KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN

Innspill fra Kollektivtrafikkforeningen til veileder for utleie av små elektriske kjøretøy

Vi viser til utkast til oppdatert Veileder for utleie av små elektriske kjøretøy, og takker for muligheten til å gi innspill. Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Vi organiserer blant annet de fylkeskommunale administrasjonsselskapene i kollektivtrafikken med ansvar for innkjøp av kollektivtjenester.

Generelle innspill
Fremtidens regulering av offentlig tilgjengelig transport har i økende grad stått på dagsorden for våre medlemmer. Bakteppet for dette er behovet for nye virkemidler for at kollektivtrafikk i utvidet forstand skal kunne konkurrere bedre mot privatbilen. Mange kollektivselskaper har også erfart konkrete utfordringer med ulike deler av transportregelverket når de jobber for å utvide tjenestetilbudet.

I 2025 publiserte Kollektivtrafikkforeningen et diskusjonsnotat som oppsummerer en del innsikt og erfaringer med dagens regulatoriske rammeverk, basert i stor grad på intervjuer med våre medlemmer. Diskusjonsnotatet er lagt ved dette innspillet.

Oppsummert er det særlig to utfordringer som trekkes frem:

- Regulering av etterspørselsbaserte transporttjenester (dvs. ikke rutesatte transporttjenester) oppleves som uklar, og spredt. Det er i mange tilfeller håndterbart for pilotering, men skaper usikkerhet, økt risiko og administrative utfordringer når tjenestetilbud skal skaleres opp og settes i ordinær drift.

- Det nasjonale mandatet til de fylkeskommunale kollektivaktørene jf. yrkestransportloven er i utakt med viktige deler av fremtidens integrerte transporttjenestetilbud. Det er et potensiale sett fra kollektivtrafikkselskapene om å kunne få til mye mer, gjennom en tydeligere rolle med å koordinere en større bredde av transporttjenester.

I diskusjonsnotatet peker mange av kollektivselskapene på at de ønsker å påta seg en dirigentrolle for flere transporttjenester enn i dag. Det pekes på behov for en helhetlig modernisering av dagens transportregelverk, som ble laget i en tid med andre teknologiske muligheter og rammebetingelser.

I notatet omtales erfaringene med mikromobilitet sett fra kollektivadministrasjonsselskapenes side. Reguleringen av mikromobilitet trekkes frem som et eksempel på hva som er mulig å få til av bedre tjenestetilbud og økt samfunnsnytte gjennom en mer integrert tilnærming. Samtidig har mange av kollektivadministrasjonsselskapene et ønske om å bruke sin kompetanse til å påta seg en utvidet rolle innenfor regulering av mikromobilitetstilbudet.

Potensialet i samarbeid og samordning bør løftes frem i veilederen
På s. 22 i utkastet til veilederen omtales "Potensialet i samarbeid og samordning på tvers av kommunegrenser". I refleksjonsboksen trekkes flere punkter frem (gjengitt under) som er i tråd med analysene og vurderingene fra Kollektivtrafikkforeningens diskusjonsnotat. Dette gjelder særlig det vi

omtaler som dirigentrollen som kollektivselskapene kan innta, og potensialet som ligger i bedre integrasjon av nye mobilitetstjenester og kollektivtransport.

> *"Det er derfor lite hensiktsmessig at hver kommune skal bygge opp egen kompetanse på regulering av mikromobilitet. I mange tilfeller er det mer effektivt å samle reguleringskompetansen på fylkesnivå, som allerede har dedikert fagmiljø gjennom kollektivselskapene."*
>
> *"Videre har fylkeskommunen bedre forutsetninger for å koordinere tiltak på tvers av kommunegrenser enn i individuelle kommuner. Felles kontrakter kan gjøre mindre kommuner mer attraktive for operatørene ved å samle flere små markeder til et større og mer kommersielt interessant område."*[1]
>
> *"En modell der oppgaver samles regionalt, men beslutninger tas lokalt, kan derfor være både effektiv og praktisk – forutsatt tydelige roller og ansvar."*

Vi anbefaler at disse refleksjonene bygges ut og løftes i veilederen, og kommer tydeligere frem i sammendraget eller et annet egnet sted.

Konkret eksempel: Ruters rolle i Asker og Bærum
Ruter har laget en samarbeidsmodell med Asker kommune og Bærum kommune fra og med sesongen 2026. Dette er eksempel på en modell som kan beskrives i veilederen som en måte å organisere et samarbeid på. Vi vil samtidig understreke at selv med tilnærmingen under, har samarbeidet mellom Ruter, Asker og Bærum på langt nær vært fri for juridiske problemstillinger. Vi mener derfor eksemplet må ses på som en måte å kunne levere bedre og mer integrerte transporttjenester, parallelt med at det gjennomføres en mer helhetlig modernisering av reguleringen av offentlig tilgjengelig transport.

Gjennom en samarbeidsavtale (offentlig-offentlig samarbeid) mellom Asker, Bærum og Ruter, gjennomfører Ruter på vegne av kommunene en felles tillatelsesprosess for begge kommunene. Offentlig-offentlig samarbeidsavtaler med begge kommunene må eksistere for å gjennomføre en felles tillatelsesordning. Avtalen må blant annet omhandle:

- Formålet med samarbeidet og definisjon av et felles mål
- Tydelig fordeling av ansvar, oppgaver og kostnader mellom partene
- Regler for styring, beslutningsstruktur og organisering av samarbeidet

§ 3-3 i anskaffelsesforskriften omhandler unntak for samarbeidsavtaler mellom offentlige oppdragsgivere. Den fastslår at regelverket om offentlige anskaffelser ikke gjelder for kontrakter som utelukkende inngås mellom to eller flere oppdragsgivere for å sikre at offentlige oppgaver blir utført i fellesskap for å oppnå et felles mål.

Modellen har videre store likhetstrekk med AKT og Agder kommunene, der operatører signerer en tjenestekonsesjonskontrakt med Ruter og kommunene parallelt gir tillatelse. Modellen skiller seg fra

[1] NB: Dette gjelder ikke bare mindre kommuner og kommersiell attraktivitet. For eksempel: Selv en regulering og administrering i Oslo som ikke er forenlig med Bærum, Lørenskog, Lillestrøm og Nordre Follo gjør tilbudet i hovedstadsområdet unødvendig fragmentert.

avtalen til AKT ved at kommunene har større ansvar, forankret i samarbeidsavtalene. Modellen har følgende ansvars- og rollefordeling:

Kommunen (i dette tilfellet Asker og Bærum):

- Rolle:
  - Kommunen er arealmyndighet og regulerer bruken av gaterommet. Dette inkluderer administrering av geofencingsoner, forvaltning av fysisk infrastruktur (f.eks. parkering) og håndheving av feilparkerte kjøretøy.
- Ansvar:
  - Geofencing og sonehåndtering - administrere og styre både permanente og midlertidige geofencingsoner.
  - Fysisk parkeringsinfrastruktur - forvaltning og drift av parkering generelt, inkludert fysisk oppmerking.
  - Håndheving av feilparkering.
  - Håndtere innbygger- og mediehenvendelser knyttet til feilparkering, veltede kjøretøy og dialog med velforeninger/borettslag og andre grunneiere.

Kollektivselskap (i dette tilfellet Ruter):

- Rolle:
  - Følger opp operatørene med ansvar for kontraktshåndtering og strategisk utvikling av tilbudet. Ruter forvalter data og analyse, håndterer informasjon og markedsførings-kampanjer, og samler tilbudet i appen. Fungerer også som faglig kompetanseorgan og gir innspill til kommunen om f.eks. parkering ved holdeplasser og knutepunkter.
- Ansvar:
  - Operatøroppfølging og kontraktshåndtering - driftsoppfølging, statusmøter, håndheving av mislighold og strategisk utvikling av tilbudet.
  - Data og analyse - forvalte flåtestyringsverktøy, sikre datakvalitet og analysere bruk.
  - Kommunikasjon om tjenesten - administrere informasjon på nettsider og markedsføring av tilbudet.
  - Håndtere innbygger- og mediehenvendelser om tjenesten generelt, bruk, tilgjengelighet, driftsområde og andre relaterte spørsmål
  - Kompetanse og rådgivning - faglig kompetanseorgan og innspill om f.eks. parkering ved holdeplasser og knutepunkter

Vi utdyper gjerne våre synspunkter i et møte eller liknende om dette er ønskelig.

Med hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting
Daglig leder

Daniel Rees
Spesialrådgiver