.3 Boligsoneparkering**

Parkeringsforskriften § 29, jf. vegtrafikkloven § 8, gir kommunene hjemmel til å innføre boligsoneparkering:

---

<sup>10</sup> [Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling, Oslo kommune \(FOR-2019-09-12-1228\), i kraft 27. september 2019.](#)

<sup>11</sup> [Forskrift om parkeringstillatelser ved reserverte plasser for bildeling, Trondheim kommune \(FOR-2020-09-30-2074\), i kraft 19. oktober 2020.](#)

«Kommunen kan i nærmere avgrensede områder på kommunale vilkårsparkeingsplasser, etter behovsprøving, reservere parkering for parkerende bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.»

Det fremgår av Håndbok N300 om trafikkskilt at innføring av boligsoneparkering skjer ved særskilt lokal forskrift.

Boligsonereordningen i Bergen er regulert i forskrift om avgiftsbelagt boligsoneparkering i Bergen kommune (heretter boligsoneforskriften). Forskriften er fastsatt av Bergen bystyre 18. desember 2019 med hjemmel i vegtrafikkloven, jf. parkeringsforskriften kapittel 6.

I boligsoneforskriften § 2 bokstav c er «bildelering» definert slik:  
«organisasjoner/virksomheter som retter seg mot allmennheten og tilbyr en felles bilpark med det formål å tilrettelegge for sambruk av kjøretøy». Videre fremgår det i forskriftens § 14 om vilkår for tildeling av parkeringstillatelse til bildelering:

«Bildelering med tilbud om kjøretøy i boligsoner tildeles parkeringstillatelse».

Bestemmelsene om boligsonetillatelser for bildeling ble første gang innført i den forrige boligsoneforskriften fra 2015 (FOR-2015-04-29-475). Bestemmelsene om bildeling er videreført uten endringer i gjeldende boligsoneforskrift. Forarbeidene til forskriften fra 2015 er derfor også relevante for tolkningen av bestemmelsene om bildeling i gjeldende forskrift.

I fagnotat av 4. september 2014 kommenterte Trafikketaten (nå Bymiljøetaten) at den lokale forskriften bør åpne for at denne typen organisasjoner kan tildeles boligsonekort, da Bergen kommune bør ta ansvar for å tilrettelegge for og gi gode rammevilkår til ordninger som bidrar til å redusere antallet biler i sentrale strøk (ref. 201218362-7). Trafikketaten bemerket videre at kravet om at det må være en «organisasjon/virksomhet» innebærer at sammenslutningen må ha en viss størrelse og styring for å kunne tildeles parkeringskort. Kravet om at organisasjonen «retter seg mot allmennheten» betyr at bildeleløsninger som er reservert for bestemte grupper brukere faller utenfor regelen.

Det er utstedt ca. 100 boligsonetillatelser for bildeling som er gyldige per i dag.

Bymiljøetaten anbefaler som nevnt å samle reglene om parkeringstillatelser for bildeling i en ny forskrift. Dette vil gi en bedre oversikt over de ulike typene parkeringstillatelser for bildeling.

Forskriftsforslaget innebærer i hovedsak en videreføring av dagens regelverk og praksis for boligsoneparkering til bildeling. Bymiljøetaten ser imidlertid behov for å konkretisere nærmere hva som menes med bildeling, for å sikre at tillatelsene bidrar til å oppnå formålet med tilretteleggingen. Videre foreslår vi blant annet å innta en bestemmelse om at kommunen om nødvendig kan sette begrensninger for hvor mange boligsonetillatelser for bildeling som kan tildeles i den enkelte boligsoner. Bestemmelsen er ment som en sikkerhetsventil for å sikre at kommunen har nødvendige verktøy for å håndtere eventuelle endringer i parkeringssituasjonen i de enkelte boligsonene. Vi viser til gjennomgangen av de enkelte bestemmelsene i forskriftsforslaget for en nærmere redegjørelse for innholdet i disse.

Bymiljøetaten har i årsoppdraget for 2023 mottatt bestilling om å revidere boligsoneforskriften og oppheve regelen om kun én bil per husstand i boligsonene, i tråd med bystyrets vedtak. I forbindelse med den forestående revisjonen vil vi også foreslå å innta en henvisning til en eventuell ny forskrift om parkeringstillatelser for bildeling i Bergen kommune.



## **5. Erfaringer fra bildeling i Bergen og dagens prøveordninger**

### **5.1 Bildelingsmarkedet i Bergen**

Bideling har eksistert som et tilbud i Bergen siden 1996 da Bildeleringen (nå Dele) etablerte seg. Særlig de siste årene har det vært en betydelig utvikling i markedet, med flere nye aktører og konsepter. Høsten 2023 er det Dele, Hyre og GetAround (tidligere Nabobil) som benytter seg av den kommunale tilretteleggingen for bildeling i Bergen.

Bymiljøetaten mener det er positivt å ha en konkurransesituasjon med flere ulike bildelingsoperatører, ettersom det gir et godt og variert tilbud til innbyggerne.

I tillegg til delebiler som kun brukes til bildeling, har GetAround også et tilbud som innebærer at privatpersoner kan leie ut bilen sin på deres plattform. GetAround har kun fått tildelt parkeringstillatelser for biler som utelukkende benyttes til bildeling.

### **5.2 Prøveordning for tildeling av parkeringstillatelser til reserverte plasser**

Adgangen til å reservere parkeringsplasser til bildeling ble innført i 2017, som en oppfølging av representantforslag om muligheten til å reservere parkeringsplasser til bildelingsordninger, ref. Dokument 8:6 S (2014–2015).

I 2017 utarbeidet Bymiljøetaten retningslinjer for «Godkjenning av bildelingsaktører for tildeling av parkeringsplasser på offentlig veg». Retningslinjene var ment som en prøveordning med muligheter for tilpasninger, samtidig som de skulle sikre en forsvarlig behandling av sakene. Retningslinjene for prøveordningen er vedlagt.

Samme år etablerte Bymiljøetaten også landets første reserverte plasser for bildeling på Klosteret på Nordnes. Reserverte plasser bidrar til å synliggjøre bildelingstilbudet, og gjør det også mulig å tilby bildeling i områder med høyt parkeringspress. For at stasjonsbasert bildeling skal fungere, må brukerne vite at det er mulig å hente og levere bilen på samme sted.

I prøveordningen må operatørene først søke om å bli en godkjent aktør, før de deretter kan søke på plasser som Bymiljøetaten utlyser. Det eneste kravet for å bli en godkjent aktør, er at operatøren oppfyller definisjonen av «bildelering» i boligsoneforskriften § 2 bokstav c). Alle operatører som har søkt har blitt godkjent.

I retningslinjene for prøveordningen fremgår følgende om tildeling og fordeling av tillatelser til reserverte plasser:

«Fordeling av plasser blir gjort skjønnsmessig ut fra antall medlemmer i området, antall biler og andre relevante faktorer.»

Kriteriene samsvarer ikke med at det nå er både medlems- og brukerbaserte bildelingstjenester. De gir også få føringer for hva som kan og bør være «andre relevante faktorer».

Bymiljøetaten har de siste 3 årene arbeidet med å operasjonalisere tildelingskriteriene i dialog med bildelingsoperatørene. Kriteriene har blitt konkretisert nærmere i de enkelte utlysningene.

Etaten har blant annet fokusert på at kommunens tilrettelegging skal bidra til et forutsigbart og attraktivt tilbud for brukerne. Et sentralt spørsmål er i hvor stor grad man eventuelt skal

vektlegge høy bruk, noe som indikerer et attraktivt og etterspurt tilbud, opp mot muligheten for nye aktører til å få parkeringstillatelser.

Bymiljøetaten har vektlagt at de reserverte parkeringsplassene er et begrenset gode som skal være et supplement til det tilbudet som bildelingsaktørene etablerer. Det forventes derfor at operatørene aktivt arbeider med å utplassere biler på andre steder enn de reserverte plassene. Operatørene har også anledning til å få både boligsonetillatelser, allsonkort og plasser i beboeranlegg. Utenfor boligsonene kan operatørene utplassere delebiler uten særskilte parkeringstillatelser. Flere av operatørene benytter seg også av private parkeringsavtaler, for eksempel i Bergen Parkering sine anlegg.

Etaten mener derfor det er rimelig å vektlegge høy bruk, som ett av flere momenter i vurderingen. I de siste utlysningene har Bymiljøetaten fordelt plassene basert på en helhetsvurdering av følgende momenter:

1. *Hvor stor andel av selskapets bildelingsflåte er utplassert på etatens reserverte plasser.*
2. *Hvordan er mulighetene for å etablere et bildelingstilbud i området rundt lokaliteten det søkes på.*
3. *Har selskapet allerede et bildelingstilbud i området rundt lokaliteten det søkes på.*
4. *Har selskapet allerede fått tildelt reserverte plasser i området rundt lokaliteten det søkes på.*
5. *Hva er omfanget og bruken av selskapets bildelingstilbud i området.*
  - *Bymiljøetaten ber om bruksdata (antall reserverasjoner) for alle dedikerte delebiler som selskapet har utplassert i nærheten av de omsøkte plassene.*
6. *Når selskapet kan plassere ut biler.*

Etter Bymiljøetatens vurdering støtter disse momentene opp om formålet med tilretteleggingen for bildeling på en god måte. Forskriftsforslaget bygger videre på denne praksisen med enkelte justeringer.

### **5.3 Utplassering av elektriske delebiler og økt utnyttelse av ladeinfrastruktur**

Grønn strategi setter som mål at all veitransport skal være fossilfri innen 2030. I dag er rundt 30 % av delebilene i Bergen elektriske. Kommunen har i dag 73 reserverte plasser for bildeling med ladeinfrastruktur, og flere plasser med lading er under planlegging.

*Ladestrategi for Bergen kommune 2023-2031* sier at ladeinfrastruktur til delebiler skal prioriteres i fremtidig utbygging.

Det stilles i dag krav om at plasser med ladeinfrastruktur kun benyttes av elektriske biler. For reserverte plasser uten ladeinfrastruktur stilles det ingen spesielle miljøkrav per i dag.

Bidelingsoperatørene oppgir at det i utgangspunktet er behov for én lader per elektriske delebil, for å unngå en vesentlig redusert brukeropplevelse. En delebil bør være operativ og tilgjengelig like etter at forrige bruker avsluttet leieforholdet. Det gir en særlig negativ brukeropplevelse dersom man må rett til hurtiglader ved start av leieforholdet, spesielt ved korttidsbruk.

Bymiljøetaten har over lengre tid hatt dialog med operatørene om økt utnyttelse av ladeinfrastruktur, og muligheten for utplassering av el-biler uten tilgang til egen lader. Dele har for eksempel testet ut ulike konsepter i Bergen. De har klart å øke utnyttelsen per lader noe, når det er tilstrekkelig antall reserverte plasser på samme sted. Videre har det i enkelte tilfeller fungert å plassere ut delebiler på plasser uten fast lader. Samtidig har utfordringer

med batterirekkevidde og forutsigbarhet for brukerne gjort at dette ikke gir tilfredsstillende opplevelser for brukerne ennå.

Bymiljøetaten vurderer derfor at markedet ikke er tilstrekkelig modent for å kreve at alle delebiler i Bergen skal være utslippsfrie for å få parkeringstillatelse. En delebil har uansett en viktig transport- og arealeffekt selv om den kjører på fossilt drivstoff, og kan bidra til kutt av indirekte klimagassutslipp ved at færre kjøper bil.

Samtidig mener Bymiljøetaten at det bør stilles miljøkrav for parkeringstillatelsene. I forskriften foreslår vi blant annet at delebilene som får parkeringstillatelse skal være utslippsfrie innen utgangen av 2027. Et slikt krav forplikter også kommunen til å jobbe tett med bildelingsoperatørene fremover for å sikre at dette blir mulig å gjennomføre.

#### **5.4 Allsonkort**

Byråd for klima, miljø og byutvikling bestilte i 2020 et pilotprosjekt om allsonkort for delebiler. Hensikten er å gjøre bildelingstilbudet mer attraktivt. Allsonkort innebærer at en bil kan parkere i flere boligsoner. Inspirasjonen til dette er hentet fra Oslo, som innførte allsonkort samme år.

Gjennom pilotperioden har Bymiljøetaten justert pris og hvilke kjøretøy som kan tilbys allsonkortet, blant annet på bakgrunn av tilbakemeldinger fra bildelingsoperatørene. Boligsonen 1 har ikke vært omfattet av allsonkortet på grunn av det store parkeringspresset i sonen.

Per dags dato tilbys det allsonkort til delebiler som allerede har boligsonetillatelse, står i beboerareal eller er tildelt en reservert parkeringsplass for bildeling på gateplan. Det er i dag utstedt 234 allsonkort. Bymiljøetaten har ingen negative erfaringer med allsonkortet, og ser ingen åpenbare negative konsekvenser av å videreføre dette tilbudet.

Samtidig mener Bymiljøetaten at allsonkort også bør være et tilbud til stasjonsbaserte delebiler som benytter seg av private parkeringsplasser innenfor boligsonene. Dette vil være mer samstemt med etatens henstilling om at bildelingsoperatørene ikke skal basere seg utelukkende på det kommunale parkeringstilbudet.

Bymiljøetaten mener ellers at navnet på allsonkortet er misvisende, ettersom det i realiteten ikke gir rett til å parkere i alle soner. Det er heller ikke et fysisk kort. Etaten anbefaler derfor at navnet endres til flersonetillatelse.

#### **5.5 Pilotprosjekt om datadeling**

Bymiljøetaten startet i 2023 et pilotprosjekt, finansiert gjennom MUST<sup>12</sup>, om datadeling med bildelingsoperatørene. Formålet med prosjektet er å utforske og teste hvordan toveis datadeling kan bidra til å fremme bærekraftig mobilitet, gi ny innsikt i mobilitetsvaner, regulere offentlig areal og effektivisere offentlig administrasjon.

Toveis datadeling innebærer at både kommunen og operatører kan sende informasjon til hverandre. Eksempelvis kan kommunen motta informasjon om bruk av kjøretøy, og sende informasjon om tilgjengelighet på ladere direkte til operatørene.

---

<sup>12</sup> [Mobilitetslaboratorium for Utvikling av Smarte Transportløsninger – finansiert av Samferdselsdepartementet.](#)

Pilotprosjektet arbeider ut fra at datadeling med bildelingsoperatørene kan gi:

1. Bedre innsikt i bruken av bildeling i Bergen.
2. Mulighet til å måle effekt av tiltak.
3. Automatisere og effektivisere saksbehandling og administrasjon.
4. Nye verktøy for å regulere offentlig areal, med formål om å tilgjengeliggjøre mer av dagens kjøreareal til andre formål.
5. Øke utnyttelsen av både reserverte plasser og ladeinfrastruktur.
6. Nye virkemidler for å stimulere til økt bruk av bildeling.

For eksempel ønsker Bymiljøetaten å utforske nye metoder for å bruke økonomiske insentiver til å premiere utplassering av delebiler i umodne markeder. I korte trekk vil dette innebære å bruke noe av inntektene fra sentrale områder, til å stimulere til utplassering i mindre sentrale områder der etterspørselen i dag er mindre.

Bidelingsoperatørene har allerede flåtestyringssystemer som snakker med delebilene i gatenettet. Datadelingen som prosjektet legger opp til, innebærer at kommunen mottar bruks- og turdata som ikke inneholder personidentifiserbare opplysninger. Databehandlingen i prosjektet ble godkjent av kommunens personvernombud i juni 2023.

## 5.6 Avgiftsnivå

Avgiftsnivået på parkeringstillatelse til bildeling tar utgangspunkt i prisnivået for boligsonetillatelse, som blir justert i de årlige budsjettforhandlingene i bystyret. Dette inkluderer rabatt for el-biler, og differensiering av prisnivå ut fra hvilken sone tillatelsen gjelder.

Avgiftene for reserverte plasser med lader inkluderer strømforbruk. Inntektene fra parkeringstillatelsene er per i dag høyere enn utgiftene ved strømforbruket.

En oversikt over avgiftene for parkeringstillatelse for bildeling per desember 2023 er vedlagt. Vi viser ellers til kommentarene til forskriftsforslaget § 12 om fastsetting av avgift for parkeringstillatelse.

## 6. Erfaringer fra bildeling i Norge og Europa

### 6.1 Erfaringer fra andre norske byer

Bymiljøetaten har de siste årene organisert jevnlig møter med administrasjonen i Oslo, Trondheim og Stavanger kommune for å diskutere og dele erfaringer om tilrettelegging for bildeling.

Oslo kommune forskriftsfestet en prøveordning for bildeling i 2020. Kommunen vedtok samtidig at det skulle etableres 600 reserverte plasser for bildeling. I 2022 ble dette målet oppjustert til 1 000 plasser totalt. Til forskjell fra Bergen, har Oslo kommune ikke gitt boligsonetillatelse til delebiler.

I Oslo har det vært opp til 13 godkjente bildelingsoperatører i prøveordningen deres. Disse deltar i et bildelingsråd, hvor kommunen har møterett. Bildelingsrådet har blant annet vært en arena for at operatørene skulle bli enige om tildeling og fordeling av reserverte plasser. Trondheim kommune innførte en tilsvarende forskrift som Oslo i 2020.

Oslo kommune evaluerte sin ordning i 2022<sup>13</sup>, og har i oktober 2023 sendt ut forslag til ny forskrift på høring<sup>14</sup>. I forskriftsforslaget foreslår kommunen blant annet å åpne for sonebaserte tillatelser, samt at bildelingsrådet fjernes. Videre foreslår de at maksimalt seks operatører kan få tildelt tillatelser i samme kunngjøringsrunde, og at samtlige delebiler som får parkeringstillatelse skal være utslippsfrie.

For å bidra til å skape et bildelingstilbud i Stavanger, har mobilitetsselskapet Kolumbus AS opprettet en dynamisk innkjøpsordning for å anskaffe bildelingstjenester<sup>15</sup>. Bilene i nettverket blir gjort tilgjengelige for privatpersoner og bedrifter gjennom Kolumbus sin app.

## 6.2 Erfaringer fra andre europeiske land

Bymiljøetaten har også sett hen til praksis fra regulering av bildelingsmarkedet i Europa. I Tyskland er det for eksempel over 200 operatører, og det er en egen nasjonal lov for regulering av bildeling. I Belgia, Nederland og Frankrike eksisterer det egne interesseorganisasjoner for å fremme bildeling. En viktig del av reguleringen handler om å definere hva bildeling er, for å sikre at den offentlige tilretteleggingen er mest mulig målrettet.

I Norge eksisterer det ingen nasjonal definisjon av bildeling. Etter Bymiljøetatens vurdering er det behov for å definere begrepet, for å sikre at den kommunale tilretteleggingen bidrar til et godt alternativ til privatbil for innbyggere. Forskriftsforslaget inneholder derfor en egen bestemmelse med forslag til definisjoner.

I behandlingen av EUs direktiv om infrastruktur for alternativt drivstoff (AFIR), ble det fremmet et forslag om en felles definisjon for bildeling på EU-nivå. Forslaget var at *bildeling er en tjeneste som organiseres av en non-profit organisasjon*, og ble ikke vedtatt. Bymiljøetaten er kjent med at flere interesseorganisasjoner for bildeling arbeider for at EU skal vedta en mer utfyllende definisjon av bildeling, basert på reguleringen i EU-land som Tyskland, Belgia og Frankrike. Bymiljøetaten har sett hen til reguleringen i disse landene ved utarbeidelsen av vårt forslag til definisjoner.

## 7. Bildeling fremover

Bymiljøetaten forventer at bildelingstilbudet vil fortsette å utvikle seg med nye konsepter som kan gjøre det attraktivt for flere brukere. Undersøkelsen til TØI viste at 8 % av befolkningen vurderer å begynne å bruke bildeling. Ca. 40 % oppga imidlertid at de hadde ingen eller lite kjennskap til bildeling. Dette tyder på at kommunikasjonstiltak kan bidra til å øke antallet bildelingsbrukere.

Parkeringstillatelsene som forskriftsforslaget omhandler, komplementeres med flere andre tiltak for å tilrettelegge for bildeling. Dette omfatter blant annet etablering av flere reserverte plasser, mobilitetsrådgivning overfor utbyggere, plankonsulenter og næringsliv, samt samarbeid med Plan- og bygningsetaten om delemobilitet i plansaker.

Bideling kan bidra til å ivareta bilbehovet for mange i tette bystrøk, og dermed redusere behovet for parkeringstilrettelegging i nye byutviklingsprosjekter. Dette er for eksempel aktuelt i større transformasjonsområder som Mindemyren, Dokken og Laksevåg. Dette vil frigjøre areal til andre formål som bidrar til å skape den grønne, aktive og attraktive byen.

---

<sup>13</sup> [Asplan Viak sin evaluering av prøveordningen i Oslo.](#)

<sup>14</sup> [Høring av forskrift for parkeringstillatelser for bildeling i Oslo kommune.](#)

<sup>15</sup> [Dynamisk innkjøpsordning for anskaffelse av bildelingstjenester på Nord-Jæren.](#)

Handlingsplan for Grønn strategi sier at en skal vurdere oppstart av handlingsplan for delemobilitet i 2024-2025. Bymiljøetaten mener dette vil være et naturlig utgangspunkt for å planlegge videre tiltak for å øke bruken av bildeling.

## 8. Forslag til forskrift om parkeringstillatelser til bildeling i Bergen kommune

### 8.1 Hovedpunkter

Forslaget til forskrift er hjemlet i vegtrafikkloven § 8, jf. parkeringsforskriften kapittel 6.

Forskriftsforslaget § 1 angir forskriftens formål, og § 2 inneholder definisjoner av sentrale begreper som bildeling, bildelingsoperatør og delebil.

Forskriften omfatter tre typer parkeringstillatelser for bildeling: reserverte plasser, boligsonetillatelser og flersonetillatelser. Forskriftens § 3 gir en oversikt over de ulike typene parkeringstillatelser.

Proessen for kunngjøring og tildeling av tillatelser til reserverte plasser er nærmere regulert i §§ 4 til 6, mens tildeling av boligsonetillatelser og flersonetillatelser er regulert i §§ 7 og 8. Forslaget viderefører dagens praksis om at alle de tre typene parkeringstillatelser kan tildeles for stasjonsbaserte delebiler, og åpner i tillegg for at det kan tildeles flersonetillatelser for frittflytende delebiler.

Bestemmelsene i §§ 9 til 17 gjelder for alle tillatelsene etter forskriften, og omfatter blant annet miljøkrav, datadeling, fastsetting av avgift, oppsigelse og tilbakekall av tillatelser.

### 8.2 Gjennomgang av bestemmelsene i forskriftsforslaget

#### 8.2.1 Formål

##### **§ 1. Formål**

*Formålet med denne forskriften er å legge til rette for økt bruk av bildeling i Bergen kommune for å:*

- a) stimulere til miljøvennlige transportformer*
- b) redusere samlet bilbruk i kommunen*
- c) redusere samlet bilhold i kommunen*
- d) redusere areal som brukes til parkering.*

#### Begrunnelse

Forskriftens formål skal bidra til å oppnå overordnede målsetninger om at Bergen skal være en grønn, aktiv og attraktiv by. Både nasjonale og internasjonale undersøkelser bekrefter at bildeling stimulerer til bruk av miljøvennlige transportformer og reduserer samlet bilbruk, bilhold og areal som brukes til parkering. Vi viser til punkt 3 i saksutredningen om effektene av bildeling.

Formålsparagrafen er førende for både utformingen og tolkningen av de enkelte bestemmelsene i forskriften, og skal også bidra til forutberegnelighet for operatørene om hvilke hensyn kommunen vil vektlegge. Det er blant annet presisert i forskriftens § 6, om

tildeling av parkeringstillatelser til reserverte plasser, at det skal legges vekt på at tildelingen ivaretar formålene i § 1.

## 8.2.2 Definisjoner

### § 2. Definisjoner

I forskriften menes med:

- a) *Bildeling: tjeneste som retter seg mot allmennheten og tilbyr en felles bilpark med dedikerte delebiler, med det formål å tilrettelegge for sambruk av kjøretøy.*
- b) *Bildelingsoperatør: foretak som tilbyr bildeling.*
- c) *Delebil: kjøretøy (klasse M1 eller N1) som benyttes til bildeling og:*
  - 1. *Er tilgjengelig for allmennheten*
  - 2. *Kan bestilles og brukes hele døgnet*
  - 3. *Kan bestilles og brukes for 1 time eller mindre om gangen*
  - 4. *Kan åpnes og brukes uten behov for nøkkeloverlevering og*
  - 5. *Bruken av delebilen faktureres ut fra faktisk forbruk (tid eller kilometer), og prisen inkluderer utgifter for energi.*
- d) *Dedikert delebil: delebil som utelukkende benyttes til bildeling.*
- e) *Frittflytende delebil: delebil som kan hentes og leveres på forskjellige steder.*
- f) *Stasjonsbasert delebil: delebil som har en fast stasjon der den skal hentes og leveres.*
- g) *Stasjon: reservert plass for bildeling eller avgrenset gatestrekning der kjøretøyet skal hentes og leveres.*
- h) *Bruker: fysisk eller juridisk person som har brukt bildeling minst én gang siste 12 måneder.*

### Begrunnelse

I Norge er det ingen nasjonal definisjon av bildeling. Bergen kommune har vedtatt en egen definisjon av «bildelering» i boligsoneforskriften § 2 bokstav c. Basert på erfaringer og praksis fra arbeidet med tilretteleggingen for bildeling, ser Bymiljøetaten behov for en tydeligere definisjon av både bildeling og delebilene som de særskilte parkeringstillatelsene er knyttet til. Den største endringen er at vi foreslår en egen definisjon av «delebil», som gir et tydeligere skille mot tradisjonell bilutleie og bilabonnement. Formålet med de nye definisjonene er å sikre at parkeringstillatelsene gis til kjøretøy som i størst mulig grad kan være et fullverdig alternativ til privatbil. Som nevnt i punkt 4.3, vil det være behov for å gjøre enkelte mindre justeringer i boligsoneforskriften dersom forslaget til forskrift om parkeringstillatelser for bildeling vedtas. Dette vil i så fall følges opp i den forestående revisjonen av boligsoneforskriften.

*Bildeling:* Forslaget viderefører i hovedsak boligsoneforskriftens definisjon av bildeling, men presiserer at bilparken skal bestå av dedikerte delebiler. Begrepet dedikerte delebiler er definert i bokstav c og d. Kravet om at tjenesten skal «rette seg mot allmennheten» innebærer at tjenesten skal være tilgjengelig for alle som oppfyller generelle brukervilkår, og ikke kun for en begrenset krets.

*Delebil:* Bymiljøetaten mener det er rimelig å stille krav om at delebilene har noen sentrale egenskaper som gjør de velegnet til å fungere som en fullverdig erstatning for privatbil.

Bokstav c presiserer for det første at delebiler kun omfatter kjøretøyklassene M1 og N1, som er lette person- og varebiler. Konsekvensen av dette er at blant annet at mopedbiler og scootere ikke er omfattet.

Bymiljøetaten foreslår videre krav om fem sentrale egenskaper som kjøretøyene må ha for å være en delebil i forskriftens forstand. Med «tilgjengelig for allmennheten» menes at selve kjøretøyet skal være fysisk tilgjengelig og kunne brukes av alle som oppfyller tjenestens brukervilkår. Kravet om at delebilene skal kunne «bestilles og brukes hele døgnet» sikrer at bilene alltid er tilgjengelig for brukerne. Videre er det presisert at bilene må kunne «bestilles og brukes for 1 time eller mindre om gangen». For å være en fullverdig erstatning til privatbil, må den også kunne brukes til korte turer. For å sikre en god og enkel brukeropplevelse må bilen videre kunne åpnes og brukes uten behov for nøkkeloverlevering. Dette er vanlige egenskaper ved bildelingstjenester i Norge i dag.

I andre land som Tyskland, Belgia og Frankrike er det også vanlig å stille krav om at bruken av delebilene skal faktureres ut fra faktisk forbruk (tid og/eller kilometer), og at prisen skal inkludere utgifter til energi.

Et slikt krav kan bidra til at man ikke kjører lenger enn man egentlig har behov for. Videre gir det en forutsigbarhet for brukerne om kostnadene ved bruk av tjenesten. Hensikten med å inkludere utgifter til energi, er også at det ikke skal være nødvendig å fylle drivstoff hver gang man bruker en delebil. Dette har spesielt betydning for brukeropplevelsen ved korte turer, for at tjenesten skal være et godt alternativ til privatbil på korte hverdagsreiser.

På bakgrunn av dette foreslår Bymiljøetaten at det inntas i definisjonen av «delebil» at bruken skal faktureres ut fra faktisk forbruk (tid eller kilometer), og at prisen inkluderer utgifter for energi. Etaten ønsker særlig innspill om dette punktet i høringsrunden.

*Dedikert delebil:* En dedikert delebil benyttes utelukkende til bildeling. Dette til forskjell fra en delebil som bare brukes til dette deler av tiden, og ellers er reservert eier av bilen. Sistnevnte er i dagligtale kjent som nabobil eller peer-to-peer bil (P2P), hvor hvert enkelt leieforhold i utgangspunktet må godkjennes av bileier. Etter Bymiljøetatens vurdering bør kun dedikerte delebiler få tildelt parkeringstillatelse etter denne forskriften.

*Stasjonsbasert/frittflytende/stasjon:* Bokstav e og f inneholder definisjoner av frittflytende og stasjonsbasert bildeling. Bymiljøetaten ser det som hensiktsmessig også å definere begrepet stasjon. Med stasjon menes «reservert plass for bildeling eller avgrenset gatestrekning der kjøretøyet skal hentes og leveres», jf. bokstav g. Det siste alternativet er relevant for de sonebaserte tillatelsene, hvor delebilene ikke har en fast/reservert plass, men en bestemt gatestrekning i sonen der den skal hentes og leveres ved avslutningen av leieforholdet.

*Bruker:* I bokstav h foreslår vi å definere bruker som en «fysisk eller juridisk person som har brukt bildeling minst én gang siste 12 måneder». Formålet med å innta en definisjon om dette, er å standardisere hvordan bildelingsoperatører rapporterer antall brukere. Dette gir Bymiljøetaten innsikt i bruk av bildeling i Bergen.



### 8.2.3 Parkeringstillatelser

#### **§ 3. Parkeringstillatelser**

*Etter denne forskriften tildeles følgende parkeringstillatelser:*

- a) Parkeringstillatelse til reserverte plasser for bildeling. Tillatelsen gir rett til parkering på plass skiltet for bildeling på offentlig veg.*
- b) Boligsonetillatelse. Tillatelsen gir rett til å parkere innenfor en boligsoner. Den gir ikke rett til å parkere på reservert plass for bildeling.*
- c) Flersonetillatelse. Tillatelsen gir rett til å parkere i boligsoner angitt i tillatelsen. Den gir ikke rett til å parkere på reservert plass for bildeling.*

*Hver parkeringstillatelse er tilknyttet et bestemt kjøretøy.*

#### Begrunnelse

Bestemmelsen angir parkeringstillatelsene som tildeles etter denne forskriften. Dette er de samme som tilbys i dagens ordninger. Bymiljøetaten foreslår å endre begrepsbruken fra allsonkort til flersonetillatelse, da dette gir en bedre beskrivelse av hva tillatelsen faktisk gjelder. Tillatelsen gir rett til å parkere i flere, men ikke alle soner.

### 8.2.4 Kunngjøring av parkeringstillatelser til reserverte plasser for bildeling

#### **§ 4. Kunngjøring av parkeringstillatelser til reserverte plasser for bildeling**

*Bergen kommune kunngjør som hovedregel parkeringstillatelser til reserverte plasser for bildeling annethvert år. Kunngjøringen gir nærmere opplysninger om hvor og hvordan søknaden skal sendes, og hvilke opplysninger den skal inneholde. I kunngjøringen fastsettes en søknadsfrist som skal være minst 4 uker. Kunngjøringen kan gi nærmere regler om saksbehandlingen.*

#### Begrunnelse

Forskriftsforslaget medfører en ny praksis med offentlig kunngjøring av alle reserverte plasser for bildeling. Dette er en endring fra dagens praksis, der utlysningene sendes direkte til de godkjente aktørene.

I prøveordningen må operatørene først søke om å bli en godkjent aktør, før de deretter kan søke på plasser som utlyses. Det eneste kravet for å bli en godkjent aktør, er at foretaket oppfyller definisjonen av «bildelering» etter boligsoneforskriften. Bymiljøetaten ser ikke behov for å videreføre denne to-trinnsprosessen når tillatelsene kunngjøres annethvert år. Det følger av forskriftens § 6 at parkeringstillatelsene som hovedregel har en varighet på fire år. Planen er at halvparten av plassene kunngjøres annethvert år. Dette samsvarer med Oslo kommune sitt forslag til ny lokal forskrift om bildeling.

Formålet med at tillatelsene varer i fire år, er å gi forutsigbarhet til bildelingsoperatørene og redusere saksbehandlingsarbeidet for kommunen. Ved å ha to overlappende tillatelsesperioder, vil man unngå at det går for lang tid før nye operatører kan søke på parkeringstillatelser. Det vil av praktiske årsaker være en styrt overgang fra dagens ordning for å innpasses den nye ordningen etter forskriften.

Når det opprettes nye plasser, eller eksisterende plasser av andre grunner blir ledige, kan det være aktuelt å kunngjøre disse fortløpende for å unngå at plassene står ubrukte over lenger tid.

### 8.2.5 Krav til søknad om parkeringstillatelser til reserverte plasser for bildeling

#### **§ 5. Krav til søknad om parkeringstillatelser til reserverte plasser for bildeling**

*For å få tildelt parkeringstillatelse til reserverte plasser for bildeling, må bildelingsoperatøren dokumentere at følgende vilkår er oppfylt:*

- a) Foretaket er registrert i Enhetsregisteret*
- b) Kjøretøyene som det søkes parkeringstillatelse for skal være dedikerte og stasjonsbaserte delebiler og*
- c) Foretaket oppfyller gjeldende datastandard for toveis datadeling, jf. § 10.*

#### Begrunnelse

Forskriftens § 5 angir absolutte krav for å få tildelt parkeringstillatelser til reserverte plasser for bildeling. Kravet om at delebilene må være dedikerte og stasjonsbaserte er en videreføring av dagens praksis. De reserverte plassene er et begrenset gode som bør forbeholdes delebiler som utelukkende benyttes til bildeling. Videre er det stasjonsbaserte delebiler som i størst grad fungerer som et fullverdig alternativ til privatbil.

I forskriftsforslaget til Oslo kommune foreslås det i § 4 bokstav e):

«Foretaket skal ha rutiner for omplassering av kjøretøy ved utleie utover fire dager. Dersom kjøretøy tilknyttet en fast oppstillingsplass på offentlig grunn leies ut utover fire dager, skal foretaket tilgjengeliggjøre annet kjøretøy for utleie fra den faste oppstillingsplassen».

Bymiljøetaten har vurdert om det bør inntas et tilsvarende krav i den lokale forskriften for Bergen. Et slikt vilkår forutsetter at operatørene har en reserveflåte tilgjengelig. I sommerferien brukes for eksempel mange biler for lenger tid. Etter vår vurdering vil det være uforholdsmessig å kreve at operatørene skal ha en tilsvarende flåte med biler tilgjengelig for en kort periode i året. Bymiljøetaten foreslår derfor heller at en effektiv utnyttelse av plasser og ladeinfrastruktur er et av momentene som vektlegges ved tildelingen av plasser. Vi viser til kommentarene til forskriftsforslaget § 6.

## 8.2.6 Tildeling av parkeringstillatelser til reserverte plasser for bildeling

### **§ 6. Tildeling av parkeringstillatelser til reserverte plasser for bildeling**

*Dersom flere bildelingsoperatører søker om tildeling av de samme plassene, vil tildelingen skje etter kriterier som fremgår av kunngjøringen. Det vil legges vekt på at tildelingen av reserverte plasser for bildeling ivaretar formålene i § 1.*

*Følgende momenter vil blant annet bli vektlagt:*

- a) Hvor mange stasjonsbaserte, dedikerte delebiler bildelingsoperatøren har i området.*
- b) Bruken av bildelingsoperatørens dedikerte delebiler i området.*
- c) Fordeling av plasser mellom bildelingsoperatørene i området.*
- d) Mulighet til utplassering av utslippsfrie delebiler på plasser uten ladeinfrastruktur.*
- e) Effektiv utnyttelse av plasser og ladeinfrastruktur.*

*Parkeringstillatelsene har som hovedregel en varighet på fire år fra utstedelse.*

### Begrunnelse

Bestemmelsen viser til at tildelingene av plasser skal bidra til å oppnå formålene i § 1. Etersom mobilitetsmarkedet er i stadig endring, mener Bymiljøetaten det er hensiktsmessig med en bestemmelse som balanserer hensynet til forutsigbarhet og fleksibilitet. Bestemmelsen angir noen sentrale momenter som skal vektlegges ved tildelingene, men listen er ikke uttømmende. Hvilke momenter som skal vektlegges, og en utdypning av innholdet i disse, skal fremgå av kunngjøringen.

Momentene a), b) og c) er en videreføring av dagens praksis. Antall biler i området er en indikator på om bildelingsoperatøren tilbyr en flåte av en viss størrelse som sikrer en god tilgjengelighet på delebiler. Bruksdata fra tjenesten reflekterer om bildelingsoperatøren tilbyr en attraktiv og etterspurt tjeneste. Bokstav c) omhandler fordeling av plasser mellom bildelingsoperatørene i området. Etaten vil derfor også vektlegge hvorvidt en operatør allerede har fått tildelt plasser i et område.

Moment d) og e) er lagt til for å oppfordre operatørene til en grønnere delebilflåte. Effektiv utnyttelse av plasser og ladeinfrastruktur kan for eksempel være at en operatør forplikter seg til å plassere ut flere elektriske biler per lader.

Etter Bymiljøetatens vurdering vil en helhetsvurdering av de overnevnte momentene sikre at de reserverte plassene benyttes av kjøretøy som bidrar til å oppnå formålene med forskriften på en god måte. Et alternativ er å fordele plassene likt mellom alle operatører som søker. Dette har vært praksis i Oslo gjennom deres prøveordning, hvor plassene i dag er fordelt mellom ni ulike operatører.

I det nye forskriftsforslaget til Oslo kommune, som nå er på høring, foreslås det i § 5 at inntil seks foretak kan få tildelt plasser per tillatelsesperiode. Dersom det er flere enn seks foretak som oppfyller søknadskravene, vil utvelgelsen av foretak skje etter utvelgelseskriterier som framgår av kunngjøringen. I høringsnotatet vises det til at en slik konkurranse vil gi aktørene insentiv til å tilby høy kvalitet, lave priser og økt innovasjon, til fordel for kundene.

Slik situasjonen er i Bergen, og på bakgrunn av de erfaringer Bymiljøetaten har gjort med tildeling av plasser i prøveordningen, mener vi at det ikke er nødvendig å innføre en begrensning på antall operatører som kan få tildelt parkeringstillatelser. Etter vårt syn vil forskriftsforslaget § 6 ivareta konkurransehensyn og bidra til et attraktivt bildelingstilbud for innbyggerne.

Bestemmelsens tredje ledd fastslår at parkeringstillatelsene som hovedregel har en varighet på fire år. I prøveordningen er varigheten i utgangspunktet ett år. En lengre varighet vil gi forutsigbarhet til operatørene med tanke på investeringer og drift over tid. Dette vil også effektivisere kommunens saksbehandling. Tillatelsene kan likevel gis med kortere varighet etter en konkret vurdering, for eksempel dersom plasser kunngjøres utenom de fastsatte intervallene etter § 4.

### 8.2.7 Tildeling av boligsonetillatelse for bildeling

#### **§ 7. Tildeling av boligsonetillatelse for bildeling**

*For å få tildelt boligsonetillatelse for bildeling, må bildelingsoperatøren dokumentere at følgende vilkår er oppfylt:*

- a) *Foretaket er registrert i Enhetsregisteret*
- b) *Kjøretøyene som det søkes boligsonetillatelse for skal være dedikerte og stasjonsbaserte delebiler og*
- c) *Foretaket oppfyller gjeldende datastandard for toveis datadeling, jf. § 10.*

*Kommunen kan om nødvendig sette begrensninger for hvor mange boligsonetillatelser som kan tildeles i den enkelte boligsonen, og fastsette områder innenfor boligsonene som ikke kan benyttes som stasjon for dedikerte delebiler.*

*Tillatelsene har en varighet på to år fra utstedelse.*

#### Begrunnelse

Bestemmelsen viderefører i hovedsak gjeldende praksis for tildeling av boligsonetillatelser til bildeling, der alle operatører som tilfredsstiller kravene får tildelt tillatelser. Bymiljøetaten foreslår å videreføre gjeldende praksis om at det kun er dedikerte og stasjonsbaserte delebiler som får tildelt boligsonetillatelse. Vi foreslår imidlertid å åpne for at frittflytende delebiler kan få flersonetillatelse etter § 8, og viser til de nærmere kommentarene til denne bestemmelsen.

Boligsoneforskriften gir ikke hjemmel til å begrense antall boligsonetillatelser til bildeling. Vi foreslår å innta en bestemmelse i § 7 andre ledd, om at kommunen om nødvendig kan sette begrensninger for hvor mange boligsonetillatelser for bildeling som kan tildeles i den enkelte boligsonen. Bestemmelsen åpner også for at kommunen om nødvendig kan fastsette områder innenfor boligsonene som ikke kan benyttes som stasjon for dedikerte delebiler. Bestemmelsen er ment som en sikkerhetsventil for å sikre at kommunen har nødvendige verktøy for å håndtere eventuelle endringer i parkeringssituasjonen i de enkelte boligsonene.

## 8.2.8 Tildeling av flersonetillatelse for bildeling

### § 8. Tildeling av flersonetillatelse for bildeling

For å få tildelt flersonetillatelse for bildeling, må bildelingsoperatøren dokumentere at følgende vilkår er oppfylt:

- a) Foretaket er registrert i Enhetsregisteret
- b) Kjøretøyene som det søkes flersonetillatelse for skal være enten:
  - 1. Dedikerte, stasjonsbaserte delebiler med stasjon innenfor boligsonområdet eller
  - 2. Dedikerte, frittflytende delebiler og
- c) Foretaket oppfyller gjeldende datastandard for toveis datadeling, jf. § 10.

Kommunen avgjør hvilke boligsoner flersonetillatelsene gjelder for. Kommunen kan om nødvendig sette begrensninger for hvor mange flersonetillatelser som kan tildeles, og fastsette områder innenfor den enkelte boligsonen hvor delebilen ikke kan parkeres ved avslutning av leieforholdet.

Tillatelsene har en varighet på to år fra utstedelse.

### Begrunnelse

Bestemmelsen er i hovedsak en videreføring av allsonekortet, som er testet ut som en prøveordning. Vi viser til saksutredningen punkt 5.4 om allsonekort. Bymiljøetaten anbefaler som nevnt å endre navnet til «flersonetillatelse», ettersom dette er mer beskrivende for innholdet i tillatelsen.

I prøveordningen har flersonetillatelsene (allsonekortet) vært forbeholdt dedikerte, stasjonsbaserte delebiler som har boligsonetillatelse, eller står på reserverte plasser for bildeling innenfor en boligsonen. Bymiljøetaten mener at tillatelsene også bør kunne gis for stasjonsbaserte delebiler som benytter seg av private parkeringsplasser innenfor boligsonområdet. Forskriftsforslaget § 8 bokstav b) nr. 1 åpner nå for dette, ved at vilkåret er at delebilen har «stasjon innenfor boligsonområdet». Dette vil være mer samstemt med Bymiljøetatens oppfordring om at bildelingsoperatørene ikke skal basere seg utelukkende på det kommunale parkeringstilbudet.

Med boligsonområdet menes alle boligsoner, og områdene mellom disse. Urbane transformasjonsområder som Mindemyren, Møllendal eller Kronstadparken er for eksempel ikke innenfor en boligsonen. I disse områdene løses parkering av utbygger på egen tomt. Bymiljøetaten mener at delebiler med stasjon i disse områdene også bør kunne få flersonetillatelse. Dette vil gjøre det enklere for beboerne i de omkringliggende boligsonene å benytte delebilene i sitt nærområde.

Stasjonsbasert og frittflytende bildeling dekker ulike behov. Stasjonsbasert bildeling er best egnet som erstatning for hverdagsbilen, hvor blant annet forutsigbarhet med hensyn til hvor og når man kan hente bilen er viktig. Frittflytende bildeling kan være et godt alternativ ved mer spontane reiser, og det kan også utfylle et mangelfullt kollektivtilbud.

Internasjonale undersøkelser viser at frittflytende bildelingstjenester kan være et godt supplement til stasjonsbasert bildeling for å rekruttere nye brukere<sup>16</sup>. Frittflytende bildeling

<sup>16</sup> [Se bl.a. resultatene fra det EU-finansierte forskningsprosjektet STARS.](#)

kan redusere privat bilhold, men også ta andeler fra kollektivreiser<sup>17</sup>. Forskingen tilsier imidlertid at dette kan ha en netto positiv transport- og arealgevinst for byen. Reisevaneundersøkelsen fra 2013 viser også til at over halvparten av bilturene er både under 15 minutter, og er mellom bydeler. Etaten mener at frittflytende tjenester kan ha særlig virkning i områder med dårlige kollektivforbindelser. Forskriftsforslaget til Oslo kommune foreslår også å åpne for at frittflytende tjenester kan få tilgang til sonebaserte tillatelser.

Per i dag er det kun stasjonsbasert bildeling i Norge. Bymiljøetaten ser det imidlertid som positivt å åpne for at også frittflytende delebiler kan gis parkeringstillatelser. Dette kan oppmuntre aktører til å teste ut dette som et supplement til stasjonsbasert bildeling. Vi vurderer at det er flersonetillatelsene som er mest egnet for frittflytende delebiler.

Bestemmelsens andre ledd fastslår at kommunen avgjør hvilke boligsoner flersonetillatelsene gjelder for. Dette gir anledning til å skille mellom hvilke soner stasjonsbaserte og frittflytende delebiler kan få parkeringstillatelse for. Etter Bymiljøetatens vurdering bør flersonetillatelsene for frittflytende delebiler fortrinnsvis testes ut i boligsoner med mindre parkeringspress enn de mest sentrale sonene. Bestemmelsen gir anledning til dette basert på en konkret vurdering.

Forskriftsforslaget § 8 tredje ledd gir kommunen anledning til å begrense antall flersonetillatelser som utstedes. Videre gir denne bestemmelsen kommunen anledning til å angi om det er områder innenfor boligsonene der en bruker ikke kan avslutte et leieforhold med en frittflytende delebil. I likhet med § 7 tredje ledd, er bestemmelsen ment som en sikkerhetsventil for å sikre at kommunen har nødvendige verktøy for å håndtere eventuelle endringer i parkeringssituasjonen i boligsonene.

## 8.2.9 Miljøkrav

### **§ 9. Miljøkrav**

*Reserverte parkeringsplasser med ladeinfrastruktur er forbeholdt helelektriske biler.*

*Stasjonsbaserte delebiler med parkeringstillatelse etter denne forskriften må minst tilfredsstille utslippskravene i klasse EURO 6.*

*Frittflytende delebiler med parkeringstillatelse etter denne forskriften skal være utslippsfrie.*

*Fra 01.01.2028 er det et vilkår for bruk av alle parkeringstillatelsene etter denne forskriften at delebilene er utslippsfrie.*

### Begrunnelse

Grønn strategi for Bergen kommune sier at all veitransport skal være fossilfri innen 2030. I dag er rundt 30 % av delebilene i Bergen elektriske. I stor grad baserer disse seg på at de har tilgang til egen lader, både på offentlige og private plasser.

Bidlingsoperatørene formidler at det er utfordrende å øke utnyttelsen av laderne betydelig, eller å utplassere el-biler uten tilgang til lader, med dagens teknologi. I motsetning til en privatbil, må en delebil kunne være operativ og tilgjengelig like etter at forrige bruker avsluttet leieforholdet. Uten en dedikert lade plass vil bilen måtte lades opp av en bruker, som da må

<sup>17</sup> [Effektundersøkelse bildeling i Bremen.](#)

bruke av leietiden til hurtiglading. Det kan gi en dårlig brukeropplevelse, spesielt ved korte leieforhold.

Bymiljøetaten vurderer at markedet og teknologien ikke er modent for å sette et absolutt krav om at delebilene må være utslippsfrie for parkeringstillatelser etter denne forskriften. En delebil har uansett en viktig transport- og arealeffekt selv om den kjører på fossilt drivstoff, og kan bidra til kutt av indirekte klimagassutslipp ved at færre kjøper bil.

Bymiljøetaten foreslår at det stilles krav om at stasjonsbaserte deler biler med parkeringstillatelse etter forskriften *minst* må tilfredsstillende utslippskravene i klasse EURO 6, som per i dag er det strengeste kravet til biler med forbrenningsmotor. Vi vurderer at dette er et rimelig og forholdsmessig minstekrav for de særskilte parkeringstillatelsene til bildeling.

Samtidig gir Grønn strategi og nasjonale målsetninger tydelige føringer for omstilling av bilparken. Bymiljøetaten foreslår at det innføres krav om at delebilene som får parkeringstillatelse etter forskriften skal være utslippsfrie innen utgangen av 2027. Dette gir både operatørene og kommunen tid til nødvendig omstilling før utslippskravet trer i kraft.

Et slikt krav betyr også at kommunen må jobbe tett med bildelingsoperatørene fremover for å sikre at det blir mulig å oppfylle kravet. Det bør blant annet utvikles nye verktøy og rutiner for å kunne utnytte ladeinfrastrukturen bedre. Operatørene må fortsette å jobbe for å få private parkeringsplasser med lademulighet, og kommunen må fortsette arbeidet med å etablere flere ladere på offentlig grunn. Ladestrategi for Bergen 2023-2031 fastslår at ved utbygging av ladeinfrastruktur prioriterer Bergen kommune tilgang for elbiler i bildelingsordninger, jf. strategi 1.3 under satsingsområde 1. Bymiljøetatens pilotprosjekt om datadeling undersøker også ulike metoder for å øke utnyttelsen av ladere, basert på reservasjonsdata fra operatørene. Vi viser til punkt 5.5 om pilotprosjekt om datadeling.

Som nevnt under kommentarene til § 6 om tildeling av parkeringstillatelser til reserverte plasser, foreslår Bymiljøetaten også å vektlegge effektiv utnyttelse av ladeinfrastruktur som et moment ved tildelingene. Dette er også et viktig virkemiddel for å oppnå den nødvendige omstillingen til en utslippsfri bilflåte.

For frittflytende bildelingstjenester er situasjonen en annen enn for stasjonsbasert bildeling. Frittflytende deler biler brukes hovedsakelig til korte bilturer på 10-20 km, sammenlignet med stasjonsbaserte biler som kjører i snitt rundt 60 km per tur. Bymiljøetaten er kjent med at det eksisterer frittflytende bildeling i København, Stockholm og Amsterdam, som alle er utslippsfrie. På bakgrunn av dette er det etter vår vurdering rimelig å stille krav om at alle frittflytende deler biler skal være utslippsfrie for å få parkeringstillatelser etter forskriften. Vi ser ikke grunn til å utsette innføringen av dette kravet, slik som for stasjonsbaserte deler biler.

Bymiljøetaten mener at miljøkravene i forskriften samlet sett vil bidra til en grønn omstilling, samtidig som man legger til rett for en attraktiv og forutsigbar bildelingstjeneste i Bergen.

## 8.2.10 Datadeling

### § 10. Datadeling

*Bidlingsoperatørene skal dele sanntidsdata og historiske data med kommunen om alle sine dedikerte delebiler i Bergen kommune.*

*En spesifikasjon for hvordan, hvor ofte og hvilke data bildelingsoperatørene skal sende og motta, samt hvilken datastandard som skal benyttes, vil bli gjort tilgjengelig. Bruker-ID skal ikke leveres.*

*Bidlingsoperatørene skal på forespørsel fra kommunen oppgi hvor mange brukere de har, jf. § 2 bokstav h).*

*Kommunen kan dele og publisere aggregerte data fra bildelingsoperatørene i forbindelse med rapporter, visualiseringer, eksterne dataanalyser o.l.*

#### Begrunnelse

Bestemmelsen om datadeling setter krav om at operatørene som får parkeringstillatelse må dele data om sine dedikerte delebiler med kommunen. Formålet med datadelingen er blant annet å få bedre innsikt i bruken av bildeling, effektivisere kontroll og saksbehandling, samt utvikle nye metoder for å øke utnyttelsen av infrastruktur og fremme bærekraftig mobilitet. Kommunen gjør en rekke tiltak for å legge til rett for økt bruk av bildeling i tråd med forskriftens formål. Data om delebilene vil blant annet gi et bedre grunnlag for å måle effekten av tiltakene. God innsikt i bruken er også en forutsetning for å kunne planlegge videre tiltak, som å integrere bildelingstjenester bedre opp mot kollektivtransport og andre bærekraftige transportløsninger.

Et annet sentralt formål med datadelingen er å effektivisere saksbehandling og kontroll etter forskriften. Operatørene sender i dag opplysninger om bruk av delebilene manuelt i forbindelse med søknader om parkeringstillatelse til reserverte plasser. For å sikre likebehandling og en rettferdig saksbehandling, er det viktig at dataene er standardiserte og dermed sammenlignbare. Datadeling med en felles standard skal ivareta dette hensynet.

Bestemmelsens andre ledd sier at en spesifikasjon om hvilken datastandard som skal benyttes, vil bli gjort tilgjengelig. Dette vil bli spesifisert i kunngjøringene etter forskriftens § 4 og på kommunens nettsider. I det pågående pilotprosjektet om datadeling blir MDS-standard (Mobility Data Specification) utprøvd for bildeling.

Datadelingen skal ikke omfatte personopplysninger. Dette er synliggjort i forskriften ved å poengtere at Bruker-ID ikke skal leveres. Det skal heller ikke leveres indirekte personidentifiserende informasjon. Databehandlingen har på disse vilkårene blitt godkjent av personvernombudet i Bergen kommune.

Etter bestemmelsens tredje ledd skal bildelingsoperatørene på forespørsel fra kommunen oppgi hvor mange brukere de har. Dette er inntatt som en egen bestemmelse ettersom § 10 første ledd kun gjelder data om kjøretøyene. Begrepet «bruker» er definert i forskriftens § 2 bokstav h).

Data om antall brukere gir innsikt i status og utvikling for bildelingsmarkedet i Bergen, og gir sammen med data om delebilene, et bedre grunnlag for å måle effekten av tiltak.



Operatørene har rapportert om antall brukere i prøveordningen, men det har ikke vært en enhetlig måte å definere bruker på. Definisjonen i § 2 bokstav h) skal sikre en enhetlig praksis, og dermed et mer korrekt bilde av status og utvikling for bildelingsmarkedet i Bergen.

Oppsummert vurderer Bymiljøetaten at kravet om datadeling vil gi gevinster for både operatørene og kommunen. Begge har en felles interesse i å effektivisere rapportering og saksbehandling, og et best mulig kunnskapsgrunnlag for å sikre at kommunens tilrettelegging fremmer økt bruk av bildeling.

### **8.2.11 Kontroll av parkeringstillatelse**

#### **§ 11. Kontroll av parkeringstillatelse**

*Parkeringstillatelsen skal være tilgjengelig for kontroll på den måten utsteder gir informasjon om.*

#### Begrunnelse

Informasjon om kontroll vil bli gitt ved utstedelsen av parkeringstillatelsene.

### **8.2.12 Fastsetting av avgift for parkeringstillatelser**

#### **§ 12. Fastsetting av avgift for parkeringstillatelser**

*Bystyret fastsetter avgiftene for parkeringstillatelser etter denne forskriften. Bystyret kan delegerer denne myndigheten videre. Avgiftene kunngjøres på kommunens nettsider.*

#### Begrunnelse

Bymiljøetaten anser det ikke som hensiktsmessig å fastsette prisene i forskriften, men heller presisere at dette fastsettes av bystyret, i likhet med andre parkeringsavgifter. Bymiljøetaten vil som en del av de årlige budsjettprosessene gi innspill på eventuell endring i prisingen.

Per i dag tar avgiftsnivået på parkeringstillatelser til bildeling utgangspunkt i prisnivået for boligsonetillatelser. Dette inkluderer rabatt for elbiler, og differensiering av prisnivå ut fra hvilken sone tillatelsen gjelder.

En oversikt over avgiftene for parkeringstillatelser for bildeling per desember 2023 er vedlagt. Bymiljøetaten vil fremover vurdere om det er behov for enkelte justeringer i prisene. I dag er for eksempel strøm inkludert i prisene for reserverte plasser med lading. Etaten vil vurdere om det er mer hensiktsmessig å ta betalt for lading etter faktisk forbruk.

Bymiljøetaten vil også utrede nærmere hvordan pris kan brukes som virkemiddel for å fremme bildeling i Bergen kommune.

### 8.2.13 Oppsigelse av parkeringstillatelse

#### **§ 13. Oppsigelse av parkeringstillatelse**

*Bidlingsoperatører kan si opp parkeringstillatelser ved å sende Bergen kommune skriftlig melding om dette. Oppsigelsen har virkning fra påfølgende kalendermåned etter at slik melding er mottatt.*

#### Begrunnelse

Bestemmelsen fastslår at bidlingsoperatører står fritt til å si opp parkeringstillatelsene. Eventuelle oppsigelser skal skje skriftlig ved melding til kommunen, og får virkning fra påfølgende kalendermåned etter at oppsigelsen er mottatt.

Tilbakekall av parkeringstillatelser er regulert i forskriftsforslaget § 15.

### 8.2.14 Forvaltningsmyndighet

#### **§ 14. Forvaltningsmyndighet**

*Bymiljøetaten i Bergen kommune administrerer og tildeler parkeringstillatelser etter denne forskriften.*

#### Begrunnelse

Bestemmelsen fastslår at Bymiljøetaten administrerer og tildeler parkeringstillatelser etter forskriften.

### 8.2.15 Tilbakekall av parkeringstillatelser

#### **§ 15. Tilbakekall av parkeringstillatelser**

*Kommunen kan trekke tilbake parkeringstillatelser ved gjentatte eller grove overtredelser av denne forskriften eller vilkår stilt i tillatelsen, eller dersom vilkårene for tillatelsen ikke lenger er oppfylt.*

*Det samme gjelder ved forhold som nevnt i parkeringsforskriften § 30 tredje ledd.*

*Parkeringstillatelse til reservert plass for bildeling kan også trekkes tilbake dersom tillatelsen ikke tas i bruk innen rimelig tid.*

*Før vedtak om tilbakekall treffes skal det varsles etter reglene i forvaltningsloven.*

#### Begrunnelse

Tilbakekall av særskilte parkeringstillatelser er regulert i parkeringsforskriften § 30 tredje ledd, som lyder slik:

«Ved misbruk, endrede forutsetninger, omdisponering av areal e.l. kan kommunen trekke tillatelsen tilbake.»

Bestemmelsens ordlyd tilsier at kommunen har en relativt vid adgang til å trekke tilbake parkeringstillatelser. Misbruk av tillatelsen kan for eksempel bestå i at den benyttes av andre enn den er tildelt til, jf. Engstrøm, Bjørn Edvard og Elin Constance Greiff. Karnov lovkommentar: Parkeringsforskriften 2016, note 4 til § 30 3. ledd, Lovdata.no (hentet 17. november 2023). Tillatelsen kan også trekke tilbake dersom grunnlaget/behovet for parkeringstillatelsen ikke lenger er gjeldende, eller dersom det er behov for å bruke arealet til andre formål.

Forskriftsforslaget § 15 er ikke ment å utvide hjemmelen for tilbakekall utover det som allerede følger av parkeringsforskriften § 30 tredje ledd. Den konkretiserer imidlertid noen tilfeller hvor det kan være aktuelt å trekke tillatelsen, for eksempel dersom vilkårene for tillatelsen ikke lenger er oppfylt. Eksempelvis kan det være aktuelt å trekke tillatelsen dersom den benyttes til andre kjøretøy enn dedikerte delebiler, slik dette er definert i forskriftsforslaget § 2.

Etter bestemmelsens tredje ledd kan parkeringstillatelser til reserverte plasser trekkes tilbake dersom tillatelsen ikke tas i bruk innen rimelig tid. Det er uheldig dersom plassene blir stående ubrukt. Tillatelsen bør derfor kunne tilbakekalles dersom den ikke tas i bruk som forutsatt. Hva som er «rimelig tid» må vurderes konkret.

Bestemmelsens siste ledd presiserer for ordens skyld at det skal varsles etter reglene i forvaltningsloven før vedtak om tilbakekall treffes, jf. lovens § 16.

## 8.2.16 Klage

### **§ 16. Klage**

*Enkeltvedtak kan påklages etter forvaltningsloven.*

#### Begrunnelse

Bestemmelsen er ment som en tydeliggjøring av at de alminnelige reglene i forvaltningsloven gjelder. Når kommunen innvilger eller avslår en søknad, er dette enkeltvedtak som kan påklages, og kommunen må følge saksbehandlingsreglene i forvaltningsloven.

Kommunens klagenemnd er øverste klageinstans. Det er også presisert i parkeringsforskriften § 30 siste ledd at avslag på søknad om særskilt parkeringstillatelse «kan påklages til kommunestyret eller en særskilt klagenemnd oppnevnt av kommunestyret. Vegdirektoratet er likevel klageinstans når vedtak om avslag er truffet i kommunestyret».

## 8.2.17 Ikrafttredelse

### **§ 17. Ikrafttredelse**

*Forskriften trer i kraft straks.*

### Begrunnelse

Bymiljøetaten foreslår at forskriften trer i kraft straks den er vedtatt av bystyret og kunngjort i Norsk Lovtidend, jf. forvaltningsloven § 38 første ledd bokstav c.

### **Vedlegg:**

1. Forslag til forskrift om parkeringstillatelser for bildeling i Bergen kommune.
2. Oversikt over avgifter for parkeringstillatelser for bildeling per desember 2023.
3. Retningslinjer fra 2017: «Godkjenning av bildelingsaktører for tildeling av parkeringsplasser på offentlig veg».