



## Statens vegvesen

### Vedlegg 1 – Høringsnotat

## Endring av diverse forskrifter – små elektriske kjøretøy

*Høring om forslag til endring i:*

- *forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)*
- *forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel*
- *forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene)*
- *forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.*
- *forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker*
- *forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt*
- *forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd m.v.*

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
12. januar 2017

# Innhold

1.	Innledning.....	4
2.	Bakgrunnen for forslaget.....	4
3.	Gjeldende regler for ståhjuling i Norge.....	5
4.	Andre lands regulering av små elektriske kjøretøy .....	6
4.1.	Danmark .....	6
4.2.	Sverige .....	6
4.3.	Finland .....	7
4.4.	Sveits .....	7
5.	Trafikksikkerhet .....	8
6.	Klassifisering.....	9
6.1.	Generelt om skillet mellom <i>kjøretøy</i> og <i>motorvogn</i> i vegtrafikk-lovgivningen.....	9
6.2.	VD foreslår å klassifisere små elektriske kjøretøy som «sykkel» .....	9
6.3.	Kriterier for at et elektrisk kjøretøy skal kunne regnes som sykkel .....	10
6.3.1.	Fremdriftskilde .....	10
6.3.2.	Hjul eller belter.....	10
6.3.3.	Personantall .....	10
6.3.4.	Vekt, lengde og bredde.....	10
6.3.5.	Maksimal tillatt konstruktiv hastighet.....	11
6.4.	Ikke godkjenningssplikt – fører har ansvaret for at kjøretøyet oppfyller kravene .....	12
7.	Tekniske krav .....	13
7.1.	Generelt om sykkelforskriften .....	13
7.2.	Gjennomgang av de enkelte kravene.....	13
7.2.1.	§ 7. Alminnelige bestemmelser om konstruksjon, utstyr, merking m.m. ....	13
7.2.2.	§ 8. Bremseser .....	14
7.2.3.	§ 9. Lys og refleks .....	14
7.2.4.	§ 10. Lydsignal .....	14
7.3.	Krav til kjøretøyet i annet regelverk.....	15
8.	Fører .....	15
8.1.	Alders- og ferdighetskrav – bakgrunn .....	15
8.2.	Relevante forhold i vurderingen av alders påvirkning på trafikksikkerheten .....	16
8.3.	Alternative løsninger i forhold til alderskrav .....	16
8.4.	VDs forslag innebærer at det ikke skal være noe alderskrav.....	17
8.5.	Nærmere om enkelte forhold knyttet til fører.....	18
8.5.1.	Ikke krav om hjelm .....	18
8.5.2.	Promillekjøring.....	18

8.5.3.  Bruk av mobiltelefon.....	19
9.  Bruksområder.....	19
9.1.  Generelt om bruksområder, atferdsregler og sanksjoner.....	19
9.2.  Ikke automatisk tillatt å brukes i utmark og på private områder.....	20
9.4.  Forventet omfang av små elektriske kjøretøy.....	21
10.  Utvidelse av definisjonen av rullestol.....	21
11.  Små elektriske kjøretøy og elsykkel – unntak fra forsikringsplikt etter bilansvarslova m.m.	22
11.1.  Generelt om bilansvarslova.....	22
11.2.  Om Norges forpliktelser etter motorvognforsikringsdirektivet.....	23
11.2.1.  Vurdering fra Justisdepartementets Lovavdeling.....	23
11.3.  Små elektriske kjøretøy og elsykkel foreslås unntatt forsikringsplikt etter bilansvarslova.....	24
11.4.  Små elektriske kjøretøy og elsykkel foreslås unntatt forsikringsselskapenes kollektive ansvar.....	25
12.  Økonomiske og administrative konsekvenser.....	25
13.  Gjennomgang av de enkelte forskriftsendringene.....	26
13.1.  Forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).....	26
13.2.  Forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel.....	26
13.3.  Forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) .	26
13.4.  Forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.....	26
13.5.  Forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker.....	26
13.6.  Forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt.....	27
13.7.  Forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd m.v.....	27

Vegdirektoratet (heretter «VD») foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartementet («SD») endringer av en rekke forskrifter slik at små elektriske kjøretøy kan benyttes på offentlige trafikkarealer i Norge. Videre foreslås det at små elektriske kjøretøy og elsykkel unntas både forsikringsplikt etter bilansvarslova og forsikringsselskapenes kollektive ansvar. I tillegg inneholder høringsnotatet forslag om å utvide definisjonen av rullestol.

## 1. Innledning

1. juli 2014 trådte det i kraft nye regler som tillater bruk av *selvbalanserende kjøretøy* på gang- og sykkelareal i Norge. Selvbalanserende kjøretøy er en merkeuavhengig gruppebeskrivelse av Segway og andre kjøretøy med teknologi som sørger for at føreren holder balansen. I dagligtale omtaler man disse kjøretøyene som *ståhjulinger* og det er også dette begrepet vi vil benytte i dette høringsnotatet. Regelendringen kom på bakgrunn av Høyre/Frp-regjeringens løfte før sin tiltredelse høsten 2013 om å lovliggjøre bruk av slike kjøretøy i Norge.

VD mottok i oktober 2014 et oppdrag fra SD der vi ble bedt om å utrede om det bør gjøres endringer i regelverket slik at også andre små elektriske kjøretøy kan benyttes på en hensiktsmessig måte. Oppdraget kom på bakgrunn av at VD i etterkant av at ståhjulinger ble lovlig hadde meldt tilbake til SD at det var naturlig å gjennomføre en slik utredning.

Forslaget som nå fremmes innebærer at reglene som i dag gjelder for ståhjulinger blir erstattet av nye regler som også åpner opp for bruk av andre typer små elektriske kjøretøy. Da dette er kjøretøy som er ment brukt på områder som i utgangspunktet er forbeholdt gående og syklende, foreslås det begrensinger for kjøretøyenes lengde, bredde, vekt og hastighet. Høringsnotatet vil redegjøre for både klassifisering, hvilke kriterier som vil gjelde for at en innretning skal kunne falle inn i denne gruppen, tekniske krav, krav til fører, bruksområder, forsikring m.m. Små elektriske kjøretøy er høringsnotatets hovedinnhold og vil bli behandlet i pkt. 2-9 og pkt. 11-13.

Høringsnotatet inneholder også forslag til utvidelse av definisjonen av *rullestol*. I dag er det et krav at en rullestol må ha «3 eller flere hjul». Forslaget går ut på å fjerne kravet til antall hjul slik at tohjuls rullestoler med selvbalanserende teknologi også skal kunne regnes som *rullestol*. Det bemerkes at rullestoldefinisjonen er en separat bestemmelse, atskilt fra reglene om små elektriske kjøretøy. Rullestol vil bli behandlet i høringsnotatets pkt. 10 og 12.

Til sist inneholder høringsnotatet forslag om å unnta elsykkel fra forsikringsplikten etter bilansvarslova og forsikringsselskapenes kollektive ansvar for uforsikrede motorvogner. På den måten vil elsykkel og vanlig sykkel bli likestilt i forhold til bilansvarslovgivningen. Dette vil bli behandlet i høringsnotatets pkt. 11 (sammen med små elektriske kjøretøy) og 12.

## 2. Bakgrunnen for forslaget

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 har medført mange spørsmål til VD om hvilke regler som gjelder for konkrete kjøretøymodeller.

I utgangspunktet har motordrevne kjøretøy ikke adgang til områder som er forbeholdt gående og syklende: Motorvogner skal benytte kjørebanen (der biler, busser, lastebiler, motorsykler ferdes). Fra denne hovedregelen er det gjort unntak for noen få typer motorvogner: Ståhjuling, leketøy, rullestol og elsykkel.

Reglene for *ståhjuling* gjelder kun kjøretøy som har en spesiell type teknologi, såkalt gyroteknologi, som sørger for at føreren holder balansen. *Leketøy* er en motorisert innretning for barn som skal være sperret på 6 km/t eller lavere. *Rullestol* er innretning med tre eller flere hjul for bruk av personer med redusert gangevne, og maksimal konstruktiv hastighet for disse er 10 km/t. *Elsykkel* er en sykkel med hjelpemotor på maksimalt 0,25 kW nominell effekt og der hjelpemotoren skal koble ut ved 25 km/t eller tidligere dersom syklistene slutter å trå.

Det finnes flere forskjellige elektriske kjøretøy som ikke går inn i noen av disse gruppene, eksempelvis motorisert sparkesykkel, rullebrett og rulleskøyter. Disse faller da inn i enten gruppen *moped* eller *motorredskap*, noe som medfører at de må oppfylle mange tekniske krav, kun kan benyttes i kjørebane, samt at det stilles krav til føreren. I praksis betyr dette at slike kjøretøy pr. i dag ikke er tillatt å bruke i Norge.

VDs utgangspunkt for arbeidet med de nye reglene som nå foreslås, er at det ikke er aktuelt å innskrenke gjeldende regler for ståhjulinger. Det finnes heller ingen trafikksikkerhetsargumenter som gir grunn til å forskjellsbehandle andre sammenlignbare elektriske kjøretøy som ikke har selvbalerende teknologi. Det er også meget viktig å utarbeide et regelverk som er enkelt å forholde seg til både for trafikanter og myndigheter, samt står seg med tanke på fremtidig utvikling. Dette gjøres best ved å ha felles regler for alle små elektriske kjøretøy for én person. Det er likevel nødvendig å sette visse kriterier for hvilke kjøretøy som skal falle inn under disse reglene.

### 3. Gjeldende regler for ståhjuling i Norge

Ståhjuling er klassifisert som *motorredskap* (motorvogn). Det er flere regler som regulerer selve kjøretøyet, føreren og bruken av dette. Vi vil her gjengi de reglene som gjelder for ståhjuling.

#### Krav til selve kjøretøyet:

- Må ha selvbalerende teknologi, også kalt gyro-teknologi. Dette er et system som sørger for at føreren holder balansen forover og bakover.
- Må ha enten ett eller to hjul. Har det to hjul, skal de være på samme aksel.
- Må ikke være bredere enn 85 cm og ikke veie mer enn 70 kg.
- Maksimal konstruktiv hastighet skal være høyst 20 km/t.
- Skal være utstyrt med front- og baklys samt reflekser.
- Skal være utstyrt med signalhorn eller signalklokke.
- Bremsere må oppfylle angitte krav til bremselengde.

#### Regler som knytter seg til føreren:

- Føreren må være 16 år eller eldre.
- Det er samme promillegrense som for bil: 0,2.
- Føreren kan ikke bruke håndholdt mobiltelefon når han kjører.
- Ståhjulingen er kun tillatt for én person. Det er altså ikke tillatt å ha med passasjerer.
- Det er ikke krav til hjelm eller eget førerkort for ståhjuling.

#### Bruksområder:

- Ståhjuling kan benyttes på fortau og gang-/sykkelveger. Kjøring på fortau og gangveger er kun tillatt når gangtrafikken er liten, og ved passering av gående må dette skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.
- Ståhjuling kan også kjøres i kjørebanelen, men ikke på veger med fartsgrense høyere enn 60 km/t.
- Ståhjuling kan kjøres i kollektivfelt, sykkelfelt og i gågater, men i gågater kan det ikke kjøres fortere enn gangfart.
- Det er ikke tillatt å kjøre mot enveiskjørt gater eller der det er skiltet forbudt for motorvogn. Dette gjelder også selv om det er skiltet unntak for sykkel. Dersom det er fortau kan du bruke dette når gangtrafikken er liten.
- Det er ikke tillatt å kjøre i utmark eller på private veger der kjøring med motorvogn er forbudt (for eksempel turveger i marka).

#### Annet:

- Det er ikke krav til ansvarsforsikring.
- Det er ikke krav om bruk av hjelm.

## **4. Andre lands regulering av små elektriske kjøretøy**

### **4.1. Danmark**

I Danmark er små elektriske kjøretøy tillatt å bruke på offentlig vei dersom de er en-akslede og har et styre (som man kan holde i). Små elektriske kjøretøy som ikke er en-akslede, eksempelvis elektriske sparkesykler og skateboard, eller som ikke har et styre, eksempelvis hoverboard, er kun tillatt å bruke på privat grunn eller i egnede skateparker.

De elektrisk drevne en-akslede kjøretøyene har vært regulert i Danmark med midlertidige regler i en forsøksordning fra 2010, men fra sommeren 2016 innførtes permanente regler. Det nye regelverket innebærer at elektriske en-akslede kjøretøy med styre vil bli klassifisert som sykkel, noe som i Danmark innebærer at de ikke kan brukes på fortau. De kan videre ikke kjøres i over 20 km/t, det er 16-års aldersgrense for bruk (dette gjelder ikke sykler generelt, men kun for disse elkjøretøyene), og det er ingen krav til hverken bruk av hjelm, registrering av kjøretøyet eller forsikring.

### **4.2. Sverige**

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»). På samme måte som i Danmark må små elektriske kjøretøy i Sverige ha et styre for å falle inn under denne definisjonen. Dette betyr at f.eks. hoverboards og en-hjulinger er forbudt å bruke på offentlige områder, mens Segway, elektriske sparkesykler og andre typer selvbalsenserende 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 selvbalerende 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 kjørebanen. 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 man 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 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.

### **4.3. 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 annet enn at motoreffekten ikke må være over 1 kW.

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

Disse kan kun benytte på fortauet dersom de kjører i gangfart, og kan ellers benytte de samme områdene som sykkel. Det er ingen aldersgrense eller krav til bruk av hjelm. Hva gjelder tekniske krav, kan de ikke være bredere enn 80 cm, og de må ha lys og signalklokke. Det er ikke krav til registrering eller forsikring.

### **4.4. Sveits**

Per i dag er det meste av små elektriske kjøretøy forbudt i Sveits, og det er kun en viss type selvbalerende kjøretøy som er lov å bruke. Sveits er helt i startgropen hva gjelder utviklingen av nytt regelverk på området, og våre kontaktpersoner anslår at et nytt regelverk, der små elektriske kjøretøy vil bli tillatt, vil trå i kraft om 2 år. Det er foreløpig svært uklart hvordan det nye regelverket vil se ut.

Selvbalerende kjøretøy kategoriseres i dag som en undertype av moped, og følger bruksreglene for sykkel. I Sveits betyr det at selvbalerende kjøretøy ikke får lov til å befinne seg på fortauet. Videre er det ikke krav til bruk av hjelm, men det finnes klare aldersbegrensninger. Dersom du har førerkort på moped så er aldersgrensen for bruk 14 år, og dersom du ikke har førerkort for moped er aldersgrensen 16 år.

Hva gjelder de tekniske kravene er disse de samme som moped og de har derfor relativt strenge regler til blant annet lys, bremses og signalklokke. De selvbalerende kjøretøyene får videre ikke lov til å kjøre i over 20 km/t, må registreres, ha kjennemerke og må være tilknyttet en form for ansvarsforsikring.

## 5. Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge skal være basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren – nullvisjonen. Dette er også presisert i Høyre og Fremskrittspartiets regjeringsplattform (Regjeringen Solberg 2013-).

Nullvisjonen innebærer at transportsystemet utformes slik at det fremmer trafikksikker adferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidra til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader. Det er også satt et etappemål som viser hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Ambisjonen er at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008–2011. Det betyr at det i 2024 maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. I inneværende NTP (2014-2024) er det et mål at veksten i større byområder skal tas av kollektivtransport, gåing og sykling. Det er derfor viktig at vi har et tilpasset regelverk for alle typer transportmidler, også småelektriske kjøretøy.

Ved innføring av ny teknologi i trafikken er det alltid risiko for at nye *typer* ulykker skjer, men dette aksepteres da ny teknologi normalt sett vil redusere *antall* trafikkulykker. Små elektriske kjøretøy representerer ikke bare ny teknologi, men også en helt ny transportform. Dette vil trolig føre til andre typer ulykker enn de vi kjenner i dag.

Transport er i dag en viktig rammefaktor for et velfungerende samfunn. Det er en viktig oppgave å legge til rette for at alle som ferdes i trafikken gjør det på en mest mulig sikker måte. Veger bygges derfor med mest mulig innebygd trafikksikkerhet, vegnettet gjennomgås med tanke på trafikksikkerhet og nye trafikksikkerhetstiltak innføres for å nå nullvisjonen.

Utenlandske studier viser at selvbalerende kjøretøy er utsatt for velt ved hindringer i vegbanen, så som fortauskanter, og hull i vegen mm. Kjøretøyenes fart og fysiske forskjeller fra gående eller syklende viser også at det innebærer en trafikksikkerhetsrisiko å blande disse trafikantgruppene. Et uttrekk ved hjelp av fritekstsøk i den svenske ulykkesdatabasen viser at det fra 2014 -16 er registret mellom 40-60 lettere skadde på denne type kjøretøy.

Ifølge utenlandske undersøkelser om ulykker med bruk av selvbalerende kjøretøy, viser disse at denne typen kjøretøy er assosiert med relativt høy risiko for alvorlige personskader. Det anbefales imidlertid ytterligere forskning relatert til størrelsen på denne risikoen, samt på varighet og type trening det er behov for i forbindelse med bruk av selvbalerende kjøretøy. I de drøye to årene selvbalerende kjøretøy har vært tillatt i Norge, er SVV ikke kjent med at det har vært ulykker med hardt skadde eller drepte.

Det norske veg- og gatenettet er utformet på en slik måte at vi allerede i dag har konflikter mellom de forskjellige trafikantgruppene. Økning i antall kjøretøy, herunder både biler og sykler, fører oftere til konflikter og sammenstøt mellom motorvogner, syklistene og gående. VD ser også utfordringer ved at flere trafikantgrupper, f.eks. rulleraskiløpere, bruker det samme vegarealet. Ved å innføre en ny kjøretøygruppe på det samme veg- og gatenettet vil sjansen for konflikter og faren for ulykker øke ytterligere.

Når det likevel foreslås nye regler som legger til rette for bruk av flere typer små elektriske kjøretøy, begrunnes dette med at man ved å tillate én type (ståhjuling fra 2014) tok en prinsipiell avgjørelse om å tillate bruk av motoriserte kjøretøy utenfor kjørebane. Hensynet til et enkelt regelverk som regulerer sammenlignbare kjøretøy veier tyngre enn den økte



risikoen dette innebærer. Denne risikoen må søkes å holde nede gjennom bevisstgjøring av de som ferdes i trafikken, både på denne nye typen kjøretøy og på kjøretøy som er vanlige i dag. Det er også slik at når denne typen kjøretøy er tillatt i andre, sammenlignbare land, oppstår det en forventning om at Norge også skal tillate disse kjøretøyene.

## 6. Klassifisering

### 6.1. Generelt om skillet mellom *kjøretøy* og *motorvogn* i vegtrafikklovgivningen

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.

Skillet mellom *kjøretøy* og *motorvogn* har betydning i flere sammenhenger, blant annet i reglene om kjøring i ruspåvirket tilstand og bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring, se nærmere høringsnotatet pkt. 8.5.2. og 8.5.3. Vegtrafikkloven gir kun hjemmel for å fastsette aldersgrense for fører av motorvogn, se pkt. 8.3.

Noen innretninger, eksempelvis sykkel, vil fordi de ikke har motor, være *kjøretøy*, men ikke motorvogn. Regelverket slår også fast at elsykkel er å regne som *sykkel* – altså et *kjøretøy*, men ikke motorvogn – dersom den har motoreffekt og virkemåte innenfor nærmere angitte krav. Når det gjelder leketøy og rullestol, er disse rent motordrevne fremkomstmidler og faller dermed i utgangspunktet inn i definisjonen av motorvogn. Det er imidlertid i trafikkreglene slått fast at leketøy og rullestol ikke regnes som kjøretøy, noe som da også betyr at de heller ikke er motorvogn (definisjonen av motorvogn forutsetter at det er et *kjøretøy* som drives frem med motor). Konsekvensen er følgelig at de som fører leketøy og rullestol regnes som *gående*.

### 6.2. VD foreslår å klassifisere små elektriske kjøretøy som «sykkel»

Små elektriske kjøretøy drives frem med motor og omfattes dermed i utgangspunktet av definisjonen av motorvogn. VD foreslår imidlertid at små elektriske kjøretøy skal defineres som *sykkel*, som igjen innebærer at de kun blir å regne som *kjøretøy* i vegtrafikklovgivningen. I kjøretøyforskriften og forskrift om krav til sykkel løses dette ved at det opprettes et nytt ledd i definisjonen av *sykkel* der vi angir hvilke kriterier som må være oppfylt for at kjøretøyet skal falle inn i denne gruppen.

Ved å klassifisere små elektriske kjøretøy som *sykkel* (kjøretøy), endrer vi på det som i dag gjelder for ståhjuling. Ståhjuling er klassifisert som *motorredskap* (motorvogn). Dette får, som vi vil se senere i høringsnotatet, betydning for flere forhold. En av konsekvensene er at disse kjøretøyene får tilgang til de samme områdene som syklende, noe som i stor grad også betyr samme områder som gående. For å redusere risikoen for konflikter og ulykker, er det nødvendig å sette begrensninger på kjøretøyetets vekt, størrelse, hastighet, fremdriftskilde og personantall. Vi vil i pkt. 6.3. forklare nærmere de kriteriene vi foreslår.

VD vil bemerke at vi allerede under arbeidet med reglene for ståhjuling i 2013/2014 vurderte å klassifisere disse som *sykkel*. Det var hovedsakelig to forhold som gjorde at vi valgte å klassifisere disse som *motorredskap*.

For det første ønsket vi å etablere en aldersgrense. Vegtrafikkloven gir kun hjemmel for å fastsette aldersgrense for fører av motorvogn, se nærmere redegjørelse nedenfor i pkt. 8.3. Det er følgelig ikke anledning til å sette en aldersgrense for føring av kjøretøy, altså sykkel. For det andre var det ikke mulig i henhold til vegtrafikkloven § 2 tredje ledd, slik den da lød, å bestemme at noe som er en motorvogn etter vegtrafikkloven, likevel ikke skal regnes som motorvogn, men i stedet «bare» som et kjøretøy. Det ville med andre ord være nødvendig å gjennomføre en lovendring for at sykkel-løsningen skulle vært mulig. Med tanke på ønsket om å få på plass nye regler snarest mulig, ville en lovendringsprosess høyst sannsynlig innebåret en utsettelse av lovliggjøringen av ståhjuling.

VD vil nevne at det i mars 2015 ble inntatt en hjemmel i vegtrafikkloven § 2 tredje ledd, nytt siste punktum, der det slås fast at man kan bestemme at noe som er en motorvogn etter definisjonen i § 2, likevel ikke skal regnes som motorvogn etter loven. Konsekvensen av det vil følgelig være at det regnes som kjøretøy. Denne hjemmelen kom på plass i forbindelse med regelverksarbeidet for elsykkel, men den får også avgjørende betydning for at vi nå ønsker å klassifisere små elektriske kjøretøy som sykkel.

### **6.3. Kriterier for at et elektrisk kjøretøy skal kunne regnes som sykkel**

#### **6.3.1. Fremdriftskilde**

Det stilles krav om at fremdriftskilden er elektrisk motor med batteri som energikilde. Vi ønsker ikke at forbrenningsmotorer skal benyttes på disse trafikkarealene da de medfører både støy og eksosutslipp. Vi har valgt ikke å sette noen begrensning på motoreffekten da dette vil medføre et forhold som vanskelig lar seg kontrollere. Vi mener også at den maksimale konstruktive hastigheten på 20 km/t, se nærmere om denne nedenfor, medfører at det ikke er noe stort behov for å regulere motoreffekten da denne kun får betydning for akselerasjonen.

#### **6.3.2. Hjul eller belter**

Vi foreslår at kjøretøyene må ha enten hjul eller belter. Dette mener vi vil dekke det behovet som foreligger.

#### **6.3.3. Personantall**

Formålet med reglene er å legge til rette for bruk av små kjøretøy beregnet for én person (føreren). Kjøretøyet skal følgelig ikke være innrettet for flere personer. Om man hadde tillatt flere personer på kjøretøyet, ville dette innebære en økning av den totale vekten på kjøretøy og personer, samt gjort det mer ustabil. Dette ville igjen medført et større skadepotensiale.

#### **6.3.4. Vekt, lengde og bredde**

Et kjøretøys skadepotensiale blir større jo høyere vekten er. VD foreslår at den maksimale vekten på kjøretøyet inklusive batteri settes til 70 kg. Dette er en maksgrense som vi mener er høy nok til at de aller fleste «små» kjøretøy vil være innenfor, f.eks. veier den tyngste utgaven av Segway (X2 SE) 55 kg. Grensen er også en videreføring av det som i dag gjelder for ståhjuling.

Vedrørende størrelse, foreslår vi at maksimal tillatt lengde skal være 120 cm og bredde 85 cm. Det settes ingen høydebegrensning da kjøretøyet høyde neppe kan antas å volde problemer. Ved å sette lengden til maksimalt 120 cm ønsker vi å forhindre at mopedlignende kjøretøy faller inn i sykkel-definisjonen. Slike kjøretøy skal klassifiseres som *moped* og for denne gruppen finnes det i dag klare regler hva angår tekniske krav, bruksområder og krav til

føreren. Om man tillater at mopeder/motorsykler blir definert som en sykkel, vil disse kunne føre til utstrakt bruk av barn under 16 år, med påfølgende risiko for trimming/manipulering av hastighet osv.

I denne sammenheng er det interessant å se hen til Sverige som fra 1. januar 2016 innførte en effektgrense på 250 watt for små elektriske kjøretøy (unntatt selvbalsenerende kjøretøy og kjøretøy ment for personer med fysisk funksjonsnedsettelse). Som vi har sett tillater Sverige en lengde på opptil 160 cm. De opplevde da at det ble solgt en del mopedlignende kjøretøy med høy motoreffekt, men der den maksimale hastigheten var sperret til 20 km/t. Problemet var imidlertid at det var enkelt å fjerne/øke denne hastighetssperren, noe som også ble gjort av en del av brukerne. Dette resulterte følgelig i flere tilfeller der brukerne benyttet et hurtiggående elektrisk kjøretøy under påskudd av å være innenfor sykkel-definisjonen.

VD har vurdert om det bør settes en effektgrense også i Norge. Vi har valgt ikke å foreslå en slik grense da vi mener lengdebegrensningen på 120 cm bør være tilstrekkelig til å hindre denne problematikken. Det vil dessuten være vanskelig å kontrollere et kjøretøys effekt.

VD understreker at selv om elsykkel regnes som sykkel, så er ikke dette et avgjørende argument for at lignende, men rene motordrevne kjøretøy, skal klassifiseres som sykkel. VD viser her til at elsykkel skal drives frem av både motor og muskelkraft, det er ikke en ren motorvogn. Skillet mellom elsykkel og moped har dessuten god forankring i EU-regelverket.

### **6.3.5. Maksimal tillatt konstruktiv hastighet**

VD foreslår at den maksimalt tillatte konstruktive hastigheten settes til 20 km/t. Dette betyr at kjøretøyet ikke skal kunne oppnå en høyere hastighet enn 20 km/t på flatmark når motoren sørger for fremdriften. Dette er likevel ikke til hinder for at kjøretøyet oppnår en høyere hastighet i nedoverbakker. Vi bemerker at sperren på 20 km/t eller lavere skal være satt av produsenten eller dennes representant. Sperren skal ikke kunne endres til over 20 km/t, eksempelvis ved bytting mellom ulike moduser, ved å ta bort en ledning eller på annen måte.

VD har vurdert om den maksimalt tillatte hastigheten skal settes lavere enn 20 km/t, f.eks. til 15 km/t. Dette ville i så fall innebære en innskrenking i forhold til gjeldende regler for ståhjuling. Bakgrunnen for at det i 2014 ble fastsatt en maksimal hastighet på 20 km/t, var at det var denne hastigheten en Segway kunne oppnå. Man kunne satt hastigheten til 15 km/t og på den måten «tvunget» produsenten til å sette en sperre ved denne hastigheten. VD fant likevel at en hastighet opp til 20 km/t kunne aksepteres uten at dette ville innebære en vesentlig trafikkfare. Når vi nå gjør en ny vurdering av dette forhold, kan vi ikke se at det er fremkommet nye argumenter som underbygger et krav om nedjustering av hastigheten. Vi viser her til at vi ikke er kjent med noen alvorlige ulykker som kan knyttes til hastigheten på 20 km/t.

På den andre siden kan man stille spørsmål om hastighetsgrensen burde vært satt høyere enn 20 km/t, f.eks. til 25 km/t slik grensen er for motorhjelp på elsykkel. Til dette bemerker vi at små elektriske kjøretøy, i motsetning til elsykkel, er et rent motordrevet kjøretøy. På elsykkel tillates det at motoren gir hjelpekraft opp til 25 km/t, men motoren kan kun være aktivert når syklisten trækker på pedalene. På elsykkel tillates fremdrift kun ved motorkraft opp til 6 km/t, såkalt «oppstartsassistanse».

Små elektriske kjøretøy er dessuten en type kjøretøy som i stor grad er og blir populære blant barn og ungdom, dette til forskjell fra elsykkel der vi ser at brukerne som oftest er voksne

personer. Som følge av at det foreslås at det ikke skal være noen aldersgrense, er det viktig å ikke legge til rette for ferdsel i for høy hastighet. Selv om en forskjell på 5 km/t kan fremstå som lite, er det utvilsomt at en hastighet på 25 km/t i forhold til 20 km/t gir mindre marginer: Stopplengden er lengre og skadepotensialet ved sammenstøt, velt eller utforkjøring er større. Sykkel, herunder elsykkel, har god styring og solide bremses på for- og bakhjul, noe som gir god kontroll. Små elektriske kjøretøy finnes i mange forskjellige varianter, med påfølgende store variasjoner i bremse- og styrefunksjonen.

VD vil også bemerke at elsykkel har begrensning i tillatt motoreffekt, noe som innebærer at man ofte ikke når 25 km/t i motbakker. Når det ikke foreslås noen effektbegrensning på små elektriske kjøretøy, vil det potensielt være mulig å utvikle kjøretøy som holder maksimalhastigheten også i motbakker. Da høyere fart det meste av tiden disse kjøretøyene er i bruk innebærer økt risiko for ulykker med skadepotensiale, er det viktig å ha en grense som motvirker dette. Man må også ta hensyn til sikkerheten til gående da dette er en trafikantergruppe som holder betydelig lavere hastighet, det vises her til at vanlig gangfart er ca. 5 km/t.

Sammenligningen med sykkel og det faktum at sykler er i stand til å oppnå hastigheter langt over 25 km/t ved muskeltrakk brukes ofte som argument for å tillate høy hastighet på motoriserte innretninger. VD anerkjenner at det naturligvis er en sammenheng mellom hastighet og risiko også på sykkel. Men sykkel er en innretning som har vært med oss i lang tid, fra slutten av 1800-tallet. Utover 1900-tallet ble den mer og mer vanlig i bruk i Norge. På denne tiden var det færre mennesker (og dermed trafikanter), få kjøretøy og et mindre komplekst trafikkbilde. Behovet for og fokuset på regler var følgelig mindre, noe som for øvrig ikke bare gjaldt vegtrafikklovgivningen, men også på andre samfunnsområder.

Utformingen av dagens vegtrafikklovgivning har skjedd gradvis gjennom de siste 100 år. Det har i denne perioden aldri vært særlig aktuelt å etablere regler som innskrenker muligheten til å benytte sykkel, f.eks. ved å sette en maksimal konstruktiv hastighet på sykkelen eller aldersgrense på fører. Dette er en vurdering av trafikksikkerhetsmessige behov sammenholdt med det faktum at sykling er en ønsket transportform. Det er følgelig slik at det må foreligge svært gode argumenter dersom man skal innskrenke på noe som i lang tid har vært lovlig. Krav om hastighetssperre ville uansett bydd på problemer da vanlige sykler ikke har noen teknologi som sperren kan monteres på.

VD vil til slutt trekke frem at syklende og gående i mange år har hatt «retten» til bestemte områder utenfor kjørebane, nettopp fordi disse skjermede områdene skal gi sikkerhet og trygghet for denne trafikantergruppen. Når det nå skal åpnes opp for en ny type fremkomstmiddel er det nødvendig å sette restriksjoner på hvilke kjøretøy som skal kunne benytte disse områdene, nettopp for å forhindre at områdene mister sin trygghetsgivende funksjon. En av restriksjonene som settes, er altså en maksimal hastighet på 20 km/t. Vi viser dessuten til at andre land har satt tilsvarende hastighetsgrense.

#### **6.4. Ikke godkjenningssplikt – fører har ansvaret for at kjøretøyet oppfyller kravene**

VD bemerker at når man klassifiserer små elektriske kjøretøy som sykkel, vil det ikke være plikt til å godkjenne kjøretøyet hos Statens vegvesen. Det er heller ingen registreringsplikt.

Det er svært viktig å være klar over at det er fører av kjøretøyet som er ansvarlig for at kjøretøyet oppfyller vilkårene for å kunne regnes som en sykkel. Dette følger av vegtrafikkloven § 23. Det er føreren som vil bli stilt til ansvar etter vegtrafikklovgivningen dersom han benytter på et kjøretøy som ikke oppfyller vilkårene, og som dermed pr. definisjon er å regne som en moped eller motorsykkel (og dermed ikke er tillatt brukt på gang- og sykkelareal). At fører har fått feilaktige opplysninger fra forhandler/selger, vil ikke fritta føreren for ansvar. Selger vil imidlertid kunne bli ansvarlig etter regelverket for markedsføring av produkter.

## **7. Tekniske krav**

### **7.1. Generelt om sykkelforskriften**

Kravene til sykkel er fastsatt i forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel (heretter forkortet "sykkelforskriften").

Sykkelforskriften inneholder krav til sykkelens konstruksjon og utstyr, herunder bremses og signalklokke. Da disse reglene tar utgangspunkt i hvordan en vanlig sykkel er utformet – at den har styre og for- og bakhjul – vil disse reglene ikke passe helt på de små elektriske kjøretøyene. Det er derfor naturlig å opprette egne bestemmelser i sykkelforskriften som oppstiller krav til denne nye gruppen av sykkel. Dette foreslås løst ved at vi deler opp sykkelforskriften i tre kapitler, der første kapittel er fellesbestemmelser for alt som regnes som sykkel, kapittel 2 omhandler det som gjelder vanlig sykkel (inkl. elsykkel), mens kapittel 3 gjelder den nye gruppen sykkel (små elektriske kjøretøy).

Utfordringen ved å etablere tekniske krav for denne gruppen, er at kjøretøyenes utforming varierer stort. Vi har derfor vært nødt til å utforme generelle formuleringer for de forholdene ved kjøretøyet som i størst grad påvirker sikkerhetsegenskapene. Vi vil i det følgende gjennomgå de tekniske kravene som vi mener bør gjelde for denne gruppen kjøretøy (bør leses sammen med vedlegg 2 der den foreslåtte forskriftsteksten fremkommer).

### **7.2. Gjennomgang av de enkelte kravene**

#### **7.2.1. § 7. Alminnelige bestemmelser om konstruksjon, utstyr, merking m.m.**

Denne bestemmelsen er likelydende med eksisterende § 3. Vi ser det likevel som hensiktsmessig at denne bestemmelsen fremkommer i hvert av kapitlene slik at man på den måten har alle kravene samlet for den enkelte gruppen. Det ville blitt noe uoversiktlig om kravene fremkom dels i fellesbestemmelsene og dels i de enkelte kapitlene.

Kravet innebærer at sykkelens konstruksjon skal være så robust at den tåler normal bruk. Det stilles også krav om at sykkelens vedlikeholdes slik at dens robusthet ikke svekkes utover det som følger av normal slitasje.

VD foreslår at det inntas et krav om at kjøretøyet skal være utrustet med produsentens navn, typebetegnelse og fabrikknummer. Dette slik at det er mulig å identifisere det konkrete kjøretøyet om det skulle være behov for det. Dette kan være nødvendig i forbindelse med ulykke, overtredelse av vegtrafikklovgivningen, forsikring m.m. Et krav om merking følger også av forskrift om elektrisk utstyr § 11 tredje ledd. Denne forskriften gjelder for «elektrisk utstyr», jf. § 2, og får dermed anvendelse for små elektriske kjøretøy. Etter § 11 er det dog

kun krav om «produsentens navn eller kjennemerke og typebetegnelse», altså ikke serienummer.

VD bemerker at med «typebetegnelse» forstås navnet eller betegnelsen på den konkrete modellen. Dette kan altså være et navn eller en bokstav/tallkombinasjon. Når det gjelder «fabrikasjonsnummer, mener vi et nummer bestående av enten tall eller bokstaver, eller en kombinasjon av begge, der dette nummeret er unikt og bare gjelder det konkrete kjøretøyet. Vi er imidlertid usikker på i hvilken grad det finnes et fabrikasjonsnummer på de modellene som er vanlige i dag. Vi ber derfor om høringsinstansenes synspunkter på dette.

#### **7.2.2. § 8. Bremseser**

Vi foreslår at det stilles om at «sykkel skal være utrustet med et system som gjør det mulig å stanse på en sikker, effektiv og hurtig måte». Da disse kjøretøyene kan ha svært ulik utforming og dermed muligheter for å etablere bremseser som betjenes med hånd eller fot, er det nødvendig å ha en generell ordlyd vedrørende dette. Det avgjørende er at kjøretøyet skal la seg stoppe på en effektiv og hurtig måte, noe som er særlig viktig når det oppstår uventede situasjoner i trafikken.

Kravet til bremsefunksjon innebærer at innretninger som ikke har noen form for bremsemulighet, ikke vil være i forskriftsmessig stand og følgelig ikke tillates brukt.

#### **7.2.3. § 9. Lys og refleks**

Bruk av lys er et svært enkelt og virkningsfullt verktøy for å redusere faren for sammenstøt. VD foreslår derfor krav om at kjøretøyet skal være utrustet med rød refleks bak. Det gjøres imidlertid et unntak for kjøretøy som på grunn av sin størrelse og/eller utforming ikke muliggjør montering av refleks.

Ved kjøring i mørket skal kjøretøyet ha hvitt eller gult frontlys og rødt baklys. Det foreslås imidlertid at føreren som alternativ til å feste lyktene på selve kjøretøyet, kan feste lyktene på seg selv. For å unngå blendeproblematiske og at lyktene «forflytter» seg sideveis, anses ikke festing av lykt på hodet å oppfylle det alternative kravet. Denne alternative løsningen foreslås da det på flere varianter av små elektriske kjøretøy ikke er mulig med en hensiktsmessig plassering av lyktene på selve kjøretøyet.

VD understreker at lyskravet innebærer at annen farge på lysene ikke tillates. Unnlattelse av bruk av lys vil sanksjoneres på samme måte som for sykkel, altså et forenklet forelegg på kr 900,-, jf. forskrift om forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 11 bokstav a.

#### **7.2.4. § 10. Lydsignal**

I forslaget stiller vi krav om at kjøretøyet skal ha signalklokke eller signalhorn. Med signalklokke forstås den type klokke som i dag brukes på vanlig sykkel, altså en klokke som avgir en mekanisk generert «pling-pling»-lyd. Meningen med dette er at man skal kunne varsle gående, syklende eller førere av andre små elektriske kjøretøy, slik at disse oppfatter at det er et kjøretøy som kommer. Da det kan tenkes at noen innretninger allerede har signalhorn, altså noe som gir en elektrisk generert lyd. Vi velger derfor å likestille disse i forskriften.

På en del kjøretøy vil det ikke vil være mulig å montere og/eller betjene en signalklokke eller signalhorn på en hensiktsmessig måte. For disse kjøretøyene er det gjort et unntak fra kravet. Det vil dermed bero på en skjønsmessig vurdering av om ringeklokke eller signalhorn er

mulig å montere og bruke. Kjøretøy der man har en styreinnretning å holde i vil vanligvis være egnet til slik montering. Motsatt gjelder for kjøretøy der man ikke har noe å holde i, f.eks. etthjulinger og hoverboards. Vi understreker for ordens skyld at det naturligvis ikke kreves at føreren har en signalklokke eller signalhorn festet på seg selv.

### **7.3. Krav til kjøretøyet i annet regelverk**

Som nevnt under pkt. 7.2.1 gjelder forskrift om elektrisk utstyr også for små elektriske kjøretøy, det vises her til § 4 første ledd bokstav a:

*«elektrisk utstyr: enhver artikkel eller gjenstand for produksjon, omforming, overføring, fordeling, bruk eller måling av elektrisk energi slik som bruksgjenstander, transformatorer, omformere, måleinstrumenter, vern, installasjonsmateriell, eller sammenstillinger av slike.»*

Kravene i forskrift om elektrisk utstyr retter seg mot produsent, importør eller annen markedsfører av et elektrisk produkt. Nærmere informasjon om dette regelverket finnes på Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sine [nettsider](#).

## **8. Fører**

### **8.1. Alders- og ferdighetskrav – bakgrunn**

For de fleste motorvogner, eksempelvis bil, motorsykkel, buss og lastebil, stilles det krav om at føreren har gjennomført kurs og bestått både teoretiske og praktiske prøver. Omfanget av opplæringen og kravet til føreren er tilpasset de ulike kjøretøyklassene. Kravet til førerkort er gitt for å sikre at de som fører en motorvogn er skikket og innehar tilstrekkelig kompetanse slik at man reduserer risikoen for skade på seg selv og andre.

For ståhjuling ble det i 2014 bestemt at fører av slikt kjøretøy må ha fylt 16 år og «inneha nødvendige ferdigheter». Ferdighetskravet er ikke knyttet til noen opplæring eller prøve, verken teoretisk eller praktisk. Begrunnelsen for alders- og ferdighetskravet var at dette er motoriserte kjøretøy som skal benyttes i blandet trafikk. For at dette skal gjøres på en trafiksikker måte ønsker vi at førerne behersker kjøretøyet, kan forutse farlige situasjoner og forholde seg til disse, kan trafikkreglene og skiltreglene, samt har en viss modenhet og erfaring med å ferdes i trafikken.

Som kjent er det ikke noe alders- eller ferdighetskrav for bruk av sykkel. En viss forståelse av trafikken og samhandling med andre trafikanter, samt førers evne til å beherske sykkelen, kan likevel utledes av vegtrafikkloven § 3 som krever at *«enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret»*.

Opplæring i bruk av sykkel gis i stor grad i samarbeid mellom hjemmene og skolene. I skolen er det lovfestet å drive trafikkopplæring gjennom kompetansemål i Kunnskapsløftet.

Etter at ståhjulingsreglene trådte i kraft 1. juli 2016 har vi sett at en stor del av brukerne av diverse små selvbalerende kjøretøy er barn under 16 år. Vi er ikke kjent med at det har vært alvorlige ulykker knyttet til barns bruk av slike kjøretøy. Vårt inntrykk er også at det ikke er en spesielt streng håndheving av aldersgrensen.

VD har i arbeidet med dette forslaget vurdert om vi enten skal videreføre 16-årsgrensen, om det bør foreslås en lavere aldersgrense enn 16 år, eller om vi skal følge det som gjelder for sykkel, altså ingen aldersgrense.

## **8.2. Relevante forhold i vurderingen av alders påvirkning på trafikksikkerheten**

Det er i hovedsak to forhold hos føreren som påvirker risikobildet:

1. Førerens evne til å håndtere kjøretøyet.
2. Førerens evne til å opptre i trafikken, herunder kunne grunnleggende trafikkregler og samhandle med andre trafikanter.

Når det gjelder punkt 1 – mestringen av selve kjøretøyet – vil dette avhenge av kjøretøyets størrelse, utforming, funksjoner, hastighet m.m. På små elektriske kjøretøy er særlig kjøretøyets krav til balanse et viktig moment. Noen kjøretøy, f.eks. en etthjuling, stiller større krav til balansen enn f.eks. en sparkesykkel med to eller tre hjul. Et annet moment er hvordan man bremses. På kjøretøy der man kan aktivere bremsen med hendene eller føttene, vil det oppleves enklere å stanse enn dersom oppbremsingen skjer på en annen måte.

Vedrørende punkt 2, er det 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 skoleveien – 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 veiledning. 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 [geminino.no](http://geminino.no).

## **8.3. Alternative løsninger i forhold til alderskrav**

Etter vegtrafikkloven § 24 er det kun hjemmel for å fastsette aldersgrense for førerrett for motorvogner. VD har som omtalt i høringsnotatet pkt. 6 foreslått at små elektriske kjøretøy skal defineres som *sykkel*. En sykkel er som tidligere nevnt et *kjøretøy* og ikke en *motorvogn*. Vi har derfor etter vegtrafikkloven ikke anledning til å sette alderskrav for bruk av sykkel. VD står derfor overfor tre valg:

1. Vi kan klassifisere små elektriske kjøretøy for *motorredskap* og sette alderskrav. (Det er slik gjeldende regler for ståhjuling er.)
2. Vi kan endre vegtrafikkloven § 24 slik at det er adgang til å sette alderskrav for denne gruppen av sykkel.



3. Vi kan klassifisere små elektriske kjøretøy som *sykkel* og ikke sette alderskrav.

**Alternativ 1** vil muliggjøre en aldersgrense på 16 år, eller lavere, f.eks. 13 år. En aldersgrense vil sikre at barnet har nådd en viss modenhet før det lovlig kan benytte denne typen kjøretøy. Mot dette kan det anføres at det vil kunne by på vanskeligheter å kontrollere barnets alder, det vises her til at barn har få alternativer hva angår legitimasjon.

Ved å klassifisere små elektriske kjøretøy som motorredskap, blir de dermed å regne som *motorvogn*. Det betyr at promilleregelen (0,2) for kjøring i alkoholpåvirket tilstand og forbudet mot bruk av mobiltelefon vil gjelde. En uheldig konsekvens er at man ikke vil kunne tillate kjøring der det er skiltet «forbudt for motorvogn». Slik skilting vil være plassert ved en rekke større gågater og offentlige plasser hvor det er naturlig at små elektriske kjøretøy bør ha adgang. I tillegg er det ikke tillatt å benytte sykkelfelt som er anlagt mot kjøreretningen i envegskjørte gater. Det er noe vi ønsker skal være mulig for små elektriske kjøretøy. Begge disse forholdene kan bare løses ved å klassifisere de som sykkel.

**Alternativ 2** er en løsning som sikrer at små elektriske kjøretøy får samme bruksregler som sykkel, men slik at man setter en aldersgrense. De samme argumenter vedrørende modenhet og legitimasjon som redegjort for under alternativ 1 gjør seg gjeldende også her. Denne løsningen medfører dessuten en mer omfattende regelendringsjobb, da et krav om aldersgrense på denne gruppen av sykkel krever lovendring. En lovendring vil ta lang tid, minimum ett år, med en påfølgende forskriftsendring. En slik løsning vil følgelig utsette muligheten for å bruke små elektriske kjøretøy.

Ved **alternativ 3** vil man sikre like regler som det er for sykkel, herunder elsykkel. Denne løsningen overfører en stor del av ansvaret for trafiksikker bruk av kjøretøy til foreldre og foresatte. Det er foreldre/foresatte som må avgjøre når deres barn innehar tilstrekkelig erfaring og kunnskap til å benytte kjøretøyet på en trafiksikker måte, både for dem selv og andre trafikanter. Foreldre/foresatte må også være påpasselige på hvilke områder barn kjører, da dette naturligvis er en viktig faktor i risikobildet.

#### **8.4. VDs forslag innebærer at det ikke skal være noe alderskrav**

Når det gjelder mestringen av selve kjøretøyet, er det grunn til å tro at barn under 16 år vil ha små problemer med å lære seg å håndtere de ulike variantene av små elektriske kjøretøy på en god måte. Sammenlignet med en vanlig sykkel, vil et lite elektrisk kjøretøy i mange tilfeller neppe ha noen høyere vanskelighetsgrad, kanskje det til og med er enklere å håndtere pga. dets vekt og størrelse.

Det er likevel en forskjell på en sykkel og et rent motordrevet kjøretøy. En sykkel vil miste farten når man slutter å trække på pedalene (bortsett fra i nedoverbakker), mens et motordrevet kjøretøy krever at man slipper gassen eller retter seg opp (sistnevnte gjelder selvbalsenerende kjøretøy der man ikke har en gasshendel). Det kan følgelig være en fare for at barn i større grad enn på sykkel vil kunne oppnå en høyere hastighet enn det dets evner eller situasjonen de er oppe i, tillater. Dette blir særlig synlig på en sparkesykkel. En sparkesykkel uten motor vil ha et begrenset fartspotensial på flatmark og i motbakker. Med motor vil man kunne holde en høyere hastighet enn det man klarer med muskelkraft. Høyere hastighet betyr som vi har sett, mindre marginer ift. å reagere på hindringer, samt større skadepotensiale ved sammenstøt.

VD har etter en totalvurdering valgt å foreslå at det ikke skal være noen aldersgrense for fører av små elektriske kjøretøy. Vi begrunner dette med at barn på samme måte som med sykkel,

har forutsetninger for å mestre et lite elektrisk kjøretøy. Når det gjelder ferdsel i trafikken, forventer vi at foreldre/foresatte følger med og setter de begrensningene som er nødvendige i forhold til barnets alder og ferdigheter, slik det i dag gjøres for sykkel. Vi viser også til at det ikke er noen kjente alvorlige ulykker etter barns bruk av ståhjulinger de siste par årene i Norge. Vi viser også til at det ikke er et alderskrav for slike kjøretøy i Sverige og Finland.

Selv om det ikke er noe alderskrav, betyr ikke dette at man ikke kan reagere på farlig kjøring, det vises her til vegtrafikkloven § 3 som er gjengitt ovenfor.

## **8.5. Nærmere om enkelte forhold knyttet til fører**

### **8.5.1. Ikke krav om hjelm**

Det er i dag ikke hjelmkrav ved bruk av verken sykkel eller ståhjuling. Et av hovedformålene ved å definere små elektriske kjøretøy som sykkel er å ha like regler for kjøretøy som oppleves som noenlunde like i forhold til skaderisiko. Det er pr. i dag heller ikke hjemmel i vegtrafikkloven for å stille krav om hjelm ved bruk av kjøretøy som ikke er motorvogn.

På denne bakgrunn foreslås det ikke krav om bruk av hjelm. En sykkelhjelm kan likevel utgjøre en stor forskjell i skadeomfanget dersom en ulykke først skulle skje, og VD anbefaler derfor at man bruker hjelm når man er ute og sykler eller benytter små elektriske kjøretøy, også på korte turer. VD vil følge bruken av små elektriske kjøretøy for å se om det forekommer ulykker der skadene kunne vært forhindret om føreren hadde brukt hjelm. Det vil gi oss et grunnlag for på sikt å vurdere om vi skal gi krav om bruk av hjelm ved all eller bestemte typer kjøring med småelektriske kjøretøy.

### **8.5.2. Promillekjøring**

I dag er ståhjuling definert som *motorredskap*, altså som motorvogn. Dette innebærer at promillegrensen på 0,2 i vegtrafikkloven § 22 gjelder for fører av slike. Etter denne bestemmelsen er det tilstrekkelig å fastsette at alkoholmengden i kroppen medfører at alkoholkonsentrasjonen i blodet overstiger 0,2 promille, eller at alkoholkonsentrasjonen i utåndingsluften overskrider 0,1 milligram per liter luft. Da er det irrelevant om føreren i tillegg kan erklæres klinisk påvirket. Han er i slike tilfeller per definisjon påvirket.

Ved å definere små elektriske kjøretøy som sykkel, vil den mer generelle bestemmelsen om førerens tilstand i vegtrafikkloven § 21 gjelde. Denne bestemmelsen har ingen målbare grenser, men slår fast at ingen må føre eller forsøke å føre et kjøretøy dersom han er i en slik tilstand at han «ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte». I bestemmelsen nevnes alkoholpåvirkning, sykdom, tretthet som eksempler, uten at dette er en uttømmende liste.

Den skjønnsmessige bestemmelsen i § 21 vil medføre en større utfordring for politiet ettersom kontroll av om grensen har blitt overtrådt er mindre konkret enn en fast promillegrense. Vi mener likevel det er grunn til å akseptere en slik endring fordi skadepotensialet for små elektriske kjøretøy kan sammenlignes med sykkel, herunder elsykkel. Makshastigheten er også satt til 20 km/t, altså lavere enn elsykkel, samt at mange av de mest populære små elektriske kjøretøy på markedet i dag veier mindre enn vanlige sykler. Politiet har dessuten lang erfaring med å benytte denne regelen på syklist, og vi mener derfor de kan bruke sin erfaring til å gjennomføre gode kontroller og vurderinger også for promillekjøring med småelektriske kjøretøy.

Det er i denne sammenheng interessant å dra en sammenligning mot motordrevet rullestol. En rullestol kan ha en betydelig egenvekt, men som vi har sett, regnes ikke rullestol som kjøretøy og fører av slike omfattes dermed verken av vegtrafikkloven § 21 eller § 22. For førere av slike må man derfor vurdere kjøring i alkoholpåvirket tilstand opp mot den generelle regelen i vegtrafikkloven § 3 om hensynsfull, aktpågivende og varsom opptreden.

Et annet moment, som ikke er har avgjørende betydning, men likevel har en viss vekt, er ønsket om å klassifisere små elektriske kjøretøy som sykkel (kjøretøy). Om promillegrensen på 0,2 skulle videreføres, vil ikke sykkelløsningen være mulig uten mer omfattende endringer av vegtrafikkloven. For å totalt sett oppnå et mest mulig hensiktsmessig regelverk, noe vi mener sykkelløsningen innebærer, må vi derfor gjøre noen endringer der det også finnes argumenter for å videreføre gjeldende regel, slik vi ser at det finnes i forhold til promillekjøring.

### **8.5.3. Bruk av mobiltelefon**

Forskrift 17. desember 1999 nr. 1309 om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn gjelder, slik tittelen sier, under kjøring med *motorvogn*. Ståhjuling er i dag definert som motorvogn. Det er følgelig ulovlig å benytte håndholdt mobiltelefon i strid med reglene i forskriften ved kjøring med ståhjuling.

En sykkel er ikke en motorvogn, men kun et kjøretøy. Reglene i forskriften gjelder derfor ikke bruk av mobiltelefon ved kjøring med sykkel. Konsekvensen ved å klassifisere små elektriske kjøretøy som sykkel blir dermed at det ikke er noe forbud mot bruk av mobiltelefon ved kjøring.

VD viser likevel til vegtrafikkloven § 3 som inneholder den generelle grunnregelen for all vegtrafikk. Vegtrafikkloven § 3 fanger opp tilfeller av uaktsom opptreden i trafikken som ikke er dekket av andre spesielle bestemmelser i trafikkreglene. Bestemmelsen er også videre og begrenses ikke til kun bruk av mobiltelefon, men gjelder alt som kan anses å få innvirkning på førers oppmerksomhet og oppførsel. Bestemmelsen skal sikre hensynet til trafikkikkerhet samt en effektiv og smidig trafikkavvikling. Bruk av sykkel og små elektriske kjøretøy faller inn under bestemmelsens virkeområde. Dersom bruk av mobiltelefon eller annet medfører at fører opptrer uaktsomt, kan føreren straffes for brudd på bestemmelsen.

## **9. Bruksområder**

### **9.1. Generelt om bruksområder, atferdsregler og sanksjoner**

Ved å klassifisere små elektriske kjøretøy som *sykkel*, vil de kunne brukes på de samme områdene som sykkel. Det er imidlertid svært viktig å være klar over at dette kun gjelder på de områdene som reguleres av vegtrafikklovgivningen. Dette er kjørebane, sykkelfelt, gangveg, sykkelveg, fortau, gågater.

Når små elektriske kjøretøy klassifiseres som sykkel, innebærer dette at de vil følge etablerte regler og trafikkskilt som regulerer syklisters rettigheter og plikter i trafikken. På denne måten er det ikke nødvendig å opprette nye, egne regler for denne gruppen. VD viser til informasjon på [vegvesen.no](http://vegvesen.no) for en oversiktlig fremstilling av hvilke regler som gjelder for bruk av sykkel. Vi gjør oppmerksom på at den eneste forskjellen på denne nye gruppen av sykkel og vanlig sykkel (herunder også elsykkel) er de tekniske kravene og kravene til lys/refleks, se høringsnotatet pkt. 7.

Som vi har vært inne på, blir den viktigste forskjellen i forhold til dagens ståhjulingsregler at små elektriske kjøretøy nå kan benytte sykkelfelt som er anlagt mot kjøreretningen i envegsregulerte gater og at skiltet «forbudt for motorvogn» ikke gjelder. I tillegg faller gjeldende forbud mot bruk av ståhjuling på veger med fartsgrense over 60 km/t, bort.

Når det gjelder sanksjoner, viser vi til forskrift om forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 11 som omhandler kjøring med sykkel.

## **9.2. Ikke automatisk tillatt å brukes i utmark og på private områder**

Selv om kjøretøyene blir 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. VD viser i denne forbindelse til [Miljødirektoratets høringsnotat av 17. desember 2015](#) om bruk av elsykkel i utmark m.m. Dette notatet redegjør for de samme problemstillingene som også vil gjelde for små elektriske kjøretøy. Vi understreker at Miljødirektoratets høring ikke er ment å åpne opp for å benytte små elektriske kjøretøy på de aktuelle områdene, men de forklarer hvilke begrensninger som gjelder i adgangen til å bruke motorvogner, selv om de er klassifisert som *sykkel* i vegtrafikklovgivningen. VD har for øvrig i vårt høringssvar til Miljødirektoratet uttalt at vi vurderer å innlemme små elektriske kjøretøy i sykkeldefinisjonen.

Når det gjelder bruk på andre områder som er private, men likevel åpen for allmennheten, f.eks. kjøpesenter, flyplasser, togstasjoner, private veier o.l., er det opp til eieren/forvalteren å avgjøre om bruk av små elektriske kjøretøy tillates. Som omtalt i forrige avsnitt, er ikke VDs klassifisering som sykkel automatisk bindende for områder som ligger utenfor vegtrafikklovgivningen. De som har myndigheten over disse områdene er følgelig i sin fulle rett til å regulere motorisert ferdsel.

## **9.3. Skolers adgang til å regulere bruken**

VD har fått meldinger fra rektorer flere steder i landet om uønsket kjøring med ståhjuling til og fra skolen samt i skolegårdene. Siden VD nå foreslår å klassifisere små elektriske kjøretøy som sykkel, kan det stilles spørsmål ved hva dette vil bety for skolens adgang til å regulere bruk av denne typen kjøretøy på skoleveien og på skolens område.

Forskrift til opplæringslova § 12-1 *Tryggleik for elevane* ble endret med virkning fra 20. august 2015. I bokstav c fremkommer følgende:

*«I ordensreglementet for skolen bør det takast inn føresegner som nærmare regulerer trafikktryggleik og andre førebyggjande tiltak. Foreldra avgjer om barna får sykle til skolen eller ikkje.»*

Før denne endringen hadde skolen adgang til å regulere denne typen bruk, det vise her til dagjeldende regel:

*«I ordensreglementet for skolen kan det også takast inn føresegner som nærmare regulerer førebyggjande tiltak, t.d. i høve til å bruke sykkel eller rulleskøyter.»*

Nå er det som vi ser foreldrene som avgjør om barna får «*sykle til skolen*». VD mener det er nærliggende å forstå dette som bruk av vanlig sykkel eller elsykkel. Selv om VD klassifiserer små elektriske kjøretøy som sykkel i vegtrafikklovgivningen, er det etter vår vurdering ikke

noen automatikk i at verbet «sykle» i annet regelverk enn vegtrafikklovgivningen skal omfatte kjøring med slike kjøretøy. Til orientering er det Kunnskapsdepartementet som er forskriftsmyndighet på forskrift til opplæringslova.

#### **9.4. Forventet omfang av små elektriske kjøretøy**

Om man skal antyde noe om hvilket omfang bruken av små elektriske kjøretøy vil utgjøre, er det lite sannsynlig at disse i særlig stor grad vil bli et alternativ til vanlig sykkel og elsykkel. Dette skyldes at vanlige sykkel og elsykkel både på grunn av hastighet, komfort, manøvrerbarhet m.m. er bedre egnet til forflytning, i alle fall når det gjelder distanser med noe lengde. Imidlertid vil små elektriske kjøretøy kunne bli et alternativ til sykkel og gange ved forflytning over kortere distanser, f.eks. hjemmefra til jobb og hjemmefra til tog/T-bane/buss. I forhold til sistnevnte er også en del av de små kjøretøyene bedre egnet enn vanlig sykkel når det gjelder å ta kjøretøyet med på offentlige kommunikasjonsmidler. Hovedbruken vil imidlertid, basert på de erfaringer vi har med ståhjuling, sannsynligvis bli som en form for leketøy for litt eldre barn. Da er det nok kjøring i nærområdet rundt hjemstedet som blir mest utbredt.

## **10. Utvidelse av definisjonen av rullestol**

Rullestol er en innretning som er særskilt konstruert for forflytning av person med redusert gangevne. Det er angitt maksgrenser for vekt (250 kg), lengde (180 cm), bredde (80 cm) og konstruktiv hastighet (kun for de som er motordrevet, hastigheten er da 10 km/t). Gjeldende regel oppstiller også et krav om at innretningen må ha «3 eller flere hjul og/eller belter». Dersom innretningen faller innenfor disse kriteriene, regnes føreren av denne som gående.

Etter utviklingen av selvbalerende teknologi, har det blitt mulig å lage innretninger med bare to hjul som er ment for personer med redusert gangevne. Denne typen motordrevne innretninger vil være betydelig lettere og mindre enn de rullestolene som i dag er vanlige på markedet. Redusert vekt og størrelse gjør at innretningen blir lettere å håndtere for føreren, med tanke på både manøvrering og ikke minst håndtering ved transport, f.eks. i bil.

VD mener det er viktig at regelverket er utformet slik at personer med redusert gangevne kan nyttiggjøre seg hjelpemiddel som utvikles på grunnlag av ny teknologi. Vi foreslår derfor endring av rullestol-definisjonen slik at tohjuls innretninger faller innenfor denne gruppen. Etter VDs vurdering kan dette løses ved at man tar bort kravet til antall hjul.

VD bemerker at fjerningen av kravet til antall hjul/belter neppe vil innebære andre konsekvenser enn at tohjuls selvbalerende rullestoler blir tatt i bruk. Det er fortsatt et krav om at innretningen skal være «særskilt konstruert for forflytning av en person med redusert gangevne». VD anser at sannsynligheten for at det utvikles etthjuls rullestoler eller tohjuls rullestoler der hjulene er plassert på rekke er liten, da disse vil kreve at føreren selv sørger for sideveis balanse, noe som vil by på problemer for personer med redusert gangevne.

Når det gjelder kriteriet «særskilt fremstilt for personer med redusert gangevne», så skal ikke dette forstås som en utelukkelse av innretninger som også noen personer uten redusert gangevne velger å bruke. Det avgjørende er hvilken brukergruppe innretningen i hovedsak er ment for.

Vegdirektoratet mener det er liten grunn til å forvente at den utvidede definisjonen av rullestol vil medføre «risiko» for at funksjonsfriske vil påberope seg retten til å bruke slike innretninger. Dette skyldes at det nå foreslås nye regler som åpner mulighetene for bruk av små elektriske kjøretøy, jf. dette høringsnotatet. Disse kjøretøyene tillates en hastighet på 20 km/t, altså det dobbelte av rullestol (det er ikke aktuelt å øke hastighetsgrensen på rullestol). Det faktum at de som kjører sykkel regnes som kjørende, mens de som benytter rullestol regnes som gående, har så liten praktisk betydning at det neppe vil fremkalle et ønske om å føre en rullestol.

VD vil avslutningsvis bemerke at de undersøkelser vi har gjort av ulike varianter av selvbalerende rullestoler, tilsier at det ikke er behov for å øke tillat bredde (maks. 80 cm). Dersom dette ikke medfører riktighet, ber vi om høringsinstansenes innspill på dette.

## **11. Små elektriske kjøretøy og elsykkel – unntak fra forsikringsplikt etter bilansvarslova m.m.**

### **11.1. Generelt om bilansvarslova**

Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) skal sikre at skadelidte får erstatning for skade som en motorvogn påfører personer eller eiendom (andre kjøretøy, løsøre og fast eiendom).

Bilansvarslova § 15 pålegger eieren av en registreringspliktig motorvogn å tegne ansvarsforsikring. Bestemmelsen slår videre fast at eier eller bruker av en ikke-registreringspliktig motorvogn skal tegne forsikring dersom han «let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denna lova». Erstatningskrav etter loven oppstår når motorvognen påfører skade på folk eller eiendom, jf. § 1. I praksis vil det derfor være krav om ansvarsforsikring på en ikke-registreringspliktig motorvogn når den brukes der det er andre personer og eiendom.

Det følger av bilansvarslova § 3 fjerde ledd første punktum at «Kongen kan fastsetja at inkje eller berre sumt av lova skal gjelda for serskilt nemnde motorvogner når han meiner at vognene sjølve eller bruken av dei, er til serleg liten fare i vegferdsla.» Det følger vidare av Kongelig resolusjon 7. november 2008 at SD skal ha "ansvaret for å fremje kongelege resolusjonar om forskrifter og vedtak etter § 3 fjerde ledd første punktum og § 21 første ledd og andre ledd fjerde punktum". Det er med hjemmel i § 3 fjerde ledd gjort unntak fra forsikringsplikten for motorvogner som har en største hastighet på høyst 10 km/t og som det er vanskelig å endre til større hastighet. I 2014 ble det også gjort unntak for selvbalerende kjøretøy.

Av forskrift om trafikktrygd § 2 annet ledd fremgår det at skade som påføres av motorvogner som er unntatt forsikringsplikt, skal dekkes av trafikkforsikringsselskapene i fellesskap. Tilsvarende gjelder for forsikringspliktige motorvogner der eier eller bruker ikke har tegnet forsikring, jf. bilansvarslova § 10. Felles for begge tilfellene er at forsikringsselskapene etter nærmere kriterier kan kreve regress mot eier eller bruker av motorvogna, jf. bilansvarslova § 12 og forskrift om trafikktrygd § 2 annet ledd. I Norge er det Trafikkforsikringsforeningen som på vegne av forsikringsselskapene administrerer ordningen og utbetaler erstatning i disse tilfellene.

Som vi har sett tidligere i høringsnotatet skiller vegtrafikkloven mellom *kjøretøy* og *motorvogn*. Klassifisering i vegtrafikklovgivningen er imidlertid ikke bestemmende for hva som regnes som *motorvogn* i bilansvarlovgivningen. Det er dermed slik at en innretning som defineres bort fra motorvogn-definisjonen i vegtrafikklovgivningen, slik det foreslås for små elektriske kjøretøy, likevel vil være en motorvogn etter bilansvarslova. Om man ønsker at motorvogner skal unntas forsikringsplikt etter bilansvarslova, må det gjøres særskilt unntak for disse også her. Bilansvarslova § 3 første ledd definerer «motorvogn»: «Med motorvogn er i denne lova meint kjøretøy som vert drive med motor og er laga eller esla til å køyrast på bakken, såleis og trådbuss (trolleybuss), men ikkje kjøretøy som går på skjener.»

Skillet mellom bilansvarslova og vegtrafikklovgivningen har ført til uklarheter om hvorvidt elsykkel er å regne som motorvogn etter bilansvarslova. Dette gjelder altså selv om elsykkel i vegtrafikklovgivningen har blitt definert som sykkel, altså kjøretøy. VD har derfor fått i oppdrag fra SD å foreslå at elsykkel unntas både forsikringsplikten etter bilansvarslova og forsikringsselskapenes kollektive ansvar. Dette for å rydde bort nevnte uklarhet og bringe regelverket i samsvar med slik det i dag praktiseres i dag, nemlig at elsykkel behandles på samme måte som vanlig sykkel også ift. bilansvarlovgivningen. SD har også bedt om at det skal foreslås samme løsning for små elektriske kjøretøy.

## **11.2. Om Norges forpliktelser etter motorvognforsikringsdirektivet**

Kravet om at motorvogner skal ha en ansvarsforsikring har sitt grunnlag i direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorkjøretøyer og kontroll med overholdelse av forsikringsplikten (motorvognforsikringsdirektivet).

Etter direktivets artikkel 3 skal medlemsstatene sikre at erstatningsansvar for motorvogner som er hjemmehørende i staten, dekkes av en forsikring. En skadelidt skal med andre ord ikke være prisgitt den ansvarliges egne, frivillige forsikringer eller hans betalingsevne. Direktivet artikkel 5 åpner for å gjøre unntak fra forsikringsplikten. Medlemsstater som unntar nærmere bestemte motorvogner fra forsikringsplikten, skal etter artikkel 5 påse at disse behandles på lik linje med uforsikrede motorvogner (dvs. motorvogner som skulle vært forsikret, men som eier/bruker ikke har forsikret). Dette innebærer at unntatte motorvogner skal fanges opp av et nasjonalt organ som dekker eventuelle skader «minst inden for den lovpliktige forsikrings grænser», jf. direktivet artikkel 10 (dansk språkversjon). Dette utgjør bakgrunnen for trafikktrygdforordningen § 2 annet ledd.

### **11.2.1. Vurdering fra Justisdepartementets Lovavdeling**

Justisdepartementets Lovavdeling har i brev av 3. november 2014 til SD drøftet hvorvidt det vil være i strid med motorvognforsikringsdirektivet å unnta elsykkel og selvbalanserende kjøretøy fra både bilansvarslova og forsikringsselskapenes plikt etter forskriftens § 2 annet ledd. Vi vil i det følgende gjengi deler av Lovavdelingens uttalelse:

En forutsetning for at motorvognforsikringsdirektivet skal komme til anvendelse, er at det er tale om «kjøretøy» i direktivets forstand, jf. direktivets artikkel 3, jf. artikkel 1 (dansk språkversjon). «Kjøretøy» er i artikkel 1 første ledd definert som «ethvert motordrevet kjøretøy, der er bestemt til trafikk til lands, og som ikke kører på skinner...». Sykler med elektrisk hjelpemotor og selvbalanserende kjøretøy som beskrevet innledningsvis, vil etter vårt syn falle innenfor en naturlig språklig forståelse av denne definisjonen. Både sykler med elektrisk hjelpemotor og selvbalanserende kjøretøy er «motordrevet» og «bestemt til trafikk til lands». Direktivets definisjon er etter sin ordlyd ikke avgrenset til kjøretøyer som har en gitt motorkapasitet, er drevet av bestemte kraftkilder eller har bestemte bruksområder.

...

Den foreliggende problemstillingen synes ikke å være berørt i praksis fra EU-domstolen eller EFTA-domstolen. Vi har heller ikke kunnet oppdrive andre kilder som er egnet til å kaste nevneverdig lys over direktivets avgrensninger på dette punktet.

...

Når det gjelder rettstilstanden i andre land, har Sverige opplyst at sykler med elektrisk hjelpemotor og selvbalerende kjøretøy der er unntatt fra både forsikringsplikt og kollektive erstatningsordninger tilsvarende ordningen i trafikktrygdeforskriften § 2. Videre har Danmark opplyst at selvbalerende kjøretøy der som en prøveordning har vært unntatt fra både forsikringsplikt og de danske reglene om erstatningsorgan og garantifond siden 2010. Til sammenligning er selvbalerende kjøretøy etter det som er opplyst i Vegdirektoratets høringsnotat av 26. mars 2014, derimot underlagt krav om gyldig ansvarsforsikring i Tyskland. Vi er ikke kjent med hvordan man i disse landene har vurdert forholdet til motorvognforsikringsdirektivet.

Lovavdelingen finner ikke grunnlag for å kunne trekke sikre konklusjoner med hensyn til om sykler med elektrisk hjelpemotor eller selvbalerende kjøretøy omfattes av motorvognforsikringsdirektivet. Selv om kjøretøyene etter vårt syn faller innenfor en naturlig språklig forståelse av direktivets kjøretøydefinisjon, er rettskildematerialet for øvrig meget sparsommelig. Til dette kommer at løsningene i andre land kan tyde på ulike oppfatninger om spørsmålet. Lovavdelingen anser etter dette spørsmålet som usikkert, men slik at det foreligger en risiko for at et eventuelt unntak fra forsikringsselskapenes plikt til i fellesskap å dekke skader gjort av disse kjøretøyene vil kunne bli ansett for å være i strid med motorvognforsikringsdirektivet dersom spørsmålet blir brakt inn for domstolene eller EFTAs overvåkningsorgan eller EFTA-domstolen. Dersom det skal gjøre et slikt unntak, bør dette etter vårt syn eventuelt skje ved endringer på forskriftsnivå og ikke gjennom endringer i bilansvarslova.

### **11.3. Små elektriske kjøretøy og elsykkel foreslås unntatt forsikringsplikt etter bilansvarslova**

Under arbeidet med reglene for ståhjuling i 2014, ble det fra SD bestemt at det skulle gjøres unntak fra forsikringsplikten for ståhjuling. Dette ble gjort ved at det ble opprettet en *forskrift om unntak fra forsikringsplikt*. Det ble imidlertid i forbindelse med arbeidet den gang ikke drøftet hvorvidt unntaket også skulle gjelde forsikringsselskapenes kollektive ansvar.

VD foreslår at små elektriske kjøretøy og elsykkel unntas forsikringsplikten etter bilansvarslova, altså eier/brukers plikt til å tegne forsikring. Dette er basert på et ønske om å videreføre det som ble bestemt for ståhjuling, samt vurdering av den risiko disse kjøretøyene kan antas å utgjøre. Om man hadde stilt krav om forsikring, ville det innebåret at man måtte etablere og administrere en forsikringsordning, herunder et register og eventuelt forsikringskjennemerke. I tillegg ville et krav om forsikring innebære en forskjell i forhold til vanlig sykkel og det ville også kunne oppleves som et unødig «hinder» for å kunne skaffe seg et slikt kjøretøy.

Forskriftsteknisk foreslår vi at dette løses ved en endring i *forskrift om unntak fra forsikringsplikt* slik at unntaket gjelder for «sykkel som definert i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12». På den måten vil alt som regnes som sykkel være unntatt forsikringsplikten.



## **11.4. Små elektriske kjøretøy og elsykkel foreslås unntatt forsikringsselskapenes kollektive ansvar**

Det neste spørsmålet er om små elektriske kjøretøy og elsykkel skal unntas forsikringsselskapenes kollektive ansvar. I dette spørsmålet står den skadelidtes mulighet for å være sikret erstatning opp mot det faktum at det kan oppleves urimelig at forsikringsselskapene skal være nødt til å dekke skader uten at eier/bruker av denne typen kjøretøy har vært pliktig å betale forsikringspremie. I tillegg er det uklart hvorvidt et fritak for forsikringsselskapene vil bryte Norges forpliktelser etter motorvognforsikringsdirektivet.

Dersom man ikke fjerner forsikringsselskapenes kollektive ansvar for disse kjøretøyene, vil man ha en situasjon der eier/bruker har en «gratis» forsikring for de skader han/hun forårsaker, finansiert av de som betaler forsikringspremie for biler, motorsykler og kanskje fast eiendom. Forsikringsselskapene (i praksis Trafikkforsikringsforeningen) har imidlertid adgang til å kreve regress, men det vil være sannsynlig for at de ikke får tilbake hele erstatningsbeløpet.

Dersom elsykkel og små elektriske kjøretøy unntas forsikringsselskapenes kollektive ansvar, vil den skadelidte være nødt til å rette kravet mot den som har ført kjøretøyet. Man er da avhengig av at skadevolder har betalingsevne eller en forsikring som dekker slik skade. Flere forsikringsselskaper vil gjennom en innboforsikring dekke skade påført ved sykkel. Denne praktiseres allerede i dag likt for vanlig sykkel og elsykkel. Når det gjelder små elektriske kjøretøy, er det etter det VD har fått opplyst fra Trafikkforsikringsforeningen, sannsynlig at forsikringsselskapene vil håndtere de fleste små elektriske kjøretøy under privatmannsansvarsforsikringen (hjem/innboforsikring). Dette er dog noe som forsikringsselskapene ennå ikke har tatt endelig stilling til da de ønsker å se hvilke typer kjøretøy som faller inn i denne gruppen. Dersom et barn, som ikke har egen forsikring, forvolder skade under kjøring med små elektriske kjøretøy, vil en slik skade behandles under foreldrenes privatmannsansvar innenfor de rettsregler som finnes.

SD har i brev av 10. april 2014 og 10. november 2014 bestemt at det skal foreslås at elsykkel skal unntas forsikringsselskapenes kollektive ansvar. Dermed vil elsykkel bli likestilt med vanlig sykkel også i forhold til bilansvarslova. I brev av 4. januar 2017 har SD bestemt at små elektriske kjøretøy som defineres som sykkel også skal reguleres på denne måten. Dette foreslås løst ved å opprette et nytt punktum i forskrift om trafikktrygd § 2 annet ledd. Vi foreslår at ordlyden skal være: «Dette ledd gjelder ikke sykkel som definert i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12».

## **12. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Forslaget med å tillate små elektriske kjøretøy antas ikke å medføre nevneverdige økonomiske konsekvenser. De skal benyttes på allerede opparbeidet areal og de vil følge eksisterende (sykkel)skilting.

Kjøretøyene legges ikke under en offentlig godkjenningsordning. Statens vegvesens trafikkstasjoner vil derfor ikke oppleve noe ekstra arbeid i forbindelse utvikling av nye små elektriske kjøretøy.

Politiet bør få informasjon om de nye reglene slik at kontroll med bruken kan foretas på en god måte. Det påpekes likevel at forslaget går ut på at kjøretøyene skal følge det samme

regelverket som sykkel, et regelverk politiet er godt kjent med i dag. Det antas derfor at slik informasjon kan gjøres forholdsvis enkelt.

Foruten selve endringen av regelverket og kommunikasjon av hva en endring vil innebære, antas ikke endringene å medføre noen særlige administrative konsekvenser.

Når det gjelder de endringene som relaterer seg til rullestol og elsykkel, antas disse ikke å medføre verken økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. VD bemerker at utvidelsen av rullestol-definisjonen ikke innebærer en endring av det regelverket NAV forvalter. NAV låner ut hjelpemidler basert på en vurdering av om vilkårene i folketrygdloven med tilhørende forskrifter er oppfylt, og hjelpemidler tildeles på grunnlag av rammeavtaler med leverandører.

### **13. Gjennomgang av de enkelte forskriftsendringene**

I dette punktet vil vi kort omtale hvilke endringer som foreslås i de enkelte forskriftene. Da forslaget nå går ut på å definere små elektriske kjøretøy som *sykkel*, og det allerede finnes regler for *sykkel*, vil mange av endringene omhandle oppheving av bestemmelser for *ståhjuling* (i forskriftene omtalt som *selvbalanserende kjøretøy*). I vedlegg 2 fremkommer samtlige av endringene og viser derfor til dette vedlegget for detaljert fremstilling av endringene.

#### **13.1. Forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)**

Her oppheves en rekke bestemmelser som omhandler selvbalanserende kjøretøy. I tillegg opprettes et nytt femte ledd i § 2-5 nr. 12 der små elektriske kjøretøy defineres som sykkel.

#### **13.2. Forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel**

Forskriften blir utvidet med flere bestemmelser som følge av at små elektriske kjøretøy defineres som *sykkel*. I tillegg blir forskriften delt inn i kapitler. Det vises til pkt. 7 ovenfor for nærmere redegjørelse.

#### **13.3. Forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene)**

I § 1 nr. 1 bokstav m utvides definisjonen av rullestol, se omtale i pkt. 10. For øvrig omhandler samtlige endringer oppheving av regler for selvbalanserende kjøretøy.

#### **13.4. Forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.**

Her gjøres det bare én endring. Den består i at aldersgrensen for fører av selvbalanserende kjøretøy i § 12-1 tredje ledd oppheves.

#### **13.5. Forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker**

Her oppheves bestemmelsene om forenklet forelegg for kjøring med selvbalanserende kjøretøy i § 1 nr. 14 og 15. I tillegg foreslås det at det i nr. 11 bokstav a inntas en henvisning

til forskrift om krav til sykkel § 9 der lysreglene for små elektriske kjøretøy foreslås inntatt, se nærmere omtale i pkt. 7.2.3.

### **13.6. Forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt**

Her endres forskriften slik at den gjelder alle kjøretøy som faller inn i definisjonen av sykkel i kjøretøyforskriften. Se nærmere omtale i pkt. 11.3.

### **13.7. Forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd m.v.**

Her foreslås det opprettelse av et nytt tredje punktum i § 2 annet ledd der det slås fast at leddet ikke gjelder for elsykkel. Se nærmere omtale i pkt. 11.4.