



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endringer i regelverket for små elektriske kjøretøy

Høring om forslag til innføring av ny forskrift:

- *forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn*

Høring om forslag til endring i:

- *forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel*
- *forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)*
- *forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)*
- *forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy*
- *forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften)*
- *forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn*
- *forskrift 18. mars 2016 nr. 261 om offentlig parkeringsgebyr*
- *forskrift 18. mars 2016 nr. 260 om vilkårparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (alternativ 1 og 2)*
- *forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)*
- *forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt*
- *forskrift 1. april 1976 nr. 3 om trafikktrygd m.v.*
- *forskrift dd.mm.åååå nr. xx om overtredelsesgebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen (trafikkovertrædelsesgebyrforskriften)*

Statens vegvesen

10. desember 2020

Innhold

Forslag til endringer i regelverket for små elektriske kjøretøy.....	1
1. Innledning	5
2. Bakgrunn	6
3. Prosess	7
4. Avgrensning	7
4.1. Vegtrafikkloven	7
4.2. Andre områder.....	8
5. Gjeldende rett for små elektriske kjøretøy i Norge	8
5.1. Generelle regler for sykler	8
5.1.1. Bruksområder	9
5.1.2. Parkering.....	9
5.1.3. Ruspåvirket kjøring	10
5.1.4. Sanksjoner.....	10
5.1.5. Forsikring.....	10
5.2. Særregler for små elektriske kjøretøy	10
6. Andre lands regulering av små elektriske kjøretøy.....	11
6.1. Sverige.....	12
6.2. Danmark.....	12
6.3. Finland.....	13
6.4. Polen	13
6.5. EU/EØS.....	14
7. Trafikksikkerhet.....	14
8. Generelt om forslagene	14
9. Nærmere om forslagene.....	15
9.1. Parkering og håndheving – klarere regler som kan håndheves effektivt	15
9.1.1. Innledning og avgrensning	15
9.1.2. Gjeldende regler for parkering av små elektriske kjøretøy	16
9.1.3. Håndheving av feilparkerte små elektriske kjøretøy i dag.....	16
9.1.4. Forslag om å innta ny hjemmel til håndheving med offentlig parkeringsgebyr	20
9.1.5. Nærmere vurdering av strengere parkeringsregler.....	21
9.1.6. Nærmere om inndriving av krav, plassering av ansvar og regress	23
9.1.7. Sammenfatning - parkering	25
9.2. Ruspåvirket kjøring	26
9.2.1. Innledning	26
9.2.2. Promillegrense	26

9.2.3.	Forbud mot bruk om natten	29
9.2.4.	Regeltechniske konsekvenser av et promillekrav	29
9.3.	Bruk av fortau	30
9.3.1.	Innledning	30
9.3.2.	Viderefører regler om kjøring på fortau	31
9.3.3.	Eksplisitt fartsgrense for bruk av fortau	31
9.4.	Aldersgrense	32
9.4.1.	Innledning	32
9.4.2.	Tidligere rett og gjeldende rett	33
9.4.3.	Generelt om aldersgrense for trafikanter i Norge i dag	34
9.4.4.	Barns adferd i trafikken	35
9.4.5.	I hvilken grad er barn involvert i ulykker med små elektriske kjøretøy – tall over ulykker med elektrisk sparkesykkel i Oslo	36
9.4.6.	Aldersgrense for små elektriske kjøretøy i andre europeiske land	37
9.4.7.	Legitimasjon	38
9.4.8.	Oppsummering	38
9.4.9.	Behov for lovendring før en eventuell innføring av en aldersgrense for små elektriske kjøretøy 40	
9.5.	Hjelmpåbud	41
9.5.1.	Innledning	41
9.5.2.	Forslag til krav om hjelm	41
9.5.3.	Regeltechniske konsekvenser av et hjelmkraft	43
9.6.	Lokalt skiltede soner med bruksbegrensninger	43
9.6.1.	Bakgrunn	43
9.6.2.	Gjeldende rett	44
9.6.3.	Tilrettelegging for parkering av små elektriske kjøretøy	46
9.6.4.	Alternativer til skiltede bruksforbud og soner med redusert hastighet	47
9.6.5.	Utfordringer knyttet til hensiktsmessig avgrensning av sone	48
9.6.6.	Forslag til endringer i skiltforskriften	48
9.7.	Effektiv håndheving av forbudet om flere på ett kjøretøy	50
9.7.1.	Innledning	50
9.7.2.	Klargjøring av forbudet	51
9.7.3.	Håndheving av forbud mot flere på ett kjøretøy	52
9.7.4.	Håndhevingsalternativer	52
9.7.5.	Instanser for håndheving	54
9.7.6.	Sammenfatning av forslag om håndheving av flere på et kjøretøy	55

9.8.	Klassifisering av små elektriske kjøretøy	56
9.8.1.	Nærmere om vurdering av klassifisering som henholdsvis kjøretøy og motorvogn	56
9.8.2.	Kjøretøyteknisk klassifisering.....	58
9.8.3.	Parkering	58
9.8.4.	Promille	58
9.8.5.	Kjøring på fortau	59
9.8.6.	Aldersgrense	59
9.8.7.	Hjelmpåbud.....	59
9.8.8.	Skilt.....	59
9.8.9.	Håndheving av forbudet om flere på en motorvogn.....	60
9.8.10.	Forsikring.....	60
10.	Tiltak knyttet til sanksjonering, omsetning og markedsføring av ulovlige elsparkesykler og elsykler	61
10.1.	Bakgrunn	61
10.2.	Sanksjonering av ulovlig bruk	62
10.2.1.	Håndheving av forbudet mot elsparkesykler og elsykler med ulovlig høy fart	62
10.2.2.	Håndhevingsalternativer.....	62
10.2.3.	Hvem skal gjennomføre kontroll og håndheve regelen.....	64
10.2.4.	Sammenfatning av forbudet mot ulovlig høy fart	64
10.2.5.	Nærmere om markedsføring og kommunikasjon av produktene på nett.....	65
10.2.6.	Hovedutfordringer	65
10.2.7.	Mulige tiltak	66
10.2.8.	Foreløpig vurdering.....	66
11.	Kommunal eierrådighet og trafikkreglene.....	67
12.	Oppsummering	70
13.	Økonomiske og administrative konsekvenser	71
14.	Høringsfrist.....	74

1. Innledning

Statens vegvesen foreslår i samråd med Samferdselsdepartementet endringer i en rekke forskrifter etter vegtrafikkloven knyttet til små elektriske kjøretøy. På enkelte punkter er det også vurdert om eventuelle nye regler bør gjelde generelt for alle sykler. Forslagene skal håndtere utfordringene knyttet til fremkommelighet og ulykker som vi har sett mye av med slike kjøretøy i den senere tid. Målet med forslagene er å oppnå et bymiljø der mikromobilitet ivaretas, samtidig som det tas særlig hensyn til andre trafikanters rett til fremkommelighet og trygghet. Forslagene omfatter følgende områder:

- Parkering og håndheving
- Ruspåvirket kjøring
- Bruk av fortau
- Aldersgrense
- Hjelpåbud
- Lokalt skiltede soner med bruksbegrensninger
- Effektiv håndheving av forbudet om flere på et kjøretøy
- Innretninger med ulovlig høy fart
- Trafikkreglene og kommunal eierrådighet

Statens vegvesen har tidligere definert mikromobilitet som små, elektriske kjøretøy brukt til transport over korte avstander, slik som elektriske sparkesykler, segways, enhjuling, hoverboards og lignende. Denne definisjonen avgrenser mikromobilitet mot vanlige sykler og elsykler, som faller utenfor definisjonen. Både tråsykkel, elsykkel og små elektriske kjøretøy er imidlertid definert som sykkel og følger reglene for bruk av sykkel. På enkelte av områdene er derfor også tråsykkel og elsykkel vurdert.

Små kjøretøy med elektrisk motor ble første gang lovlig i Norge 1. juli 2014. Åpningen var kun rettet mot kjøretøy med selvbalsenerende teknologi. Slike kjøretøy var klassifisert som motorvogn, men med mulighet til å ferdes på mye av de samme arealene som en vanlig sykkel, og på mange av de samme vilkårene.

10. april 2018 ble reglene endret til å omfatte alle små elektriske kjøretøy som falt inn under en nærmere begrensning i vekt, lengde, bredde og hastighet. Kjøretøyene ble klassifisert som sykkel, og kan benyttes på samme vilkår og på samme arealer som vanlige sykler. Dette er fremdeles de gjeldende reglene i dag.

I høringen 2018 var det ikke tatt høyde for hvor populært denne kjøretøygruppen kom til å bli, og heller ikke hvilke konsekvenser utleiemarkedet for elektriske sparkesykler i de store byene kom til å få. Bruken av spesielt elektriske sparkesykler har også gitt betydelige utfordringer knyttet til fremkommelighet og personskadeulykker. Det er derfor behov for å se på reglene igjen.

Forslagene i denne høringen er følgende:

- Mulighet til å illegge parkeringsgebyr for overtredelser av parkeringsreglene for politiet og kommuner med parkeringshåndheving.
- Aktuelt å forby små elektriske kjøretøy å parkere på fortau.
- Foreslår promillegrense på 0,2 for små elektriske kjøretøy.
- Aktuelt at kravet til "gangfart" ved passering av gående på gangveg, fortau eller i gangfelt presiseres til 6 km/t.

- Aktuelt å innføre 12-års aldersgrense for å kjøre små elektriske kjøretøy og krav til legitimasjon.
- Aktuelt å innføre krav om hjelm for bruk av små elektriske kjøretøy generelt, eventuelt begrenset til barn under 15 år.
- Nye skilt som gir mulighet for lokale myndigheter til å etablere skiltede soner for små elektriske kjøretøy med parkeringsforbud, særskilt fartsgrense eller generelt bruksforbud.
- Mulighet for å ilegge overtredelsesgebyr ved flere enn en person på små elektriske kjøretøy. Aktuelt å gi kommunen myndighet til håndheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen.
- Klargjør at trafikkreglene ikke begrenser den kommunale eierrådigheten.
- Mulighet for å ilegge overtredelsesgebyr for bruk av kjøretøy med toppfart eller effekt utover det som er tillatt for små elektriske kjøretøy og elsykkel. Aktuelt å gi kommunen myndighet til håndheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen.
- Det er aktuelt å endre klassifisering av små elektriske kjøretøy fra sykkel til en ny klasse motorvogn. Ved klassifisering som motorvogn er det aktuelt å innføre forsikringsplikt.

2. Bakgrunn

De senere årene har ny motor- og batteriteknologi ført til en stor økning i ulike typer elektriske kjøretøy beregnet for transport av én person (føreren). Motor og batteri kan nå ha så liten størrelse at bare fantasien setter grenser for hvilke innretninger som kan drives fremover ved motorkraft. Utviklingen av forskjellige typer små elektriske kjøretøy og hvordan disse kan brukes går i en utrolig fart, spesielt gjelder dette for delte elektriske sparkesykler som til enhver tid er tilkoblet internett og GPS.

Tilbudet av delte elektriske sparkesykler har eksplodert i Norge på bare to år. Etterspørselen har vært stor. Dette tyder på at kjøretøyene dekker et behov og at brukere mener at kjøretøyet har en positiv nytte. Små elektriske kjøretøy som elektriske sparkesykler er et positivt tilskudd til bymiljøet, og bidrar til økt mobilitet. Samtidig er det store utfordringer knyttet til sikkerhet og fremkommelighet ved utbredelsen og bruken av slike kjøretøyer som nå gjør seg gjeldende i de største byene våre. Det er derfor behov for strengere regler for elektriske sparkesykler, med mål om å tilrettelegge for slike kjøretøy på en god og trafiksikker måte.

I Nasjonal transportplan 2018–2029¹ er det et mål om at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange - nullvekstmålet. For å nå målet om økt sykkel og gange, er det avgjørende at dette blir opplevd som attraktive og trygge fremkomstmidler. Samtidig skal nullvisjonen være førende, en visjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i vegtransporten. Det er en viktig oppgave å ivareta både sikkerheten og fremkommeligheten til alle disse trafikantene.

Oslo skadelegevakt har gjennomført en studie² av alle skader behandlet ved legevakten relatert til sykkelulykker. Skader relatert til bruk av elektriske sparkesykler ble inkludert i studien fra og med 1. mars 2019 til 31. mars 2020. Denne rapporten er en foreløpig rapport om kun elektriske sparkesykkelskadene. Rapporten er bestilt av Helsedirektoratet og Statens vegvesen. Når det vises til legevaktrapporten i resten av dokumentet, er det denne rapporten det vises til.

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/nasjonal-transportplan-2018-2029>

² <https://oslo-universitetssykehus.no/om-oss/nyheter/nye-tall-for-elsparkesykkelskader>

Det vil i løpet av høsten 2020 bli utarbeidet en fullstendig rapport fra sykkelstudien gjennomført i 2019-20. Noen av funnene fra denne perioden vil det også bli vist til i det følgende selv om rapporten ikke er ferdig. Vi har ikke tilgang på data som sier noe om ulykkesstatistikk i øvrige deler av landet.

Til tross for det positive tilskuddet slike kjøretøy kan gi, er det behov for å adressere og forsøke å minimere de utfordringene vi har sett.

Ved en gjennomgang av dagens regler for sykler generelt og små elektriske kjøretøy spesielt, er det tydelig at det finnes mange regler for bruken av kjøretøyet. Dagens regler legger til rette for smidighet og samhandling blant trafikantene. Dette er det behov for all den tid det ikke er bygget separate trafikkarealer for de ulike trafikantgruppene. Vår erfaring, ulykkestallene og artikler i media viser likevel at det er mange som ikke følger reglene. Dette kan det være ulike grunner til. Det er mange som ikke kjenner til reglene og mange som uansett velger å ikke følge dem. Reglene blir heller ikke i særlig grad kontrollert og håndhevet. Bedre informasjon om reglene samt håndheving er derfor viktige tiltak. Også bedre informasjon og håndheving av dagens regler må derfor antas å ha effekt. Det anses likevel ikke tilstrekkelig, og det høres derfor en rekke forslag som vil gi en rekke strengere regler jf. nærmere omtale i det følgende. Statens vegvesen vil fortsette å jobbe med å kommunisere de til enhver tid gjeldende reglene.

3. Prosess

Samferdselsdepartementet hadde sommeren 2020 møter både med de mest berørte byene, sparkesykkelaktørene, samt berørte aktører som Blindeforbundet, og har fått gode og nyttige innspill til arbeidet

Som del av utredningen av nærmere forslag til endringer for små elektriske kjøretøy har Statens vegvesen fått gode innspill fra politiet, særlig til spørsmål i utredningen om kontroll og sanksjoner av overtridelser

Statens vegvesen har også hatt møter og fått innspill fra Oslo kommune ved Bymiljøetaten og Bypatruljen.

Det er likevel slik at utfordringene med særlig utleiesparkesyklene varierer fra kommune til kommune. Vi oppfordrer derfor kommunene til å komme med innspill til forslagene som fremmes i høringen

Statens vegvesen har også gjennomført møte med alle aktørene som leier ut elektriske sparkesykler i Norge og ga også selskapene mulighet til å komme med skriftlig innspill i forkant og etterkant av møte. Innspillene har vært svært nyttige for å gi oss økt kunnskap om utfordringene og mulige løsninger.

4. Avgrensning

4.1. Vegtrafikkloven

Det er vurdert egnede reguleringer og utarbeidet høringsforslag til forskriftsendringer etter vegtrafikklovgivningen. Det tas primært utgangspunkt i endringer som kan gjøres innenfor gjeldende lovregler

Det er også viktig å presisere at de regelendringene som foreslås i de ulike forskriftene primært vil gjelde gruppen små elektriske kjøretøy. for alle brukere og i hele landet.

De utfordringene vi har sett er i særlig grad knyttet til utleiesparkesykler. I bybildet er det i all hovedsak disse kjøretøyene som blir parkert til hinder for andre trafikanter, som hoper seg opp på sentrale knutepunkter og som det blir hevdet at forsøpler bybildet. Det er også grunn til å tro at det er ulykker ved bruk av utleiesparkesyklene som er mest representert i ulykkesstatistikken. Det er gjerne uteleiesparkesykler som blir brukt på nattestid med førere som er påvirket av alkohol eller andre berusende eller bedøvende midler. Førere av utleiesykler har ofte hatt lite erfaring med slike kjøretøy, samt at kjøretøyets egenskaper er ukjent for disse. Samtidig er de to dødsulykkene vi har sett så langt ikke knyttet til utleide elsparkesykler.

Kommunene har uttrykt behov for klargjøring av deres mulighet til å regulere kommersiell utleie av elektriske sparkesykler på kommunalt eiet grunn. Dette faller i utgangspunktet utenfor rammen av vegtrafikkloven, og derfor også utenfor det som omfattes av denne høringen. I lys av nylig kjennelse fra Gulating Lagmannsrett, ser vi imidlertid behov for å klargjøre at trafikreglene ikke begrenser den kommunale eierrådigheten på dette området, jf. nærmere omtale i punkt 11.

Vi bemerker imidlertid at det i dialog med berørte myndigheter, herunder Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Justisdepartementet vurderes eventuelle ytterligere tiltak for å klargjøre kommunenes handlingsrom til å regulere kommersiell utleie av elsparkesykler på kommunal grunn.

Høringen omhandler heller ikke selskapenes mulighet til å sette egne begrensninger, med for eksempel geofence, i form av adferdskontroll, «saktesoner», belønningssystemer eller andre incentiver.

4.2. Andre områder

Selv om kjøretøyene i dag er klassifisert som sykkel i vegtrafikklovgivningen, vil de fortsatt være å regne som motorvogn når det gjelder kjøring på områder som ikke reguleres av vegtrafikklovgivningen. Det er flere regelverk som regulerer områder utenfor vegtrafikklovgivningen.

Statens vegvesen viser i denne forbindelse til [Miljødirektoratets nettsider om motorferdsel i utmark](#).

5. Gjeldende rett for små elektriske kjøretøy i Norge

5.1. Generelle regler for sykler

Det er i dag flere ulike kjøretøy som er definert som sykkel. Dette er de vanlige tråsyklene, elsykler sykkel med to sitteplasser utlånt av Nav og små elektriske kjøretøy. Alle kjøretøyene må oppfylle visse tekniske krav for å defineres som sykkel.. Ettersom små elektriske kjøretøy er klassifisert som sykkel innebærer dette at de følger etablerte regler og trafikkskilt som regulerer syklisters rettigheter og plikter i trafikken. En syklist er kjørende, og reglene for kjørende gjelder derfor også for syklist, se lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 2 annet ledd og forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel § 2 femte ledd siste punktum, med mindre noe annet er sagt i bestemmelsene.

Vegtrafikkloven § 3 oppstiller en generell aktsomhetsnorm, og denne er gjeldende uavhengig av om det er snakk om kjøring med en motorvogn eller et kjøretøy som er definert som sykkel.

Aktsomhetsnormen er rettet mot «enhver» som ferdes i trafikken, og krever at man er *«aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret»*. Aktsomhetsnormen gjelder altså også for den som skal føre små elektriske kjøretøy.

5.1.1. Bruksområder

Kjørende skal som hovedregel bruke kjørebane, og det er forbudt å kjøre på fortau eller gangvei, jf. Forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) § 4 nr. 1. Syklister er likevel positivt inntatt i flere bestemmelser som utvider hvor de kan sykle. Det finnes også en særregel i trafikkreglene § 18 nr. 3 som sier at «*Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart*». Samlet sett gjør disse bestemmelsene at syklende kan benytte kjørebane, sykkelfelt, gang- og sykkelveg, sykkelveg, fortau og gågater m.m.

Syklende kan derfor være på mange av de samme områdene som gående. Den syklende, som er en kjørende, er imidlertid gitt en særskilt plikt til å ta hensyn til gående.

Ferdselen med sykkel kan også reguleres ved oppsetting av trafikkskilt. Se for eksempel:



skilt 306.6 Forbudt for syklende



skilt 306.8 Forbudt for gående og syklende



skilt 302 Innkjøring forbudt



skilt 540 Gatetun

5.1.2. Parkering

En sykkel har lov til å stanses og parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe, jf. trafikkreglene § 18 nr. 4. Nærmere vurderinger om hva som er til unødig hinder eller ulempe blir nærmere omtalt nedenfor i punkt 8.1.3.3 om parkering.

Dersom man har parkert til unødig hinder eller ulempe kan politiet, eller andre som er gitt denne myndigheten, fjerne eller ta kjøretøyet i forvaring når det er nødvendig, jf. vegtrafikkloven § 37 første ledd. Kjøretøy som er tatt i forvaring, står for eierens regning og risiko. Krever eieren tilbake et kjøretøy som politiet eller Statens vegvesen er i ferd med å fjerne eller har tatt i forvaring, må han først betale de utgifter som politiet eller Statens vegvesen har hatt i forbindelse med fjerningen og forvaringen, jf. vegtrafikkloven § 37 syvende og åttende ledd.

5.1.3. Ruspåvirket kjøring

For bruk av kjøretøy gjelder et generelt krav at føreren må være "skikket", jf. vegtrafikkloven § 21 som sier at «*Ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, (...)*». Man må derfor vurdere om man kan håndtere kjøretøyet på en slik måte bestemmelsen krever, og kan etter omstendighetene sanksjoneres for overtredelser

5.1.4. Sanksjoner

Vegtrafikkloven § 31 inneholder bestemmelsene om reaksjoner ved overtredelse m.m. av vegtrafikkloven og sier «*Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud.*»

Noen overtredelser kan likevel sanksjoneres ved forenklet forelegg. Disse er kjøring uten lys på sykkel eller riktig bruk av lys, kjøring mot skilt eller trafikklys og kjøring på motorveg, se forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 11. Forelegget er på 1200,-.

5.1.5. Forsikring

Små elektriske kjøretøy er unntatt eiers plikt til å tegne ansvarsforsikring³ etter bilansvarslovgivningen. Kjøretøyene er også unntatt forsikringsselskapenes kollektive ansvar⁴ for uforsikrede motorvogner. Dette betyr at disse kjøretøyene er behandlet likt som elsykkel. Det er dermed eier eller bruker selv, eventuelt gjennom dennes personlige forsikringer⁵, som må dekke skader som påføres ved bruk.

5.2. Særregler for små elektriske kjøretøy

Små elektriske kjøretøy, som elektriske sparkesykler, enhjulinger, ståbrett, elektriske skateboard, er definert som «sykkel», jf. forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd og forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-5 nr. 12, femte ledd. Dette gjelder både kjøretøy med og uten selvb balanserende teknologi.

For å bli regnet som en sykkel, må kjøretøyet:

- maksimalt veie 70 kg (inkludert batteri)
- ikke være bredere enn 85 cm
- ikke være lengre enn 120 cm
- ha en sperre som gjør at det ikke kan oppnå høyere hastighet enn 20 km/t med motorkraft. Sperren skal være satt av produsent eller den som kan gjøre det på vegne av produsenten. Brukeren skal ikke kunne endre sperren til en hastighet over 20 km/t.
- kun kjøretøy med selvb balanserende teknologi kan ha sete.

³ Ansvarsforsikring dekker skader som motorvognen påfører personer eller andres kjøretøy, bygninger og gjenstander.

⁴ Forsikringsselskapenes kollektive ansvar innebærer at forsikringsselskapene i fellesskap er forpliktet til å dekke skader som nevnt under pkt. 1 der motorvognen ikke har en gyldig ansvarsforsikring. Ordningen finansieres av forsikringsselskapene og da i praksis gjennom de inntekter de har på salg av forsikringer til sine kunder. Ordningen administreres av Trafikksforsikringsforeningen, som også vil kreve regress mot eier eller fører av den uforsikrede motorvognen.

⁵ Dette kan f.eks. være innboforsikring og/eller reiseforsikring. Men her må man sjekke sitt eget forsikringsselskap for å finne ut hva som dekkes.

For at kjøretøyet skal bli definert som sykkel, er det i tillegg en del tekniske krav til kjøretøyet:

- Lys - Ved kjøring i mørke eller skumring på vanlig veg eller område skal sykkelen ha lykt med gult eller hvitt lys og/eller flerfunksjonslykt som kan gi blinkende eller fast hvitt lys foran. Bak skal sykkelen ha lykt med rødt eller rødt blinkende lys. Lyktene skal være festet til sykkelen, men kan alternativt festes på føreren, unntatt på førerens hode.
- Refleks - Det skal være rød refleks bak. Dette kravet gjelder likevel ikke for kjøretøy som på grunn av sin størrelse eller utforming ikke muliggjør en hensiktsmessig montering av dette.
- Lydsignal - Sykkel skal ha signalklokke eller signalhorn. Annet varselapparat er forbudt. Dette kravet gjelder likevel ikke for kjøretøy som på grunn av sin størrelse eller utforming ikke muliggjør en hensiktsmessig montering eller bruk av slikt utstyr.
- Brems - Sykkel skal være utrustet med et system som gjør det mulig å stanse på en sikker, effektiv og hurtig måte.

Det er ikke spesifikke krav til hvordan bremsesystemet er utformet eller hvordan det fungerer. Det avgjørende er at det finnes en eller annen måte å stanse på dersom det oppstår en situasjon som gjør dette nødvendig.

- Merking - Sykkelen skal være tydelig og varig merket med produsentens navn, typebetegnelse og fabrikasjonsnummer. Det skal være plassert og utført slik at det er godt synlig og slik at det ikke lett kan fjernes eller endres.

Når vi i det videre benytter betegnelsen «*små elektriske kjøretøy*», menes det til enhver tid den spesifikke kjøretøygruppen som definert i forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd og kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 femte ledd.

Dersom disse kravene ikke er oppfylt, blir kjøretøyet definert som en motorvogn. Den må da oppfylle tekniske krav for den klassen den faller inn i og kan heller ikke benyttes på fortau eller gang- og sykkelareal.

Som for sykkel er det ingen aldersgrense for bruk av små elektriske kjøretøy, og du kan bruke kjøretøyene på de samme områdene som vanlige sykler. Det er heller ikke krav om å registrere kjøretøyet eller tegne ansvarsforsikring på det. Det er ikke påbudt med sykkelhjelme, men vi oppfordrer alle syklistene til å bruke dette.

6. Andre lands regulering av små elektriske kjøretøy

Selv om trafikkregler i stor grad er internasjonalt harmonisert gjennom vegtrafikkkonvensjoner, er det forskjeller mellom landene på enkelte områder. Som et eksempel er det i Sverige og Danmark ikke tillatt med ordinær tråsykkel på fortau og gangveger. Dette har gjort at disse landene må ha et bedre utbygd vegnett for syklistene, hvor syklistene og gående er skilt. Ved at syklistene og gående er skilt, vil det være færre betenkeligheter med å tillate ulike motoriserte kjøretøy på arealer hvor gående ikke er, samt at det vil være færre betenkeligheter med å tillate større, tyngre og raskere kjøretøy på de samme arealene.

Det er viktig å være oppmerksom på slike forskjeller, samt at det ikke er harmoniserte regler for små elektriske kjøretøy når man sammenligner trafikkregler i ulike land, selv i ulike Skandinaviske land. Statens vegvesen har likevel foretatt en kortfattet og overordnet gjennomgang av hva reglene er for små elektriske kjøretøy i noen europeiske land.

6.1. Sverige

I Sverige vurderes det nå om det skal innføres nye regler for små elektriske kjøretøy. Vurderingene skal være klare til 1. mars 2021.

I Sverige er små elektriske kjøretøy for én person og som ikke går i over 20 km/t, definert som sykkel («cykel utan tramp- eller vevanordning»). Små elektriske kjøretøy i Sverige må ha et styre for å falle inn under denne definisjonen. Dette betyr at for eksempel hoverboards og en-hjulinger er forbudt å bruke på offentlige områder, mens Segway, elektriske sparkesykler og andre typer selvb balanserende eller små elektriske kjøretøy er tillatt.

Kjøretøyet kan ha en lengde på maksimalt 1,6 m og bredde på maksimalt 0,75 m. Kjøretøy for personer med fysisk funksjonsnedsettelse har ingen maks lengde eller –bredde. Det er krav om frontlys, baklys og reflekser ved kjøring i mørket. Kjøretøyet skal også ha signalklokke eller annet lydsignal. Sverige innførte fra 1. januar 2016 en begrensning på 250 watt nominell effekt på små elektriske kjøretøy, med unntak av selvb balanserende kjøretøy og kjøretøy beregnet for personer med fysisk funksjonsnedsettelse (for disse er det ingen effektgrense).

I Sverige er hovedregelen at sykkel bare kan brukes i sykkelfelt, på sykkelveger og i kjørebane. Det er imidlertid et par unntak fra dette: Det ene er at barn til og med 8 år kan benytte sykkel på gangveg. Det andre er at ved kjøring i gangfart med elektrisk drevet kjøretøy, regnes en som gående og kan dermed benytte de samme områdene som gående. Sistnevnte er en særregel for denne undergruppen av sykkel og gjelder følgelig ikke vanlig sykkel.

Det er ingen promillegrense for slike kjøretøy i Sverige. Det er imidlertid ikke tillatt å føre et kjøretøy når man er i en slik tilstand at man ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte.

Det er ingen aldersgrense for bruk av sykkel i Sverige, men det stilles krav om bruk av hjelm dersom du er under 15 år. Det er ikke krav til registrering eller forsikring.

6.2. Danmark

I 2019 lagde Danmark en forsøksordning⁶ for motoriserte enhjulinger, selvb balanserende kjøretøy, motoriserte skateboards og elektriske sparkesykler. De reglene i den danske ferdselsloven som gjelder for syklist, gjelder også for disse kjøretøyene. I Danmark kan sykler som hovedregel ikke benyttes på fortau eller gangveg. De kan likevel ferdes på slike områder, hvis det er en klar adskillelse mellom den del av fortauet eller gangstien hvor syklist ferdes og den del som er forbeholdt gående. Syklist og gående ferdes derfor ikke på samme arealer.

Det er stilt tekniske krav til kjøretøyene som vekt, dimensjoner, lys og reflekser. Motoren på kjøretøyet må høyst drive kjøretøyet opp til en hastighet på 20 km/t. Det er kun tillatt med én person på kjøretøyet, og det er ikke tillatt med sete.

Slike kjøretøy kan føres av personer som har fylt 15 år, men også av personer under 15 år hvis disse blir ledsaget av en myndig person, eller hvis kjøringen foregår på skiltede leke og oppholdsområder. For kjøring av slike kjøretøy gjelder en promillegrense på 0,50. Det er ingen krav til bruk av hjelm, registrering av kjøretøyet eller krav til forsikring for privateide kjøretøy.

⁶ <https://www.retsinformation.dk/eli/Ita/2019/40>, <https://www.retsinformation.dk/eli/Ita/2019/41>.

6.3. Finland

I Finland er det egne regler for små elektriske kjøretøy med maksimal konstruktiv hastighet opp til og med 15 km/t, og andre regler for små elektriske kjøretøy med maksimal konstruktiv hastighet over 15 km/t, men ikke over 25 km/t.

Små elektriske kjøretøy opp til og med 15 km/t

Disse regnes som gående og forholder seg til det samme regelsettet som gående. Det er ingen spesifikke tekniske krav til kjøretøyet om lys, reflekser eller lignende annet enn at motoreffekten ikke må være over 1 kW og maksimal hastighet ikke over 15 km/t. Ved kjøring i ganghastighet kan disse kjøretøyene brukes på fortau og gangveg. Kjøretøyenes maksimale hastighet blir bestemt av området den benyttes på. Imidlertid, hvis den elektriske assistansen til kjøretøyet ikke stopper ved 15 km/t, kan den ikke brukes på fortau og gangveg selv om hastigheten den blir kjørt i er under 15 km/t.

Små elektriske kjøretøy over 15 km/t, men ikke over 25 km/t

Disse kan kun benyttes på fortau og gangveg dersom de kjører i gangfart, og kan ellers benytte de samme områdene som sykkel. Det er ingen aldersgrense eller krav til bruk av hjelm. Når det gjelder tekniske krav, kan de ikke være bredere enn 80 cm, og de må ha frontlys, reflekser og ringeklokke.

Det anbefales også baklys. Det er også tillatt med lys som bæres på førerens kropp, for eksempel hodelykt. Det er ikke krav til registrering eller forsikring.

6.4. Polen

Det jobbes i dag med å få på plass et regelverk for slike kjøretøy. Lovforslaget er utarbeidet, og skal sendes til Parlamentet i Polen snarlig. Frem til nytt regelverk er på plass, blir slike kjøretøy definert som fotgjengere.

Ifølge lovforslaget vil kjøretøyene inngå i gruppen av personlige transportutstyr (såkalt UTO - Urządzenia Transportu Osobistego). Reglene vil definere begrepet personlige transportutstyr (UTO), forklare hvem som kan bruke dem, hvor de kan bevege seg og hvilke tekniske krav de er forpliktet til å oppfylle.

UTO omfatter elektrisk drevne enheter som er maks 90 cm brede, maks 125 cm lange og med en ulastet masse som ikke overstiger 20 kg. Dette inkluderer elektriske scootere, Segways, enhjulede scootere (såkalte airwheels) eller elektriske skateboards. Den maksimale hastigheten må ikke overstige 25 km/t. Kjøretøyet skal brukes på sykkelstier. I fravær av sykkelsti vil det være mulig å bevege seg på vegen, men bare hvis vegen er skiltet med 30 km/t eller lavere. Så den elektriske scooteren vil ikke være egnet for kjøring på de fleste veger i byer, hvor fartsgrensen i utgangspunktet er 50 km/t.

Det er foreslått en aldersgrense på 10 eller 12 år. I tillegg vil sjåfører av for eksempel en elektrisk sparkesykkel i aldersgruppen 10-18 år trenge sykkellisens.

På samme måte som syklist er det ikke krav om hjelm, men dette anbefales. UTO-kjøretøy skal ikke registreres, men må være utstyrt med funksjonell brems og belysning.

Eiere av kjøretøy som ikke oppfyller de tekniske kravene spesifisert i loven, vil bli pålagt en bot på 500 til 10 000 PLN for hvert brudd (ca. 1 300-27 000 NOK).

6.5. EU/EØS

Det finnes ikke felles EU-regler for små elektriske kjøretøy under 20 km/t. SINTEF⁷ opplyser imidlertid at det i dag jobbes med et forslag om at små elektriske kjøretøy utstyres med en ganghastighetsmodus som gir maks 6 km/t.

7. Trafikksikkerhet

I Norge baseres trafikksikkerhetsarbeidet på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren – nullvisjonen. Denne målsettingen er også presisert i Granavoldplattformen⁸, hvor det skrives at regjeringen vil «*legge til grunn en nullvisjon for hardt skadde og drepte i trafikken og prioritere holdningsskapende arbeid, vedlikehold og fornying av infrastrukturen og møtefrie hovedveger for å øke trafikksikkerheten*».

Utleide elektriske sparkesykler har blitt et vanlig innslag i flere norske byer siden de ble innført i 2019. I lovverket defineres de som sykkel, noe som innebærer at kjøretøyet kan brukes på de samme områdene som vanlige sykler og at det ikke er en aldersgrense forbundet med bruken av dem. Elektriske sparkesykler er spesielt egnet til å dekke korte avstander. Imidlertid har en studie basert på tyske data beregnet at 5 % av turene er opptil 1 km, 25 % av turene er mellom 1 og 3 km og 33 % av turene er mellom 4 og 6 km (Degele et al, 2018). Nok en tredjedel av disse turene overstiger avstander på 6 km. Disse resultatene indikerer at elektriske sparkesykler ikke kun brukes som «first and last mile transport» som flere har hevdet (Herrman, 2019). Til tross for dette er det fortsatt uklart om elektriske sparkesykler erstatter biltrafikk, eller om de konkurrerer med sykling og gange.

Ulykkesrisikoen knyttet til økt bruk av elektriske sparkesykler har siden starten vært en stor kilde til bekymring. I 2019 finansierte Statens vegvesen og Helsedirektoratet en kartlegging av alle sykkelskader ved Oslo skadelegevakt. Inkludert i dette var skader forbundet med elektriske sparkesykler. I etterkant av denne registreringen har Oslo skadelegevakt fortsatt sin registrering, og fra perioden mars 2019 til og med august 2020 har det totalt blitt behandlet 1607 skader i forbindelse med elektriske sparkesykler.

8. Generelt om forslagene

Det fremmes i høringsen en rekke forslag til endringer i vegtrafikklovgivningen for å håndtere de utfordringene for sikkerhet og fremkommelighet vi har sett, samtidig som det fortsatt skal legges til rette for bruk av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy.

Forslagene gjelder i hovedsak "små elektriske kjøretøy" i tråd med gjeldende definisjon. Dette omfatter, men er ikke begrenset til elsparkesykler. Elsykler omfattes imidlertid ikke, med unntak av forslagene om ulovlig høy fart/effekt, jf. punkt 10. Selv om hoveddelen av utfordringene vi har sett er knyttet til elektriske sparkesykler, er problemstillingene tilsvarende relevante også for andre typer små elektriske kjøretøy. Det kan også ventes en rask teknologisk utvikling, og utvikling i bruksmønstre og attraktivitet til ulike typer små elektriske kjøretøy. Det er ønskelig å ha et rammeverk som er robust for slik utvikling, og et regelverk som er felles for det som defineres som "små elektriske kjøretøy" anses derfor som hensiktsmessig. De tekniske begrensningene for hva

⁷ Rapport 2020:00191

⁸ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/politisk-plattform/id2626036/>

som anses som små elektriske kjøretøy anses for tiden som dekkende, og det foreslås ikke endringer i disse.

Samlet sett er det aktuelt å gjøre en rekke endringer i vegtrafikklovgivningen for å håndtere de utfordringene vi ser. Vi velger å gå bredt ut i høringen med flere aktuelle endringer, og med ulike alternativer på noen områder. Vi vil likevel understreke at det er usikkerhet om hensiktsmessigheten av flere av endringsforslagene, og vi ber derfor særlig om høringsinstansenes syn til disse for å belyse fordeler og ulemper med tiltakene. Dette vil være svært viktig grunnlag for den etterfølgende beslutningen om hva som er hensiktsmessig nivå på regulering.

Vi vil også generelt peke på at en del av utfordringene særlig er knyttet til de største byene, og at utfordringene også varierer mellom byene. Det er derfor et overordnet formål å gi lokale myndigheter fleksibilitet til å tilpasse tiltakene til de lokale utfordringene. En del av tiltakene er derfor å betrakte som verktøy til kommunene som de kan velge å bruke i den utstrekning det lokalt er behov for det. Dette gjelder muligheten til særskilt skilting av bruksbegrensninger på egnede områder, jf. nærmere i punkt 9.6.

Siden en del av utfordringene er av lokal karakter er det også aktuelt at kommunene gis myndighet til å ivareta etterlevelsen av reglene, gjennom myndighet til å håndheve en del av reglene som foreslås. Se nærmere omtale under de enkelte forslagene nedenfor om parkeringshåndheving, håndheving av forbudet mot flere på et kjøretøy og håndheving av ulovlig høy fart. Formålet er å kunne tilpasse kontrollinnsatsen til de lokale utfordringene, i samråd med politiet, som fortsatt vil ha myndighet. Som det fremgår under de enkelte forslagene anses det også aktuelt at Statens vegvesen får kontrollmyndighet, og det bes om innspill til dette.

9. Nærmere om forslagene

9.1. Parkering og håndheving – klarere regler som kan håndheves effektivt

9.1.1. Innledning og avgrensning

Det er vurdert både hvor små elektriske kjøretøy kan parkere og hvordan det kan sikres effektive håndhevingsmuligheter der kjøretøyet ikke parkeres slik som angitt. I tillegg er det vurdert hvilke myndigheter som kan eller bør håndheve, dersom man gir nye reaksjonsmuligheter i forskrift.

Temaer som er vurdert inkluderer følgende:

- Forbud mot parkering på fortau
- Forbud mot parkering på annet enn særskilt oppmerkede parkeringsarealer (fastsatt av lokale myndigheter)
- Begrensning av parkering i tråd med lokale, eventuelt skiltede, forbudssoner
- Håndheving av overtredelser, herunder type reaksjon, hvem som skal kunne håndheve og hvem kravet skal rettes mot.

Vurderingene i det videre gjøres med utgangspunkt i ønsket om å fremme mikromobilitet, samtidig som andre trafikanters rett til fremkommelighet og sikkerhet ivaretas.

Parkeringsproblematikken for små elektriske kjøretøy utredes generelt. De vil således gjelde uavhengig av om kjøretøyene er leide eller eide. Imidlertid er det kjent at hensettelse av leide, elektriske sparkesykler utgjør en stor del av utfordringene som har oppstått og som nå søkes løst. Mengden av lett tilgjengelige elektriske sparkesykler i utleiemarkedet, skaper et stort behov for

steder å parkere. Det kan i tillegg synes som at svært få av brukerne er klar over de parkeringsregler som gjelder, i tillegg til at eventuelle overtredelser i svært liten grad håndheves. Mangel på både kunnskap og håndheving fører igjen til at brukere eller andre hensetter denne type kjøretøy overalt, uten særlig tanke på verken regelverk, ansvar eller skadepotensiale. I tillegg ser vi at tilbydere av slike utleietjenester har begrensede insentiver for å rydde opp eller sette begrensninger for bruk eller parkering.

Vurderingene vedrørende parkering er i det videre knyttet generelt til gruppen "små elektriske kjøretøy" slik dette er definert i dag, jf. nærmere omtale ovenfor. Dette omfatter, men er ikke begrenset til elektriske sparkesykler.

9.1.2. Gjeldende regler for parkering av små elektriske kjøretøy

Ved at små elektriske kjøretøy i dag er klassifisert som sykkel, er de omfattet av de reglene som finnes for kategoriene «sykler» og «kjøretøy». Begrepet «parkering» er definert i trafikkreglene § 1, bokstav k og vil i utgangspunktet også gjelde ved parkering av sykkel. I 1998 ble det inntatt en spesiell regel om parkering av sykkel som går foran den generelle regelen om parkering i trafikkreglene § 17. Trafikkreglene § 18 nr. 4 lyder:

«Sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.»

Bestemmelsen oppstiller først på hvilke steder parkering av sykkel kan skje, for så å innta ett tilleggsvilkår om at sykkel ikke må hensettes til unødig hinder eller ulempe. I både forarbeidene og lovkommentaren fremkommer det at også andre parkeringsovertredelser foretatt med sykkel, enn de som omfattes av § 18. nr. 4, likevel kan rammes av vegtrafikklovens § 3. På denne måten skal alle tilfeller kunne ivaretas. En sykkel kan altså lovlig parkere på både sykkelveg, gangveg, fortau og gågate eller gatetun – så lenge den ikke er til unødig hinder eller ulempe. En sykkel kan naturligvis også parkere på angitte steder for sykkel langs den offentlige ferdselsåre eller annet, der det eksempelvis er skiltet med skilt 552 «Parkering» og underskilt 807.6 «Sykkel». Slike skilt angir at plassen er forbeholdt denne kjøretøy- eller trafikantgruppen og gjør at det er forbudt for andre å parkere der. Sykkel kan også parkere lovlig på uregulert strekning eller område, så fremt den ikke står i strid med trafikkreglene, vegtrafikkloven § 3 eller privat grunneiers interesse.

9.1.3. Håndheving av feilparkerte små elektriske kjøretøy i dag

9.1.3.1. Anmeldelse

Som nevnt over vil feilparkering av små elektriske kjøretøy, siden de er klassifisert som sykkel, først og fremst omfattes av trafikkreglene § 18 nr. 4, men kan også omfattes av vegtrafikkloven § 3. Både forskrift om offentlig parkeringsgebyr og parkeringsforskriften gjelder per i dag kun for motorvogn og tilhenger til denne. Videre har riktignok forskrift om forenklet forelegg av 29. juni 1990 nr. 492 egne bestemmelser i § 1 nr. 11 om ferdsel på sykkel, men nevner ingenting om parkering av sykkel. Heller ikke forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikkloven rammer slike overtredelser, og kan derfor ikke komme til anvendelse.

Dette medfører at eventuell bøteleggelse av feilparkering i dag, kun kan utøves av politiet etter anmeldelse av forholdet. Håndhevelsesmetoden må sies å være lite smidig og ikke tilpasset de aktuelle overtredelsene. Det har også, frem til nå, neppe vært nødvendig med særlig grad av håndheving av feilparkering av sykkel, idet hensettelse av denne gruppen kjøretøy i liten grad har skapt særlige problemer i trafikkbildet tidligere.

9.1.3.2. Fjerning og forvaring av kjøretøy – vegtrafikkloven § 37

Den andre og mer effektive håndhevingsmetoden som foreligger i dagens regelverk, følger av vegtrafikkloven § 37 om fjerning av kjøretøy. Kjøretøy som er plassert i strid med reglene kan etter denne bestemmelsen fjernes eller tas i forvaring når det er nødvendig, jf. § 37 bokstav a).

Myndighet til å fjerne et kjøretøy er etter bestemmelsens første ledd i utgangspunktet gitt politiet. Videre er Statens vegvesen gitt en begrenset myndighet til fjerning i henhold til bokstav b. Imidlertid følger det av fjerde ledd, at fjerningsadgangen som ligger til politiet, også kan delegeres kommunen. Det er Vegdirektoratet som kan delegere slik myndighet, jf. forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 9. En delegering av myndighet fjerner naturligvis ikke politiets opprinnelige myndighet, men gir kommunen mulighet til å bidra i arbeidet med trafiksikkerhet og fremkommelighet. Alle de største byene i Norge i dag allerede har delegert slik fjerningsadgang.

Som nevnt er det et vilkår for fjerning at dette må anses «nødvendig». Hva som gjør fjerning nødvendig er en vurdering som må foretas for hver overtredelse, med spesielt hensyn til både trafiksikkerhet, trafikkavvikling og grunneiers interesser. Vi har registrert ulik tilnærming blant kommunene når det gjelder å benytte muligheten til fjerning av små elektriske kjøretøy. Selv om problemstillingen med feilparkerte små elektriske kjøretøy er ny og det ikke foreligger særlig praksis på dette området, mener vi at hjemmelen kan benyttes til å fjerne små elektriske kjøretøy som enten står hensatt i strid med trafikkreglene § 18 nr. 4 eller vegtrafikkloven § 3. Ved eventuell endring av klassifisering av denne kjøretøygruppen til motorvogn, vil man likeledes kunne benytte den foreslåtte § 20 nr. 5 i trafikkreglene som grunnlag for fjerning. Det er stilt spørsmål om hvorvidt det kan anføres at fjerning av feilparkerte små elektriske kjøretøy er nødvendig, all den tid kjøretøyene stort sett er av en slik størrelse og vekt at de relativt enkelt kan flyttes slik at de likevel står lovlig. Vi er av den klare oppfatning at en slik forståelse vil undergrave den kompetansen som er gitt i bestemmelsen til å reagere på de faktiske forhold. Nødvendighetsvurderingen må foretas med grunnlag i hvordan det aktuelle kjøretøyet rent faktisk er hensatt, og ikke i hvorvidt dette kan plasseres riktig av andre enn fører eller eier i ettertid.

Overtredelsen vil være et faktum i det øyeblikk kjøretøyet er hensatt på en slik måte at det er i strid med gjeldende bestemmelser. Dersom parkeringen er ulovlig, må den enkelte håndhevingsmyndighet skjønnsmessig vurdere om overtredelsen er av en slik art at det er nødvendig å fjerne kjøretøyet. Det er fjerning som er den reaksjonsmuligheten som er gitt i lov, og som dekker de utgifter politi/kommune har for å rette opp i forholdet på stedet. Dersom en elektrisk sparkesykkel eller et annet lite elektrisk kjøretøy er parkert slik at det klart hindrer fremkommelighet, og/eller er en risiko for trafiksikkerheten, vil fjerning være nødvendig og vilkåret må ansees oppfylt. Til vurderingen må det særlig vektlegges den risiko som oppstår på areal for gående. Vi viser i den anledning særlig til de betraktninger som fremgår i neste punkt om vilkårene i trafikkreglene § 18. nr. 4.

Det kan også nevnes at forvaltningslovens krav til forhåndsvarsel etter § 16 vanligvis ikke vil gjelde der man finner fjerning nødvendig øyeblikkelig. Dette har det tidligere vært praksis for ved fjerning av motorvogn. Hensynet til trafiksikkerhet og fremkommelighet veier tyngre enn hensynet til forhåndsvarsel dersom fjerning er nødvendig. Imidlertid skal det foretas en vurdering av hvorvidt det må gis forhåndsvarsel i det enkelte tilfelle, for eksempel slik at det aktuelle utleieselskapet gis en mulighet til selv å ordne opp i forholdet. Det er naturligvis anbefalt på det sterkeste at det sikres tilstrekkelig dokumentasjon for overtredelsen før eventuell fjerningen finner sted. Når fjerningen først er foretatt, er det etter vegtrafikkloven § 37, sjuende ledd eieren som må bære både risiko og kostnadene for fjerningen. Det følger av bestemmelsens siste ledd at eieren må betale kostnadene som har påløpt for å få kjøretøyet tilbake igjen. Ved fjerning av små elektriske kjøretøy som leies ut,

er det utleier som er eier og som er fullt ut ansvarlig for kostnadene. Fjerning som håndhevelse vil således kunne være et effektivt virkemiddel mot feilparkerte elektriske sparkesykler. Fjerning rydder umiddelbart opp i forholdene på stedet, samtidig som det sikrer dekning av påløpte kostnader til den som må fjerne. I tillegg er fjerning et klart insentiv for kjøretøyets eier til å påse at feilparkeringer unngås.

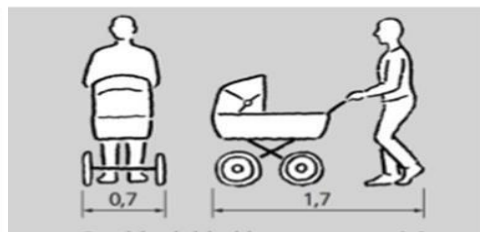
9.1.3.3. Nærmere om vilkårene i trafikkreglene § 18 nr. 4

Verken forarbeidene eller lovkommentaren omtaler nærmere hva som rent faktisk ligger i ordlyden til trafikkreglene § 18. nr. 4. Dette forhold, sammenholdt med at det ikke har forekommet særlig håndheving, gjør det etter Statens vegvesens oppfatning nødvendig med en kort gjennomgang av hva regelen innebærer. Det presiseres innledningsvis at de vurderingene som fremsettes i det videre, vil være de samme selv om kjøretøyene omklassifiseres til motorvogn. Dette blir i så fall ivare tatt med samtidig innføring av den nevnte og likelydende spesialregelen i trafikkreglene § 20 nr. 5.

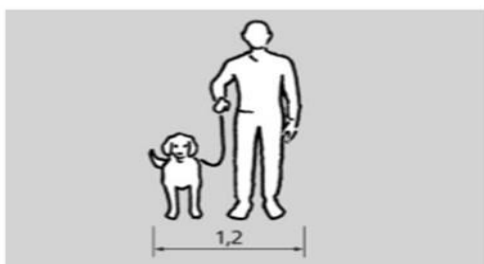
Det er klart at det vil kreves en skjønnsvurdering av hva som kan sies å være en unødig hindring eller ulempe i den enkelte og konkrete situasjon. Det legges likevel til grunn at det i mange tilfelle vil være relativt enkelt å fastslå situasjoner hvor en parkert sykkel vil stå i strid med bestemmelsen. Som grunnlag for det videre viser vi til normal N100 – *veg- og gateutforming* som legger en del føringer for areal ment for gående⁹. For eksempel må det kunne tas høyde for at gruppen «gående» består av en uensartet gruppe med ulike og sammensatte behov. I tillegg er det her snakk om hensettelse av kjøretøy på et areal som i hovedsak er tiltenkt myke trafikanter. Videre må man legge til grunn at trafikken skal foregå i begge retninger, slik at de gående enkelt skal kunne passere hverandre, uten unødig hinder eller ulempe. Illustrasjonene under er hentet fra håndboken og gir et godt bilde av hva en gående kan være:



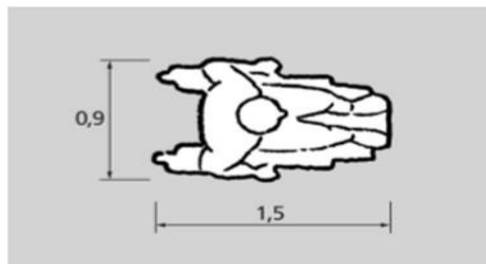
Figur E.1: Dimensjonerende mål for gående (må i m)



Figur E.4: Dimensjonerende mål for gående med barnevogn (må i m)



Figur E.5: Dimensjonerende mål for gående med ledsager eller førerhund (må i m)



Figur E.6: Dimensjonerende mål for rullestolbrukere (må i m)

Dersom en elektrisk sparkesykkel, eller annet lite elektrisk kjøretøy parkeres på en slik måte at gående ikke ville ha mulighet til å passere denne, eller hverandre uten hinder eller ulempe, vil overtredelse være et faktum. På steder der arealene i tillegg er særlig trafikkert vil det svært raskt

⁹ Statens vegvesens normal N100 – Veg- og gateutforming, s 95:

<https://www.vegvesen.no/attachment/61414>

kunne være tale om unødige hinder eller ulempe. Terskelen for hva som må ansees som unødig etter trafikkreglene § 18 nr. 4 må etter vår oppfatning være lav på slike arealer. Det må også vurderes om kjøretøyet kunne vært parkert annerledes. Det bør legges særlig vekt på at regelen er ment å være preventiv og at formålet er at det ikke skal parkeres på en slik måte at problemene potensielt oppstår.

Som klar hovedregel må kjøretøyet parkeres på en slik måte at andre trafikanter enkelt og trygt kan komme seg frem. Det vises i den anledning også til vegtrafikkloven § 3 som inneholder den generelle grunnregelen for all vegtrafikk. Bestemmelsen fanger opp tilfeller av uaktsom opptreden i trafikken som ikke er dekket av andre spesielle bestemmelser i trafikkreglene. Bestemmelsen skal sikre hensynet til trafiksikkerhet samt en effektiv og smidig trafikkavvikling. Bruk av sykkel og dertil små elektriske kjøretøy faller også inn under bestemmelsens virkeområde. Dersom fører av sykkel opptrer uaktsomt, kan denne straffes for brudd på bestemmelsen.

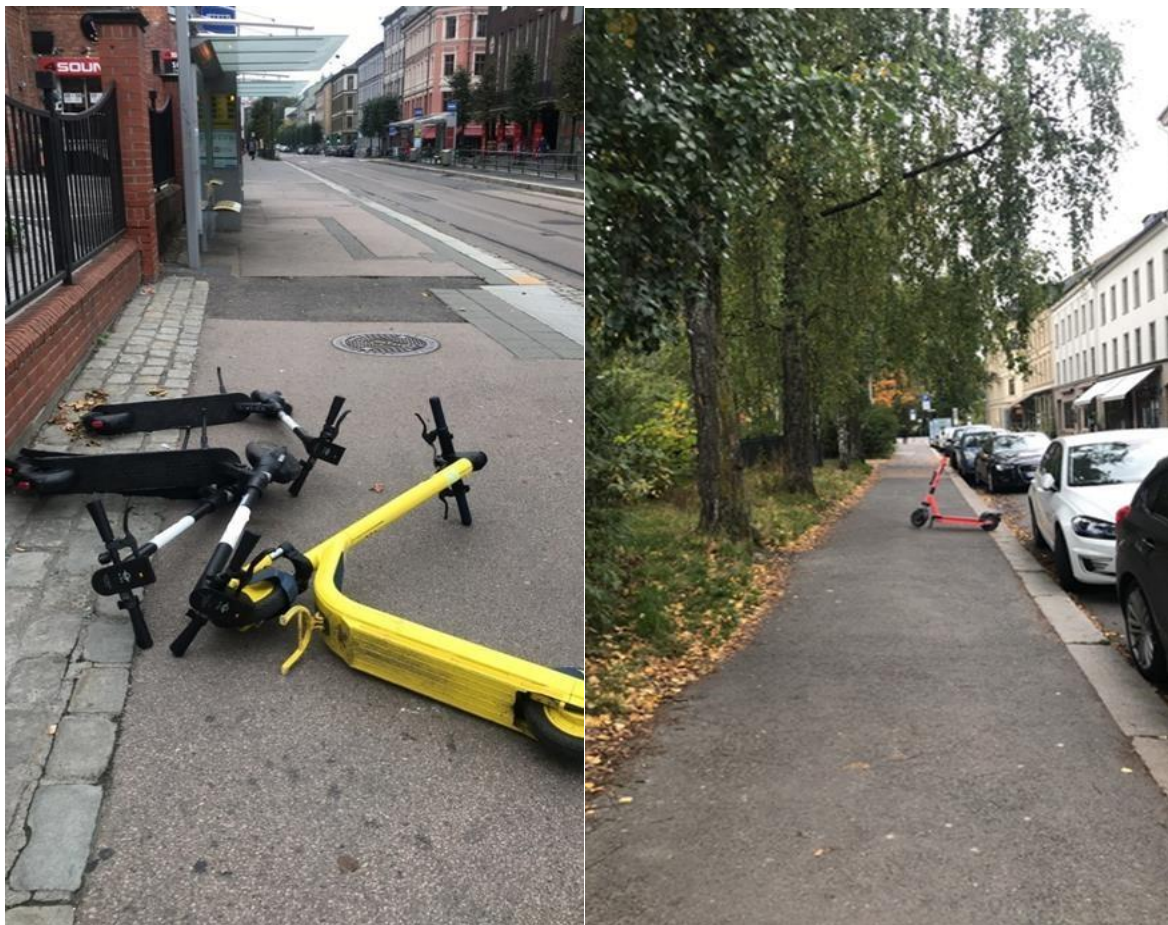


Foto: Statens vegvesen

Disse parkeringene vil klart kunne medføre både unødige hinder og ulempe for de gående, og er derfor hensatt i strid med reglene. I begge tilfeller kunne kjøretøyene vært parkert annerledes.

Parkering kan bare skje der det ikke vanskeliggjør framkommeligheten for gående. Det er først og fremst de gående som har fortrinnsrett på fortau, gangveg, gågate eller gatetun. Gående skal i utgangspunktet ikke være nødt til å gå til siden for å komme forbi parkerte sykler i gangbanen. Det må utvises et viss skjønn og en rimelighetsvurdering av hvert enkelt tilfelle, men det skal likevel alltid legges avgjørende vekt på sikkerheten og framkommeligheten til de gående.

9.1.4. Forslag om å innta ny hjemmel til håndheving med offentlig parkeringsgebyr

9.1.4.1. Hjemmelsgrunnlag

I det ovenstående er det slått fast at både politiet og kommuner med delegert myndighet har hjemmel til å reagere på overtredelse med fjerning jf. vegtrafikkloven § 37. Hjemmelen gjelder både for motorvogn og sykkel (kjøretøy). Det kan imidlertid i dag ikke ilegges et parkeringsgebyr for små elektriske kjøretøy som står hensatt i strid med reglene. Reaksjonsadgangen politiet har er anmeldelse og kan derfor sies å være både mindre effektiv og lite hensiktsmessig. Vi ser derfor gode grunner for å innføre en egen gebyradgang i forskrift om offentlig parkeringsgebyr som vil være enklere å benytte for politiet. I tillegg ser vi at denne myndigheten bør kunne delegeres kommunen som bidragsytere i et håndhevingsarbeid på offentlig grunn. Altså en ordning på lik linje som ved parkering av motorvogn på offentlig grunn. Kommuner med delegert myndighet har både grunnleggende opplæring, lang erfaring med å ivareta trafikksikkerhet og fremkommelighet og særlig god lokalkunnskap. En slik løsning vil kunne underlette eventuelle ressursproblemer hos politiet som potensielt gjør at slike overtredelser ikke kan prioriteres.

For å sikre en mer effektiv håndheving av regelverket, foreslås derfor at det innføres en hjemmel til å reagere med parkeringsgebyr på overtredelser foretatt med små elektriske kjøretøy.

Kompetansen bør omfatte adgang til å gebyrlegge parkeringsovertredelser av det foreslåtte skilt nr. 379.1 «*Parkering forbudt sone for små elektriske kjøretøy*», trafikkreglenes bestemmelser om parkering av små elektriske kjøretøy (i dag § 18 nr. 4) og vegtrafikkloven § 3. Adgangen til å illegge gebyr må videre knyttes til definisjonen av små elektriske kjøretøy. En slik håndhevingsmulighet vil kunne gi politi og enkelte kommuner en reaksjonsmulighet som kan benyttes der disse kjøretøyene beviselig er feilparkert på offentlig grunn, men der fjerning etter vegtrafikkloven § 37 ikke synes nødvendig.

Den regeltekniske utformingen av gebyrhjemmel avhenger av hvordan små elektriske kjøretøy klassifiseres. Dersom vi definerer små elektriske kjøretøy som motorvogn, vil denne gruppen kjøretøy automatisk bli inkludert i forskrift om offentlig parkeringsgebyr. Dette vil i utgangspunktet gi både politi og kommuner med delegert myndighet kompetanse til håndheving etter de samme reglene som i dag er fastsatt for motorvogn. Dersom små elektriske kjøretøy fortsatt defineres som sykkel, kan vi endre forskrift om offentlig parkeringsgebyr slik at også denne spesifikke kjøretøygruppen omfattes.

Endring i forskrift kan gjøres med hjemmel i vegtrafikkloven § 31 sjuende ledd, jf. § 31 bokstav a. Vi kan etter dette ikke se at det er noe åpenbart hinder i vegtrafikklovens bestemmelser for å kunne foreta en slik endring i forskrift om offentlig parkeringsgebyr.

9.1.4.2. Nærmere om klassifisering som motorvogn i forbindelse med parkeringsregulering

Dersom små elektriske kjøretøy klassifiseres som motorvogn, utløser dette i utgangspunktet alle krav og plikter som følger av parkeringsforskriftene. En slik endring i klassifisering vil derfor samtidig utløse et behov for særregler og begrensninger i forskriftene, for å sikre at regelverket blir treffende. Det er samtidig viktig å påse at reguleringen som nå foreslås blir relativt enkel å etterleve for brukerne. Vi må derfor utforme regulering som kan oppnå de samme mål og hensikter som ved klassifisering som sykkel. Det er ikke tenkt at selve bruken av kjøretøyene skal endres som en følge av en eventuell omklassifisering, grunnlaget for vurderingene vil derfor uansett være de samme. I denne høringen er det derfor også vedlagt alternative forslag til forskriftsendringer, som skal være dekkende om det skulle bli aktuelt å klassifisere kjøretøyene som motorvogn.

Klassifisering som motorvogn betyr i utgangspunktet at den som parkerer små elektriske kjøretøy må følge alle reglene som gjelder for andre motorvogner. Uten nærmere fastsatte særregler vil det blant annet medføre at all stans på for eksempel fortau, i kryss, gangveg eller sykkelveg vil være forbudt. På områder eller strekninger med særskilt skiltede og oppmerkede plasser måtte det parkeres innenfor disse og alle vilkår følges. Det foreslås derfor at det inntas særregler som gjør at de parkeringsreglene som i dag gjelder sykler i trafikkreglene § 18 nr. 4 også vil gjelde denne kjøretøygruppen, jf. nærmere omtale i punkt 9.1.3.3.

Det anses lite aktuelt at små elektriske kjøretøy skal omfattes av parkeringsforskriften. Vi er heller ikke kjent med at det er utfordringer som tilsier at små elektriske kjøretøy bør omfattes av dette regelverket. Ved å klassifisere små elektriske kjøretøy som motorvogn foreslås derfor at denne gruppen «motorvogn» unntas parkeringsforskriften i sin helhet, slik at man ikke definerer denne type parkering som vilkårsparkering. Det er utformet et forslag til slik forskriftsendring som er vedlagt høringsnotatet.

For en nærmere vurdering av spørsmålet om klassifisering som sådan, vises det for øvrig til punkt 9.8.

9.1.4.3. Nærmere om hvem som skal kunne håndheve

Som det fremgår av det ovenstående, foreslås det at myndigheten til håndheving følger de alminnelige reglene for illeggelse av parkeringsgebyr. Dette vil innebære at håndheving kan foretas av politi og kommuner med delegert håndhevingsmyndighet. Formålet med en endring er å lette adgangen for å reagere på enkelte overtredelser, der dette er nødvendig. Slik håndhevingsmyndighet kan etter vår vurdering bidra til å ivareta fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle.

Idet dagens håndhevingsmulighet i utgangspunktet ligger hos politiet, ser vi det som naturlig at man viderefører dette. Det vil si at politiet kan illegge små elektriske kjøretøy parkeringsgebyr jf. forskrift om offentlig parkeringsgebyr, § 3 første ledd. Videre medfører endringen at de kommuner som etter søknad til Vegdirektoratet får delegert håndhevingsmyndighet, også kan håndheve de samme overtredelser som politiet. I dag har alle de større byene i Norge delegert slik myndighet. Reaksjonsmulighetene er gebyr for overtredelser av de gjeldende trafikkreglene for denne kjøretøygruppen, vegtrafikkloven § 3 og rene forbud gitt i skiltforskriften.

Det gjeldende håndhevingsregimet for parkeringsgebyr anses således som hensiktsmessig også for parkeringsgebyr for små elektriske kjøretøy. Det er ønskelig å se på effekten av slik håndheving før det foretas eventuelle nye vurderinger av både håndheving og regulering.

9.1.5. Nærmere vurdering av strengere parkeringsregler

Det er vurdert om det for små elektriske kjøretøy bør innføres forbud mot parkering på fortau. Det er også vurdert innføring av generelt parkeringsforbud utenfor oppmerkede og anviste felt.

Et generelt parkeringsforbud på fortau vil være et effektivt tiltak for å håndtere de utfordringene som vi har sett med ulovlig og uvetlig parkeringer på fortau, til skade og hinder for gående. Det vil også innebære et tydeligere skille mellom ulike trafikantgrupper på ulike arealer, og innebære at fortauene i større grad prioriteres for gående. Kombinert med mulighet til effektiv håndheving, med gebyr og eventuelt fjerning vil det bidra til økt sikkerhet og fremkommelighet for gående.

På den andre siden vil det samtidig være et inngripende tiltak for brukere av små elektriske kjøretøy ved at det vil vesentlig redusere mulighetene for parkering.

Dersom vi fjerner noe av den lovlige parkeringsadgangen som i dag foreligger, oppstår det samtidig et stort behov for å ivareta parkering av disse kjøretøyene på andre måter. Om behovet ikke følges opp, vil konsekvensen kunne bli at kjøretøyene hensettes i vegbanen eller andre steder hvor de både kan være til hinder og potensiell fare for alle andre trafikanter. Det vises i den anledning til TØIs pilotprosjekt som blant annet omhandlet parkering av sparkesykler i Oslo. I prosjektet ble det avdekket at brukerne ikke ønsket å gå mer enn maksimalt tre minutter for å få tak i eller parkere kjøretøyene.¹⁰ I praksis kan et forbud derfor innebære at man må tilrettelegge for parkering på svært mange områder, for å opprettholde et hensiktsmessig tilbud.

Et generelt parkeringsforbud vil også være inngripende i den forstand at regelen vil gjelde likt alle steder i hele landet, uten rom for skjønn - altså ikke bare de steder som er mest trafikkert eller der parkeringsproblemene er størst. Det finnes svært mange fortau som er både brede og store nok til at parkering av små elektriske kjøretøy kan foregå uten at dette er til unødige hinder eller ulempe.



Foto: Statens vegvesen

Flere steder vil fortauet være av en slik størrelse eller utforming at parkering av små elektriske kjøretøy ikke vil være til hinder for andre trafikanter, slik som her.

Statens vegvesen mener at gjeldende regler i § 18 nr. 4 dekker de tilfeller der fortauene er smale, eller parkering uansett ikke skal skje. Dersom parkering av små elektriske kjøretøy fører til unødige

¹⁰ TØI om parkering av elektriske sparkesykler: <https://www.toi.no/forskningsomrader/atferd-og-transport/lovende-forsok-medparkeringsstativ-for-elsparkesykler-article36384-1025.html>

hinder eller ulempe innebærer jo det at det allerede er forbudt. Med effektiv håndheving og fjerning, vil det kunne dekke problemstillingen mer målrettet enn et generelt og nasjonalt forbud.

Dersom det innføres et generelt parkeringsforbud på fortau, kan det imidlertid samtidig åpnes for at slike kjøretøy likevel kan parkere innenfor anviste plasser på fortauet. Ved en slik løsning vil lokale myndigheter ha kontroll på og kunne gjøre en vurdering av hvor det vil være hensiktsmessig å tillate slik parkering. Imidlertid vil det være ressurskrevende og kunne utløse behov for både omfattende skilting og oppmerking.

Det er videre viktig å påpeke at dersom vi innfører en nasjonal regel om at alle små elektriske kjøretøy til enhver tid måtte parkere innenfor en oppmerket, anvist plass for å være lovlig hensatt, ville dette vært en langt strengere regulering enn for andre kjøretøy i landet. En motorvogn må riktignok følge de til enhver tid gjeldende trafikkregler, skilting og oppmerking med videre, men kan likevel relativt fritt parkere på strekninger eller områder som ikke er nærmere regulert. Vi mener at det i utgangspunktet bør gjelde lignende hensyn for parkering av små elektriske kjøretøy.

Selv om det anses å være næringsaktørens ansvar å tilpasse seg rammebetingelsene, og de parkeringsbegrensninger som foreligger, er det grunn til å anta at et generelt parkeringsforbud vil redusere fleksibiliteten i hvor slike kjøretøy kan henses, og dermed også hvor folk kan forvente å finne utleiekjøretøy. Dette vil igjen redusere attraktiviteten i tilbudet.

Som nevnt vil innføring av et generelt forbud mot å parkere små elektriske sparkesykler på fortau kreve at ordlyden i trafikkreglene § 18 endres. Vedlagt høringen er det derfor fremsatt et alternativt forslag til endring som kan begrense adgangen til å parkere på fortau med små elektriske kjøretøy. Forslaget er at parkering på fortau kun tillates på særskilt anvist plass.

Det er imidlertid gode grunner til å peke på usikkerhet rundt effekten av slike endringer, som vil innebære flere detaljerte regler i en bestemmelse som til nå ikke er håndhevet. Tiltaket må derfor også vurderes opp mot andre tiltak som kan være mer treffende. Et mindre inngripende og mer treffsikkert tiltak kan være å ikke innføre et generelt forbud, men å innføre mulighet til å skilte forbud, der det er behov. Det vil da kunne håndheves på det spesifikke skiltet og kommunene står mye friere til å vurdere og bestemme hvor man ikke ønsker å tillate slik parkering. For en nærmere vurdering av eventuell skilting vises det til notatets punkt 8.6.

Samlet sett fremstår innføring av parkeringsforbud på fortau for små elektriske kjøretøy som et effektivt, men særlig inngripende tiltak. I utgangspunktet anses andre tiltak som mer målrettede. Det er likevel et tiltak som har vært fremhevet av enkelte grupper, og som det derfor kan være aktuelt å gjennomføre.

Vi ber derfor særlig om høringsinstansenes syn på dette tiltaket. Hvis tiltaket gjennomføres, vil det innebære en særlig endring i trafikkreglenes bestemmelser om parkering for små elektriske kjøretøy på fortau. Dette foreslås løst forskriftsteknisk litt ulikt, avhengig av hvordan kjøretøyet klassifiseres. Se nærmere omtale av konkrete forslag i punkt 9.8.3.

9.1.6. Nærmere om inndriving av krav, plassering av ansvar og regress

Selv om man ved kontroll i utgangspunktet skal rette kravet mot fører, vil det være svært sjelden at fører blir tatt på fersk gjerning. Majoriteten av overtredelser vil derfor bli avdekket etter at fører har forlatt stedet. Kontrollørene har da ingen annen mulighet enn å rette kravet mot eier/utleier. Slik sett vil ikke håndheving av parkeringsovertredelser for små elektriske kjøretøy skille seg vesentlig fra håndheving av parkeringsovertredelser for personbiler og andre motorvogner i dag. Det anses rimelig at eieren er ansvarlig for slike overtredelser og dette er også nødvendig for å sikre effektiv

håndheving. Det er derfor etter de gjeldende regler for håndheving av parkeringsgebyr slik at eier (også utleier) er solidarisk ansvarlige for gebyret.

Vi anser at disse betraktningene gjør seg tilsvarende gjeldende ved for små elektriske kjøretøy. Det anses riktig at utleier er nærmest til å bære ansvaret for ulovlig parkering av kjøretøy fra sin kjøretøyflåte. Dersom virksomheten har store problemer med at kjøretøyene deres parkeres ulovlig slik at de får gebyr, eller flyttes av uvedkommende, må virksomheten selv være ansvarlig for å finne avhjelpende tiltak som sikrer at dette ikke oppstår.

Etter gjeldende forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 2 er fører og eier solidarisk ansvarlige for betalingen av gebyret, så fremt kjøretøyet ikke var «*tatt fra eieren ved en forbrytelse*». Ordlyden i bestemmelsen kom til som en følge av begrepene benyttet i tidligere straffelov av 1902. Straffeloven skilte den gangen mellom betegnelse «forbrytelse» og «forseelse». Den generelle regelen i daværende straffelov § 2 var at «forbrytelser» etter særlovgivningen var de straffbare handlinger som kunne medføre en strafferamme på mer enn tre måneder i fengsel, mens begrepet «forseelse» ble benyttet om mindre grove lovbrudd som ikke kvalifiserte til å være en forbrytelse. Dette medførte i praksis at det kun ville være de mer alvorlige straffbare handlinger som kunne føre til ansvarsfrihet for betalingen etter bestemmelsen i forskrift om offentlig parkeringsgebyr § 2.

Skillet mellom forbrytelser og forseelser ble fjernet idet straffeloven ble revidert i 2015. I dag vil det derfor være det allmenne begrepet «*lovbrudd*» som benyttes. Til tross for at ordlyden i straffeloven er oppdatert, er ikke hensikten med bestemmelsen i forskrift om offentlig parkeringsgebyr endret. Det er altså kun de mer alvorlige lovbrudd som kan føre til ansvarsfrihet etter bestemmelsen. Likevel ser vi nå muligheten for å oppdatere bestemmelsen, slik at ordlyden harmoniserer bedre med den som benyttes i dagens straffelov. Forslaget til oppdatert og justert ordlyd er derfor vedlagt høringen hvor det istedenfor henvisning til forbrytelse vises til lovbrudd som kan medføre mer enn tre måneders fengselsstraff.

Dersom eier av kjøretøyet hevder at bil/mc/moped ulovlig har blitt fratatt vedkommende, vil gjeldende praksis fortsatt være at man i klageomgang må dokumentere dette ved fremlegg av politianmeldelse med etterfølgende beslutning som bevis for det straffbare forholdet. Det vil altså aldri være tilstrekkelig at eier for eksempel anfører at kjøretøyet er flyttet av uvedkommende. En slik anførsel vil uansett ikke kvalifisere til ansvarsfrihet etter bestemmelsen i forskrift om offentlig parkeringsgebyr. Det er naturlig å ta utgangspunkt i den samme forståelsen også ved innføring av parkeringshåndheving for små elektriske kjøretøy. At uvedkommende urettmessig flytter små elektriske kjøretøy vil naturligvis kunne forekomme i større grad enn for mange andre kjøretøy som forskriften er ment å treffe. Særlig sett hen til kjøretøyenes vekt og størrelse, som gjør de relativt enkle å flytte av enhver. Det foreslås derfor også at ansvarsforholdet for dette klargjøres i forskriften for å unngå tvil.

Vi understreker at hovedhensikten med å innføre en adgang til å legge gebyr skal være å gi brukere og eiere av slike kjøretøy et klart insentiv for å parkere disse riktig, slik at man får ryddet opp i en del av de utfordringer man har hatt. Dersom en virksomhet driver utleie av slike kjøretøy på offentlig grunn, bør de også bære ansvaret for at førerne følger reglene for bruk, slik at man ivaretar trafiksikkerhet og fremkommelighet for allmennheten. Det er tilbyder av tjenesten som er nærmest til å bære risiko for de eventuelle økonomiske kostnader som påløper som en direkte følge av deres drift.

Siden kjøretøyet ikke er underlagt registreringsplikt er man avhengig av at kjøretøyet på annen måte kan identifiseres. Dette begrenser muligheten til håndheving av de privateide kjøretøy, dersom fører

ikke tas på fersk gjerning og kan ilegges gebyr på stedet. De kjøretøyene som leies ut er i hovedsak tydelig merket med navn på utleier i tillegg til at de er utstyrt med QR-kode og vanlig tallkode for registrering av bruk og betaling i applikasjon. Det vil således være reelle muligheter for å finne ut hvem som er eier av de leide kjøretøyet, til tross for at dette ikke har registreringsnummer.

Parkeringsutfordringene i dag er i første rekke knyttet til de leide kjøretøyene. Det er i liten grad rapportert om at privateide, små elektriske kjøretøy har skapt problemer hva gjelder parkering. På denne bakgrunn tror vi at det har mindre betydning i dagens bilde at disse i praksis blir vanskelige å håndheve ved eventuell overtredelse. Dersom man senere ser en utvikling i motsatt retning, kan det vurderes ytterligere tiltak.

Vi peker videre på at forholdet mellom eier og bruker er et privatrettslig anliggende som det blir opp til den enkelte utleier å håndtere, eksempelvis ved å innføre nødvendige avtalerettslige vilkår for bruk av kjøretøy, herunder også ansvar for senere kostnader. Så langt vi er kjent med har de kommersielle utleierne i stor grad krav om digital registrering for bruk, og de vil derfor antakeligvis uten vesentlig merarbeid kunne finne tilbake til den som har leid kjøretøyet ved feilparkeringen.

Utgangspunktet er at gebyr ilegges av fører på stedet. Der føreren påtreffes vil denne derfor ilegges sanksjonen. Kommunens kontrollører har imidlertid ikke myndighet til å kreve legitimering og illeggelse av en fører vil derfor være basert på samarbeidsvillighet av den som har foretatt overtredelsen. Dersom en fører ved illeggelse nekter å legitimere seg, kan betjenten likevel dokumentere hendelsen, for eksempel ved å skrive en kortfattet rapport om hendelsen med tidspunkt m.v. som kan gjøres tilgjengelig for eieren. På selve gebyret kan det settes inn både tid, sted og overtredelse i tillegg til at det kan legges til merknad om hvorvidt man var i direkte kontakt med fører, altså at fører ble «tatt på fersk gjerning». Vi antar at det er mulighet for at slike merknader også kan legges inn i etterkant av hendelsen, ved ettersendelse av gebyret.

Vi foreslår derfor en videreføring av solidaransvar mellom eier og fører for de gebyrer som kan ilegges små elektriske kjøretøy, på samme måte som for motorvogn. Dette vil ikke begrense virksomhetens mulighet til å senere kreve utgiftene dekket av føreren. Reaksjonsformen kan også ha en viss oppdragende effekt både på eierne og også for brukerne, som i praksis risikerer enten gebyr på stedet eller senere krav fra virksomheten.

9.1.7. Sammenfatning - parkering

De foreslåtte endringene i reaksjonssystemet vil, sammenholdt med en mer effektiv bruk av fjerningsadgangen i vegtrafikkloven § 37, kunne bidra til å underlette problemene med feilparkering av små elektriske kjøretøy. Fjerning vil være spesielt effektivt, idet det øyeblikkelig vil sikre fremkommelighet for alle andre trafikanter. Videre vil en forenklet adgang til å reagere på overtredelser kunne bidra til både informasjonsspredning og holdningsendringer hos brukerne, samtidig som den vil ansvarliggjøre eiere/utleiere av små elektriske kjøretøy. Dette vil være en klar oppfordring til næringen om å sørge for tydelig oppfølging og struktur av sin drift. Vi tror at løsningene som her presenteres særlig vil gi selskapene som driver kommersiell utleie et klart insentiv til å sørge for daglig opprydning av sin kjøretøyflåte, for å unngå å bli stilt økonomisk ansvarlig for overtredelser.

Sett i lys av dagens situasjon, mener vi at det vil være hensiktsmessig at man fokuserer på en balanse mellom innføring av håndheving for overtredelser og såkalt positiv tilrettelegging. Slike alternative løsninger omtales nærmere under punkt 9.6.

9.2. Ruspåvirket kjøring

9.2.1. Innledning

Fordi skadestatistikken viser at mange ulykker er rusrelatert, er det aktuelt å vurdere strengere regler for kjøring i ruspåvirket tilstand. For å sikre en mulighet til effektiv håndheving er det aktuelt at en slik grense er objektiv.

Studier av ulykker knyttet til bruk av elektriske sparkesykler har vist at alkohol og andre rusmidler er vanlig¹¹. I registreringen av ulykker ved Oslo skadelegevakt i perioden 1. mars 2019 til 31. mars 2020 ble det i 41 % av ulykkene registrert bruk av alkohol og/eller andre rusmidler. Flere menn (65,2 %) enn kvinner (34,8 %) kjørte under alkoholrelatert påvirkning. 10,1 % av ulykkene som var rusrelatert er registrert som alvorlige skader. Majoriteten som ble utsatt for en ulykke i rus eller alkoholrelatert tilstand var mellom 25 og 34 år (41,7 %), etterfulgt av personer mellom 17 og 24 år.

Av ulykkene med elektrisk sparkesykkel registrert i tidsperioden mellom 1. mars 2019 og 31. mars 2020 involverte 336 ulykker (41 %) alkohol og/eller andre rusmidler. 86,3 % av disse ulykkene skjedde på natten i tidsrommet mellom klokken 21.00 og 04.00.

9.2.2. Promillegrense

For motorvogner er det ikke tillatt å føre denne når man er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, jf. vegtrafikkloven § 22. Etter bestemmelsens annet ledd er man alltid påvirket når man har en alkoholkonsentrasjon i kroppen som kan medføre at alkoholkonsentrasjonen i blodet overstiger 0,2 promille. Man sier derfor at man har en promillegrense på 0,2 for motorvogner. Promillekjøring har vært forbudt i Norge siden motorvognloven 1912. Dette er fordi kjøring med motorvogn i påvirket tilstand innebærer høy risiko for trafikkulykker.

Etter lov om fritids- og småbåter 26. juni 1998 nr. 47 § 33 må ingen føre eller forsøke å føre småbåt med større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,8 promille eller en alkoholkonsentrasjon i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet. Om hva som regnes som småbåt, vises det til loven § 1.

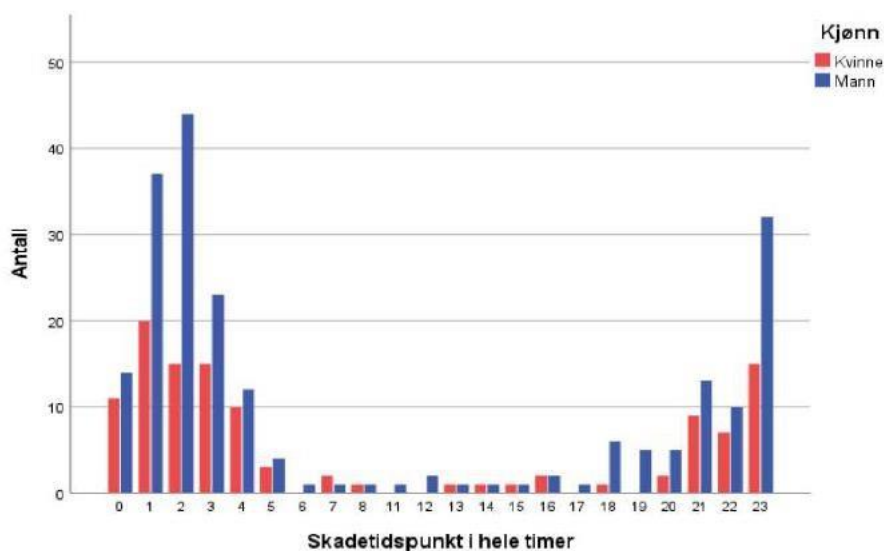
For skip med en lengde på 15 meter eller mer følger det av lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39 § 143 at promillegrensen er som i vegtrafikkloven – 0,2 promille. Bestemmelsen rammer også påvirkning av annet berusende eller bedøvende middel. Det samme gjelder for tjenestegjøring om bord i luftfartøy, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 § 6-11.¹²

Ved de aller fleste ulykkene på natten er det i legevaktrapporten registrert bruk av alkohol og/eller andre rusmidler. Det er derfor et reelt problem at mange er påvirket når de kjører med elektrisk sparkesykkel på nattestid. Ut fra ulykkestallene kan det se ut som om mange enten ikke kjenner til regelen om at fører alltid skal være skikket til å kjøre på en trygg måte, jf. vegtrafikkloven § 21, eller at denne overvurderer sine ferdigheter, eller ikke bryr seg om kravet. Særlig for delte elektriske sparkesykler er det lett å tenke seg at disse kan bli brukt på veg hjem fra byen.

¹¹ Kobayashi et al, 2019

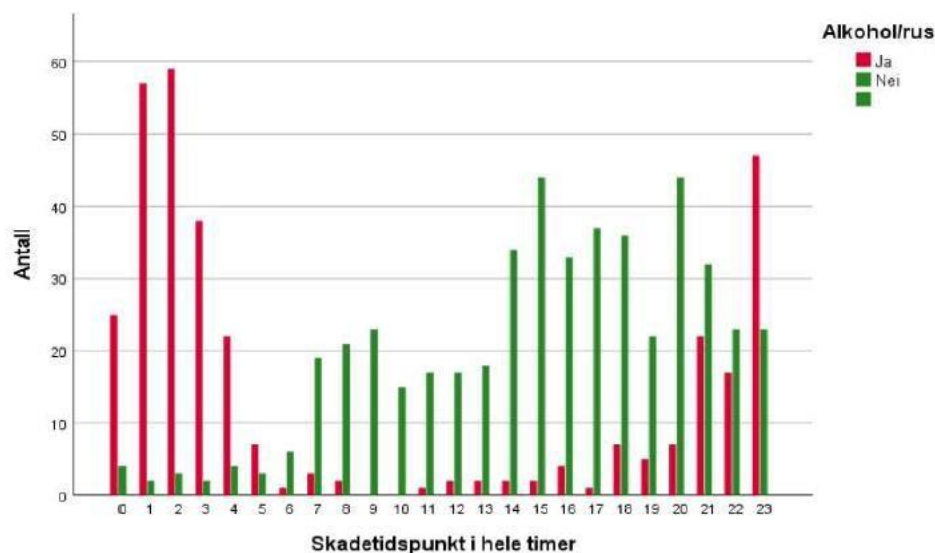
¹² Ajourført versjon av Vegtrafikkloven, kommentarutgave av Bjørn Edvard Engstrøm (red.) og Magnus Matningsdal. Bekreftet à jour per 6. mars 2020.

Vi viser til TØIs¹³ rapport basert på undersøkelsene fra legevaktrapporten, hvor man ser at det er få ulykker på dagtid, mens ulykkene øker jevnt utover kvelden med en topp rundt klokken 1-2 på natten.



Antall ulykker registrert ved Oslo skadelegevakt i perioden 01.03.2019-31.08.2020. Fordelt etter kjønn og skadetidspunkt på døgnet.

Når man ser på når skadene har oppstått på døgnet og om fører har vært påvirket av alkohol eller annen rus, svarer nesten alle som har skadet seg etter klokken 2300 at de har vært påvirket¹⁴.



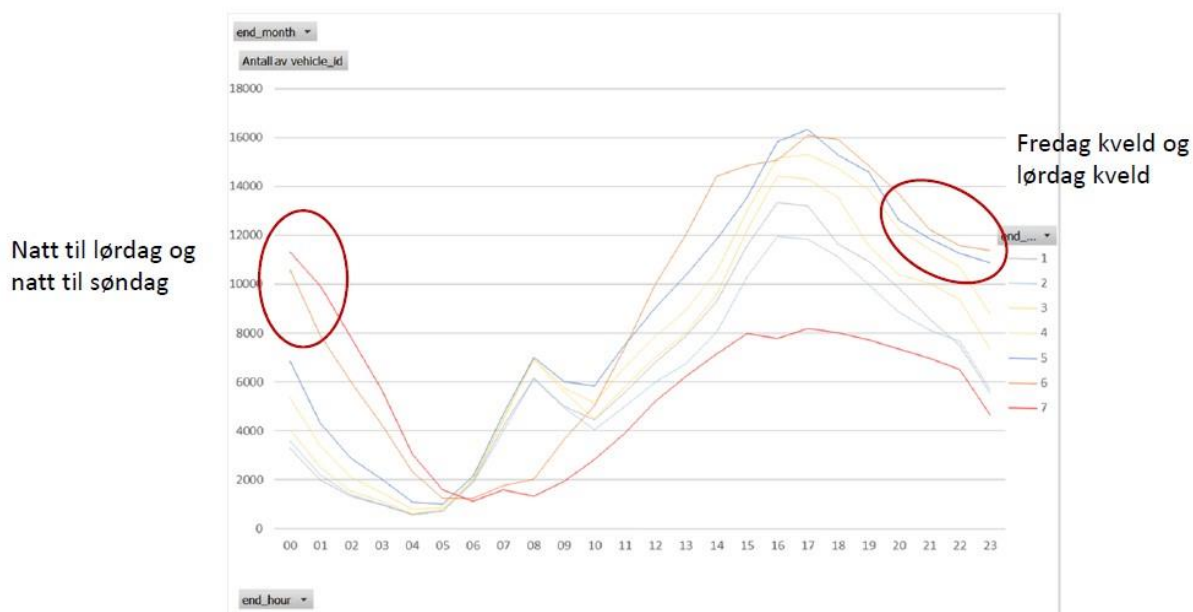
Antall ulykker registrert ved Oslo skadelegevakt i perioden 01.03.2019-31.08.2020. Fordelt etter skadetidspunkt på døgnet og om skadende har vært påvirket av alkohol eller annen rus.

Når vi ser på bruken i sommer i Oslo av delte sparkesykler fra Voi fordelt på ukedag og tidspunkt på døgnet, ser man at det er høyest bruk på ettermiddagen, mens bruken går stadig nedover fra ca.

¹³ TØI-rapport 1748/2020.

¹⁴ TØI-rapport 1748/2020.

midnatt. Hvis man sammenligner dette med grafen om skadetidspunkt, så ser man at det er flest skader når det er færrest brukere. Dette viser at risikoen for skade ved bruk av elektrisk sparkesykkel på nattestid er svært høy. Det er derfor gode grunner til å vurdere tiltak.



Registreringer fra selskapet Voi om bruk av elektriske sparkesykler fordelt etter ukedager og tidspunkt på døgnet.

Kjøring med små elektriske kjøretøy med promille har vist seg å være et alvorlig trafiksikkerhetsproblem. I legevaktundersøkelsen kommer det frem at denne risikoen først og fremst gjelder for fører. Små elektriske kjøretøy utgjør ikke et like stort faremoment som en motorvogn. Motorvogner er i alminnelighet både tyngre og går raskere enn små elektriske kjøretøy. Det er likevel grunn til å understreke at kategorien "motorvogner" er svært uensartet, og at det også inkluderer kjøretøy med ulikt risikopotensiale.

Ettersom små elektriske kjøretøy ikke utgjør en like stor fare for andre trafikanter som motorvogner i alminnelighet, er det usikkert om samme promillegrense som for motorvogner også bør gjelde for disse. Når elektrisk sparkesykkel ikke utgjør et like stort faremoment kan det kanskje hevdes at det bør ha betydning for promillegrensen. En noe høyere promillegrense enn for bil vil reflektere en ulikhet i skaderisiko for andre, og dermed kunne oppfattes mer rimelig og i tråd med risikoen mange opplever. For personer med lav promille vil det være vesentlig større risikopotensiale for andre hvis denne velger bil fremfor elsparkesykkel, og således samlet sett mindre risiko hvis denne bruker elsparkesykkel fremfor bil. Dette kan være en aktuell problemstilling utenfor bysentrum hvor det kan være langt mellom alternative transporttilbud om natten.

Det kunne derfor vært aktuelt å foreslå en promillegrense som er høyere enn den som gjelder for motorvogner i alminnelighet, for eksempel 0,8, slik det er for småbåter. Ettersom utfordringene med kjøring med små elektriske kjøretøy under påvirkning i dag er presserende, og fordi så mange blir skadet ved slik kjøring, er det av betydning hva som kan gjennomføres når.

Med ulykkestallene som vi ser anses det viktig med raske tiltak for å håndtere utfordringene med skader knyttet til promillekjøring. Det å innføre en klar og streng promillegrense vil gi en sterk signaleffekt om at rus og kjøring med små elektriske kjøretøy ikke hører sammen, og kan føre til økt bevissthet om og et sterkere sosialt press for å ikke kjøre små elektriske kjøretøy når man har

drukke alkohol. Ved å innføre en konkret grense vil det også være lettere for politiet å konstatere brudd på reglene, og dermed legge til rette for mer kontroll av promillekjøring.

Vi ønsker derfor å høre et forslag om det bør innføres en promillegrense også for små elektriske kjøretøy og om denne bør ligge på 0,2. Det er i den sammenheng grunn til å peke på at en promillegrense på 0,2 kan gjennomføres med hjemmel i eksisterende lov, ved å klassifisere små elektriske kjøretøy som motorvogn. En ny særskilt grense, på eksempelvis 0,8 vil forutsette lovendring og vil derfor ikke kunne være på plass til våren 2021.

Ulykkesstatistikken er særlig knyttet til elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy. Det foreslås derfor ingen endringer i reglene for ruskjøring med sykkel i alminnelighet. Den gjeldende regelen om at man skal være skikket til å kjøre på en trygg måte for andre sykler enn små elektriske kjøretøy videreføres.

9.2.3. Forbud mot bruk om natten

Siden mange av ulykkene relatert til rus er registrert om natten, er forbud mot bruk om natten et mulig tiltak som er vurdert.

Dette er et tiltak som noen kommersielle aktører har gjennomført frivillig eller i dialog med lokale myndigheter enkelte steder, både i Norge og andre land. Som ledd i kommersiell utleiedrift vil slike begrensninger teknisk sett enkelt kunne gjennomføres. Det vil også i stor grad være et effektivt tiltak for å håndtere utfordringene med ruskjøring.

Det innebærer imidlertid samtidig en begrensning også i bruken for personer uten rus og hvor små elektriske kjøretøy kan være et godt supplement til byens transportløsninger, særlig når busser, t-baner og trikker slutter å gå for natten.

Et forbud om natten vil også, dersom det reguleres generelt etter vegtrafikklovgivningen gjelde for hele landet, mens utfordringene i all hovedsak er et storbyproblem.

Samlet sett anses at det etter vegtrafikklovgivningen som mest hensiktsmessig å ivareta hensynet til god trafiksikkerhet og færre ulykker relatert til ruskjøring, ved en promillegrense. Et eventuelt forbud mot bruk om natten er noe som mer hensiktsmessig kan skje i dialog mellom aktører og lokale myndigheter. Dersom kommunene kan stille vilkår for kommersiell utleievirksomhet på kommunal grunn med hjemmel i eierrådighet eller annen myndighet, jf. blant annet omtale i punkt 11, kan dette være et aktuelt vilkår i en slik tillatelse.

Det anses derfor ikke hensiktsmessig med et generelt forbud om bruk av slike kjøretøy om natten.

Vi peker likevel på at den foreslåtte muligheten til å skilte særlige soner med bruksforbud, jf. punkt 9.6 vil kunne begrenses til tidsperioder. Dersom lokale myndigheter anser det hensiktsmessig, vil dette kunne innføres på steder og til tidspunkter som vil kunne gjøre tilgjengeligheten og attraktiviteten til slike kjøretøy vesentlig mindre, eksempelvis i sentrumssoner med høyt innslag av uteliv på nattestid i helgene.

9.2.4. Regeltekniske konsekvenser av et promillekrav

Promillegrensen på 0,2 etter vegtrafikkloven § 22 gjelder kun for motorvogner. I reglene for selvbalerende kjøretøy som gjaldt fra 2014 til 2018 var kjøretøyene klassifisert som motorvogn, og denne promillegrensen gjaldt derfor små elektriske kjøretøy slik det den gang var klassifisert. Dette er også bekreftet av rettspraksis i Høyesteretts dom 31. oktober 2016 ([HR-2016-2228-A](#)). Ved reglene for små elektriske kjøretøy som ble gjort gjeldende fra 2018 ble imidlertid kjøretøyene klassifisert som sykkel, og vegtrafikkloven § 22 kom derfor ikke til anvendelse. Hvis vi skal innføre et

promillekrav for små elektriske kjøretøy må derfor enten § 22 endres, eller så må små elektriske kjøretøy klassifiseres som motorvogn.

Erfaringene med gjeldende klassifisering og særlig de ulykkestallene vi ser, kan tilsa at små elektriske kjøretøy klassifiseres som motorvogn. En slik klassifisering vil også være avgjørende for å kunne innføre en promillegrense gjeldende fra våren 2021. For nærmere vurdering av klassifisering vises til nærmere omtale i punkt 9.8.

9.3. Bruk av fortau

9.3.1. Innledning

Det norske veg- og gatenettet er utformet på en måte som krever et godt samspill og samhandling mellom trafikantergruppene. Allerede i dag kjenner vi til konflikter mellom de forskjellige trafikantergruppene på ulike arealer. Deling av areal fører til frustrasjon og skaper utrygghet.¹⁵

Økning i antall kjøretøy fører oftere til konflikter og sammenstøt mellom motorvogner, syklist og gående. Når en forholdsvis ny kjøretøygruppe opptrer i store antall i bysentrum, på det samme veg- og gatenettet som andre trafikanter, vil sjansen for konflikter og faren for ulykker øke ytterligere.

Fortau og gangveg er i dag ment for gående. Trafikantgruppen «gående» er en svært uensartet gruppe, med ulik erfaring og forståelse for trafikken. Dette tilsier at det ikke bør stilles strenge krav til de gåendes adferd på gangarealer. Dette er også gjennomført i dagens regelverk, ved at de gående på gangveg, fortau eller gangfelt er gitt prioritet overfor kjørende. De er også gitt et ekstra vern ved at syklende på disse arealene er pålagt begrensninger og at kjørende alltid må ta hensyn til de gående. Trafikkreglene tillater kun at syklist benytter gangveg, fortau eller gangfelt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Syklende skal passere gående i god avstand og i tilnærmet gangfart. Ettersom små elektriske kjøretøy i dag er klassifisert som sykkel, gjelder disse reglene også for denne kjøretøygruppen.

Det er derfor ikke alltid tillatt for sykler å benytte gangarealer. Gående har alltid fortrinnsrett og skal ikke være nødt til å endre sin adferd for å slippe syklist frem. Vi viser likevel til vegtrafikkloven § 3 som også gjelder for gående. I bystrøk vil ofte fotgjengertrafikken være så tett at vilkårene for å bruke fortau etc. strengt tatt ikke er oppfylt. Slike kjøretøy vil derfor ofte måtte benytte vegbanen i sentrumsområder, med den risikoen dette medfører, eller gå av sykkel og bli gående.

I norske byer konkurrerer særlig elektriske sparkesykler om plassen med syklist, fotgjenger og biltrafikk. Samlet sett bidrar de til et økende komplekst trafikkbilde. Få studier har til nå undersøkt effekten av dette, og flere påpeker et behov for å kartlegge konsekvensene for andre trafikanter etter innføringen av elektriske sparkesykler. I registreringen av sykkelskader i Oslo i 2019 viste resultatene eksempelvis at flest ulykker skjedde på bilveg med blandet trafikk (31,2 %). Videre skjedde 27,3 % av ulykkene på fortau og 13,2 % på gang- og sykkelveg. Resultatene fra Oslo skadelegevakt støttes opp av internasjonal forskning som har vist at en betydelig andel av rapporterte ulykker som involverte elektriske sparkesykler innebærer kollisjon med fotgjenger¹⁶. Tilsvarende viste en undersøkelse fra Adelaide at 31 % av fotgjengere følte seg utrygge når de delte fortau med elektriske sparkesykler¹⁷. Fotgjengerne som virker å være mest utsatt for skader inkluderer personer med syns- og/eller hørselshemming, barn og eldre. Registreringen fra Oslo skadelegevakt viser at 30 personer i perioden 1. mars 2019 til 31. mars 2020 ble behandlet etter å ha blitt skadet/påkjørt av en elektrisk sparkesykkel. Den gjennomsnittlige alderen på disse

¹⁵ TØI-rapport 1771/2020

¹⁶ Sikka et al, 2019

¹⁷ Insurance Solved Blog, 2020

pasientene var 40,7 år. Hovedvekten av skadene var lettere skader, men hele 33,3 % resulterte i hodeskader, etterfulgt av 23,3 % kne- og ankelskader.

9.3.2. Viderefører regler om kjøring på fortau

Selv om gjeldende regler innebærer at fortau kun kan brukes på de gåendes premisser, følges disse ofte ikke av elsparkesyklistene. Det er derfor aktuelt å vurdere strengere regler for bruken av små elektriske kjøretøy på fortau, herunder et generelt forbud mot at slike kjøretøy kan bruke fortau.

Utfordringene med syklistene som kjører sikksakk og i høy hastighet på fortau fantes lenge før elsparkesyklene ble tillatt i Norge. Problemet har imidlertid blitt større og de gåendes sikkerhet på fortau og gangveg har blitt ytterligere svekket, ettersom antallet elektriske sparkesykler i visse sentrumsnære områder har økt betydelig.

Et generelt forbud mot at små elektriske kjøretøy på fortau vil redusere konfliktene med gående, og innebære en forsterket prioritering av de gående på fortau. Hvis man forbyr bruk av små elektriske kjøretøy på fortau, tvinges de til å ferdes på andre arealer. Ettersom spesielt elektriske sparkesykler har vist seg å være et populært fremkomstmiddel, er det ikke grunn til å tro at bruken vil opphøre selv om vi forbyr dem fra fortauet. I bysentrum, der utfordringene og konfliktene er størst, vil små elektriske kjøretøy måtte benytte vegbanen. Man flytter da konfliktene mellom gående og syklende, over til å bli en konflikt mellom syklende og biler, busser, trikker, lastebiler m.m. Det er derfor usikkert om dette vil føre til bedre trafiksikkerhet og lavere ulykkestall.

Det er også grunn til å peke på at Norge er et land med store forskjeller når det gjelder vegutforming, befolkningstetthet samt ulike transportmønstre gjennom døgnet. Hvilke områder som vil være mest trafiksikkert og egnet til å benytte slike kjøretøy på, vil endre seg fra sted til sted og på forskjellige tidspunkt gjennom døgnet. Ved etablering av nasjonale regler for en hel kjøretøygruppe, eller undergruppe, må man naturligvis også ivareta sikkerheten til brukerne av disse kjøretøyene.

De gjeldende begrensninger i størrelse og hastighet reduserer risikoen for at fortau og gang- og sykkelareal i stor grad blir et område for motorisert ferdsel.

Samlet sett anses det som et for inngripende tiltak å generelt forby små elektriske kjøretøy å benytte fortau, særlig sett hen til at et generelt forbud vil ramme bruk på steder og tider der det ikke er utfordringer. Dagens regler som tillater små elektriske kjøretøy på de nevnte arealene gjør at kjøretøyene kan plassere seg der det til enhver tid er minst annen trafikk. Bruken skal skje på de gåendes premisser.

Det er imidlertid betydelig rom for forbedret adferd ved bruk av små elektriske kjøretøy på fortau, og det er derfor behov for bedre informasjon til publikum om gjeldende regler, holdningsskapende arbeid samt forsterket håndheving av gjeldende regler.

9.3.3. Eksplisitt fartsgrense for bruk av fortau

I dag er regelen at ved passering av gående på gangveg, fortau eller gangfelt skal dette gjøres i god avstand og i tilnærmet gangfart. Gangfart er ikke definert i regelverket. Ulike personer kan også ha ulik gangfart. I rettspraksis er gangfart omtalt til noe mellom 3-7 km/t.¹⁸ En hastighet på mer enn 10

¹⁸ Se for eksempel Oslo tingrett 16. Juni 2014 (TOSLO-2013-179074) som definerer gangfart til mellom 3 til 5 km/t, Nedre Romerike tingrett (TNERO-2014-159072) som sier at gangfart tilsvarer mellom 3-7 km/t, i Rt. 1958968 nevnes det at vedkommende kjøretøy i gangfart, 4-5 km/t. I Rt. 1986-390 (132-86) legger den sakkyndige til grunn at vanlig gangfart for et menneske mellom 60 og 70 år er 1,2 m i sekundet. Dette tilsvarer

km/t vil under alle omstendigheter være for høy hastighet ved passering av gående på disse områdene.¹⁶ I det internasjonale arbeidet som det vises til i punkt 6.5., fremgår også at det arbeides med sikte på gåmodus på 6 km/t.

For å tydeliggjøre kravet om tilnærmet gangfart, og en stadfestelse av den gjeldende regelen, er det aktuelt å vurdere å innføre en eksplisitt fartsgrense på for eksempel 6 km/t ved passering av gående.

En eksplisitt fartsgrense kan være enklere å forholde seg til og i alle fall en enklere regel å formidle til

brukerne, enn dagens regel. Det er likevel de færreste små elektriske kjøretøy som har et speedometer, slik at det vil være vanskelig for fører å vite akkurat hvilken hastighet denne kjører i. Politiet har heller ikke utstyr som er tilpasset vurdering av så lave hastigheter. Til tross for en konkret fartsgrense, vil brukere og politiet i realiteten være nødt til å gjennomføre en vurdering av om kjøretøyet kjører i tilnærmet gangfart og en vurdering etter vegtrafikkloven § 3; om kjøringen er hensynsfull, aktpågivende og varsom. Små elektriske kjøretøy har også ofte egenskaper som gjør at det kan være krevende å holde balansen i så lave hastigheter.

Vi ser at en slik klar og tydelig regel kan ha en preventiv effekt, og at det derfor også kan være et virkemiddel for å få ned hastigheten på slike områder. Når man ser nærmere på hvor mange rapporterte ulykker som involverte elektriske sparkesykler og kollisjon med fotgjengere, samt antall fotgjengere som føler seg utrygge når de delte fortau med elsparkesyklister, finner vi at det er behov for en tydeliggjøring av regelen.

Dagens regel hvor man skal passere i tilnærmet gangfart åpner for en vurdering av den gåendes hastighet og har rom for at ulike situasjoner krever ulik hastighet. Dersom regelen praktiseres i tråd med intensjonene anses dagens regel i utgangspunktet som god. Det er også ønskelig å legge til rette for at man innenfor rimelig tid og distanse kan gjennomføre en forbipassering. Det kan derfor i visse tilfeller, hvor det er trygt, være ønskelig å gjennomføre forbipasseringen i over 6 km/t.

Det er likevel en utfordring med høy hastighet ved passering av gående på fortau, Et aktuelt tiltak er derfor at myndighetene bidrar til mer informasjon og bedre formidling av dagens regler.

Hvis innretningen for eksempel har en egen «gåmodus» eller speedometer vil en konkret fartsgrense være en klar regel som vil være enklere for brukerne å praktisere. Det anses derfor likevel aktuelt å vurdere en særskilt fartsgrense på 6 km/t for hva som anses som gangfart i denne sammenheng. Dette vil i tilfelle gjøres ved en presisering i trafikkreglenes regler for bruk av små elektriske kjøretøy. Det foreslås litt ulik forskriftsteknisk løsning, avhengig av om kjøretøyene klassifiseres som sykkel eller motorvogn, jf. nærmere omtale i punkt 9.8.5. nedenfor.

Vi er samlet sett noe usikker på tiltakets hensiktsmessighet og ber derfor særlig om høringsinstansenes syn både på om det bør innføres en slik fartsgrense og om 6 km/t er hensiktsmessig størrelse.

9.4. Aldersgrense

9.4.1. Innledning

Små elektriske kjøretøy er motoriserte, men er i gjeldende regler klassifisert som sykkel. Det er finnes i dag ingen aldersgrense for bruk av sykkel i Norge, og dermed ingen aldersgrense for bruk av

4,3 km/t. ¹⁶ Ajourført versjon av Trafikkregler, kommentarutgave av Bjørn Edvard Engstrøm (red.) Leif N. Olsen. Bekreftet à jour per 1. januar 2019.

små elektriske kjøretøy. Det stilles heller ikke krav om opplæring eller prøver for å kunne bruke disse kjøretøyene.

Da selvbalerende kjøretøy ble tillatt i Norge i 2014 ble det samtidig innført en aldersgrense på 16 år for bruk av disse. Kjøretøyene var på dette tidspunkt definert som motorvogn. I 2018 ble regelverket for selvbalerende kjøretøy erstattet av et nytt regelverk for små elektriske kjøretøy. Kjøretøyene ble klassifisert som sykkel, og aldersgrensen opphevet.

Små elektriske kjøretøy finnes i ulike varianter. Hvor enkle eller vanskelige de er å håndtere, hvilken hastighet de oppnår og i hvilke områder det er naturlige å bruke hver enkelt type kjøretøy varierer. De små elektriske kjøretøyene er populære leketøy og fremkomstmidler, og barn og ungdom bruker både ståbrett som Airwheel og Classywalk, elektrisk rullebrett og i stadig større grad – elektriske sparkesykler. I vurderingen av om det bør innføres en aldersgrense må det hensyntas at dette kravet skal gjelde for alle typer små elektriske kjøretøy, og at kravet vil være gjeldende for både det private markedet (egneide kjøretøy) og utleiemarkedet.

Den generelle aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 gjelder alle som ferdes i trafikken. Aktsomhetsnormen gjelder også for den som skal føre små elektriske kjøretøy, uavhengig av om det blir innført en aldersgrense eller ikke.

9.4.2. Tidligere rett og gjeldende rett

9.4.2.1. 2014 – 16 års aldersgrense for selvbalerende kjøretøy

Aldersgrense for selvbalerende kjøretøy ble innført 1. juli 2014, samtidig med at slike kjøretøy ble tillatt i Norge. Selvbalerende kjøretøy var definert som motorvogn, og en aldersgrense kunne derfor hjemles i vegtrafikkloven. Aldersgrensen ble begrunnet med at selvbalerende kjøretøy er motoriserte kjøretøy som kan føres i blandet trafikk. Trafikksikkerhetsmessige hensyn tilsa derfor at føreren bør ha oppnådd en viss alder og inneha en viss ferdighet før kjøring kan finne sted. Aldersgrensen var 16 år, og framgikk av forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften) § 12-1 tredje ledd. Bestemmelsen lød som følger:

«Selvbalerende kjøretøy som definert i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4 kan føres av person som har fylt 16 år og har nødvendig ferdighet».

Kravet til nødvendig ferdighet innebar ikke krav til opplæring eller prøve, men påla fører å selv vurdere hvorvidt han eller hun var skikket til å føre det selvbalerende kjøretøyet.

1. januar 2015 fikk bestemmelsen et tillegg om at *«Legitimasjon med navn, bilde og fødselsdato skal medbringes under kjøring»*, slik at det var mulig å kontrollere hvorvidt kravet til minstealder var oppfylt.

9.4.2.2. 2018 – ingen aldersgrense for små elektriske kjøretøy

Det ble i 2018 innført et nytt regelverk for små elektriske kjøretøy. Kjøretøyene ble nå definert som sykkel, og ikke motorvogn.

I høringen foreslo Vegdirektoratet at aldersgrensen for selvbalerende kjøretøy ikke skulle videreføres i regelverket for små elektriske kjøretøy. Etter innspill fra høringsinstansene og på bakgrunn av en undersøkelse fra SINTEF om barns evne til å være oppmerksomme i trafikken endret Vegdirektoratet oppfatning vedrørende minstealder for bruk av små elektriske kjøretøy. I høringsoppsummeringen ble det derfor foreslått en aldersgrense på 12 år for små elektriske kjøretøy. Innføring av en slik aldersgrense ble imidlertid ikke gjennomført. Fra 2018 har det derfor ikke vært en aldersgrense for små elektriske kjøretøy.

9.4.3. Generelt om aldersgrense for trafikanter i Norge i dag

9.4.3.1. Aldersgrense for sykkel

Små elektriske kjøretøy er definert som sykkel, og det finnes som kjent ikke en aldersgrense for bruk av sykkel. En tradisjonell sykkel og de ulike små elektriske kjøretøyene har flere likhetstrekk, men også flere ulikheter som må hensyntas i vurderingen av om det bør settes en nedre grense for bruk av små elektriske kjøretøy. Kjøretøyene har eksempelvis likhetstrekk når det gjelder hastighet. Små elektriske kjøretøy kan lovlig oppnå en hastighet på maksimalt 20 km/t med motorkraft. 20 km/t er til sammenligning en hastighet man enkelt oppnår på en tradisjonell sykkel. På den andre siden skiller tradisjonelle sykler og elsykler seg fra små elektriske kjøretøy når det gjelder førerens plassering og fremdriftsmåte. På en sykkel sitter man på et sete et stykke opp fra bakken, og er avhengig av å trå på pedalene for å få fremdrift på sykkelen. Dette skiller seg fra de små elektriske kjøretøyene hvor man er plassert nærmere bakken og kjøretøyene er utelukkende basert på motorkraft for at kjøretøyet skal kunne bevege seg fremover. Hjulene på sparkesyklene er mindre og hardere, og kan gjøre at sparkesyklene i større grad blir påvirket av ytre omstendigheter, slik som våt vegbane, trikkeskinner og hull i vegen. Tyngdepunktet på sparkesyklene gjør at føreren i større grad vil stupe over styret enn man gjør på en sykkel, og kan forklare hvorfor så stor andel av skadene som har oppstått ved bruk av elektrisk sparkesykkel er hodeskader.¹⁹ Det er usikkert i hvilken grad sannsynligheten for ulykke er høyere ved kjøring med små elektriske kjøretøy (elektrisk sparkesykkel) enn ved bruk av sykkel, men anslag tilsier at ulykkesrisikoen er betydelig høyere.²⁰

9.4.3.2. Aldersgrense for motorvogn

Kjøring med motorvogn stiller normalt krav til at føreren har førerkort i vedkommende klasse, og for den enkelte førerkortklasse stilles det krav om at føreren har oppnådd en minstealder. Minstealderen for å kunne erverve førerkort for moped, lett motorsykkel, traktor med begrenset hastighet og beltemotorsykkel (snøscooter) med visse begrensninger er 16 år. For å kunne erverve førerkort i klasse AM146 (to hjuls moped) og AM147 (tre- og firehjuls moped) kreves obligatorisk opplæring og bestått teoretisk prøve, mens det i tillegg kreves bestått praktisk prøve for erverv av klasse A1. En moped kan eksempelvis kjøres i maksimalt 45 km/t, mens små elektriske kjøretøy kan maksimalt ha en fart på 20 km/t. Når man fører små elektriske kjøretøy er man nærmere plassert bakken, og hastigheten er altså betraktelig lavere. Ved kjøring med moped og lett motorsykkel er det krav om bruk av hjelm. Ettersom det stilles krav om opplæring og prøve vil føreren alltid ha en viss erfaring når vedkommende skal ut i trafikken. Dette i motsetning til kjøring med små elektriske kjøretøy, hvor føreren kan tenkes å begi seg ut i trafikken på egenhånd uten å ha håndtert et tilsvarende kjøretøy tidligere.

Det kan ellers nevnes at kjøring med traktor og motorredskap med konstruktiv hastighet ikke over 40 km/t er unntatt fra kravet til førerkortplikt når kjøringen finner sted utenfor veg, på privat veg og ved kryssing av offentlig veg jf. førerkortforskriften § 12-1. Det stilles likevel krav om at føreren er over 16 år og innehar nødvendig ferdighet til å føre kjøretøyet. Tilsvarende gjelder for traktor og motorredskap bestemt til å føres av gående. I tillegg kan person som er fylt 16 år og innehar nødvendig ferdighet føre motorvogn med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg, dersom motorvognen har en konstruktiv hastighet ikke over 10 km og med bare vesentlige forandringer kan kjøres med større hastighet.

9.4.3.3. Aldersgrense fastsatt i brukervilkår for utleide kjøretøy

Vi er kjent med at flere av virksomhetene som driver utleie av el-sparkesykler har satt krav om at brukeren har fylt 16 eller 18 år for leie av sine kjøretøy. Aldersgrensen er fastsatt i brukervilkårene

¹⁹ Se TØIs rapport om [Delte sparkesykler i Oslo](#) punkt 5.1

²⁰ Se for eksempel TØIs rapport om [Delte sparkesykler i Oslo](#) punkt 5.2

som den som leier må godta før sparkesykkelen kan tas i bruk. Enkelte aktører viser til at de vil utestenge brukeren fra sin brukerkonto dersom det blir kjent med at brukeren ikke oppfyller aldersgrensen de har fastsatt. Det er imidlertid vanskelig å kontrollere at dette kravet faktisk blir overholdt, og det er grunn til å tro at bruk av elektriske utleiesparkesykler også er utbredt blant barn og unge under 16 og 18 år.

9.4.4. Barns adferd i trafikken

Førerens ferdigheter er en sentral faktor når det skal vurderes hvilken risiko kjøring med de små elektriske kjøretøyene innebærer. Førerens evne til å håndtere kjøretøyet og førerens trafikale ferdigheter er begge faktorer som i høy grad påvirker risikobildet.

Små elektriske kjøretøy varierer i størrelse, men det må i utgangspunktet antas at barn relativt enkelt kan lære seg å håndtere disse. De små elektriske kjøretøyene er motoriserte, og dette stiller krav til at man har en viss balanse og klarer å manøvrere i fart. Vi har imidlertid ikke holdepunkter for å si at barn som bruker små elektriske kjøretøy rent praktisk håndterer disse på en bedre eller dårligere måte enn voksne brukere.

Når det gjelder barns trafikale ferdigheter, altså barns evne til å opptre på en trafiksikker måte når de beveger seg ut i trafikken, vet vi at forutsetningene for å kunne samhandle med trafikanter på en god måte er dårligere enn hos voksne. Det kan være store individuelle forskjeller hos barn, men forskning viser at barn ofte har problemer med å tolke situasjoner i trafikken frem til de blir så gamle at de går på mellomtrinnet i barneskolen. Barn har eksempelvis ofte problemer med å beregne hvilken fart andre kjøretøy beveger seg i og kan derfor gjøre dårlige valg for når det er lurt å krysse vegen eller stanse det kjøretøyet de selv kjører.

I Vegdirektoratets vurdering av om det burde innføres en aldersgrense for små elektriske kjøretøy i høringsnotat av 12. januar 2017 skrives følgende om barns adferd i trafikken: *«det er interessant å se hen til Trygg Trafikk som i samarbeid med Foreldreutvalget for grunnopplæringen har vurdert barns forutsetninger som syklist i trafikken. De viser til at det kan være store individuelle forskjeller mellom barn på samme aldersnivå, men at det likevel er noen generelle kjennetegn. Dette skriver Trygg Trafikk i sin brosjyre «Sykling på skolevegen – trygt frem og hjem», om elever på 6. og 7. trinn i alderen 10-12 år: Elevene har ganske mye trafikkerfaring og begynner å kunne overføre erfaringer fra en situasjon til en annen. De kan generalisere utfra opplæring og erfaring og er ikke lenger så avhengig av konkret vegledning. Motorikken er godt utviklet, og de kan gjøre flere kompliserte bevegelser samtidig. Elevene kan i større grad forutse situasjoner, eksempelvis forstå at biler kan komme selv om de ikke ser dem. De forstår bedre konsekvenser av handlinger, men har ofte overdreven tro på egne ferdigheter. En nyere undersøkelse utført av SINTEF i Trondheim har sett på barn i alderen 8-12 år og deres evne til å fokusere under sykling. Funnene viser at en nokså stor andel av barna ikke klarer å være tilstrekkelig fokusert i trafikken, men også at det er svært store individuelle forskjeller. Nærmere informasjon om undersøkelsen kan leses på nettsiden gemini.no».*

Dette er fortsatt relevant ved vurdering av problemstillingen i dag. Tilsvarende funn fremgår eksempelvis av en nylig utført studie kalt *«Barns utvikling av fartspersepsjon og effekten av dette på trafiksikkerhet»*²¹. I denne studien ble barns oppfattelse av hastighet, og derfor reaksjonsevne i trafikken, studert ved hjelp av bruk av målinger av elektrisk aktivitet i hjernen. Studien viser at barn bruker betydelig lengre tid på å tolke hastigheter enn voksne, og at de derfor bruker lengre tid på å reagere på andre trafikanter som kommer mot dem i fart. Kompleksiteten øker dersom barnet selv er på et kjøretøy i fart. Den fartsforståelsen barn har kan føre til at de foretar feilberegninger, hvilket kan resultere i trafikkfarlige situasjoner. Denne og flere andre studier viser at barn ikke har

²¹ [Forskerne omtaler studien i Aftenposten Viten](#)

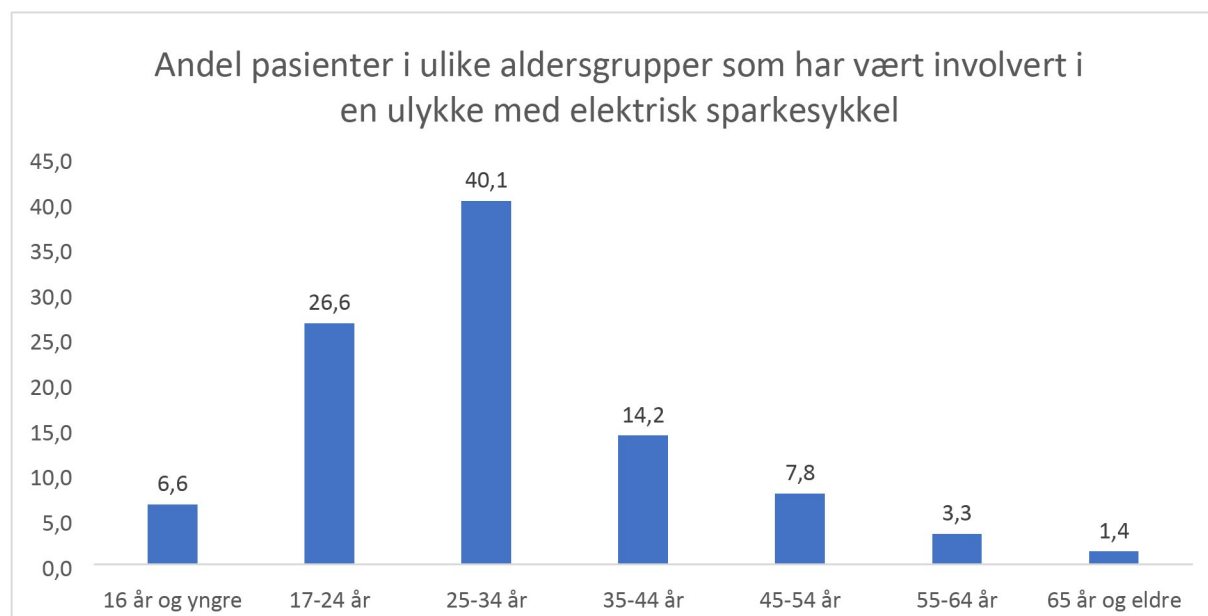
de samme forutsetninger som voksne for å kunne vurdere trafikale situasjoner og gjøre gode valg som trafikant. De studier vi kjenner til knyttet til barns adferd i trafikken tar utgangspunkt i barns adferd som gående og syklist, men vi mener resultatene også er relevante for bruk av små elektriske kjøretøy. Det påpekes i artikkelen om denne studien at risikoen for ulykke kan reduseres dersom barna mestrer kjøretøyet på en god måte og barna ferdes i et trafikkbilde med minst mulig kompleksitet og fart.

9.4.5. I hvilken grad er barn involvert i ulykker med små elektriske kjøretøy – tall over ulykker med elektrisk sparkesykkel i Oslo

I likhet med syklist er førere av små elektriske kjøretøy sårbare dersom det inntreffer en ulykke. I punktene nedenfor følger tall fra Oslo skadelegevakt som viser antall personer som har skadet seg under kjøring med elektrisk sparkesykkel. Tallene fra Oslo skadelegevakt viser at de aller fleste ulykkene har skjedd som eneulykker, altså uten andre kjøretøy eller trafikanter involvert. Risikoen for at en ulykke skal inntreffe kan likevel tenkes å variere etter hvor bruken finner sted. De utfordringer man møter ved kjøring i et bymiljø kan skille seg fra de man møter i et miljø hvor det ferdes færre mennesker og det er mindre trafikk.

I Oslo skadelegevakt sin registrering av skadde var den gjennomsnittlige alderen 30,3 år. Den yngste skadde var 4 år, mens den eldste var 83 år. Aldersgruppen hvor det var klart flest skader var for personer mellom 25-34 år. Hele 40,1 % av de skadde befinner seg i denne gruppen. Denne gruppen etterfølges av skadde i aldersgruppen 17-24 år (26,6 %) og 35-44 år (14,2 %). Resultatene fra Oslo skadelegevakt viser at 6,6 % som var involvert i en ulykke med elektrisk sparkesykkel var yngre enn 17 år. Det er imidlertid verdt å bemerke at 38 ulykker (2,4 % av ulykkene) involverer barn som er 12 år og yngre, mens det i aldersgruppen 13 til og med 17 år er registrert 84 ulykker (5,2 %) som involverer elektriske sparkesykler i Oslo.

Figuren under gjengir alderen til pasienter som har blitt registrert med en ulykke med elektrisk sparkesykkel. Resultatene viser at 6,6 % av de skadde var yngre enn 17 år.



Andel pasienter som har vært involvert i en ulykke med elektrisk sparkesykkel i perioden mars 2019mars 2020, gruppert etter pasientens alder. Data inkluderer registreringer i perioden 1. mars 201931. august 2020.

Tabellen under gjengir skadens alvorlighetsgrad fordelt etter alder. Resultatene i tabellen viser at hovedvekten av skader var lette (65,2 %), mens kun en mindre andel av skadene ble diagnostisert som alvorlige (8,2 %). I den yngste aldersgruppen var kun 4,4 % av skadene alvorlige. Tilsvarende tall for pasienter i aldersgruppen 25-34 år var 3,3 %.

Alder	Lett		Moderat		Alvorlig	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%
16 og yngre	71	4,4	26	1,6	9	0,6
17-24 år	287	17,9	120	7,5	21	1,3
25-34 år	427	26,6	165	10,3	53	3,3
35-44 år	151	9,4	61	3,8	16	1,0
45-54 år	72	4,5	35	2,2	18	1,1
55-64 år	29	1,8	16	1,0	8	0,5
64 år og eldre	11	0,7	5	0,3	6	0,4
Total	1048	65,2	428	26,6	131	8,2

Ulykkens alvorlighetsgrad fordelt etter pasientens alder. Tall angitt i %.

9.4.6. Aldersgrense for små elektriske kjøretøy i andre europeiske land

Regelverket for små elektriske kjøretøy varierer stort fra land til land. Enkelte land har aldersgrense kun for elektriske sparkesykler, mens andre har aldersgrense for både elektriske sparkesykler og andre små elektriske kjøretøy. Atter andre har, som Norge, per i dag ikke satt en aldersgrense for kjøring med små elektriske kjøretøy.

Statens vegvesen er kjent med at flere europeiske land på nåværende tidspunkt jobber med å utvikle regelverk for små elektriske kjøretøy, hvor aldersgrense er et av de aktuelle temaene som diskuteres. Vi er eksempelvis kjent med at Sverige er i gang med en utredning av regelverket for små elektriske kjøretøy. Også Polen fremmer nå forslag om en aldersgrense på elektriske sparkesykler på 10 (evt. 12 år), og samtidig et forslag om at det skal innføres et «sparkesykkelførerkort» for barn i aldersspennet 10 til 18 år, for at disse skal kunne kjøre elektriske sparkesykler. Danmark har, som vist nedenfor, en prøveordning hvor det er satt 15 år som nedre aldersgrense for at barn skal kunne kjøre små elektriske kjøretøy uten tilsyn fra voksne.

Sverige har per i dag ikke aldersgrense for bruk av små elektriske kjøretøy. Det er påbud om hjelm for barn under 15 år. Hjelmpåbudet gjelder for sykler generelt og små elektriske kjøretøy. Sverige har for tiden et pågående regelverksprosjekt for små elektriske kjøretøy, hvor utredning av om det skal innføres aldersgrense er et av de aktuelle temaene.

Danmark innførte 17. januar 2019 en forsøksordning for elektriske sparkesykler, selvb balanserende kjøretøy og motorisert skateboard.

Det er i prøveordningen satt 15 års aldersgrense for å kjøre små elektriske kjøretøy uten tilsyn av voksne i Danmark. Barn under 15 år kan kun kjøre dersom de har med ledsager eller på egne skiltede områder. Den myndige person skal ledsage barnet i trafikken, og må befinne seg så nært barnet at det er mulig å tilfredsstille kravene om råd og veiledning. Færdselsstyrelsen viser til at bruk av ledsager ved føring av små elektriske kjøretøy bidrar til økt trafiksikkerhet. Dette fordi det

gir barnet en erfaring med å kjøre i trafikken før det har oppnådd minstealderen for å kunne kjøre på egenhånd.²²

Aldersgrensen for elektriske sparkesykler er i Finland 18 år, i Tyskland 14 år, i Frankrike 12 år, i Nederland 16 år (aldersgrensen i Nederland gjelder også hoverboard).²³ Det varierer fra land til land hvor de små elektriske kjøretøyene kan brukes. Flere av landene som har satt aldersgrense tillater kun kjøring på veg og/eller sykkelveg, og ikke kjøring på fortau.

9.4.7. Legitimasjon

En aldersgrense for små elektriske kjøretøy er lite hensiktsmessig dersom det ikke er mulighet for å kunne kontrollere at føreren faktisk oppfyller kravet til minstealder. For at håndheving av aldersgrensen skal være mulig må føreren kunne fremlegge en form for legitimasjon.

I perioden 2015 til 2018, da regelverket kun regulerte selvbalanserende kjøretøy var det satt en aldersgrense på 16 år, og det var i tillegg et krav om at føreren hadde «nødvendig ferdighet» til å føre kjøretøyet. Samtidig ble det stilt krav i førerkortforskriften om at fører av selvbalanserende kjøretøy skulle ha med seg legitimasjon under kjøring. Kravet gjaldt for alle førere, uavhengig av alder. Det ble imidlertid stilt lave krav til sikkerhetsnivået på denne legitimasjonen. Det var tilstrekkelig at legitimasjonen inneholdt navn, bilde og fødselsdato. Årsaken til at det ble stilt krav om legitimasjon av lavere kvalitet enn det man normalt vil kreve i en kontrollsammenheng var at barn i aldersgruppen 16 til 18 år har begrensede muligheter til å få utstedt legitimasjon. Dersom det blir innført en aldersgrense for små elektriske kjøretøy på eksempelvis 12 år antar vi at et tilsvarende krav om legitimasjon som det som gjaldt for selvbalanserende kjøretøy vil kunne være problematisk, da de yngste brukerne ikke nødvendigvis vil ha tilgang på slik legitimasjon. Pass har for mange i denne aldersgruppen vært det eneste alternativet for å kunne legitimere seg, og vi antar at det i liten grad er ønskelig at barn og ungdom må ta med seg passet når de skal bruke små elektriske kjøretøy. Nasjonalt ID-kort ble lansert i Norge 30. november 2020, og vil i tiden fremover kunne gi flere barn og unge et alternativ til pass som legitimasjon. Det nasjonale ID-kortet er et offentlig utstedt identitetsbevis som har til formål at innehaveren skal kunne legitimere seg, og beviset kan utstedes både med og uten reiserett.

Til tross for lanseringen av nasjonalt ID-kort ser vi at det kan være problematisk for barn og de yngste tenåringene å måtte medbringe legitimasjon ved kjøring. Vi er derfor usikre på om det bør innføres et krav om ha med seg legitimasjon ved bruk av små elektriske kjøretøy, men har valgt å ta med et slikt krav i forslaget til endringsforskrift.

Vi ber om høringsinstansenes innspill til om det bør innføres et krav om å medbringe legitimasjon dersom det settes et alderskrav på 12 år for bruk av små elektriske kjøretøy.

9.4.8. Oppsummering

Dersom det skal innføres en aldersgrense for små elektriske kjøretøy i Norge bør det begrunnes med at bruk av disse kjøretøyene medfører en så høy risiko for ulykker at kjøring for den gitte aldersgruppen ikke kan forsvares.

Studier viser at barn ikke har mulighet til å vurdere situasjoner i trafikken, herunder fart og avstand, på samme måte som voksne. Det er likevel ikke satt en aldersgrense for bruk av sykkel eller elsykkel i Norge i dag. Statens vegvesen anbefaler, i samråd med flere andre trafikksikkerhetsaktører, at barn først sykler i trafikken når modenhet og ferdighet tilsier at det aktuelle barnet er klar for dette.

²² Informasjon om alderskravet i Danmark er hentet fra [Færdelsstyrelsens sider om elektrisk sparkesykkel, elektrisk skateboard og selvbalanserende kjøretøy](#)

²³ Tallene er hentet fra [SINTEFs rapport om "Regulering av mikromobilitet"](#)

Tradisjonelle sykler og elsykler er de kjøretøy det er mest naturlig å sammenligne små elektriske kjøretøy med i vurderingen av om det bør settes en aldersgrense, da disse kjøretøyene følger samme regelverk for bruk for øvrig og i stor grad har samme bruksområde. Små elektriske kjøretøy er imidlertid motoriserte, og stiller andre krav til føreren hva angår balanse og manøvrering. I tillegg påvirkes man trolig i større grad av ytre omstendigheter som glatt vegbane, hull i kjørebane etc. når man fører små elektriske kjøretøy enn nå man sykler. For at føreren skal kunne ferdes trafiksikkert er det sentralt at han både har forutsetninger for å håndtere kjøretøyet på en god måte, og gjøre gode valg med hensyn til hvordan han skal bevege seg i trafikken.

Som det fremgår under punkt 9.4.5 viser en oversikt over ulykker med elektrisk sparkesykkel i Oslo fra Oslo skadelegevakt at det er andre aldersgrupper enn barn under 18 år, som er høyest representert i ulykkesstatistikken. Oslo skadelegevakt har i løpet av en ettårsperiode rapportert om 1048 ulykker med elektrisk sparkesykkel i Oslo. 71 av disse ulykkene involverte barn under 17 år. Dette utgjør 6,6 % av det totale antallet skadde i denne perioden. Barn under 12 år utgjorde 2,4 % av de skadde. Den yngste skadde var kun fire år gammel. Statens vegvesen har ikke kjennskap til hvor utbredt personskader ved bruk av små elektriske kjøretøy i øvrige deler av landet er.

De tallene som foreligger viser at det er i rene tall er mange som er utsatt for skade ved bruk av elektriske sparkesykler, og at et klart mindretall av de skadde er barn. Tallene sier ikke noe om hvor stor sannsynligheten for å bli skadet ved bruk av elektrisk sparkesykkel er. Vi vet imidlertid at et flertall av ulykkene som det er rapportert om fra Oslo skadelegevakt har skjedd nattestid, og at et stort antall av de skadde var ruspåvirket når ulykken inntraff. Årsaken til at gruppen av barn som er rapport skadet er relativt liten sammenlignet med enkelte andre aldersgrupper kan være at barna i mindre grad enn voksne bruker disse kjøretøyene, men også at de øvrige aldersgrupper i større grad utsetter seg for risiko ved å bruke elektriske sparkesykler under lite egnede forhold (i mørket og under påvirkning av rus).

Det foreslås i denne høringen ulike tiltak for å avbøte de utfordringer man i dag står overfor når det gjelder små elektriske kjøretøy, og flere av tiltakene søker å redusere antall skadde. Hodeskader utgjør en stor andel av de rapporterte skadene. Vi foreslår under kapittel 9.5 i denne høringen at det innføres et hjelmkraft for barn under 15 år, og dette tiltaket vil være et tiltak som effektivt kan bidra til å redusere skadeomfanget hos barn.

En forutsetning for at ulykker skal kunne avverges er at føreren er i stand til å bruke kjøretøyet på en sikker måte. En forutsetning for dette er at man har kunnskap om hvordan kjøretøyet fungerer, kunnskap om gjeldende trafikkregler og at man er i stand til å kunne «lese trafikken» slik at man unngår å havne i farlige situasjoner. På lik linje som ved bruk av sykkel har foreldre et ansvar for at barna i trygge omgivelser kan opparbeide seg de ferdigheter som er nødvendige for at barnet skal kunne opptre trygt i trafikken. Dette innebærer at man ikke bør slippe barna sine ut i trafikken før barnet er mentalt utrustet og har nok praktisk trening til å kunne føre kjøretøyet og samhandle med andre i trafikken på en trafiksikker måte.

Fra 2018 har det ikke vært satt en minstealder for bruk av små elektriske kjøretøy. Både barn og voksne har innrettet seg etter dette, og man må anta at mange har gått til innkjøp av et eller flere små elektriske kjøretøy. Barn og ungdom som i dag eier eller disponerer små elektriske kjøretøy vil miste retten til å kjøre disse, dersom det innføres en aldersgrense for små elektriske kjøretøy. Hvis det skal innføres en aldersgrense for bruk av disse kjøretøyene bør det være gode grunner til dette.

Det er aktuelt å se hvilken effekt de øvrige endringer som nå foreslås har, herunder hjelmkraft for barn under 15 år, før det eventuelt innføres en nedre aldersgrense for bruk av små elektriske kjøretøy. Utviklingen på dette området har skjedd fort, og regelverket i Norge er allerede endret flere ganger. Flere europeiske land har iverksatt arbeid for å regulere bruken av små elektriske

kjøretøy. Etter hvert som man kan hente erfaring fra andre land, og i større grad har tilgang på forskningsmateriale, statistikk og erfaringer fra Norge kan det være at det anses som ønskelig å innføre en aldersgrense.

Det er imidlertid også aktuelt å innføre en nedre aldersgrense for bruk av små elektriske kjøretøy nå. Som påpekt over er det et ikke ubetydelig antall barn som skades i ulykker med elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy, og ulykkesrisikoen kan være betydelig høyere enn for sykkel. Som vist ovenfor er det også slik at barn ikke har samme evne til trafikal samhandling som voksne. Også det at de kommersielle aktørene i stor grad har aldersgrense tilsier at det kan være grunn til å innføre et generelt krav om minstealder nå. En aldersgrense bør i første rekke ta sikte på å verne de minste barna. Det anses derfor i utgangspunktet ikke hensiktsmessig med en for høy aldersgrense. Det synes i dagens situasjon hensiktsmessig å ta utgangspunkt i den aldersgrensen som ble vurdert forut for regelverksendringene i 2018. Etter en samlet vurdering, mener vi at dersom det innføres en nedre aldersgrense bør denne være på 12 år, da denne vil bidra til å verne de barna som har de dårligste forutsetninger for å kunne ferdes trygt i trafikken. Avhengig av erfaringene med denne endringen og den samlede effekten av de endringer som foreslås i denne høringen vil denne aldersgrensen kunne revurderes senere. Forslag til endring av førerkortforskriften § 12-1 siste ledd i tråd med dette følger i vedlegg 3 til dette høringsnotatet.

Det er grunn til å understreke at en slik aldersgrense ikke kan håndheves overfor barn under 15 år. Den vil imidlertid gi et klart signal om risikoen ved bruk av slike kjøretøy for barn, og bidra til økt bevissthet og være holdningsskapende overfor foreldre, slik at disse og andre voksenpersoner ikke overlater slike til barn som ikke har nådd minstealderen for bruk. Kommersielle aktører bør også sikre tilstrekkelige systemer for at de som ikke oppfyller kravet til minstealder bruker kjøretøyene deres. Dersom kjøretøyene klassifiseres som motorvogn, vil også foreldre og andre som overlater små elektriske kjøretøy til andre ha en rettslig plikt til å sikre at barn som ikke har nådd fastsatt minstealder får tilgang til slike kjøretøy, og vil etter omstendighetene kunne straffes for overtredelser, jf. vegtrafikkloven § 17 annet ledd.

Som vist ovenfor mener vi det finnes grunner som taler for å avvente å innføre en nedre aldersgrense for bruk av små elektriske kjøretøy, for å se hvilken effekt de øvrige tiltak som nå eventuelt innføres får. Samtidig ser vi at bruk av små elektriske kjøretøy innebærer en risiko, og man vet at barn har dårligere forutsetninger for å ferdes trafikksikkert enn ungdom og voksne. Dette taler for at man innfører en aldersgrense nå, for å ivareta barnas sikkerhet. Vi ønsker derfor innspill fra høringsinstansene på dette punktet.

Vi ber særlig om høringsinstansenes syn på om det bør innføres en aldersgrense og hvilken minstealder som i tilfelle bør fastsettes. I tillegg ber vi om innspill til om det bør innføres et krav til å ha med legitimasjon dersom det innføres en aldersgrense.

9.4.9. Behov for lovendring før en eventuell innføring av en aldersgrense for små elektriske kjøretøy

En aldersgrense for små elektriske kjøretøy kan reguleres liknende som det var for selvbalsenerende i perioden 2014-2018 ved et nytt siste avsnitt i § 12-1 i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften). Denne er fastsatt med hjemmel i vegtrafikkloven § 24, som gir hjemmel til å fastsette en aldersgrense for kjøretøy som er definert som *motorvogn*. Den gir ikke hjemmel til å fastsette et slikt krav for kjøretøy som faller utenfor motorvogndefinisjonen.

Små elektriske kjøretøy er som ovenfor nevnt i dag definert som sykkel. Det er derfor med gjeldende klassifisering ikke lovhjemmel for å innføre en særskilt aldersgrense. For å kunne innføre

en aldersgrense, må derfor kjøretøyene enten omklassifiseres til motorvogn eller det må utarbeides nå lovhjemmel, jf. nærmere omtale i punkt 9.8.

9.5. Hjelpåbud

9.5.1. Innledning

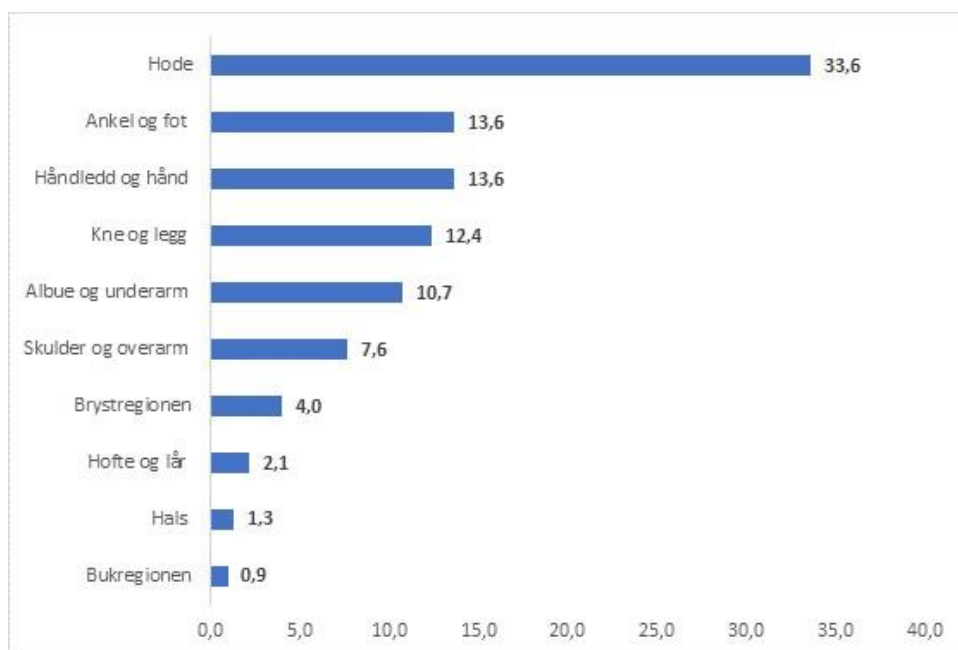
Bruk av hjelm når man sykler er et viktig tiltak for å redusere risikoen for alvorlig skade ved velt og sammenstøt. Dette er noe som Statens vegvesen og andre aktører som jobber med trafiksikkerhet formidler til trafikantene. Det har imidlertid aldri blitt innført noe påbud om bruk av sykkelhjelme, selv om det har vært oppe til vurdering. Forklaringen på dette er dels at et påbud kan være negativt for en ønsket økning i sykkelbruken, og at Statens vegvesen vurderer kunnskapsbygging og holdningskampanjer som mer effektivt for å endre atferd i målgruppen.

Undersøkelser om sykkelhjelmbruk viser for perioden 2006 til 2016 en økning i hjelmb Bruken fra 34,8 % til 57,7 %. Undersøkelsen har tre aldersklasser: Under 12 år, 12-17 år og over 17 år. Den aldersgruppen der færrest bruker hjelm, er 12-17 år. Der var andelen som brukte hjelm 44,1 % i 2016 (i 2006 var den på 25 %). Til sammenligning brukte 81,6 % av barna under 12 år hjelm og for de over 17 år var andelen 58,4 %. Man ser også at jenter gjennom alle år har vært flinkere til å bruke hjelm enn gutter, for eksempel var det i 2016 i aldersgruppen 12-17 år 49,5 % av jentene og 38 % av guttene som brukte hjelm.

I Sverige ble det i 2005 innført et sykkelhjelpåbud for barn under 15 år. Der så man at etter to år hadde andelen som brukte hjelm i denne aldersgruppen økt fra 40 til 60 %. Dette til tross for at brudd på hjelmpåbudet ikke medførte gebyr, bot eller annen sanksjon.

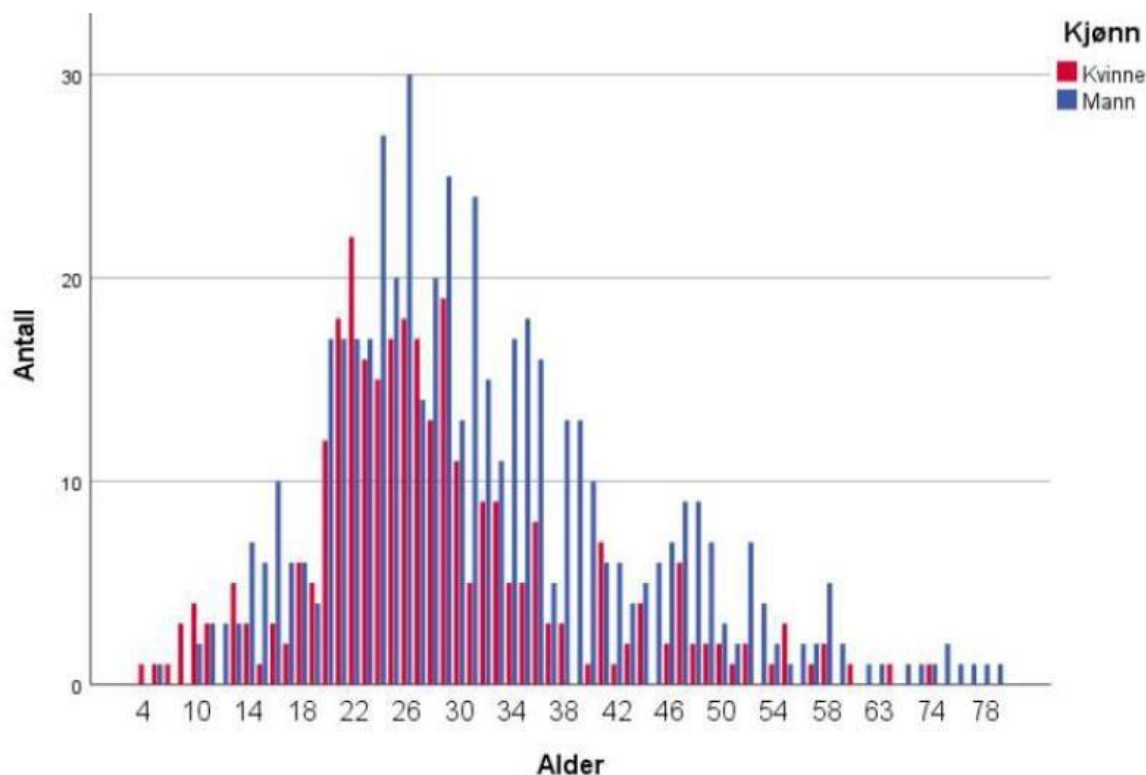
9.5.2. Forslag til krav om hjelm

Registreringen ved Oslo skadelegevakt i perioden 1. mars 2019 til 31. mars 2020 viser at hodeskader er den mest forekommende skaden ved bruk av elektrisk sparkesykkel (33,6 %), etterfulgt av brudd i hendedledd (13,9 %) og i ankel og fot (13,9 %). Registreringen viste videre at 8,2 % av skadene i perioden 1. mars 2019 til 31. august 2020 ble klassifisert som alvorlige, mens 26,6 % ble klassifisert som moderate. Dette innebærer at skadepotensialet ved bruk av elektrisk sparkesykkel kan være stort og medføre varig negative følger for føreren.



Statens vegvesen har tidligere vurdert om det bør innføres krav om hjelm for barn under 12 år som bruker små elektriske kjøretøy, dette til tross for at det er de mellom 22 og 35 år som oftest skader seg (se figur). Bare 2,4 % av ulykkene (38 ulykker) involverer barn som er 12 år eller yngre og 5,2 % av ulykkene involverer barn i aldersgruppen 13-17 år. Et påbud om bruk av hjelm for barn vil ikke ha stor effekt på ulykkesstatistikken, men vil kunne bidra til å endre holdninger og atferd blant fremtidige voksne trafikanter både om bruk og sikkerheten knyttet til bruk.

Ulykkesstatistikken tilsier således at hjelm vil ha størst effekt for voksne, og særlig aldersgruppen 22-35 år. Dette tilsier at et eventuelt hjelmpåbud i utgangspunktet bør gjelde alle. Et generelt krav om hjelm, anses imidlertid som et inngripende krav. Dette vil særlig medføre store utfordringer for bruk av leide elsparkesykler. Bruk av uteleiesparkesykler skjer ofte spontant, og man har som regel ikke med seg hjelm i disse tilfellene. Det er også i liten grad tilgjengelige løsninger med hjelm som en integrert del av utleietilbudet, selv om enkelte løsninger er kjent. Tiltaket har derfor potensiale for å legge betydelige begrensninger på det kommersielle tilbudet og dermed for overordnede mål om å legge til rette for denne type mobilitetsløsninger



Antall ulykker registrert ved Oslo skadelegevakt i perioden 01.03.2019-31.08.2020. Fordelt etter kjønn og alder.

Kravet om bruk av hjelm blant barn stiller seg annerledes. Vi vet i dag at en stor andel av syklistene bruker hjelm selv om det i aldersgruppen 12-17 år fortsatt er under halvparten. Når det gjelder små elektriske kjøretøy, bruker de færreste hjelm, sett både i registreringen fra Oslo skadelegevakt, samt også i flere internasjonale studier. Selv om man kan jobbe med kunnskapsbygging og holdninger, mener vi at et hjelmkraft for barn kan bidra til å snu trenden.

Vi vet i dag at hodeskader er den mest alvorlige trusselen for barn som sykler. Når barn bruker små elektriske kjøretøy, vil sykkelhjelmer være et viktig tiltak for å beskytte mot varige alvorlige skader. Vi ønsker derfor å sette krav til bruk av hjelm for barn under 15 år ved kjøring med små elektriske

kjøretøy. Et slikt påbud vil ikke ramme utleierne av elektriske sparkesykler, da disse opererer med en aldersgrense på 16 eller 18 år.

Et hjelmpåbud for de under 15 år vil ikke kunne sanksjoneres. Kontrollmyndigheten kan selvfølgelig snakke med dem og informere om reglene, men ettersom den kriminelle lavalder i Norge er 15 år vil ikke brudd på dette kravet medføre noen reaksjoner overfor barnet.

Selv om det ikke er noen rettslige konsekvenser ved brudd på hjelmpåbudet for de under 15 år, mener vi likevel at kravet vil ha en signalverdi og kunne være holdningsskapende. Som kjent blir foreldre stadig vekk utfordret av sine barn til å flytte grenser slik at de skal få lov til å gjøre det samme som «alle andre i klassen.» Et konkret hjelmkraav som myndighetene har vurdert til å være forsvarlig, vil være noe foreldrene kan støtte seg på.

Vi nevner også at kjøring med små elektriske kjøretøy vil falle inn under den generelle regelen i vegtrafikkloven § 3 om å opptre hensynsfullt og aktsomt. Ved uforsvarlig kjøring i strid med bestemmelser i eller i medhold av vegtrafikkloven som går på bekostning av trafiksikkerheten, kan politiet forby bruken av kjøretøyet og inndra det, jf. vegtrafikkloven §§ 3 og 36 nr. 4 og 6.

Skadestatistikken tilsier at et hjelmpåbud bør gjelde generelt. Det er derfor aktuelt å innføre et generelt påbud om bruk av hjelm for alle.

Da et slikt påbud anses inngripende og i dagens situasjon utfordrende å forene med kommersielt utleide elsparkesykler, er det også aktuelt at et hjelmpåbud begrenses til barn under 15 år. Kravet til hjelm foreslås formulert slik at hjelmen må være godkjent og CE-merket og beregnet for sykling, skating eller rulleskøyting. Slike hjelmer produseres i henhold til standard EN 1078. CE-merkingen viser at den oppfyller nevnte standard.

Vi ber særlig om høringsinstansenes syn på om det bør innføres et hjelmpåbud, enten generelt for alle eller begrenset til barn under 15 år.

9.5.3. Regeltekniske konsekvenser av et hjelmkraav

Det foreligger ikke i dag hjemmel for å fastsette krav om hjelm for bruk av kjøretøy. Hjemmelen for å kunne pålegge bruk av personlig verneutstyr i vegtrafikkloven § 23a er knyttet til kjøring med motorvogn.

For å få på plass et eventuelt påbud om bruk av hjelm med hjemmel i eksisterende lovbestemmelser, vil det derfor også her være nødvendig, at små elektriske kjøretøy klassifiseres som motorvogn. For nærmere vurdering av klassifisering se punkt 9.8. Da kan vi sette som krav i forskrift om bruk av personlig verneutstyr at under kjøring med små elektriske kjøretøy må barn under 15 år til enhver tid benytte godkjent og CE-merket hjelm beregnet for sykling, skating eller rulleskøyting, se nærmere omtale av forslag til forskriftsendringer i punkt 9.8.7.

9.6. Lokalt skiltede soner med bruksbegrensninger

9.6.1. Bakgrunn

De kommersielle elsparkesykkeltuileierne har i dag bruksbegrensninger på kjøretøyene, både knyttet til hvilke områder de kan brukes i og hvilke områder de kan parkeres i. Det er også soner med særskilte hastighetsbegrensninger. Slike soner er fastsatt digitalt, og er noe aktørene gjør ut fra egne, primært markedsmessige vurderinger, og i noen grad i dialog med lokale myndigheter.

Det anses i utgangspunktet mest hensiktsmessig at denne typen bruksbegrensninger etableres av aktørene selv. Ulike typer bruksbegrensninger som legges inn i elsparkesyklene (geofencing) vil i mange tilfeller kunne bidra til at brukerne overholder slike begrensninger. Det kan for eksempel

legges inn begrensninger knyttet til fart innenfor begrensede soner, slik som på gågater eller områder med svært mange gående. Det er imidlertid i dag noen tekniske utfordringer knyttet til dette, blant annet er mulighetene for mikroposisjonering foreløpig begrenset, men den tekniske utviklingen går fremover.

Det er videre en utfordring at slike bruksbegrensninger ikke vil omfatte private elektriske sparkesykler. Slik vi har oppfattet det, er det utleiesyklene som utgjør hovedutfordringen, slik at bruksbegrensninger som etableres av aktørene selv antas å være ganske effektivt.

For å håndtere lokale utfordringer de mange elsparkesyklene, særlig utleiesyklene, har skapt knyttet til parkering, trafiksikkerhet og framkommelighet i en del sentrumsområder, er det likevel aktuelt å vurdere å gi lokale myndigheter mulighet til å opprette slike soner gjennom særskilt skilting. Dette for å hensynta at lokale myndigheters vurderinger knyttet til behovet for og utstrekning av slike soner kan avvike fra hva de kommersielle aktørene har lagt opp til. Særlig i en situasjon hvor det er usikkerhet om kommunenes myndighet etter annet rettsgrunnlag til å sette rammer for den kommersielle utleievirksomheten på kommunal grunn, vil dette kunne være et aktuelt tiltak å vurdere.

Slik skiltregulering vil avvike fra de sonene som utleieaktørene etablerer i dag. Den vil for det første måtte gjøres ved fysisk skilting, og vil gjelde for både private og kjøretøy eid av kommersielle aktører. Dette gjør at vurderinger rundt hensiktsmessigheten av om hvor slike soner kan etableres, vil være noe annerledes. Samtidig vil de avgrenses klart fysisk, uavhengig av usikkerhet rundt digitale posisjoneringsverktøy.

9.6.2. Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 5 gir hjemmel til å fastsette nærmere regler om offentlige trafikkskilt. Det er gitt nærmere bestemmelser i skiltforskriften og § 2 nr. 2 første ledd definerer hvor offentlige trafikkskilt gjelder:

«2. Offentlig trafikkskilt, vegoppmerking og trafikklyssignal gjelder for vegen i den tillatte kjøreretning og for den trafikanthgruppe som de retter seg mot.»

I praksis har man til nå ikke brukt trafikkskilt til å regulere ferdsel og parkering på fortau. I normalene som er gitt for trafikkskilt (håndbok N300), er det lagt til grunn at trafikkskilt brukes til å regulere ferdsel og parkering i vegbanen. Det er likevel klart at fortau anses som en del av vegen, jf. trafikkreglene § 1, og at det dermed kan gis offentlig trafikkskilt som gjelder på fortau.

Når det gjelder ferdsel og parkering på blant annet fortau, er dette regulert i trafikkreglene. Her er det gitt bestemmelser om de ulike trafikanthgruppens ferdsel og samspillet dem imellom på forskjellige typer arealer, det vil si at det for svært mange typer ferdsel og parkering ligger regler i bunn. Det vises her til omtalen av gjeldende rett i punkt 5 over. Trafikkreglene inneholder bestemmelser som skal kunne forhindre uønsket og trafikkfarlig kjøring med sykler og parkering av sykler, herunder elektriske sparkesykler. Slik Statens vegvesen ser det, balanserer trafikkreglene hensynet til trafiksikkerhet og framkommelighet for de ulike trafikanthgruppene på en god måte.

Det er flere grunner til at ferdselen på fortau er blitt regulert gjennom bestemmelser i trafikkreglene og ikke gjennom trafikkskilt. Det har så langt vært ansett hensiktsmessig regulert i trafikkreglene, og dermed vært lite behov for å ha særskilt lokal skiltregulering for fortau. Videre er det, særlig i byer og tettsteder av plassmessige årsaker slik at mange trafikkskilt som er rettet mot de som ferdes i kjørebane må plasseres på fortau. Det vil derfor skape plassmessige utfordringer å sette opp skilt slike steder som retter seg mot ferdsel og parkering på fortau. Slik plassering vil kunne skape framkommelighetsproblemer og «skiltjungle» og kunne være utfordrende å forstå for de ulike trafikanthgruppene.

Oppsetting av trafikkskilt kan brukes for å iverksette bestemmelser som følger av trafikkreglene, jf. eksempelvis skiltene for gågate og gatetun. Skilt kan også brukes for å innføre reguleringer som avviker fra trafikkreglene, for eksempel innføre særlige forbud. Bestemmelser som følger av trafikkreglene skal som hovedregel ikke skiltes, da dette både er unødvendig og dessuten ville medført skiltjungel spesielt i bymessige områder.

Noen skiltreguleringer gjelder for kjøretøy generelt, mens andre kun gjelder for motorvogn eller ulike undergrupper av motorvogner. Klassifiseringen av små elektriske kjøretøy som henholdsvis sykkel eller motorvogn har dermed betydning for hvilke regulerende skilt i gjeldende skiltforskrift som kan tenkes brukt for å skilte ulike bruksbegrensninger.

Under er det tatt inn noen *eksempler* på regulerende trafikkskilt som kan tenkes brukt for å innføre ulike typer bruksbegrensninger:

Skiltforskriften	Utdrag fra N300 (Trafikkskilt)	Kommentarer
 302 Innkjøring forbudt Skiltet angir forbud mot å kjøre forbi skiltet. Sykling på fortau kan likevel foregå i samsvar med trafikkreglene.	Anvendelse Skilt 302 anvendes som obligatorisk del av skiltingen for envegsreguleringer, og kan anvendes som enkeltstående regulering i veggversnitt (snittregulering).	Oppsetting av dette skiltet forbyr altså kun sykling i kjørebanelen. Sykling kan skje på fortau i samsvar med trafikkreglene. Erfaringer viser at syklende har relativt lite respekt for dette skiltet, dvs. at det ofte også kjøres i vegbanen i strid med skiltet. Dersom elektrisk sparkesykkel skulle bli klassifisert som motorvogn, ville det ikke være lov å kjøre på fortau.
 306.6 Forbudt for syklende	Anvendelse Skilt 306.6 brukes når det av trafikksikkerhetsmessige grunner er nødvendig å forby sykkeltrafikk på en vegstrekning. Dette vil typisk være større hovedveger med stor trafikk og høyt fartsnivå. Ved innføring av slikt forbud skal det sikres at syklende har tilfredsstillende alternativ rute på strekningen, og ruten skal skiltes dersom det ikke er åpenbart hvor den går. Der både gang- og sykkeltrafikk skal forbys, brukes skilt 306.8 "Forbudt for gående og syklende".	Skiltet er primært tenkt brukt på større hovedveger med stor trafikk og høyt fartsnivå, men kan også brukes der det av trafikksikkerhetsmessige grunner er nødvendig. Et viktig moment er at syklende skal sikres tilfredsstillende alternativ rute. Ut fra bestemmelsene i N300 kan det i mange tilfeller være lite aktuelt bruke skiltet på de stedene der de største utfordringene knyttet til bruk av blant annet elektrisk sparkesykkel er, dvs. i bygater. Oppsetting av skiltet vil forby alle kjøretøy som er klassifisert som sykkel.

 548 Gågate Skiltet angir grense for område hvor det er forbudt å kjøre motorvogn og hvor trafikkreglenes bestemmelser om gågate gjelder. Skiltet gjelder til det blir opphevet av skilt 550 «Slutt på gågate».	Anvendelse Skilt 548 anvendes for å etablere gågate. Skilt 548 skal bare anvendes for gater som er utformet slik at de klart framstår som områder for gående. Reguleringen kan omfatte en enkelt gatestrekning eller flere gater eller kvartaler. Det kan være nødvendig å tillate varetransport og unntaksvis også annen kjøring i gågate. Generelle unntak må gis på underskilt. Forbudet mot kjøring i gågate gjelder bare motorvogn. Hvis kjøring med sykkel også skal forbys, må skilt 548 suppleres med forbudsskilt 306.6 "Forbudt for syklende".	Oppsetting av skiltet iverksetter en rekke trafikkregler: - Kjørende som kommer fra gågate har vikeplikt for annen trafikant - Kjørende på gågate har vikeplikt for gående - På gågate må det ikke kjøres fortere enn i gangfart - Det er forbudt å parkere på gågate, men sykkel kan stanses eller parkeres på gågate dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe. Oppsetting av skiltet innebærer en rekke bruksbegrensninger, blant annet når det gjelder fart og parkering. Erfaringer viser at syklende og brukere av små elektriske kjøretøy i liten grad respekterer de reglene som gjelder. Gågateskiltet kan suppleres med forbudsskilt 306.6 «Forbudt for syklende». Hvorvidt dette er nødvendig og/eller hensiktsmessig, kan nok være vanskelig å vurdere. Også her kan det være et problem knyttet til respekt for dette skiltet.
--	---	---

Som eksemplene over viser, gir gjeldende regelverk muligheter for å innføre bruksbegrensninger ved oppsetting av trafikkskilt, både i form av bruksforbud og soner der det gjelder særlige bestemmelser om redusert hastighet og parkering. Dette er reguleringer som kan vedtas av aktuell skiltmyndighet, noe som gir rom for løsninger som er tilpasset lokale behov.

9.6.3. Tilrettelegging for parkering av små elektriske kjøretøy

Det er flere kommuner som ønsker å fremme mikromobilitet og skape et dynamisk bymiljø med plass til alle trafikanter, og som også ønsker å tilrettelegge for parkering av sykler/elektriske sparkesykler. Tilrettelegging av parkeringsplasser for elektrisk sparkesykkel, er også noe firmaene som tilbyr utleie ønsker seg.

Det å bruke eksisterende skilt til å tilrettelegge mer for parkering av elektriske sparkesykler er derfor et aktuelt tiltak som lokale myndigheter kan benytte. Slik "positiv" tilrettelegging kan blant annet være hensiktsmessig i nærheten av knutepunkter (for eksempel ved kollektivknutepunkter).

Tilrettelegging i form av reservering av parkeringsplasser for sykkel er en mulighet som ligger inne i gjeldende skiltregelverk, hvor man kan bruke skilt 552 «Parkering» med underskilt 807.6 «Sykkel». En slik regulering vil da omfatte alt som per i dag er klassifisert som sykkel, herunder elektrisk sparkesykkel. Dersom slike skilt er satt opp, vil parkering på stedet være forbudt for andre. Det vi si at man etter dagens regelverk kan håndheve hvis en motorvogn parkerer på en slik plass. Skiltingen vil kunne se slik ut:



Slike parkeringsplasser kan for eksempel tenkes etablert ved at parkeringsplasser for bil langs offentlig ferdselsåre omgjøres til plasser for sykkel, eller at det inne på parkeringsplasser reserveres for sykkel.

Dersom det innføres et nytt underskilt i skiltforskriften for små elektriske kjøretøy, vi man også kunne legge opp til å reservere parkeringsplasser for denne undergruppen av kjøretøy, jf. her punktet under om forslag til endringer i skiltforskriften.

Kommunene kan også vurdere om det kan tilrettelegges for parkering av elektriske sparkesykler på for eksempel torv og i parker. Dette kan gjøres ved at det settes opp private informasjonsskilt som gir brukerne en oppfordring om å parkere elsparkesyklene på angitte steder. På slike steder kan det videre tenkes brukt oppmerking på bakken for denne spesifikke kjøretøygruppen. Slik tilrettelegging kan være en mulig løsning i visse tilfeller, så lenge dette skjer innenfor rammene i vegloven § 33.

At tilrettelegging for parkering av elektrisk sparkesykkel kan føre til at mengden med tilfeldig parkerte kjøretøy reduseres, kom tydelig fram i et prøveprosjekt som TØI og Voi har gjennomført i Oslo (Karlsen, K. «Bruk og parkering av elektriske sparkesykler - Foreløpige resultater fra et pilotprosjekt». Foredrag i Statens vegvesen 22. september 2020). Denne piloten viste blant annet at tilrettelagte parkeringsplasser, i form av oppsatte stativer for elektriske sparkesykler, ble brukt av mange. Dette tiltaket hadde altså god effekt når det gjaldt å samle og holde orden på parkerte elektriske sparkesykler. Dersom det lages slike parkeringsplasser som kan benyttes av elektriske sparkesykler fra alle firmaer, kan det bidra til å gjøre problemene med elektriske sparkesykler som parkeres på uegnede steder mindre. Dette tiltaket kan også tenkes kombinert med incentiver som legges inn i elsparkesyklene, slik at brukerne belønnes dersom de plasserer syklene slike steder. En utfordring er imidlertid at det ikke kan være for langt mellom slike plasser, da brukerne ikke er villig til å gå særlig langt for å finne en plass.

Når det gjelder parkering som er ulovlig etter trafikkreglene, er dette trolig et lite problem for *private* elektriske sparkesykler, da det må antas at folk setter disse fra seg på en ordentlig måte og låser dem. Dette for å sikre at de har samme stand og er på samme sted når man returnerer dit.

9.6.4. Alternativer til skiltede bruksforbud og soner med redusert hastighet

Samferdselsdepartementet har i etterfølgende dialog presisert at de ønsker at det i forbindelse med høringen også skal legges fram forslag om et nytt soneskiltet med for eksempel 6 km/t («gangfart»). Nærmere bestemt et soneskilt som vil omfatte alle trafikkarealer innenfor sonen, herunder vegbane og fortau, og gjelde i alle situasjoner (ikke bare ved passering av gående). Det vil si at et slikt skilt vil innebære en strengere og mer omfattende regulering enn det som følger av trafikkreglene. Statens vegvesen anbefaler ikke at et slikt soneskilt med fartsgrense 6 km/t innføres. Vi påpeker i den sammenheng at en slik regulering, med angivelse av fartsgrense 6 km/t, ikke er i tråd med det som har vært lagt til grunn når det gjelder skilting av fartsgrenser. I gjeldende fartsgrensekriterier er 30 km/t den laveste farten som kan angis på offentlige trafikkskilt.

Dersom et slikt soneskilt med fartsgrense 6 km/t skal innføres, mener Statens vegvesen at dette i så fall bør gjelde for alle kjøretøy og motorvogner. Slik vi ser det, er det ikke ønskelig å begrense dette til kun å gjelde små elektriske kjøretøy. Det må med andre ord være slik at alle kjøretøy er underlagt de samme fartsgrensene i slike soner.

9.6.5. utfordringer knyttet til hensiktsmessig avgrensning av sone

Vi påpeker at sonereguleringer med skilt har flere utfordringer, særlig dersom slike soner skal omfatte små elektriske kjøretøy.

Hvis det eksempelvis innføres skilt med parkering forbudt sone for små elektriske kjøretøy, må det legges til grunn at et slikt skilt skal følge de samme bestemmelser som dagens skilt 376 «Parkeringszone». Dette innebærer blant annet at det må sørges for at den skiltede sonen er «tett», slik at en normalt aktsom person skal ha fått denne reguleringen med seg. Ved bruk av små elektriske kjøretøy vil det bety at alle lovlige innfartsårer til sonen må være skiltet, herunder også eventuelle sykkel- og gangveger, hvis det ikke blir forbudt mot i det hele tatt å ferdes i slike områder. Hvis et soneskilt med parkering forbudt skal innføres, krever det derfor særlig presisering i den teksten som definerer skiltens virkeområde.

Ved vurderingen av om og hvor det kan etableres soner må det derfor tas hensyn til at man må kunne skille slike soner på en korrekt måte, da små elektriske kjøretøy vil ha svært mange måter å komme seg inn i sonene på. Dette i motsetning til motorvogner, som må inn i aktuelle soner ved å kjøre på en ordinær veg som er skiltet med soneskilt.

9.6.6. Forslag til endringer i skiltforskriften

Som vist over er det muligheter både for tilrettelegging og bruksbegrensninger ved bruk av gjeldende skilt. Mer aktiv bruk av disse vil kunne bidra til å redusere de utfordringene vi ser.

Det er i dag utfordringer knyttet til overholdelsen og håndhevingen av gjeldende bestemmelser, dette gjelder både trafikkreglene og reguleringer som følger av skilting. Det er derfor viktig med bevissthet om hensiktsmessig skilting for å sikre god kommunikasjon med publikum og at overtredelser kan håndheves.

Statens vegvesen mener positiv tilrettelegging er å foretrekke framfor innføring av nye typer bruksbegrensninger i form av skiltreguleringer. Dette gjelder ikke minst når man som her står overfor et nytt transporttilbud som anses som et godt supplement til tradisjonelle transportformer.

Det er utfordringer med dagens situasjon, noe som gjør at Samferdselsdepartementet likevel mener det er aktuelt å gi lokale myndigheter flere verktøy for å håndtere de utfordringene som slike kjøretøy representerer. Det fremmes derfor forslag om å innføre nye skilt som kan brukes til å innføre slike reguleringer. Dersom slike skilt inntas i skiltforskriften, vil det være opp til lokale myndigheter å vurdere om denne typen reguleringer bør tas i bruk. Aktuell skiltmyndighet, som her vil være Statens vegvesen eller kommune med delegert myndighet, må treffe konkrete skiltvedtak.

Slike trafikkskilt kan gis et anvendelsesområde som omfatter fortauet i tillegg til kjørebane.

Etter skiltforskriften § 1 nr. 3 kan det lages egne skilt for enkelte typer av sykkel, herunder for undergruppen «små elektriske kjøretøy» som definert i både forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd og kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 femte ledd. Denne undergruppen omfatter blant annet elektriske sparkesykler.

Det fremmes derfor i høringen forslag om at det i skiltforskriften inntas en del nye skilt, se her også vedlegg 2 «Forslag til forskriftsendringer i regelverket for små elektriske kjøretøy».

Vi ber spesielt om høringsinstansenes vurderinger av om det anses å være behov for slike nye skiltreguleringer, herunder om slike soner i praksis kan avgrenses og skiltes på en hensiktsmessig måte.

 306.10	306.10 Forbudt for små elektriske kjøretøy. Forbudet gjelder ferdsel på veg og fortau med små elektriske kjøretøy som definert i forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd.
 367	367 Fartsgrensesone Skiltet angir grense for område hvor det gjelder forbud mot kjøring på veg og fortau med større fart enn 6 km/t. Forbudet gjelder til det blir opphevet ved skilt 368.2 «Slutt på fartsgrensesone».
 368.1	368.1 Slutt på fartsgrensesone
 379.1	379.1 Parkering forbudt sone for små elektriske kjøretøy. Skiltet angir grense for område hvor det er forbudt å parkere små elektriske kjøretøy som definert i forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd på veg og fortau. Skiltet gjelder til det blir opphevet av skilt 378.2 «Slutt på parkeringssone». Innenfor området kan det ved skilt være fastsatt avvikende bestemmelser om parkering eller stans. For disse stedene gjelder ikke soneskiltets bestemmelser.

	380.1 Sone med bruksforbud for små elektriske kjøretøy. Skiltet angir grense for område hvor det er forbudt å bruke små elektriske kjøretøy som definert i forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd på veg og fortau. Skiltet gjelder til det blir opphevet av skilt 380.2 «Slutt på sone med bruksforbud for små elektriske kjøretøy».
	380.2 Slutt på sone med bruksforbud for små elektriske kjøretøy
	807.10 Små elektriske kjøretøy som definert i forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd

9.7. Effektiv håndheving av forbudet om flere på ett kjøretøy

9.7.1. Innledning

Etter forskrift om bruk av sykkel § 2, siste ledd første punktum framgår det at små elektriske kjøretøy kun skal brukes av én person: *Som sykkel regnes også elektrisk drevet kjøretøy for transport av én person (føreren).*

I forskrift om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) § 3-1 er det bestemmelser for passasjerer for både kjøretøy og motorvogner. Denne sier at kjøretøy ikke må brukes med større antall personer på sitteinnetninger eller på andre plasser enn det de er registrert for. For kjøretøy som ikke er registreringspliktig, gjelder fabrikantens bestemmelse tilsvarende.

Elektriske sparkesykler er ikke registreringspliktige, på lik linje som vanlige tråsykler heller ikke er registreringspliktige. Antall personer som er tillatt på kjøretøyet vil derfor følge av fabrikantens bestemmelser. Definisjonen av små elektriske kjøretøy er imidlertid at den skal være konstruert for en person, føreren. Dersom fabrikanten bestemmer at en elektrisk sparkesykkel kan anvendes av flere personer, vil denne ikke lenger falle inn under definisjonen av små elektriske kjøretøy. Faller

kjøretøyet utenfor definisjonen av små elektriske kjøretøy, vil man falle utenfor forskrift om krav til sykkel og utenfor bestemmelsen i vegtrafikkloven § 2 tredje ledd, siste punktum. Da vil kjøretøyet igjen være en motorvogn, og vil måtte følge alle tekniske og bruksmessige krav som stilles til motorvogner. Ettersom kjøretøyet i all hovedsak ikke vil klare å oppfylle kravene til motorvogn, vil de være ulovlige å bruke i Norge. De få små elektriske kjøretøyene som er ment for transport av flere enn en person, som klarer kravene, må benyttes i vegbanen.

Regelen om en person, føreren, gjelder alle små elektriske kjøretøy. Brudd på regelen ser man imidlertid i all hovedsak ved bruk av elektriske sparkesykler. I det følgende vil vi derfor kun omtale problemstillingen knyttet til disse kjøretøyene.

Det er flere grunner til at det kun er tillatt med én person (føreren) på denne type kjøretøy. For det første kan kjøreegenskapene til en elektrisk sparkesykkel vesentlig kunne endres, dersom den må bære flere personer enn det den er konstruert for å tåle. Slik bruk kan vanskeliggjøre bremsing i seg selv, i tillegg til at bremselengden naturligvis vil bli lenger. Det kan videre være en utfordring å balansere kjøretøyet, blant annet fordi passasjerer vil måtte holde seg fast i den som kjører. Slike forhold kan igjen utgjøre en større risiko for fotgjengere som ferdes på samme areal, idet føreren både kan få vanskeligheter med å vurdere bremselengde for å stoppe i tide eller miste balansen slik at man velter.

Et eventuelt sammenstøt mellom elektrisk sparkesykkel og en fotgjenger kan etter dette også tenkes å ha et betydelig større skadepotensiale dersom det er flere på kjøretøyet. Slik bruk kan også utgjøre en større risiko for de kjørende selv, idet man kan risikere å skade hverandre ved eventuell velt. Som et eksempel kan man se for seg at det kan være spesielt risikofylt dersom sjåføren er voksen og passasjerer er et barn. Om uhellet skulle være ute, kan sjåføren potensielt falle over barnet, noe som igjen kan få svært alvorlige konsekvenser.

Det er altså klart forbudt å være to eller flere på én elektrisk sparkesykkel. Imidlertid har det vært lite eller ingen håndheving av dette forbudet. Det kan også synes som at det er svært få som er innforstått med at slik kjøring faktisk ulovlig.

Det er derfor et betydelig potensial for informasjon om gjeldende regler.

Vi er kjent med at flere av de kommersielle aktørene gjennom appen har endel brukeropplæring, samt informasjon om ansvaret for visse overtredelser. Aktørene kan også for øvrig bidra til etterlevelse gjennom kontroller og reaksjoner gjennom sitt utleiesystem.

Offentlig regulering og håndheving alene vil neppe være tilstrekkelig for å sikre at regelverket etterleves. Statens vegvesen anbefaler derfor at aktørene selv bidrar til etterlevelse gjennom egne kontroller og reaksjoner gjennom sitt utleiesystem. Ut ifra de møtene vi har hatt med aktørene oppfatter vi stor forståelse for dette, og en vilje fra aktørene om å bidra til at regelverket etterleves.

Det er likevel aktuelt å vurdere ytterligere tiltak fra offentlige myndigheter. Vi vil derfor i det videre gå nærmere inn på hva som er dagens regler for håndheving, før vi deretter vil vurdere alternative løsninger for en mer effektiv håndheving av forbudet i fremtiden.

9.7.2. Klargjøring av forbudet

Selv om forbudet mot flere enn en person på små elektriske kjøretøy fremgår av forskrift om krav til sykkel lest i sammenheng med bruksforskriften, jf. over, kan forholdet mellom de tekniske kravene i forskrift om krav til sykkel og bruksforskriften § 3-1 skape en viss usikkerhet. Dette gjelder særlig fordi bruksforskriften § 3-1 viser til at det er fabrikanten som avgjør hvor mange som er tillatt på ikke-registreringspliktig kjøretøy. Det foreslås derfor en klargjøring av bruksforskriften § 3-1 for å unngå tvil. Dette vil innebære at det klargjøres at det for små elektriske kjøretøy kun er tillatt med

en person, med en henvisning til definisjonen, se forslag til endringsforskrift vedlagt. Avhengig av om kjøretøyene klassifiseres som motorvogn eller kjøretøy, foreslås to alternative ordlyder.

9.7.3. Håndheving av forbud mot flere på ett kjøretøy

Etter gjeldende regler er det politiet og Statens vegvesen som kan stanse kjøretøy, herunder også elektriske sparkesykler, for kontroll, jf. vegtrafikkloven § 10. Bestemmelsen lyder:

«Fører av kjøretøy skal straks stanse for kontroll når det kreves av politiet eller Statens vegvesen. Føreren plikter å vise fram dokumenter som det er påbudt å ha med under kjøringen, og straks etterkomme påbud gitt med hjemmel i denne lov.

Departementet kan gi andre offentlige tjenestemenn myndighet til å foreta kontroll og gi påbud som nevnt i første ledd.»

Det foreligger visse begrensninger knyttet til denne kontrollhjemmelen. Det fremgår blant annet av vegtrafikkloven § 1 første ledd at loven gjelder all trafikk med motorvogn, men at den for annen ferdsel bare vil gjelde «...på veg eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn.» Bestemmelsen setter etter dette enkelte begrensninger for hvilke arealer det kan føres kontroll på, når det er tale om andre kjøretøy enn motorvogner. Vi går ikke videre inn på dette her, men bemerker likevel at bestemmelsen kan sette praktiske skranker for hvor det kan gjennomføres kontroller med elektriske sparkesykler.

Dersom det ved kontroll avdekkes at det har foregått kjøring med flere personer enn det som er tillatt, kan forholdet anmeldes. For at forholdet skal kunne ansees straffbart må overtredelsen være uaktsom eller forsettlig, jf. vegtrafikkloven § 31. Anmeldelse er en prosess som fremstår som en lite passende reaksjon for slike forhold, idet det både er særlig tid- og ressurskrevende.

Verken politiet eller Statens vegvesen bedriver i dag kontroller av forbudet mot flere på ett kjøretøy. Statens vegvesens utekontrollører gjennomfører i svært begrenset omfang kontroller i bynære strøk. Videre har politiet ytret at de ikke vil utføre slik håndheving, både på bakgrunn av at de har lite ressurser, men også at de må prioritere andre oppgaver.

Imidlertid er regelen klar og forholdet er enkelt å konstatere. Spørsmålet blir dermed om det finnes måter for å forenkle selve håndhevingen, og om det kan være andre instanser enn politiet og Statens vegvesen som burde delegeres slik myndighet.

9.7.4. Håndhevingsalternativer

9.7.4.1. Forslag om å innføre gebyr som reaksjonsform

Som det fremgår over anses dagens reaksjonsform med bruk av anmeldelse og videre straffeforfølgning som lite hensiktsmessig. Det bør derfor vurderes om det skal innføres en mulighet til å ilegge gebyr for slike overtredelser. Ileggelse av gebyr vil være en langt enklere og mer effektiv reaksjonsform enn den prosessen som kreves ved anmeldelse og videre straffeforfølgning.

Statens vegvesen har nylig gjennomført et regelverksarbeid knyttet til innføring av gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Bakgrunnen var et ønske om å oppnå en mer effektiv håndheving med større preventiv effekt. Forslaget går ut på å avkriminalisere flere forhold, og innføre gebyr for disse overtredelsene. Forslagene er nærmere omtalt i høring fra 30. april 2020²⁴ Ett av tilfellene der det er foreslått bruk av overtredelsesgebyr i stedet for anmeldelse er ved brudd

²⁴ [Forslag til ny forskrift om overtredelsesgebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen | Statens vegvesen](#)

på regelen om flere personer på kjøretøyet enn tillatt. Forslaget til ny trafikkovertredsesgebyrforskrift § 10 første ledd bokstav i) lyder:

«Den som har fylt 15 år kan ilegges overtredsesgebyr for følgende overtredselser:

(...)

i) Kjørt med flere personer enn tillatt i eller på kjøretøyet.

3 000 kr.»

Denne overtredselsen vil altså ikke lenger bli anmeldt, med mindre overtredselsen framstår som særlig graverende eller særlig trafikkfarlig, eller dersom forholdet av andre grunner bør følges opp ved vanlig straffeprosessuell forfølging, jf. ny trafikkovertredsesgebyrforskrift § 3.

Denne gebyrbestemmelsen vil gi grunnlag for mer effektiv håndheving av forbudet mot flere på et kjøretøy. En avkriminalisering av flere overtredselser vil være i tråd med Prop. 62 L og regjeringens politiske plattform kapittel 15. Bruk av overtredsesgebyr vil effektivisere håndhevingen og lette straffesaksapparatet. En mer effektiv håndheving vil bidra til en større preventiv virkning og økt trafiksikkerhet. Det er vurdert at blant annet flere personer enn tillatt på kjøretøyet har en alvorlighetsgrad som samsvarer med andre overtredselser det i dag ilegges gebyr for etter forskrift om gebyr for visse overtredselser av vegtrafikklovgivningen.

Etter ny trafikkovertredsesgebyrforskrift § 1 er det politiet og Statens vegvesen som vil ha myndighet til å legge gebyr etter forskriften. For vurdering av om andre myndigheter som kommunene skal kunne legge gebyr for dette forholdet, se nærmere omtale nedenfor.

Forslaget til forskrift vedrørende dette, ivaretar i utgangspunktet reguleringsbehovet, og det foreslås derfor i denne høringen ingen ytterligere bestemmelser for illeggelse av gebyr for flere personer på elektrisk sparkesykkel. Det vil imidlertid være aktuelt å sette disse endringene i kraft sammen med øvrige endringer for små elektriske kjøretøy, for å sikre enhetlig regelverk. Dette gjelder også øvrige foreslåtte endringer i denne forskriften.

9.7.4.2. Nærmere om legitimasjon og plassering av ansvar

Dersom det innføres gebyr som kan ilegges for denne overtredselsen, er det spesielt ett problem som vil gjøre seg gjeldende. Dersom den gjeldende håndhevingsmyndighet skal kunne utstede gebyr til rette vedkommende, må fører framvise en form for legitimasjon.

Vegtrafikkloven § 10 stiller kun et krav om at føreren plikter å vise fram dokumenter det er påbudt å ha med under kjøringen. Under kjøring med elektrisk sparkesykkel er det per i dag ingen slike påbud. Under punkt 9.4. er det vurdert en aldersgrense på 12 år, og et krav til legitimasjon. Dersom det kreves, vil det også kunne kreves legitimasjon ved håndheving av dette forbudet.

Det kan uansett ikke utstedes gebyr til mindreårige. I det overnevnte forslaget om ny trafikkovertredsesgebyrforskrift, jf. § 10 bokstav i), er det imidlertid foreslått at den som har fylt 15 år kan ilegges gebyr etter forskriften.

Vi vil likevel understreke at innføring av et eventuelt krav om legitimasjon heller ikke er nødvendig for å innføre adgangen til håndheving med gebyr som sådan. Det antas at de fleste vil følge anmodning om å fremvise nødvendig legitimasjon. Dersom det skulle oppstå problemer med at personer forsøker å unndra seg håndheving, kan det i slike tilfeller søkes samarbeid med politiet i det enkelte tilfellet. Eventuelt kan det ved behov senere vurderes strengere regler. Det vil da blant annet kunne vurderes strengere regler for å sikre inndrivning av gebyr, eventuelt også strengere regler om inndragning av kjøretøy som brukes ulovlig, jf. vegtrafikkloven § 36. nr. 4.

9.7.5. Instanser for håndheving

9.7.5.1. Statens vegvesen og politiet

Utgangspunktet i dagens regler for gebyrhåndheving og de foreslåtte endringene i ny forskrift om overtredelsesgebyr er at Statens vegvesen og politiet har myndighet til å ilegge gebyr.

I dag utfører Statens vegvesen kontroll av kjøretøy, førere og transportforetak over hele landet. Arbeidet utføres av Avdeling utekontroll. Kontrollene gjennomføres på faste kontrollstasjoner og ellers på andre egnede plasser langs vegen. For å kunne kontrollere kjøretøy kreves det naturligvis egnet plass og det vil sjelden være tilrettelagt for å utføre slike kontroller i indre bykjerne. Statens vegvesen arbeider etter dette stort sett utenfor de områdene hvor det er vanlig å benytte elektriske sparkesykler.

Når det gjelder såkalt adferdskontroll av lette kjøretøy, har dette i all hovedsak vært en politioppgave. Politiet ansees å ha bedre forutsetninger for å drive denne type kontroller ved at de daglig er til stede i sentrumsområdene. Dette medfører at politiet er de som rent faktisk kan observere overtredelsene og reagere på disse.

I tillegg har politiet større myndighet når det gjelder å få forelagt nødvendig informasjon om fører, for å kunne plassere ansvar for overtredelsen. Den myndighet Statens vegvesen har til å kreve legitimering i vegtrafikkloven § 10 begrenses til de dokumenter en fører er pålagt å ha med seg under kjøring. Ved kjøring av elektrisk sparkesykkel finnes det ingen slike dokumentpåbud i dagens regler. Dersom sjåføren av en elektrisk sparkesykkel forsøker å unndra seg kontroll, enten ved å oppgi falskt navn eller ved å stikke av fra stedet, vil ikke Statens vegvesen ha noen ytterligere myndighet til å kreve legitimasjon eller til å innhente vedkommende. Statens vegvesen må forholde seg til trafikkreglene, mens politiet har større myndighet til å fravike disse og innhente personer mot deres vilje. Dette vil naturligvis kunne begrense effekten av at Statens vegvesen skal bedrive slik kontroll.

Det er viktig at Statens vegvesen opprettholder fokus på kontroll av særlig tunge kjøretøy. Kontrolloppgaver innenfor dette området bør derfor ikke gå på bekostning av slike prioriterte kontroller.

Statens vegvesens kontrollører gjennomgår en grundig og omfattende opplæring for å kunne gjennomføre sine kontroller. Kontroll med elektriske sparkesykler vil kreve betydelig enklere utdanningsløp. Det vil derfor ikke være hensiktsmessig med omdisponering av de kontrollørene vi allerede benytter langs veg. Dersom Statens vegvesen skal håndheve forbudet om flere på en sparkesykkel, bør det derfor i det minste kunne utføres av mannskap med mer tilpasset kompetanse.

Videre må det foretas en nærmere vurdering av hvordan slike kontroller eventuelt skal gjennomføres og hvordan sakene skal behandles. I dag benyttes det elektroniske verktøyet VaDIS for behandling av Statens vegvesens kontrollsaker. Systemet legger opp til at et kjøretøy er identifiserbart ved enten kjennemerke eller understellnummer. Det er klart enklere å identifisere og plassere ansvarsforhold der kjøretøyene er registreringspliktige. Små elektriske kjøretøy skal riktignok være tydelig og varig merket med produsentens navn, typebetegnelse og fabrikkasjonsnummer, men det er ikke krav om at disse skal knyttes opp mot eier på noen måte. Hvis Statens vegvesen skal begynne å kontrollere antall personer på slike kjøretøy må kontrollverktøyet endres, slik at overtredelsen kan tilknyttes føreren som var ansvarlig for lovbruddet. Alternativt må det utvikles en egen modul, eller et eget system for denne type kontroller. Dette vil naturligvis kreve både tid og ressurser.

Samlet sett ser vi derfor klare utfordringer ved at Statens vegvesen skal ha utstrakt kontroll og håndheving av forbudet mot flere på et kjøretøy. Det er tydelig at det er snakk om lokale utfordringer, med ulikt utslag i landets forskjellige kommuner. Det er derfor naturlig at det også vurderes hvorvidt det vil være mer hensiktsmessig at den enkelte kommune ble delegert slik håndhevsmyndighet.

9.7.5.2. Kommunen

Det er flere kommuner som i dag har delegert myndighet til å håndheve parkeringsregelverket. Det er også flere kommuner som har en delegert myndighet til å håndheve for manglende betaling av piggekkgebyr eller enkelte overtredelser av de lokale politivedtektene. Det er i all hovedsak kommunenes parkeringskontrollører som utfører disse delegerte oppgavene. Det er derfor naturlig å vurdere om kommunene kan delegeres liknende myndighet til å reagere med gebyr på overtredelser av forbud mot flere på en elektrisk sparkesykkel.

Det er hjemmel i vegtrafikkloven § 10, andre ledd til å delegere myndigheten for kontroll til andre offentlige tjenestemenn: «*Departementet kan gi andre offentlige tjenestemenn myndighet til å foreta kontroll og gi påbud som nevnt i første ledd.*». For ordens skyld vises det til at Høyesterett nylig kom til at kommunens trafikkbetjenter er å anse som offentlige tjenestemenn der de utøver offentlig myndighet på vegne av stat eller kommune²⁵.

Kommunens parkeringsbetjenter er allerede til stede i bybildet, er lokalkjente og har både lang erfaring og spesiell opplæring i sine arbeidsoppgaver. I tillegg til dette kommer at disse betjentene trolig vil kunne gjennomføre en jevnlig kontroll av slike overtredelser i sammenheng med sine andre oppgaver i byen. Dette medfører en oppdagelsesrisiko av overtredelser som er langt større enn hvis Statens vegvesen skulle foreta tidvise kontroller.

Imidlertid må det påpekes at det her dreier seg om kontroll og eventuell stans av kjøretøy i fart. Dette er et område som kommunene ikke har særlig erfaring med. Politiet innehar en egen kompetanse og utdanning for slike kontroller, likevel er Statens vegvesen også gitt oppgaven. Kommunens betjenter kan få opplæring knyttet til utføring av disse oppgavene, tilsvarende som Statens vegvesens kontrollører i dag. Overtredelsen i seg selv er for øvrig lett å konstatere, slik at det heller ikke vil kreves særlig vurdering av hvilke tilfeller som skal omfattes av forbudet.

Med dagens regelverk vil verken Statens vegvesen eller kommunene inneha tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag til å gjennomføre kontrollene i praksis. Politiet har naturligvis mer vidtgående myndigheter enn noen andre instanser på dette området.

Som tidligere nevnt kan det oppstå utfordringer, både for kontrollører fra Statens vegvesen og for kommunalt ansatte når det gjelder legitimering av føreren. Det er i tillegg kun politiet som i utgangspunktet kan holde personer tilbake.

9.7.6. Sammenfatning av forslag om håndheving av flere på et kjøretøy

Som vist over er overtredelser av forbudet mot flere enn en på hvert kjøretøy i ferd med å bli avkriminalisert, og det vil bli mulighet for illeggelse av gebyr

I utgangspunktet er det politiet og Statens vegvesen som har myndighet til å ilegge gebyr. Dette gjelder generelt for de aktuelle gebyrbestemmelsene etter gjeldende gebyrforskrift og forslag om ny forskrift om overtredelsesgebyr. Selv om det er vurdert over om det er hensiktsmessig at Statens

²⁵ Høyesteretts dom av 3. september 2020:

<https://www.domstol.no/Enkeltdomstol/hoyesterett/avgjorelser/2020/hoyesterett-straft/hr-2020-1724-a/>

vegvesen skal bruke mye ressurser på kontroll av forbudet mot flere enn en på hvert kjøretøy, anses det ikke hensiktsmessig å frata Statens vegvesen kompetansen til å ilegge gebyr for slike overtredelser.

Med utgangspunkt at utfordringene knyttet til bruk av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy i utgangspunktet er lokale, og at lokale myndigheter kan følge opp dette på en mest hensiktsmessig måte, er det aktuelt å gi kommunene kompetanse til også å følge opp slike overtredelser, på linje med forslagene som gjelder parkeringsovertredelser, jf. over.

Det fremmes derfor forslag om at kommune som er gitt myndighet til å ilegge parkeringsgebyr kan ilegge gebyr for overtredelse av forbudet mot flere enn en på hvert kjøretøy, jf. vedlagte forslag til endringsforskrift

Vi er likevel oppmerksomme på at dette er håndheving som er av en noe annen type enn det kommunen ellers håndterer. Vi ber derfor særlig om høringsinstansenes innspill til dette forslaget.

9.8. Klassifisering av små elektriske kjøretøy

Reguleringsbehovet på de forskjellige områdene er i utgangspunktet vurdert uavhengig av gjeldende klassifisering av små elektriske kjøretøy. Det er ansett mest hensiktsmessig at det gjøres en samlet vurdering til slutt av hvordan reguleringsbehovet bør løses mest hensiktsmessig reguleringsteknisk, også hensett til tidsaspektet.

Hvis det, etter høringsrunden, er gode grunner til å innføre promillegrense, hjelmkrav og aldersgrense, vil dette kreve enten at kjøretøyet blir klassifisert som motorvogn eller at det gjennomføres lovendring på de ulike områdene. Kun ved en omklassifisering av kjøretøyet til motorvogn vil disse reglene være på plass til våren 2021.

Klassifisering av kjøretøyet som motorvogn vil ha betydning for flere andre regler, spesielt innenfor de syv punktene vist til i oppdragsbrevet. Dette kommer vi nærmere inn på i punktene under.

9.8.1. Nærmere om vurdering av klassifisering som henholdsvis kjøretøy og motorvogn

Vegtrafikklovgivningen skiller mellom *kjøretøy* og *motorvogn*. Disse begrepene er definert i vegtrafikkloven § 2 annet ledd: «Med kjøretøy forstås innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Med motorvogn forstås kjøretøy som blir drevet fram med motor.»

Små elektriske kjøretøy drives frem med motor og omfattes dermed i utgangspunktet av definisjonen av motorvogn. Vegtrafikkloven § 2 tredje ledd siste punktum åpner imidlertid for at kjøretøy som er motorvogn likevel ikke skal regnes som motorvogn etter denne lov. Ved innføring av gjeldende regler for små elektriske kjøretøyene i 2018 ble denne bestemmelsen tatt i bruk. Frem til 2018 var selvbalanserende kjøretøy klassifisert som motorvogn. Ved endringene fra 2018 ble det i kjøretøyforskriften og forskrift om krav til sykkel opprettet et nytt ledd i definisjonen av sykkel hvor det sies at denne gruppen kjøretøy ikke skal regnes som motorvogn etter denne lov. Der angis det også hvilke kriterier som må være oppfylt for at kjøretøyet skal falle inn i denne gruppen og hvor vi unntar denne gruppen kjøretøy fra definisjonen av motorvogn i vegtrafikkloven § 2 annet ledd.

Vi kan dermed med utgangspunkt i gjeldende lovbestemmelser avgjøre om små elektriske kjøretøy fortsatt skal klassifiseres som sykkel, eller om de skal klassifiseres som motorvogn. Skillet mellom *kjøretøy* og *motorvogn* har betydning i flere sammenhenger. Det er særlig grunn til å

understreke at noen regler bare gjelder for motorvogner, blant annet reglene om promillegrense i § 22, mens det for regler om påbud om bruk av hjelm i § 23a og aldersgrense i § 24 kun er hjemmel til å gi regler for motorvogner

Skillet mellom *kjøretøy* og *motorvogn* er basert på en grunnleggende risikovurdering. Motorvogner har større risiko for skade og det er derfor strengere regler for motorvogn enn for andre kjøretøy. Innretningenes skaderisiko vil derfor være sentralt ved vurderingen av hvordan kjøretøy skal klassifiseres.

Skadestatistikken som foreligger for bruk av små elektriske kjøretøy, særlig elsparkesykler, tilsier at risikoforholdene og skadepotensialet ikke uten videre er sammenliknbart med sykkel. Selv om vi så langt ikke har direkte sammenlignbare tall for risiko, antyder TØI (1748/2020), jf. omtale over, at ulykkesrisikoen på elsparkesykkel kan være ti ganger så høy som sykkel.

Det er likevel slik at begrensningene i størrelse, vekt og fart gjør at skadepotensialet er vesentlig mindre enn typiske motorvogner. Det er likevel grunn til å peke på at motorvognkategorien er stor og omfatter en svært uensartet gruppe kjøretøy, også mange kjøretøy med ulikt risikopotensiale.

Samtidig er det slik at gjeldende regelverk hvor små elektriske kjøretøy klassifiseres og har samme regelverk som sykkel på noen områder har vist seg utilstrekkelig. Som det fremgår overfor fremmes det forslag om regelverksendringer på mange risikoområder hvor vi i dag kun har særlige regler for motorvogn. Det gjelder forhold som ruskjøring, hjelmbruk og aldersgrense. Det foreslås regler som avviker fra reglene for sykler når det gjelder gebyr for feilparkering, samt at det er aktuelt å begrense adgangen til parkering på fortau. Det er også aktuelt å innføre særlig skiltregulering for lokalt å begrense bruken av slike kjøretøy mer enn det som gjelder for sykler

Det er likevel grunn til å peke på at selv om små elektriske kjøretøy er annerledes enn sykkel, vil likevel sykkel være den type kjøretøy de ligner mest på når det gjelder hvilke trafikkarealer de bør brukes på. Og det legges ikke opp til vesentlige endringer når det gjelder bruken av sykkelveg, sykkelfelt, kjøring på fortau mv.

Vegtrafikklovgivningen inneholder detaljerte regler for bruk av sykkel, og ved å benytte disse etablerte reglene kan de som benytter et lite elektrisk kjøretøy tenke på samme måte som om de bruker en vanlig sykkel.

Samlet sett vurderes små elektriske kjøretøy verken å passe i det etablerte rammeverket vi har for klassifisering og regler for sykkel, eller det etablerte rammeverk vi har for klassifisering og regler for motorvogn, men havner i en form for mellomgruppe. Ideelt sett skulle det vært vurdert å etablere en egen klassifisering med regulatorisk rammeverk tilpasset risiko og bruksområde for slike innretninger. Det er imidlertid en lengre prosess som vil kreve nærmere vurderinger, og behov for lovendringer. Det er derfor i denne omgang vurdert at vi må gjøre et valg, og vedta den særregulering som vurderes som hensiktsmessig innenfor de forskjellige områdene, ref. ovenfor.

Som pekt på er det forhold at kjøretøyene i stor grad fortsatt skal brukes på arealer tillatt for sykkel og uten krav til særskilt opplæring og kompetanse argumenter som trekker i retning av at dette fortsatt klassifiseres som sykkel. Samtidig peker særlig risikoforholdene og behov for særregler på områder som i dag er regulert for motorvogn i retning av klassifisering som motorvogn.

Vi vil ta stilling til klassifisering i lys av høringsinnspillene og hvilke regler det besluttes å gå videre med. Behovet for hensiktsmessige regler som kan iverksettes raskt vil være en del av vurderingen. Det bes særlig om høringsinstansenes syn til valg av klassifisering.

Klassifisering som motorvogn vil utløse behov for en del særlige regler for bruken av kjøretøyet på områder hvor det ikke er tillatt å kjøre med motorvogn. Omtale av og forslag til slike regler omtales nedenfor. Vi understreker at disse reglene fremmes for det tilfelle at vi etter høringen beslutter å klassifisere kjøretøyene som motorvogner.

9.8.2. Kjøretøyteknisk klassifisering

Dersom små elektriske kjøretøy endrer klassifisering fra «sykkel» til motorvogn, vil det være nødvendig å avklare hvilken kjøretøyklasse disse kjøretøyene skal falle inn i. Det er ikke naturlig å benytte noen av de kjøretøyklassene man i dag har for motorvogner; moped, motorsykkel, traktor eller motorredskap. Vi foreslår i stedet at det i tilfelle opprettes en ny kjøretøyklasse: "*Liten elektrisk motorvogn*". Grunnen til dette navnet er at den er beskrivende for hvilke kjøretøy det gjelder, og i tillegg er det - som for øvrige kjøretøyklasser - en beskrivelse av kjøretøyet i entall. Derfor foreslår vi ikke å benytte "små elektriske kjøretøy" (som er en flertallsbenevnelse). Til denne klassen kan det da settes nærmere tekniske krav, samt at det vil være enkelt å henvise til denne klassen i annet regelverk.

I definisjonen av «liten elektrisk motorvogn» oppstilles det krav til maksimal lengde, bredde, vekt og hastighet m.m. Dette er de samme kravene som stilles til små elektriske kjøretøy i dag i forskrift om krav til sykkel. Det foreslås også at krav til merking, bremses, lys- og refleksutrustning og lydsignal videreføres som i dag, men med ny hjemmel i ny forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn.

9.8.3. Parkering

Klassifisering som motorvogn vil utløse behov for særregler både når det gjelder parkeringshåndheving, jf. punkt 8.1.4 over og dersom det innføres forbud mot parkering på fortau, jf. punkt 8.1.5 over. Forslag til alternative forskriftstekster vedrørende dette er derfor vedlagt høringen.

Uavhengig av klassifisering vil denne kjøretøygruppen holdes utenfor reglene i parkeringsforskriften. Dersom kjøretøygruppen omklassifiseres som motorvogn, vil vi unnta denne fra parkeringsforskriften i sin helhet, se vedlagte forslag til endring av forskrift. Det vises for øvrig til punkt 8.1.4.2 som omtaler dette nærmere.

Ved eventuell klassifisering som motorvogn er det i vedlegg til høringen inntatt et forslag om en ny bestemmelse i trafikkreglene § 20 om «liten elektrisk motorvogn». I det tilfellet at man skulle falle ned på en klassifisering som motorvogn vil denne foreslåtte bestemmelsen punkt 5 ivareta de spesielle reglene om parkering for disse. Det vil i så tilfelle ikke være nødvendig å endre trafikkreglene § 17, idet kjøretøygruppen reguleres av en egen bestemmelse. Den spesielle regelen må gå foran den generelle (lex specialis). Vedlagt høringen er alternativ forskriftstekst som åpner for at denne typen motorvogner likevel kan parkere på fortau, etter nærmere fastsatte regler. Gebyradgangen for parkeringsovertredelser med slike motorvogner er foreslått nærmere spesifisert og fastsettes i forskrift om offentlig parkeringsgebyr. Alternativ forskriftstekst er vedlagt høringen.

Beholdes klassifiseringen som sykkel, kan adgangen til å parkere på fortau om ønskelig likevel begrenses ved å endre trafikkreglene § 18. nr. 4. I bestemmelsen kan man innta en regel om at små elektriske kjøretøy kun kan parkere på fortau dersom den står innenfor særskilt anvist plass. Også dette forslaget er lagt ved i høringen.

9.8.4. Promille

Vegtrafikkloven § 22 gjelder kun for motorvogner. Dersom små elektriske kjøretøy klassifiseres som motorvogn vil den gjeldende promillegrensen på 0,2 gjelde også for små elektriske kjøretøy. Det vil da ikke være behov for nærmere forskriftsregulering.

Hvis små elektriske kjøretøy fortsatt klassifiseres som sykkel vil det være behov for lovendring for å kunne etablere en fast promillegrense, jf. omtale under punkt 9.2.4. En slik endring vil også gjøre det mulig å vurdere nærmere om det bør fastsettes en annen promillegrense enn 0,2 for kjøring med slike kjøretøy. Det vil imidlertid samtidig forutsette ytterligere utredning og lovprosess som vil gjøre at endringer vil ta lengre tid å få på plass.

Klassifisering som motorvogn vil derfor være en forutsetning for å kunne innføre promillegrense fra våren 2021.

9.8.5. Kjøring på fortau

Selv om kjøretøyet blir definert som motorvogn skal det fortsatt kunne benyttes på fortau på samme måte som sykler. Det vil derfor være nødvendig å gjøre endringer i flere bestemmelser i ulike forskrifter for å sikre at de likevel kan benyttes som sykkel, det vises her til forslag til endringer i vedlegg 3.

9.8.6. Aldersgrense

Det foreslås i denne høringen at det innføres en aldersgrense for små elektriske kjøretøy på 12 år. I dag foreligger det ikke hjemmel for å fastsette aldersgrense for kjøretøy. Hjemmelen for å fastsette alderskrav går frem av vegtrafikkloven § 24 og er knyttet til motorvogn. Det foreslås derfor en aldersgrense for små elektriske kjøretøy i førerkortforskriften § 12-1 som omhandler fritak fra førerkortplikt. Førerkortforskriften er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven.

Ettersom det ikke finnes hjemmel for å fastsette alderskrav for kjøretøy er en klassifisering av små elektriske kjøretøy som motorvogn nødvendig for at det skal kunne settes et alderskrav fra våren 2021.

Dersom små elektriske kjøretøy fortsatt skal klassifiseres som sykkel (og da altså som kjøretøy) vil lovendring være nødvendig før en aldersgrense kan fastsettes i førerkortforskriften.

9.8.7. Hjelmpåbud

Det foreligger i dag ikke hjemmel for å fastsette krav om bruk av hjelm ved bruk av kjøretøy. Hjemmelen for personlig verneutstyr i vegtrafikkloven § 23a er knyttet til kjøring med motorvogn. Nærmere krav for bruk av verneutstyr er i dag regulert i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn. Det foreslås derfor endring i denne forskriften for å innføre krav om hjelm ved bruk av små elektriske kjøretøy. Etablering av et slikt krav fra våren 2021 betinger derfor en omklassifisering av kjøretøyet til motorvogn. Alternativt vil det være behov for endring av loven for å innføre et slikt krav knyttet til kjøretøy..

9.8.8. Skilt

Det er nær sammenheng mellom trafikkreglene og skiltforskriften når det gjelder regulering av trafikal adferd. Oppsetting av trafikkskilt kan brukes for å iverksette bestemmelser som følger av trafikkreglene. Eksempelvis har en rekke opplysningsskilt regulerende betydning, dvs. at oppsetting av slike skilt iverksetter nærmere bestemte trafikkregler, jf. her bl.a. skiltene 520 «Sykkelveg», 548 «Gågate» og skilt 540 «Gatetun». Trafikkskilt kan også brukes for å innføre reguleringer som avviker fra trafikkreglene, f.eks. innføre særlige forbud eller påbud.

Klassifiseringen av små elektriske kjøretøy vil ha betydning for hvilke reguleringer disse er omfattet av, dvs. hvilke trafikkregler og hvilke skiltreguleringer disse er underlagt. Dersom små elektriske kjøretøy klassifiseres som motorvogn (liten elektrisk motorvogn), vil disse i utgangspunktet være

omfattet av reguleringer som gjelder for motorvogn, hva enten disse følger direkte av trafikkreglene eller av skilting.

Vi legger til grunn at klassifisering som motorvogn i utgangspunktet ikke skal medføre endringer knyttet til de trafikale reguleringene som følger av trafikkreglene og skiltforskriften. Det vil si at man viderefører det regelverksregimet som gjelder i dag, og som innebærer at små elektriske kjøretøy har lov til å bruke de samme arealene som sykkel.

Når det gjelder de trafikale bestemmelsene som følger av trafikkreglene, må det da gjøres endringer i disse slik at små elektriske kjøretøy, til tross for klassifisering som motorvogn, fortsatt følger reglene for sykkel.

Når det gjelder reguleringer som framgår av f.eks. forbudsskilt rettet mot motorvogn, må det gjøres unntak fra slike reguleringer ved bruk av underskilt dersom liten elektrisk motorvogn skal unntas fra de aktuelle reguleringene. Slik bruk av underskilt kan gi noen skilttekniske utfordringer. Dette fordi det da kan bli nødvendig å bruke underskilt mange steder, f.eks. der det er satt opp skilt 302 «Innkjøring forbudt» og skilt 306.1 «Forbudt for motorvogn». Bruk av underskilt kan bli særlig utfordrende for skilt 306.1, da mange slike skilt allerede har underskilt med unntak. Man vil da kunne ende opp med skilting som blir vanskelig å oppfatte, noe som igjen kan medføre redusert skiltrespekt. Et alternativ til bruk av underskilt, er å omdefinere rekkevidden av aktuelle skilt i skiltforskriften, slik at små elektriske motorvogner ikke omfattes av skiltreguleringen, men at de ved underskilt likevel kan omfattes. Etter en gjennomgang av regelverket vil dette kun være aktuelt for skilt 306.1 «Forbudt for motorvogn». Denne kan vi omdefinere til ikke å omfatte små elektriske motorvogner. Vi ber særskilt om høringsinstansenes syn på om det for det skilt som er nevnt her kan være hensiktsmessig å endre skiltets generelle rekkevidde ved klassifisering som motorvogn.

9.8.9. Håndheving av forbudet om flere på en motorvogn

Klassifisering som motorvogn vil ikke ha noen praktisk betydning for forbudet mot flere på en motorvogn, det vil kun ha regeltekniske konsekvenser.

9.8.10. Forsikring

Ved klassifisering som sykkel omfattes små elektriske kjøretøy av det unntaket i forskrift om unntak fra forsikringsplikt som er fastsatt for elsykler. Ved klassifisering som motorvogn vil det være behov for særskilt bestemmelse om unntak fra den generelle forsikringsplikten for ikke-registreringspliktige motorvogner som følger av bilansvarslova § 15 andre punktum.

I utgangspunktet foreslås å videreføre gjeldende regler for forsikring, se pkt. 5.1.5. om gjeldende regler. Dette vil bety at eier av kjøretøyet ikke har plikt til å tegne ansvarsforsikring på kjøretøyet. Eventuelle skader som påføres personer eller eiendom vil heller ikke dekkes av den kollektive forsikringsordningen. Det er dermed eier eller bruker som, eventuelt dennes personlige forsikring, som må dekke skader som påføres.

Forsikringsordninger skal i tillegg til å beskytte den enkelte mot store økonomiske konsekvenser også bidra til redusert risikoadferd. Med fremveksten av kommersielle aktører som driver utleie av elsparkesykler, kan det imidlertid stilles spørsmål om dagens ordning hvor ansvaret i utgangspunktet påhviler brukeren er mest hensiktsmessig, eller om en forsikringsplikt for utleieren kan bidra til redusert risikoadferd. Plikt til forsikring vil gjøre at kommersielle aktører får et ansvar for de skade- og ulykkeskostnader som påføres ved bruken av de kjøretøy som den kommersielle virksomheten er tuftet på. Dette vil kunne gi aktørene incentiver til å redusere disse kostnadene og dermed redusere risikoadferd. Dette vil samtidig innebære at også private eiere må sørge for å ha forsikringsdekning. Vi antar at etablerte eller nye forsikringsprodukter vil kunne tilpasses en slik forsikringsplikt, både for kommersielle utleier og private eiere.

Ved klassifisering som motorvogn, som vil bero blant annet på en vurdering av skaderisikoen ved disse kjøretøyene, jf. over, er det derfor aktuelt ikke å innføre unntak for forsikringsplikt, slik at bilansvarslovens alminnelige regler for forsikringsplikt vil gjelde

Dersom man skulle se for seg en innføring av obligatorisk krav om ansvarsforsikring på små elektriske kjøretøy, vil det være eiers ansvar å tegne og betale for slik forsikring.

En annen løsning kan være at eier ikke får plikt til å tegne ansvarsforsikring, men at disse kjøretøyene i stedet kun omfattes av den kollektive forsikringsordningen (se fotnote 2 til pkt. 5.1.5.). Motargumentet her er at kostnadene for skader dermed vil påføres forsikringskunder som betaler forsikring for helt andre eiendeler, f.eks. biler, mopeder, motorsykler, hus, hytter osv., mens bruker av små elektriske kjøretøy får en «gratis» forsikring. Dog vil sistnevnte risikere regresskrav mot seg fra Trafikkforsikringsforeningen, og på den måten til slutt bli sittende med et økonomisk ansvar.

Vi ber særlig om høringsinstansenes innspill på om det bør innføres krav om ansvarsforsikring ved klassifisering som motorvogn eventuelt at kjøretøyene omfattes av den kollektive forsikringsordningen.

10. Tiltak knyttet til sanksjonering, omsetning og markedsføring av ulovlige elsparkesykler og elsykler

10.1. Bakgrunn

I dag er det tillatt å selge kjøretøy som ikke nødvendigvis oppfyller alle krav til bruk. Dette gjøres for eksempel i dag med vanlige tråsykler som selges ofte uten lys, ringeklokke og også pedaler. Dette må settes på sykkelen før bruk, for å oppfylle kravene stilt i forskrift om krav til sykkel.

For elektriske sparkesykler og elsykler stiller dette seg imidlertid ganske annerledes. En elsparkesykkel som går i hastigheter over 20 km/t og elsykkel som drives videre med motor etter 25 km/t, vil aldri²⁶ være tillatt å benytte i Norge, verken på offentlige veier og områder eller private veier og områder. De har derfor ingen egentlig bruksverdi for kjøperen. Produsent eller forhandler av slike kjøretøy kan muligens tilbakestille et slikt kjøretøy, slik at det igjen oppfyller kravene i forskriftene. Dette omtales også senere i notatet.

Vi har i dag ingen oversikt over hvor mange elektriske sparkesykler og elsykler som selges i Norge som basert på hastighet er ulovlige å bruke. I møte med svenske myndigheter 5. oktober 2020 informerte de imidlertid om at kun 20 prosent av elsparkesyklene som ble solgt i 2019 i Sverige, var lovlig elektriske sparkesykler. De resterende 80 prosent var konstruert med hastighet over den lovlig, 20 km/t.

Dette skaper utfordringer, og det er aktuelt å vurdere tiltak. Bruken av slike kjøretøy vil være ulovlig etter vegtrafikklovgivningen, og det vurderes derfor nærmere i det følgende tiltak mot slik bruk. Det

²⁶ Dette stemmer med to unntak:

-En elsparkesykkel som går i inntil 25 km/t kan lovlig benyttes i Norge på områder utenfor offentlig veg. Den vil da være klassifisert som motorredskap, se kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4 annet ledd første punktum og bruksforskriften § 2-2 første ledd bokstav c), og følgelig være en motorvogn.

-Elsykkel med motor som fortsetter å kjøre etter 25 km/t, kan bli definert som moped. Den vil da måtte fylle alle krav som stilles til moped, som registrering, forsikring, førerkort, tekniske krav, hjelm osv. Den vil heller ikke være tillatt å bruke som sykkel på arealer tilrettelagt for syklist. Vi anser derfor at formålet med å skaffe seg en elsykkel med høy hastighet, likevel er å benytte den som en sykkel. Dette vil ikke være tillatt.

er også gjort noen vurderinger knyttet til markedsføring og omsetning, men her foreslås ingen regulatoriske tiltak, se nærmere omtale nedenfor.

10.2. Sanksjonering av ulovlig bruk

For at små elektriske kjøretøy og elsykler skal være definert som sykler kan ikke små elektriske kjøretøy gå i høyere hastighet enn 20 km/t. For at elsykler skal være definert som sykler må hjelpemotoren koble ut ved høyere hastighet enn 25 km/t. Imidlertid har det vært lite eller ingen håndheving av dette forbudet. Vi vil derfor i det videre gå nærmere inn på hva som er dagens regler for slik håndheving, før vi deretter vil vurdere alternative løsninger for en mer effektiv håndheving av forbudet i fremtiden.

Regelen om hastighet gjelder alle små elektriske kjøretøy. Brudd på regelen ser man imidlertid i all hovedsak ved bruk av elektriske sparkesykler. I det følgende vil vi kun omtale problemstillingen knyttet til elektriske sparkesykler, men de samme vurderingene vil gjelde for andre små elektriske kjøretøy, også elektriske tråsykler.

10.2.1. Håndheving av forbudet mot elsparkesykler og elsykler med ulovlig høy fart

Etter gjeldende regler er det politiet og Statens vegvesen som kan stanse kjøretøy, herunder elektriske sparkesykler og elsykler, for kontroll, jf. vegtrafikkloven § 10. Dersom det er tekniske krav til kjøretøyet, kan vi kontrollere disse. Etter vegtrafikkloven § 13 andre ledd kan departementet gi nærmere bestemmelser om tekniske krav. For elsparkesykler og elsykler følger det flere tekniske krav av sykkelforskriften. Konstruktiv hastighet ikke over 20 km/t for elsparkesykler er et slikt teknisk krav politiet og Statens vegvesen kan kontrollere.

Dersom Statens vegvesen under kontroll oppdager en elsparkesykkel som har en konstruktiv hastighet over 20 km/t, eller en elsykkel som ikke følger kravene i sykkelforskriften § 2 andre ledd, vil Statens vegvesen anmelde forholdet. For at forholdet skal kunne ansees straffbart må overtredelsen være uaktsom eller forsettlig, jf. vegtrafikkloven § 31. Anmeldelse er en prosess som fremstår som en lite passende reaksjon for slike forhold, idet det både er særlig tid- og ressurskrevende.

Etter vegtrafikkloven § 36 nr. 4 kan politimesteren, eller den han gir myndighet, forby bruken av et kjøretøy i inntil 6 måneder, dersom kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand, eller dersom eieren eller noen som stadig bruker det med hans samtykke, har brukt det til uforsvarlig kjøring i strid med bestemmelser i eller i medhold av vegtrafikkloven. Statens vegvesen har ikke fått denne myndigheten. Etter vegtrafikkloven § 36 nr. 6 kan politiet ta kjøretøy etter § 36 nr. 4 i forvaring når de finner det nødvendig. Nødvendighetskravet omfatter en vurdering av om kjøretøyet benyttes til uforsvarlig kjøring som kan være uheldig for trafiksikkerheten.

Verken politiet eller Statens vegvesen gjennomfører i dag kontroller av konstruktiv hastighet på elsparkesykler og elsykler i særlig stor grad. Statens vegvesens utekontrollører gjennomfører i svært begrenset omfang kontroller i bynære strøk. Videre er det tvilsomt at politiet vil utføre slik håndheving, både på bakgrunn av at de har lite ressurser, men også at de må prioritere andre oppgaver. Spørsmålet blir dermed om det finnes måter for å forenkle selve håndhevingen for å sikre at dette blir kontrollert oftere.

10.2.2. Håndhevingsalternativer

10.2.2.1. Forslag om å innføre gebyr

Dagens reaksjonsform med bruk av anmeldelse anses lite hensiktsmessig.. Det bør derfor etter vår oppfatning vurderes om det skal innføres en mulighet til å ilegge gebyr for slike overtredelser.

Illeggelse av gebyr vil være en langt enklere og mer effektiv reaksjonsform enn den prosessen som kreves ved anmeldelse.

Vegtrafikkloven § 31 åpner for at det kan innføres gebyr for visse overtredelser.

Nærmere regler om gebyr finnes i forskrift 19. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen (gebyrforskriften). En ny bestemmelse om bruk av gebyr ved kjøring med elsparkesykkel i hastighet over 20 km/t eller elsykler som ikke oppfyller kravene i sykkelforskriften § 2 andre ledd, kan inntas her. Det følger av gebyrforskriften § 1 at aldersgrensen for illeggelse av gebyr etter forskriften er 15 år.

Vi ser gode grunner til å innføre gebyr for slike overtredelser. En avkriminalisering av flere overtredelser vil være i tråd med Prop. 62 L og regjeringens politiske plattform kapittel 15. Bruk av overtredelsesgebyr vil effektivisere håndhevingen og lette straffesaksapparatet. En mer effektiv håndheving vil bidra til en større preventiv virkning og økt trafiksikkerhet. Vi foreslår derfor å innføre en slik hjemmel.

Dersom det innføres gebyr for denne overtredelsen, er det imidlertid ett problem som vil gjøre seg gjeldende. Dersom den gjeldende håndhevingsmyndighet skal kunne utstede gebyr til rette vedkommende, må fører framvise en form for legitimasjon. Vi viser i denne forbindelse til det som er sagt tidligere om legitimasjon, da de samme vurderinger vil gjøre seg gjeldene her.

Statens vegvesen har nylig gjennomført et regelverksarbeid knyttet til innføring av gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen²⁷, jf. også omtale i punkt 9.7. I forslaget er det ikke foreslått å innføre gebyr for bruk av elsparkesykkel som går fortere enn 20 km/t, eller elsykler som ikke oppfyller kravene i sykkelforskriften § 2 andre ledd. Det foreslås derfor at gebyr for kjøring med elsykkel som ikke oppfyller kravene i sykkelforskriften § 2 andre ledd og kjøring med elsparkesykkel over 20 km/t inntas i trafikklovgivningsgebyrforskriften. Ved klassifisering som motorvogn vil det refereres til aktuell bestemmelse i sykkelforskriften, jf. forskriftsforslag i vedlegg 2 og 3.

Kjøring med elsykkel og elsparkesykkel som ikke oppfyller kravene til hastighet er en alvorlig overtredelse med stort skadepotensiale. Kjøretøyene ferdes der det normalt ferdes andre myke trafikanter, og faren for sammenstøt og alvorlige skader øker dersom hastigheten øker. I tillegg er dette et ulovlig kjøretøy som ikke er tillatt brukt i Norge. For å reflektere alvorlighetsgraden av overtredelsen foreslås det derfor en gebyrsats på kr 1200.

10.2.2.2. Nærmere om inndragning av kjøretøy

I dag kan politiet, og de som har fått myndighet til det, gi bruksforbud ved kjøring med elsykkel eller elsparkesykkel med for høy hastighet. I tillegg er det kun politiet som kan ta kjøretøyet i forvaring. Dersom kjøretøyet ikke blir hentet innen tre måneder kan politiet selge det.

Dagens hjemmel gir eier en rett til å hente kjøretøy som er tatt i forvaring.

For å hindre videre bruk av slike kjøretøy på veien, er det aktuelt å vurdere at de ulovlige elsyklene og elsparkesyklene kan inndras også av Statens vegvesen. Siden det er snakk om ulovlige kjøretøy som ikke er tillatt å benytte på veien, er det aktuelt at elsykler og elsparkesykler med ulovlig høy fart, ikke gis tilbake til eier, men istedenfor destrueres

Det vil være behov for lovendring for å fastsette slike endringer og dette må vurderes og utredes nærmere.

²⁷ [Forslag til ny forskrift om overtredelsesgebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen](#)

Avhengig av effekten av de øvrige tiltakene som foreslås vil det senere være aktuelt å komme tilbake med forslag knyttet til dette, i en separat høring.

I et slikt arbeid må det også vurderes nærmere om eier av et ulovlig kjøretøy, kan be produsenten eller en forhandler som jobber etter fullmakt fra produsenten, om å tilbakeføre kjøretøyet til lovlig stand igjen. Det vil i dette arbeidet være nødvendig å vurdere om eier ved en slik tilbakestilling, må fremstille kjøretøyet på trafikkstasjonen for å vise at kjøretøyet igjen er lovlig å bruke.

10.2.3. Hvem skal gjennomføre kontroll og håndheve regelen

10.2.3.1. Statens vegvesen og politiet

Statens vegvesen gjennomfører i all hovedsak kontroller utenfor de områdene hvor det er vanlig å benytte elektriske sparkesykler og elsykler. Politiet anses å ha bedre forutsetninger for å drive denne type kontroller ved at de daglig er til stede i sentrumsområdene. Politiet har også større myndighet når det gjelder å få forelagt nødvendig informasjon om fører for å kunne plassere ansvar for overtredelsen.

Dersom Statens vegvesen likevel skal føre utstrakt kontroll med ulovlig høy fart, vil dette kreve enten økt bemanning eller omprioritering av ressurser fra andre kontrolloppgaver. Det er viktig at slik kontrollvirksomhet ikke går på bekostning av prioriterte kontroller av tunge kjøretøy langs veg.

Videre må det foretas en nærmere vurdering av hvordan slike kontroller eventuelt skal gjennomføres og hvordan sakene skal behandles i Statens vegvesens elektroniske verktøy VaDIS. Dersom Statens vegvesen skal drive utstrakt kontroll av ulovlig høy fart på slike kjøretøy må kontrollverktøyet endres. Dette vil naturligvis kreve både tid og ressurser.

10.2.3.2. Kommunene

Som omtalt tidligere i dette notatet, er det flere kommuner som i dag har delegert myndighet til å håndheve ulike overtredelser. Det er også fremmet som forslag at kommunene får delegert kontroll- og håndhevsmyndighet ved parkering og to på en elsparkesykkel. På denne bakgrunn er det naturlig at vi også vurderer som et alternativ at kommunene kan delegeres myndighet til å kontrollere og håndheve forbudet mot elsykler og elsparkesykler med ulovlig høy fart. Departementet har anledning til å delegere kontrollmyndighet etter vegtrafikkloven § 10 andre ledd.

Kommunenes parkeringsbetjenter er allerede til stede i bybildet, og vil trolig kunne gjennomføre jevnlig kontroll av slike overtredelser i sammenheng med sine andre oppgaver i byen. Dette medfører en oppdagelsesrisiko av overtredelser som er langt større enn hvis Statens vegvesen skulle foreta tidvis kontroll. Det må påpekes at det dreier seg om kontroll og eventuell stans av kjøretøy i fart, og anvendelse av egnet kontrollutstyr. Det vil forutsette at kommunenes ansatte kan gjennomgå opplæring i utføring av oppgavene i likhet med det Statens vegvesen gjør i dag, samt at kommunene kan skaffe tilveie egnet kontrollutstyr.

Som tidligere nevnt vil ikke Statens vegvesen ha myndighet til å kreve legitimering av føreren, det samme vil gjelde kommunenes ansatte.

Vi ber særlig om innspill fra, og er svært interessert i, høringsinnspill fra kommunene om dette.

10.2.4. Sammenfatning av forbudet mot ulovlig høy fart

Det bør legges til rette for bedre håndheving av kjøring med ulovlige elsparkesykler og elsykler. Vi foreslår derfor å etablere en ny hjemmel for dette.

I utgangspunktet er det politiet og Statens vegvesen som har myndighet til å ilegge gebyr. Dette gjelder generelt for de aktuelle gebyrbestemmelsene etter gjeldende gebyrforskrift og forslag om ny

forskrift om overtredelsesgebyr. Selv om det er vurdert over om det er hensiktsmessig at Statens vegvesen skal bruke mye ressurser på kontroll av forbudet mot ulovlig høy fart, anses det ikke hensiktsmessig å frata Statens vegvesen kompetansen til å ilegge gebyr for slike overtredelser.

Med utgangspunkt at utfordringene knyttet til bruk av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy i utgangspunktet er lokale, og at lokale myndigheter kan følge opp dette på en mest hensiktsmessig måte, er det aktuelt å gi kommunene kompetanse til også å følge opp slike overtredelser, på linje med forslagene som gjelder parkeringsovertredelser, jf. over.

Det fremmes derfor forslag om at kommune som er gitt myndighet til å ilegge parkeringsgebyr kan ilegge gebyr for overtredelse av forbudet mot høy fart, jf. vedlagte forslag til endringsforskrift

Vi er likevel oppmerksomme på at dette er håndheving som er av en noe annen type enn det kommunen ellers håndterer, og vil kreve særskilt kontrollutrustning. Vi ber derfor særlig om høringsinstansenes innspill til dette forslaget.

10.2.5. Nærmere om markedsføring og kommunikasjon av produktene på nett

Med utgangspunkt i at det markedsføres og selges særlig elsparkesykler og elsykler som ikke i det hele tatt er lov å bruke har Statens vegvesen fått bistand fra selskapet Boldt for å kartlegge markedsføring og kommunikasjon av elektriske sparkesykler og elsykler på nett. Hele rapporten er lagt ved høringen, og noe av denne vil bli vist til her. Når det i rapporten og også i høringsnotatet henvises til ulovlige elektriske sparkesykler og elsykler, menes elsparkesykler og elsykler som ikke oppfyller kravene i kjøretøyforskriften og forskrift om krav til sykkel. For ulovlig hastighet for elsparkesykler menes elsparkesykler som har konstruktiv hastighet over 20 km/t. For ulovlig hastighet for elsykler menes elsykler som er utstyrt med elektrisk hjelpemotor med høyere maksimal nominell effekt enn 0,25 kW hvor hjelpemotorens effekt ikke reduseres gradvis og ikke opphører når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/t, eller tidligere hvis syklisten slutter å trå/veive. Det tillates at kjøretøyet har fremdrift kun ved motorkraft opp til 6 km/t.

Undersøkelsen har sett nærmere på tiltak mot kjøp, salg og bruk av sykler med ulovlig høy maks tillatt hastighet og tiltak mot fjerning av innebygd fartssperre. På bakgrunn av det som kommer frem i undersøkelsen har Boldt foreslått mulige tiltak som kan tenkes å ha en effekt.

Rapporten gjør en analyse av virksomhetenes markedsføring, en kartlegging av forbrukernes kunnskap og meninger og kartlegging av tilgjengelig informasjon for forbrukerne. Kartleggingen indikerer at det drives villedende markedsføring av ulovlige elsparkesykler og at det er relativt enkelt for brukere å finne informasjon om hvordan de kan fjerne fartssperre. Rapporten viser også til at det kan tyde på at det er mangelfull kunnskap blant forbrukere om regelverket knyttet til hastighet til syklene. Det selges ikke ulovlige elsykler på det åpne markedet, så for denne typen sykler er det modifisering av sykkelen som er den relevante problemstillingen. Rapporten viser så til det som fremstår som hovedutfordringene.

Det er viktig å presisere at tiltak som gjelder reguleringer innenfor omsetning og markedsføring faller utenfor ansvaret til Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen. Forslag til reguleringer på disse områdene vil kun være forslag de rette myndigheter kan se videre på. Statens vegvesen har heller ikke slik kunnskap til disse reglene, at vi kan vurdere om disse forslagene vil være mulige eller hensiktsmessige å gjennomføre. Slik vi forstår det, vil mye av denne myndigheten ligge til Barne- og familiedepartementet, Forbrukertilsynet og Markedsrådet.

10.2.6. Hovedutfordringer

Boldt oppsummerer sin kartlegging med disse punktene:

- Relativt mange forhandlere selger ulovlige modeller av elektriske sparkesykler, i flere ulike bransjer. Selv om alle de undersøkte opplyser om hvilke modeller som er lovlige, er det svært ulikt på hvilken måte og i hvilken grad de gir slike opplysninger.
- Ingen forhandlere i utvalget solgte ulovlige elsykkelmodeller, men det finnes produkter på markedet som modifierer fart også på slike sykler. Det er lett tilgjengelig informasjon om hvordan en kan få både elsykler og elektriske sparkesykler til å gå raskere.
- Forbrukerne har utilstrekkelig kunnskap om reglene knyttet til maks tillat hastighet. Det er likevel relativt stor oppslutning om slike regler.
- Informasjonen fra offentlige myndigheter til forbrukere og forhandlere er begrenset, og ved ett eksempel er det ulikt hvordan myndighetene kommuniserer: I spørsmålet om bruk på privat vei.
- Det finnes flere reguleringstiltak som kan tenkes å møte hovedutfordringene. Det må vurderes om det er juridisk adgang til å innføre tiltakene beskrevet.
- Styrket kommunikasjonsinnsats fra offentlige myndigheter antas å kunne ha relativt stor effekt, ettersom mangel på kunnskap er en hovedutfordring.

Kartlegging viser tre hovedutfordringer:

- 1) Forbrukerne er usikre på hva regelverket sier og hva som er konsekvensene av å bruke ulovlige sykler
- 2) Det er lett å kjøpe ulovlige elektriske sparkesykler og relativt lett å gjøre lovlige sykler ulovlige
- 3) Forhandlerne kommuniserer uklart om hva regelverket sier

10.2.7. Mulige tiltak

Basert på dagens situasjon, er det mulig å identifisere flere tiltak som kan antas å ha effekt på salg og bruk av ulovlige elektriske sparkesykler og elsykler i Norge. De mest aktuelle tiltakene er listet opp nedenfor. Alle tiltakene, og en omtale av disse, finnes i rapporten fra Boldt.

- 1) Forby salg eller markedsføring av ulovlige sykler
- 2) Forskriftsfeste krav til selger om opplysninger til kjøper ved salg av sykler
- 3) Forby salg eller markedsføring av fartsmodifiserende produkter og tjenester
- 4) Vurdere hvorvidt det er villedende markedsføring å markedsføre (og tilby for salg) noe som er ulovlig å bruke
- 7) Tilsynskampanje mot forhandlerleddet
- 8) Informasjonsarbeid rettet mot forbrukerne
- 9) Strukturert informasjonsarbeid om konsekvenser ved ulovlig bruk
- 10) Ha regler om elektriske sykler i sykkelopplæringen
- 11) Samarbeid med produsenter om tilbud om tilbakeføring av fartssperre
- 12) Initiere bransjesamarbeid for bedre informasjon til forbrukere

Uavhengig av hvem som er ansvarlig for regelverket vil Statens vegvesen ta kontakt med disse aktørene og oppfordre til et samarbeid om virkemidler som kan benyttes for å sikre at omsetning og markedsføring av slike kjøretøy gjøres på en god og lovlig måte.

10.2.8. Foreløpig vurdering

Vi ser det ikke som hensiktsmessig på dette tidspunktet å ta initiativ til regelverksendringer for omsetning og markedsføring innenfor samferdselsmyndighetenes myndighetsområde.

Produktkontrollloven § 4 gir hjemmel til regulatoriske grep knyttet til markedsføring og omsetning. Det kan med hjemmel i loven fattes enkeltvedtak eller vedtas forskrift som for eksempel forbyr markedsføring og omsetning av de mest ekstreme variantene.

Produktkontrollloven § 4 er tidligere brukt som hjemmel for å forby produksjon, import, markedsføring omsetning eller bruk av rullebrett som blir drevet med motor. Et annet alternativ som kan hjemles i denne bestemmelsen kan også være å påby merking av sparkesykler med advarsel om at de ikke er lov å bruke eller at de er farlige å bruke.

Slike eventuelle påbud må vurderes med tanke på proporsjonalitetsprinsippet både i norsk forvaltningsrett, og rammene som følger av EØS-avtalen. Det bør kartlegges om hensynet til sikkerhet kan ivaretas med mindre inngripende tiltak enn forbud mot omsetning og markedsføring.

Vi vil ta initiativ for å styrke samarbeidet med forbrukertilsynet for å utnytte eksisterende regler, bidra til god informasjon om regelverket til markedet, videreføre samarbeidet med politiet om kontroll.

Når det gjelder markedsføring viser vi til det som er omtalt overfor og at forhandlere av elektriske sparkesykler, som går for fort, ofte ikke opplyser om at det ikke er tillatt å bruke sparkesyklene i Norge, eller de har vage og upresise opplysninger om regelverket som er vanskelig å finne. Her mener vi det er et handlingsrom de rette myndigheter bør benytte før vi foretar ytterligere regelverksendringer.

Statens vegvesen har allerede startet med kontroller av elektriske sparkesykler langs vei i samarbeid med politiet. Det vil bli foretatt flere slike kontroller fremover. Ved flere slike kontroller vil vi kunne luke ut trafikkfarlige kjøretøy og samtidig informere om at slike kjøretøy er ulovlige å bruke og at det er en risiko for å bli tatt om de likevel bruker slike kjøretøy.

Når det gjelder rammene for hvilke reguleringer vi kan gjøre innenfor EØS-avtalen, så krever dette en mer omfattende utredning før vi kan si mer om hvilket nivå vi eventuelt kan legge oss på. Det vil naturligvis være viktig å følge med på effekten av de styrkede tiltakene innenfor eksisterende regelverk. Det vil videre være nødvendig å kartlegge hvilke elektriske sparkesykler som lovlig produseres og markedsføres i andre land. De vil også være av stor interesse å se nærmere på hvordan andre land har regulert omsetning, markedsføring og bruk av slike kjøretøy.

11. Kommunal eierrådighet og trafikkreglene

Dette temaet faller til dels utenfor ansvarsområdet til Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet. Teksten i dette kapitlet er derfor blitt til i nært samarbeid med Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

I kommuneloven § 2-1 er det kommunale selvstyret lovfestet. Det slås i andre ledd fast at hver kommune er et eget rettssubjekt og kan ta avgjørelser på eget initiativ og ansvar. Av tredje ledd andre punktum følger det at begrensninger i det kommunale selvstyret må ha hjemmel i lov. Kommuneloven gir rammene for kommunal virksomhet. Loven har blant sine formål å drive samfunnsutvikling til beste for innbyggerne.

Som et utgangspunkt utøver kommunen alminnelig privatrettslig eierrådighet over sine eiendommer og arealer, på samme måte som staten utøver den samme rådigheten over sine eiendommer og arealer. De fleste veier, fortau, parker og torg i tettbebygde strøk er kommunal veg eller eiendom. Denne rådigheten er et godt stykke på vei sammenfallende med privates rett til å råde over sine eiendommer og arealer. Det finnes imidlertid noen skranker for det offentlige som

ikke gjelder for private. Kommunen som grunneier må, i kraft av det mandatet den har fått gjennom fellesskapet, tåle visse begrensninger i sin eierrådighet som ikke gjelder for enhver annen privat eier. Kommunen er bundet av alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper som krav til saklighet og likebehandling. Kommunen vil, som alle andre, også være bundet hvis det foreligger en begrensning i eierrådigheten som har hjemmel i lov.

Selv om også kommunen kan utøve privatrettslig eierrådighet, vil kommunen ha andre interesser å ivareta enn når private personer utøver sin eierrådighet. Kommunen er en geografisk enhet med en egen folkevalgt ledelse. Kommunen har dermed ikke "private" interesser å ivareta på samme måte som privat personer. I dette ligger at en kommune alltid vil ha et samfunnsmessig formål for sine disposisjoner, også disposisjoner som foretas med hjemmel i den private eierrådigheten. At en kommune ivaretar slike samfunnsmessige formål, innskrenker ikke kommunens private eierrådighet. Hvordan kommunen utøver sine oppgaver, både gjennom utøvelse av offentlig myndighet og i kraft av sin eierrådighet, vil hvert fjerde år være gjenstand for kontroll gjennom valg.

Trafikkreglene regulerer den alminnelige bruken av trafikkarealene for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet for alle brukergrupper. Reglene gjelder innenfor sitt virkeområde enhver bruk, og uavhengig av om kjøretøyet er eid, leid, lånt eller lignende. Reglene gjelder derfor både privateide og kommersielt utleide elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy.

Det er likevel slik at det ikke har vært tiltenkt eller vært formålet med trafikkreglene å legge begrensninger på kommunale myndigheters adgang til å regulere kommersielle aktørers adgang til å bruke kommunal grunn til kommersiell utleie av elsparkesykler. Det har for eksempel ikke vært formålet med trafikkreglenes bestemmelser om parkering av sykler i § 18 nr. 4 å beskytte kommersielle aktørers rett til å parkere elsparkesykler som ledd i kommersiell virksomhet, og med det begrense kommunens myndighet etter eierrådigheten til å legge nødvendige og hensiktsmessige begrensninger på kommersiell bruk av kommunal grunn.

Vi peker også på at det så langt i liten grad har vært reist spørsmål om trafikkreglenes forhold til den kommunale eierrådigheten, før den senere tids fremvekst av kommersiell utleie av elsparkesykler. Det har derfor i liten grad vært behov for å omtale dette særskilt. For kommunene har det også fremstått som et til dels stort problem at elsparkesykler i betydelig grad har blitt parkert til unødig hinder eller ulempe på områder nevnt i § 18 nr. 4. Parkering som er til hinder for andre trafikanter er ikke tillatt etter gjeldende parkeringsregler. Det har imidlertid vist seg krevende for kommunen å ansvarliggjøre de enkeltpersonene som setter fra seg leide elsparkesykler i strid med trafikkreglene. Dette har aktualisert kommunens behov for å kunne regulere den kommersielle virksomheten på grunnlag av eierrådigheten og for eksempel inngå avtaler med de kommersielle aktørene som tilbyr elsparkesykler og gjennom avtalene stille vilkår som ansvarliggjør tilbyderne for ulovlig parkering.

Vi anser at det er særlige hensyn og utfordringer som gjør seg gjeldende når det gjelder bruk av lokal grunn til kommersiell utleie av blant annet elsparkesykler som skiller seg fra den alminnelige bruken av trafikkarealene. Slike forhold kan i stor grad mest hensiktsmessig ivaretas på andre måter enn gjennom trafikkreglene, for eksempel gjennom vilkår knyttet til kommersiell virksomhet (antall, stedlige og tidsmessige bruksbegrensninger mv.), på lignende vis som når kommunen krever tillatelse for annen bruk av kommunal grunn til kommersiell virksomhet. Ved å legge rammer for et begrenset antall kommersielle aktører, kan lokale myndigheter i mange sammenhenger sikre en hensiktsmessig bruk av slike kjøretøy på kommunal grunn. Trafikkreglene bør derfor ikke legge begrensninger på eierrådigheten. Kommunene bør uten hinder av trafikkreglenes bestemmelser, innenfor alminnelige begrensninger i den kommunale eierrådigheten, kunne regulere kommersiell utleie av eksempelvis elsparkesykler.

Det er viktig at kommunene gis et rettslig handlingsrom til å regulere driften og omfanget av for eksempel utleie av elsparkesykler. Kommunen må foreta avveininger mellom flere typer legitime interesser når den vurderer hvordan eierrådigheten skal forvaltes. Hensynet til innbyggerne, hensynet til private næringsdrivende og hensynet til en hensiktsmessig bruk av kommunens arealer er eksempler på slike interesser. Kommunene bør i størst mulig grad gis adgang til å gjøre disse avveiningene selv. Kommunalloven § 2-2 inneholder enkelte prinsipper for nasjonale myndigheters forhold til det kommunale selvstyret. Av første ledd følger det at det kommunale selvstyret ikke bør begrenses mer enn det som er nødvendig for å ivareta nasjonale mål. Det er vanskelig å se at nasjonale mål kan være til hinder for at kommunene gis adgang til å regulere omfattende næringsvirksomhet på kommunal grunn.

Det ligger enkelte begrensninger i kommunens eierrådighet, siden kommunen er offentlig organ. Disse begrensningene innebærer at kommunen utøver sin myndighet på en måte som sikrer saklighet, likebehandling og proporsjonalitet. Kommunale reguleringer og/eller avtaleinngåelse med kommersielle aktører må innrettes i samsvar med disse grunnleggende forvaltningsrettslige prinsippene. Dette bør kunne gjøres på en hensiktsmessig måte, uten hinder av trafikkreglenes alminnelige bestemmelser.

Med utgangspunkt i at trafikkreglene og eierrådigheten bør vurderes adskilt, ser vi det heller ikke hensiktsmessig med særlige trafikkregler for kommersiell virksomhet.

Vi ser imidlertid nå at det i noen sammenhenger legges til grunn en utvidet forståelse av trafikkreglenes bestemmelser. Vi viser blant annet til at Gulating Lagmannsrett i kjennelse 23. oktober 2020 (Sak 20-117009ASK-GULA/AVD2) har lagt til grunn at trafikkreglene § 18 nr. 4 medfører at kommunen ikke med hjemmel i eierrådigheten kan stille krav til kommersiell utleier om tillatelse til å parkere elsparkesykler på offentlig fortau, sykkelvei o.l.

"Reguleringen i trafikkreglene § 18 nr. 4 medfører, slik lagmannsretten ser det, at kommunen ikke med hjemmel i eierrådigheten kan stille krav til kommersiell utleier om tillatelse til å parkere elsparkesykler på offentlig fortau, sykkelvei o.l. Det følger av lex superior-prinsippet at dersom det først er gitt lovbestemmelser om en rettighet, må forvaltningen ha hjemmel i lov for å fravike dette, jf. eksempelvis Graver i «Alminnelig forvaltningsrett», 4. utgave, side 230. Slik hjemmel kan lagmannsretten ikke se at kommunen har i dette tilfellet."

Vi foreslår derfor å tydeliggjøre intensjonen med trafikkreglene gjennom en uttrykkelig bestemmelse som klargjør at trafikkreglene ikke begrenser kommunens myndighet til å regulere kommersiell bruk av kommunal grunn med hjemmel i eierrådigheten.

Hensynene gjør seg gjeldende for alle bestemmelser i trafikkreglene, og ikke bare til trafikkreglenes bestemmelser om parkering, og bestemmelsen foreslås derfor å gjelde trafikkreglene generelt i § 2.

Vi peker videre på at det i første rekke er behov for avklaring i forhold til elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy. Hensynene gjør seg imidlertid i prinsippet også gjeldende for andre typer kjøretøy, og vi foreslår derfor at bestemmelsen gjelder alle typer kjøretøy.

Det anses i første rekke at det er kommunene som er aktuelle myndigheter for å bruke eierrådigheten, og dette foreslås som subjekt. Men vi ber om innspill om det kan være andre aktuelle lokale myndigheter og om bestemmelsen derfor bør ha utvidet rekkevidde. I prinsippet kan det tenkes at også fylkeskommunen eller staten ønsker å bruke eierrådigheten på tilsvarende måte.

Det er i første rekke kommersiell utleievirksomhet som er aktuelt, men også annen kommersiell virksomhet vil kunne være aktuell, og bestemmelsen foreslås derfor å omfatte begge.

Bestemmelsen foreslås videre å omfatte kommunale "krav for parkering og annen bruk" som vil omfatte tillatelser og andre begrensninger som kommunen innenfor eierrådigheten kan stille. Parkering foreslås uttrykkelig omtalt, men også annen bruk og forhold som i alminnelighet er regulert i trafikkreglene vil omfattes.

Vi foreslår på denne bakgrunn nytt nr. 6 i trafikkreglene § 2 som innebærer at trafikkreglene ikke begrenser kommunens myndighet etter eierrådigheten til å stille krav for parkering og annen bruk av kjøretøy på kommunal grunn som del av kommersiell utleie eller annen kommersiell virksomhet.

12. Oppsummering

Som vist til over finnes det i dag flere regler for små elektriske kjøretøy. Det er imidlertid klart at mange av reglene ikke etterleves. Dette kan skyldes både at mange brukere ikke kjenner disse reglene eller at de ikke bryr seg med å følge reglene. Det finnes også hjemler til å sanksjonere ulovlig adferd, men disse benyttes i liten grad. Med de ulykkestallene vi ser i dag, særlig i byer hvor det tilbys utleiesparkesykler, samt konfliktene med og fremkommelighetsutfordringene for andre trafikantgrupper, særlig gående, er det likevel behov for endringer i regelverket.

Som tidligere påpekt er mikromobilitet med små elektriske kjøretøy et område som stadig er i utvikling, slik at det er vanskelig å ta høyde for hvordan situasjonen ser ut frem i tid. Det er derfor viktig å forsøke å finne effektive løsninger på dagens utfordringer, som ikke stenger for andre bedre løsninger som kan komme på plass på sikt. Mange av utfordringene er knyttet særskilt til kommersiell utleievirksomhet, og utfordringene kunne vært håndtert effektivt av lokale myndigheter gjennom rammebetingelser for kommersiell virksomhet på kommunal grunn. Det er imidlertid for tiden usikkerhet om dette rettslige grunnlaget, og derfor i større grad behov for å vurdere tiltak generelt for bruk av slike kjøretøy etter vegtrafikklovgivningen. Eventuelle avklaringer om dette grunnlaget vil kunne ha betydning for aktualiteten og hensiktsmessigheten av enkelte av tiltakene etter vegtrafikklovgivningen.

Samlet sett er det aktuelt å gjøre en rekke endringer i vegtrafikklovgivningen for å håndtere de utfordringene vi ser. Vi velger å gå bredt ut i høringen med flere aktuelle endringer, og med ulike alternativer på noen områder. Vi vil likevel understreke at det er usikkerhet om hensiktsmessigheten av flere av endringsforslagene, og vi ber derfor særlig om høringsinstansenes syn til disse for å belyse fordeler og ulemper med tiltakene. Dette vil være svært viktig grunnlag for den etterfølgende beslutningen om hva som er hensiktsmessig nivå på regulering.

Forslagene i denne høringen er følgende:

- Mulighet til å ilegge parkeringsgebyr for overtredelser av parkeringsreglene for politiet og kommuner med parkeringshåndheving.
- Aktuelt å forby små elektriske kjøretøy å parkere på fortau.
- Foreslår promillegrense på 0,2 for små elektriske kjøretøy.
- Aktuelt at kravet til "gangfart" ved passering av gående på gangveg, fortau eller i gangfelt presiseres til 6 km/t.
- Aktuelt å innføre 12- års aldersgrense for å kjøre små elektriske kjøretøy og krav til legitimasjon.
- Aktuelt å innføre krav om hjelm for bruk av små elektriske kjøretøy generelt, eventuelt begrenset til barn under 15 år.

- Nye skilt som gir mulighet for lokale myndigheter til å etablere skiltede soner for små elektriske kjøretøy med parkeringsforbud, særskilt fartsgrense eller generelt bruksforbud.
- Mulighet for å ilegge overtredelsesgebyr ved flere enn en person på små elektriske kjøretøy. Aktuelt å gi kommunen myndighet til håndheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen.
- Klargjør at trafikkreglene ikke begrenser den kommunale eierrådigheten.
- Mulighet for å ilegge overtredelsesgebyr for bruk av kjøretøy med toppfart eller effekt utover det som er tillatt for små elektriske kjøretøy og elsykkel. Aktuelt å gi kommunen myndighet til håndheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen.
- Det er aktuelt å endre klassifisering av små elektriske kjøretøy fra sykkel til en ny klasse motorvogn. Ved klassifisering som motorvogn er det aktuelt å innføre forsikringsplikt.

13. Økonomiske og administrative konsekvenser

Ved innføring av dagens regler for små elektriske kjøretøy var det forventet at dette ikke ville medføre nevneverdige økonomiske og administrative konsekvenser. De skulle benyttes på allerede opparbeidet areal og ville følge eksisterende skilting for sykkel. Det var ingen krav til en offentlig godkjenningsordning. Statens vegvesens trafikkstasjoner ville derfor ikke oppleve noe ekstra arbeid i forbindelse med små elektriske kjøretøy. Dette har vist seg å ikke stemme helt med dagens bilde. Ulykkestallene viser at sykehusene og andre har hatt store utgifter og administrative konsekvenser i forbindelse med økte skader og ulykker. Kommunene har også hatt mye administrative konsekvenser ved å forsøke å håndtere den eksplosive veksten i utleiemarkedet. Reglene som forslås i dette notatet er imidlertid noe annerledes og fører til flere økonomiske og administrative konsekvenser. Tiltakene er ventet å redusere ulykkene og fremkommelighetsutfordringene fra dagens nivå. Samlet sett vil tiltakene dersom de gjennomføres redusere ulykkeskostnadene og kostnaders knyttet til redusert fremkommelighet for øvrige grupper.

Konsekvenser av forslagene knyttet til parkering:

Dersom det vedtas at små elektriske kjøretøy kan ilegges parkeringsgebyr, vil dette ha både administrative og økonomiske konsekvenser for kommunene med delegert håndhevingsmyndighet.

Kommunen må utvikle de håndhevingsverktøy de trenger for å skrive ut illeggelsene. Per i dag er det neppe noen kommuner som har håndkontroller som er tilrettelagt for at blanketten skal fylles ut med de foreslåtte overtredelsesgrunnlagene. Videre kan det tenkes at det kun er systemer som automatisk kan knytte illeggelsen til et kjennemerke. Det antas videre at det krever enkelte endringer i systemene for at de skal kunne rette et gebyr mot en person eller en virksomhet (fører eller eier). Endringen kan medføre at enkelte kommuner må gjennomføre en teknisk utvikling før de kan iverksette håndheving med gebyr.

Videre vil det kreve tilfredsstillende opplæring av alle betjenter og saksbehandlere på det nye håndhevingsfeltet, i tråd med forskriftens § 3 femte ledd. Dette forutsetter at kommunene eksempelvis må utarbeide interne retningslinjer for hvordan dette skal foregå.

Ved igangsettelse av fjerning eller håndheving med gebyr, kan dette også potensielt føre til økt saksmengde for kommunen med tanke på ettersendelser og eventuell klagebehandling. Kommunene vil få inntekter ved at ilagte overtredelsesgebyrene tilfaller kommunen.

Politiet vil få en enklere og mer anvendelig hjemmel til å reagere, som kan benyttes ved behov. Konsekvensene for politiet for øvrig antas begrensede.

For Statens vegvesen kan endringen bety noe økt arbeidsmengde i form av henvendelser fra kommunene vedrørende både delegert håndhevingsmyndighet, veiledning for vedtak om skilt eller håndheving som sådan.

For eiere av små elektriske kjøretøy, vil innføringen av en gebyrordning føre til at de vil kunne bli økonomisk ansvarlige for de overtredelser som gjøres med deres kjøretøy. Dette kan igjen lede til tiltak for å redusere disse kostnadene, og dermed øke etterlevelsen av parkeringsreglene. Førere av slike kjøretøy kan også holdes økonomisk ansvarlig for eventuelle overtredelser de gjør.

Konsekvenser knyttet til forslaget om promillegrense:

Innføring av en klar promillegrense for små elektriske kjøretøy, ventes å redusere promillekjøring med elsparkesykkel. Det vil redusere kostnader knyttet til det betydelige antall promillerelaterte ulykker som vi har sett, jf. over. Det vil også gjøre det enklere med kontroll av politiet. Dette kan føre til både administrative og økonomiske konsekvenser for politiet, avhengig av kontrollhyppighet

Parkering på fortau:

Forbud mot parkering på fortau vil trolig gi økt fremkommelighet for gående og reduserte ulykker forårsaket av hensatte sparkesykler på fortau og dermed reduserte kostnader knyttet til dette. Det vil samtidig redusere tilgjengelige parkeringsarealer for brukere av slike kjøretøy, og det kan bli kostnader knyttet til etablering og drift av parkeringsarealer andre steder.

Aldersgrense:

Innføring av en aldersgrense på 12 år vil trolig redusere ulykker for denne aldersgruppen. Videreføring av dagens situasjon hvor det ikke er et alderskrav for bruk av små elektriske kjøretøy innebærer ingen økonomiske og administrative konsekvenser.

Krav om hjelm:

Innføring av generelt påbud om bruk av hjelm antas å redusere skadeomfanget ved ulykker vesentlig, og kostnader knyttet til dette. Det antas samtidig å redusere attraktiviteten av å bruke kommersielt utleide elsparkesykler vesentlig, da de færreste antas å ta med egen hjelm til slikt bruk og det er også i liten grad tilgjengelige hjelmløsninger for utleide sparkesykler. Dermed vil trolig utleiemarkedet reduseres vesentlig. Som et kompenserende tiltak kan det bli aktuelt at aktørene tar kostnader ved å utvikle og etablere løsninger for bruk av hjelm ved utleie.

Dersom et hjelmpåbud begrenses til barn opptil 15 år, vil utleiemarkedet i liten grad berøres, da utleieselskapene har en aldersgrense på 16 til 18 år. Samtidig vil reduksjonen i kostnader knyttet til ulykker være vesentlig mindre, da barn under 15 år utgjør en liten andel av skadestatistikken, jf. nærmere omtale over. Ved å innføre et krav om hjelm legger vi opp til at alle barn ved bruk av små elektriske kjøretøy har en slik godkjent hjelm. En godkjent hjelm for barn koster ca. 500,-. Det finnes selvfølgelig dyrere hjelmer, og gode hjelmer man kan få kjøpt rimeligere på salg. . Kjøretøyet er betydelig dyrere enn en hjelm, og det er rimelig å forvente at hvis du går til innkjøp av et slikt kjøretøy, så bør du også investere i en godkjent hjelm. Vi forventer også at mange barn allerede har slik hjelm for kjøring med vanlig sykkel, slik at det ikke er nødvendig å kjøpe en ny.

Lokalt skiltede soner med bruksbegrensninger:

Innføring av lokalt skiltede soner med parkeringsforbud, innkjøringsforbud eller særskilt fartsgrense kan bidra til å løse lokale sikkerhets og fremkommelighetsutfordringer, og dermed redusere kostnader knyttet til disse. Det vil også innebære kostnader for kommunene og andre lokale myndigheter knyttet til vurdering av oppretting og avgrensning av slike soner. Dersom det innføres

nye skilt i skiltforskriften, vil det medføre utgifter til oppsetting av eventuelle skilt. I henhold til skiltforskriften § 37, dekkes slike utgifter som vegutgifter etter reglene i veglova 21. juni 1963.

Effektiv håndheving av forbudet om flere på et kjøretøy:

Mer effektiv håndheving vil trolig gi større etterlevelse av reglene, og dermed reduserte ulykkeskostnader knyttet til slike ulykker.

Dersom kommunene skal få myndighet til å håndheve forbudet mot flere enn en person på kjøretøyet, vil dette ha både økonomiske og administrative konsekvenser for kommunene. Kommunene må utvikle systemer som gjør at de kan utstede overtredelsesgebyr. Videre må kommunens ansatte gjennomføre tilfredsstillende opplæring av alle betjenter og saksbehandlere på ansvarsområdet. De må trolig også utarbeide interne retningslinjer. Ved igangsettelse av håndheving med gebyr, kan dette potensielt føre til økt saksmengde for kommunene. Kommunene vil samtidig få inntekter fra gebyrene.

Dersom Statens vegvesen i større grad skal håndheve slike overtredelser vil det måtte innføres et forenklet opplæringsløp for aktuelle kontrollører og endringer i kontrollverktøyet VaDIS. Slike kontroller vil kreve økt bemanning eller omprioritering av ressurser fra andre kontrolloppgaver i Statens vegvesen.

Særlig om konsekvenser knyttet til håndheving av høy fart:

Mer effektiv håndheving av forbudet mot slike kjøretøy som har fart eller effekt som går utover det tillatte, vil trolig gi større etterlevelse av reglene, og dermed reduserte ulykkeskostnader knyttet til slike ulykker.

Økt kontroll av gjeldende regelverk, uavhengig av hvilken myndighet dette ligger til, vil også kreve både økonomiske og administrative konsekvenser for myndighetene.

Hvis det blir bedre kunnskap om reglene blant publikum og forhandlere, kan det være at markedet for slike kjøretøy blir mindre og dermed være ulykker og kostnader knyttet til dette. Dette kan også føre til at det er mindre behov for tilsyn og kontroller.

Videre må det foretas en nærmere vurdering av hvordan slike kontroller eventuelt skal gjennomføres og hvordan sakene skal behandles. I dag benyttes det elektroniske verktøyet VaDIS for behandling av Statens vegvesens kontrollsaker. Hvis Statens vegvesen skal kontrollere hastighet på slike kjøretøy, og utstede gebyrer som følge av det, må kontrollverktøyet tilpasses. Alternativt må det utvikles en egen modul, eller et eget system for denne type kontroller. Dette vil naturligvis kreve både tid og ressurser. Det er per i dag ikke realistisk at disse endringene kan gjennomføres i VaDIS innen våren 2021.

Hvis det innføres mulighet til å gi gebyr for slike overtredelser, vil denne muligheten også gis til politiet. Politiet må derfor også få opplæring til å håndtere denne nye myndigheten. Politiets systemer må også oppdateres til å kunne gjennomføre en slik kontroll med etterfølgende illeggelse av gebyr.

Hvis kommunene får myndighet til å kontrollere og håndheve forbudet mot bruk av kjøretøy med ulovlig høy fart, innebærer dette at kommunene må etablere og gjennomføre opplæring for sine ansatte. De må også gå til anskaffelse av egnet utstyr for å kunne gjennomføre kontrollene. Dette vil medføre både økonomiske og administrative konsekvenser.

Informasjon og oppfølging:

Som pekt på tidligere i notatet er noe av utfordringene vi ser knyttet til varierende grad av kunnskap og holdninger til de reglene som gjelder for bruk av små elektriske kjøretøy. Dette behovet antas å forsterkes ved innføring av nye regler.

Det vil derfor også fremover være viktig med informasjon om de reglene som gjelder. Statens vegvesen vil jobbe videre med hvordan slik informasjon best kan gis gjerne. Også andre aktører kan bidra, som Trygg Trafikk og politiet. Utleieselskapene av elektriske sparkesykler har også et særlig ansvar for god informasjon om nye regler til sine brukere.

Det er samtidig viktig å følge utviklingen og se på effekten av de tiltakene og endringene som fastsettes. Vi vil derfor følge utviklingen nøye også etter at endringer er fastsatt for å se hvilke konsekvenser det har for sikkerheten og fremkommeligheten, og i lys av det vurdere behov for eventuelle ytterligere tiltak.

14. Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen 10. februar 2021. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påberegnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes per post til:
Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 20/121866 dersom høringssvar sendes inn på e-post eller per post.