

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag til endring i regelverket for små elektriske kjøretøy

Høring om forslag til endring i:

- *forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)*
- *forskrift 19. januar 2004 nr. 19 om førerkort m.m. (førerkortforskriften)*
- *forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafiklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)*
- *forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt*
- *forskrift 1. april 1976 nr. 3 om trafikktrygd m.v.*
- *forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv.*
- *ny forskrift om virkeområdet for lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*

Statens vegvesen
14. februar 2022
Vår ref.: 21/194155

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Sammendrag	5
2.1	Forslag om forbud mot kjøring på fortau	5
2.2	Aktuelt å heve aldersgrensen til 16 år dersom det innføres forbud mot kjøring på fortau 5	
2.3	Aktuelt at kjøring på fortau begrenses til barn og unge under 16 år.....	5
2.4	Trafikkskilt og vegoppmerking.....	6
2.5	Forslag om at små elektriske kjøretøy skal omfattes av bilansvarsloven	6
2.6	Forslag om særlig formildende regler for tap av førerrett ved promillekjøring	6
2.7	Forslag om å klargjøre virkeområdet for lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn	7
3	Historikk.....	7
4	Ulykkesstatistikk.....	8
5	Avgrensning	10
6	Nærmere om forslagene	12
6.1	Forslag om forbud mot bruk på fortau, men ikke på gang- og sykkelveier, og en mulig høyere aldersgrense som en følge av dette.....	12
6.1.1	Hensyn og regler på areal for gående.....	12
6.1.2	Ulykker, konflikter og trafiksikkerhet	13
6.1.3	Kjøring på fortau og på gang- og sykkelveg.....	14
6.1.4	Kjøring i vegbanen	17
6.1.5	Særskilt skilting av liten elektrisk motorvogn	18
6.1.6	Aldersgrense ved innføring av forbud mot bruk på fortau – 16 år.....	18
6.1.7	Mulig alternativ – kun barn under 16 år kan kjøre på fortau	19
6.1.8	Oppsummering og forskriftsendring	19
6.2	Trafikkskilt og vegoppmerking.....	20
6.2.1	Dagens regler	20
6.2.2	Forslag til endringer i skilteforskriften	21
6.2.3	Særskilt om skilt 547 «Gågate»	22
6.2.4	Vegoppmerkingssymbol for liten elektrisk motorvogn.....	23
6.3	Forholdet til bilansvarsloven, herunder innføring av plikt til å tegne ansvarsforsikring for små elektriske kjøretøy.....	25
6.3.1	Innledning.....	25
6.3.2	Gjeldende rett	26

6.3.3	Særlig om mindreårige og eventuell forsikringsplikt.....	30
6.3.4	Særlig om regressansvar	32
6.3.5	Tilgjengelige forsikringsprodukter	33
6.3.6	Særlig om eventuelt krav til å medbringe forsikringsbevis	33
6.3.7	Samlet vurdering og forslag	34
6.3.8	Særlig om ikrafttreden – tid til tilpasning.....	37
6.3.9	Kommentarer til de foreslåtte forskriftsendringer.....	37
6.4	Reaksjoner ved ruspåvirket kjøring – forslag om formildende regler for tap av førerrett ved ruspåvirket kjøring med liten elektrisk motorvogn.	40
6.4.1	Innledning.....	40
6.4.2	Vegtrafikklovens hovedregler om straff for ruspåvirket kjøring	40
6.4.3	Særlig om tap av førerrett	41
6.4.4	Særlig om sperrefrist.....	42
6.4.5	Vurdering og forslag	42
6.5	Klargjøre virkeområdet for lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn – forslag til ny forskrift.....	43
7	Økonomiske og administrative konsekvenser	43
8	Høringsfrist	45
9	Forslag til forskriftsendringer	45
9.1	Forslag til endring i forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler).....	45
9.1.1	Alternativ 1 : Forbud mot kjøring på fortau	45
9.1.2	Alternativ 2 – kjøring på fortau fortsatt tillatt for de under 16 år	46
9.2	Forskrift om endring i forskrift om førerkort m.m. (førerkortforskriften)	46
9.3	Forslag til endring i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften).....	47
9.4	Forslag til endringer i forskrift om unntak fra forsikringsplikt og trafikktrygdforskriften	48
9.4.1	Alternativ 1 – Kollektiv dekning under trafikkforsikringsforeningens ordning, men Ingen individuell forsikringsplikt for små elektriske motorvogner	49
9.4.2	Alternativ 2 – Kollektiv dekning for alle små elektriske motorvogner, i tillegg individuell forsikringsplikt for utleide små elektriske motorvogner	49
9.4.3	Alternativ 3 –Som alternativ 2, men også individuell forsikringsplikt for privateide små elektriske motorvogner – Alle små elektriske motorvogner omfattes fullt ut.	50
9.5	Forslag til endring i forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv.....	50

9.6 Forslag til forskrift om virkeområdet til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn	51
---	----

Høringsnotat – Forslag til endring i regelverket for små elektriske kjøretøy

1 Innledning

De siste tre årene har vi sett uakseptabelt høye skadetall og et stadig økende konfliktnivå mellom elsparkesyklister og andre trafikanter. En rekke tiltak ble utredet og hørt i 2020/2021, men kun enkelte av disse ble gjennomført våren 2021. For å ivareta sikkerheten, tryggheten og fremkommeligheten til både brukere av slike kjøretøy og deres medtrafikanter, har regjeringen besluttet å stramme inn reglene for bruk av elsparkesykler ytterligere, jf. pressemelding fra [Samferdselsdepartementet 21. januar 2022](#).

Som oppfølging av tidligere høring fra 2020/2021, har regjeringen besluttet følgende innstramminger som skal gjelde fra våren 2022.

- Den alminnelige promillegrensen på 0,2 skal gjelde også for ruspåvirket kjøring med små elektriske kjøretøy.
- Små elektriske kjøretøy omklassifiseres fra «sykkel» til «motorvogn».
- Aldersgrense på minst 12 år.
- Påbud om bruk av hjelm for barn under 15 år.

De ovennevnte forholdene har tidligere vært hørt, og omfattes ikke av denne høringen. En orientering om bakgrunnen for disse endringene, og de aktuelle forskriftsendringene i denne sammenheng er likevel omtalt i vedlegg 2 til orientering.

Samferdselsdepartementet har i tillegg bedt Statens vegvesen gjennomføre høring av følgende forslag:

- Forslag om forbud mot bruk på fortau, men ikke på gang- og sykkelveier, og en mulig høyere aldersgrense som en følge av dette.
- Forslag om at kjøretøyene skal omfattes av bilansvarsloven.
- Formildende regler for tap av førerrett ved ruspåvirket kjøring, tilsvarende de vi har for moped. For øvrig legges gjeldende regler for sanksjonering av ruspåvirket kjøring til grunn.
- Endringer i skiltforskriften knyttet til omklassifiseringen, samt forslag til nytt vegoppmerkingssymbol for liten elektrisk motorvogn.

Endringsforslagene omtales fortløpende i høringsnotatets punkt 4.

Forslaget om reaksjoner ved ruspåvirket kjøring er utarbeidet av Samferdselsdepartementet. Forslaget knyttet til bilansvarsloven er utarbeidet av Samferdselsdepartementet med faglige innspill fra Justis- og beredskapsdepartementet.

Samferdselsdepartementet tar sikte på at forslagene som nå sendes på høring så langt som mulig er avklart før regjeringens overnevnte beslutninger trer i kraft til våren. Det kan imidlertid bli aktuelt at enkelte forhold avklares senere.

2 Sammendrag

2.1 Forslag om forbud mot kjøring på fortau

Det er høyt og vedvarende konfliktnivå mellom elsparkesyklister og fotgjengere, særlig i sentrale bystrøk. Fortauene er særlig etablert for de gående, våre mest sårbare trafikanter, og det er kun unntaksvis at elsparkesyklister har lov til å kjøre på fortauet.

Svært mange elsparkesyklister forholder seg likevel ikke til gjeldende regler om at kjøring på fortau skal skje på de gåendes premisser. Det er også svært krevende å gjennomføre effektiv håndheving og andre tiltak for adferdsendring. Det er derfor aktuelt å vurdere forbud mot kjøring med små elektriske kjøretøy på slike arealer, slik de aller fleste andre europeiske land har gjort. Mothensynet er særlig at dette kan bidra til å øke risikoen for brukere av små elektriske kjøretøy ved at de i større grad må dele trafikkareal med biler og andre motorvogner. Det kan også en del steder være uklart hvilke trafikkarealer som omfattes. Videre kan alternative tiltak, som kommunale begrensninger i utleiemarkedet også redusere konfliktnivået.

Det bes særlig om høringsinstansenes syn på dette forslaget. Forslaget er nærmere omtalt under punkt 6.1.

2.2 Aktuelt å heve aldersgrensen til 16 år dersom det innføres forbud mot kjøring på fortau

Ved innføring av et forbud mot kjøring på fortau, vil brukerne i mange tilfeller måtte benytte vegbanen. Å ferdes i blandet trafikk, samtidig som man skal være bevisst på vikeplikt, skilting osv. krever modenhet og erfaring. Behovet for å planlegge, å kunne forutsi trafikksituasjoner og beregne risiko øker ved slik bruk. Det er derfor aktuelt at det innføres en aldersgrense på 16 år for bruk dersom det innføres forbud mot kjøring på fortau. Forslaget er nærmere omtalt i punkt 6.1.6. I lys av høringsinstansenes innspill kan det også være aktuelt å sette en annen aldersgrense i aldersspennet 12–16 år.

2.3 Aktuelt at kjøring på fortau begrenses til barn og unge under 16 år

En generell heving av aldersgrensen fra 12 til 16 år, jf. alternativet omtalt over, vil kunne oppleves som inngripende overfor mange barn og ungdommer i denne aldersgruppen. Samtidig vil det være tryggere for barn å kunne benytte fortauet der dette er tilgjengelig.

Det er derfor et alternativ å fortsatt tillate barn og unge som er over 12 år, men under 16 år å kjøre på fortau. En slik regel vil ikke innebære et forbud mot å bruke andre arealer, men vil gi barn og ungdom et tryggere alternativ der valget eksempelvis står mellom fortau og vegbane. I lys av høringsinstansenes innspill kan det også være aktuelt å sette en annen aldersgrense i aldersspennet 12–16 år. Forslaget er nærmere omtalt i punkt 6.1.7.

2.4 Trafikkskilt og vegoppmerking

Ved omklassifisering til liten elektrisk motorvogn, tas det utgangspunkt i at kjøretøyene fortsatt som hovedregel skal underlegges de samme skiltreguleringene som sykkel.

Det foreslås derfor endringer knyttet til de skiltene som i dag omfatter «motorvogn» slik at liten elektrisk motorvogn unntas fra disse. Det må også gjøres endringer for de skiltene som omfatter «sykkel» slik at liten elektrisk motorvogn omfattes av disse.

Vi foreslår ellers at det inntas et nytt vegoppmerkingssymbol for liten elektrisk motorvogn i skiltforskriften. Vegoppmerkingssymbolet kan brukes for å merke opp parkeringsplasser på steder man mener at det er hensiktsmessig at slike kjøretøy parkeres, noe som kan bidra til å skape ryddigere parkeringsforhold.

Som en følge av omklassifiseringen er det også nødvendig å endre ordlyden knyttet til alle skiltene som nå gjelder for små elektriske kjøretøy til å gjelde liten elektrisk motorvogn. Dette er omtalt i vedlegg 2 punkt 3.4, og omfattes ikke av denne høringen.

2.5 Forslag om at små elektriske kjøretøy skal omfattes av bilansvarsloven

For å bidra til risikoreduserende adferd, både hos kommersielle utleiere og private brukere, samt sikre skadede bedre erstatningsdekning ved ulykker, er det gode grunner for at små elektriske kjøretøy bør omfattes av bilansvarsloven, herunder krav til ansvarsforsikring.

Med betydelig utleie av elsparkesykler, er dagens ordning hvor ansvaret i utgangspunktet hviler på brukeren, ikke hensiktsmessig. Også forholdet til motorvognforsikringsdirektivet tilsier en fornyet vurdering av dette. Det fremmes derfor i denne høringen forslag om at små elektriske kjøretøy omfattes av bilansvarsloven. Som et minimum foreslås at kjøretøyene omfattes av forsikringsselskapenes felles dekningsansvar. For å bidra til risikoreduserende adferd er det også aktuelt at kjøretøyene omfattes av individuell forsikringsplikt. Dette gjør seg sterkest gjeldende for utleide kjøretøy, men er også aktuelt for privateide kjøretøy. Forslagene er nærmere omtalt under punkt 6.3.

2.6 Forslag om særlig formildende regler for tap av førerrett ved promillekjøring

Ved innføring av den alminnelige promillegrensen på 0,2 også for små elektriske motorvogner vil vegtrafikklovens alminnelige regler for sanksjonering gjelde, herunder tap av førerrett og sperrefrist.

Det er farlig å fyllekjøre på elsparkesykkel, men ikke like farlig som å fyllekjøre med bil. Derfor fremmes forslag om særlige regler for tap av førerrett ved brudd på promillegrensen på små elektriske kjøretøy, tilsvarende regler som gjelder i dag for moped. Forslaget er nærmere omtalt i punkt 6.4.

2.7 Forslag om å klargjøre virkeområdet for lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

For å unngå tvil om at virkeområdet for lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn forblir det samme selv etter omklassifisering av små elektriske kjøretøy fra sykkel til motorvogn, foreslås å fastsette forskrift for å klargjøre virkeområdet, se nærmere omtale i punkt 6.5.

3 Historikk

Små kjøretøy med elektrisk motor ble første gang lovlig i Norge 1. juli 2014. Det ble kun åpnet for bruk av kjøretøy med selvbalerende teknologi. Slike kjøretøy var klassifisert som motorvogn, men med mulighet til å ferdes på store deler av de samme arealene som en vanlig sykkel, og på mange av de samme vilkårene. Den 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.

Elektriske sparkesykler ble introdusert på det norske utleiemarkedet i 2019 og har siden den gang vokst kraftig i omfang. I høringen som ble gjennomført i 2018 var det ikke tatt høyde for hvor populær 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 førte til betydelige utfordringer knyttet til fremkommelighet og personskadeulykker. I 2020 var det derfor behov for å se på reglene igjen. Etter gjennomført høring i 2020/2021 ble det 18. mai 2021 innført enkelte innstramminger i reglene for bruk av små elektriske kjøretøy.

Det var imidlertid fortsatt en svært bekymringsfull ulykkesutvikling og konflikter mellom trafikanter på små elektriske kjøretøy og gående. Samferdselsdepartementet tok derfor høsten 2021 initiativ til å vurdere ytterligere grep for å sørge for at trafikksikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt, og dette er fulgt opp av regjeringen med de beslutningene og rammene for denne høringen som er omtalt i punkt 1 over.

En del av utfordringene frem til sommeren 2021 var uklarhet i kommunale myndigheters adgang til å regulere utleievirksomhet i kommunene, herunder prosesser ved domstolene. Ny lov som ble vedtatt av Stortinget sommeren 2021 [Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn](#), gir kommunene klart grunnlag for å regulere utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i kommunen.

I september 2021 innførte Oslo kommune forskrift etter loven, med blant annet påbud om å stenge utleietilbudet gjennom natten¹. I tillegg ble det satt tydelige begrensninger for antall kjøretøy som var tillatt for utleie og nærmere bestemmelser for godkjenning av utleievirksomhet. Tilbakemeldinger fra legevakten i Oslo er at man etter innføring av nattestenging hadde merket en nedgang i ulykkestallene². Det er imidlertid grunn til å peke på at ulykkestallene var svært høye før tiltakene ble iverksatt, og var også etter endringene på et høyt nivå. Lignende tiltak er også satt i gang av andre kommuner, som eksempelvis Drammen og Bergen, og flere byer vil ha dette innført for sesongen 2022. Idet tiltakene ble satt i verk høsten 2021, er det likevel fortsatt for tidlig å konkludere med hvilken innvirkning disse har hatt for trafiksikkerhet og fremkommelighet. Med bakgrunn i dette, må det søkes å finne en hensiktsmessig balanse mellom muligheten for å innføre lokale tiltak etter den ovennevnte loven og nasjonale tiltak etter vegtrafikklovgivningen.

4 Ulykkesstatistikk

Etter introduksjonen av små elektriske kjøretøy i 2019, har man sett en økning i antall behandlede skadetilfeller, både i norske byer, men også internasjonalt (Coelho et al., 2021³; Campbell et al., 2019⁴; Ishmael et al., 2020⁵). Undersøkelsene har i all hovedsak blitt gjort med elsparkesykler, og vi har ingen data på de andre variantene av små elektriske kjøretøy. De som finnes av tilgjengelig data viser at de fleste ulykker med elektrisk sparkesykkel er såkalte eneulykker (ikke flere personer involvert), grunnet hindringer som eksempelvis trikkeskinner og fortauskanter eller uten hindringer, som eksempelvis grunnet tap av balanse, uoppmerksomhet o.l. (Puzio et al., 2020⁶).

Statens vegvesen utga en rapport den 24. mars 2021 om skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo⁷. Kartleggingen gjennomført av Statens vegvesen og Oslo skadelegevakt viste at det i perioden fra og med mars 2019 til og med juni 2021 ble registrert 3062 skader knyttet til bruk av elektriske sparkesykler. Til sammenligning har antall skader behandlet ved

¹ <https://www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/sykkell/leie-av-elsparkesykler-og-elsyklar/#gref>

² <https://www.nrk.no/osloogviken/nattestengte-elsparkesykler-har-gitt-faerre-ulykker-i-oslo-1.15635916>

³ Coelho, A., Feito, P., Corominas, L., Sánchez-Soler, J.F., Pérez-Prieto, D., Martínez-Díaz, S., Alier, A., & Monllau, J.C. (2021). Electric scooter-related injuries; A new epidemic in orthopedics. *Journal of Clinical Medicine*. 10, 3283.

⁴ Campbell, A., Wong, N., Monk, P., Munro, J., Bahlo, Z. (2019). The cost of electric-scooter related orthopaedic surgery. *N Z Med J*. 132(1501) 57–63.

⁵ Ishmael, C.R., Hsiue, P.P., Zoller, S.D., Wang, P., Hori, K.R., Gatto, J.D., Li, R., Jeffcoat, D.M., Johnson, E.E., Bernthal, N.M., (2020). An Early Look at Operative Orthopaedic Injuries Associated with Electric Scooter Accidents. *The Journal of Bone and Joint Surgery*. 102(5)18.

⁶ Puzio, T.J., Murphy, P.M., Gazzetta, J., Dineen, H.A., Savage, S.A., Streib, E.W., & Zarzaur, B.L. (2020) The electric scooter: A surging new mode of transportation that comes with risk to riders. *Traffic Injury Prevention*. 21(2):175–178.

⁷ <svv-skadersykel-el-sparkesykelrett-240321.pdf> (vegvesen.no)

Oslo skadelegevakt etter sykkelulykker holdt seg relativt stabilt i perioden mellom 2014 og 2019. I rapporten ble det foretatt en nærmere analyse av tall over antall ulykker med elsparkesykkel registrert over ett år, ved en spesifikk legevakt i Oslo. Tallmaterialet er hentet fra Oslo skadelegevakt og gjelder for perioden mellom mars 2019 til mars 2020. Av 837 registrerte ulykker under denne tiden, oppga 687 også informasjon om hvor skaden hadde skjedd. Av disse gikk det frem at hovedvekten av de registrerte ulykkene med elektrisk sparkesykkel ble angitt til å forekomme «på bilveg med blandet trafikk» (31%) og «på fortau» (27,5 %). Til sammenligning ble bare 13% av de registrerte tilfellene angitt til å ha skjedd på «gang- og sykkelveg».

Den samme undersøkelsen viste at bare 58 av de 683 registrerte tilfellene var ulykker som en følge av kollisjon med andre trafikanter på ulike arealer. Av disse 58 ulykkene var det registrert flest tilfeller av kollisjon mellom bil og elsparkesyklist (4,5%). Et marginalt antall av ulykkene var kollisjon med annen syklist (1%) eller fotgjengere (0,1%). Det ble også rapportert at en del ulykker var et resultat av en såkalt unna-manøver eller bråbrems på grunn av fotgjengere (1,5%), bil (1%) eller annen syklist (1%). Dataene tilsier at elsparkesyklister har en høyere risiko for selv å bli skadet, mens risikoen for å skade andre er svært lav.

Det påpekes at det overnevnte tallmaterialet utelukkende danner et bilde av registrerte skader ved en spesifisert legevakt i Oslo. Undersøkelsene som blir presentert i rapporten kan derfor ikke sies å være representativ for hele landet. Tallene fra denne undersøkelsene stammer dessuten fra en kartlegging i tiden før kommune ble gitt hjemmel til å innføre tiltak, slik som nattestenging og antallsbegrensning.

Oslo skadelegevakt rapporterte sterk økning i antallet elsparkesykkelskader våren og sommeren 2021. I april 2021 ble det registrert 135 skader og 205 i mai. Dette doblet seg til 436 skader i juni. Dette medførte at skadelegevakten gikk til det uvanlige skritt å avholde pressekonferanse om skadesituasjonen på elsparkesykkel 6. juli 2021.⁸ Skadetallene ble noe redusert til 401 skader i juli og i august ble antallet redusert til 301. I september ble antall skader redusert til 143⁹. Nedgangen var særlig stor etter at Oslo innførte nye regler om nattestenging og antallsbegrensning for elsparkesykler fra 10. september. I tidsperioden 10-30. september ble det registrert 77 skader.

Statens vegvesen sendte den 5. oktober 2021 en henvendelse til legevaktene i ti av de største byene i Norge. Det ble understreket at formålet med henvendelsen var å innhente legevaktens inntrykk av bruk og skader knyttet til elektrisk sparkesykkel. Vi fikk tilbakemelding fra Trondheim, Drammen, Bergen, Stavanger og Moss.

Legevakten i Bergen informerte om at de startet registrering av skader ved bruk av elsparkesykkel da det ble innført kommersiell utleie i byen sommeren 2020. Sommer og høst 2020 hadde de om lag en skade i løpet av dagen. Vinteren 2020/2021 var det få skader. Fra våren 2021 hadde de registrert ca. to skader om dagen og på høsten 2021 ca. 1-2 skader om dagen. Legevakten påpekte imidlertid at de hadde inntrykk av at det var færre tilfeller av

⁸ [Kraftig økning i elsparkesykkel-ulykker i Oslo - VG](#)

⁹ [Elsparkesykkelskader mer en halvert etter nye regler - dette vi håpet på](#)

skader i beruset tilstand etter at Bergen kommune innførte nattestenging av utleiesparkesykler i helgene.

Drammen legevakt informerte om at de ikke lenger opplevde mange elsparkesykkel-skader, og at det uansett ikke kunne hevdes at det forekom flere skader knyttet til disse enn det var for elsykler eller annen type sykkel. Det ble også her vist til at Drammen kommune hadde regulert utleie av elektriske sparkesykler, både med nattestenging, antallsbegrensning og tider med nedsatt hastighet. Legevakten mente dette kunne ha avgjørende betydning for de lave skadetilfellene i Drammen. Det ble også informert om at delte elsparkesykler kom til Drammen i 2019, og at man den første tiden så en økning i antall ulykker/hendelser hos legevakten. Imidlertid meldte legevakten om at det allerede ved utgangen av sesongen 2019 var snakk om svært få ulykker. I april 2020 ble det i gjennomsnitt gjennomført 92 turer per dag med leide elsparkesykler i Drammen. I august 2021 ble det til sammenligning i gjennomsnitt gjennomført 2351 turer per dag. Til tross for at bruken av leide elsparkesykler økte kraftig i Drammen i 2021, hadde ikke tilfellene av skader ved legevakten økt.

Legevakten i Trondheim svarte at de først begynte å registrere skadetilfeller den 22. april 2021 og at de fortsatte med dette frem til den 19. oktober 2021. Under denne tiden registrerte de 268 pasienter. Det ble imidlertid understreket at man i Trondheim kommune har en ordning om at pasientene må ringe inn til legevakten og ikke bare kan møte opp. Det var derfor også mange som hadde skadet seg på elektrisk sparkesykkel som etter vurdering ble bedt om å henvende seg til fastlegen. Legevakten informerte om at de opplevde at de fleste skades på kveld eller natt, og at det var veldig få på dagtid. Dette mente de kunne indikere at tilfellene kunne være knyttet til alkohol eller annen rus. Fra 1. mai 2021 og frem til 11. november 2021 hadde legevakten registrert 300 skader relatert til sparkesykler, hvor pasienten var fysisk innom legevakten. Under denne perioden var det 9 personer som rapporterte påkjørsel av elektrisk sparkesykkel.

Legevakten i Stavanger informerte om at de ikke har en egen skadelegevakt, og at de heller ikke har verktøy for å samle inn statistikk. Det ble understreket at deres opplevelse utelukkende var knyttet til leide elsparkesykler. Legevakten mente at det hadde forekommet en økning i skader i forbindelse med bruk. Imidlertid ble det vist til at pandemi, med dertil nedstenging av utelivet, også kunne ha en betydning med tanke på antall skader. Slik de hadde oppfattet situasjonen mente de likevel at skader ofte synes å oppstå når brukeren skal forsere hindringer (f.eks. fortau). Videre mente de at tilfellene helt klart kunne settes i sammenheng med påvirkning av alkohol og at innføring av nattestenging av tilbudet i byen ville kunne være skadeforebyggende i Stavanger.

Moss legevakt meldte på sin side tilbake at de hadde lite erfaring med skader ved bruk av elektriske sparkesykler.

5 Avgrensning

De utfordringene som har oppstått er i all hovedsak knyttet til elsparkesykler. Det er særlig denne type kjøretøy som har ført til spesielt høyt konfliktnivå, økt ulykkesrisiko og også til størst frustrasjon for andre trafikanter. Samtidig er det også utfordringer med andre typer

små elektriske kjøretøy, og usikkerhet om hvilke typer kjøretøy som kan bli aktuelle fremover. Vi har derfor siden 2018 hatt et enhetlig regelverk for små elektriske kjøretøy etter vegtrafikklovgivning, og videreføring av eksisterende rekkevidde ble også lagt til grunn i høringsforslagene i 2020/2021.

Et felles regelverk for små elektriske kjøretøy tar høyde for at utviklingen av ulike kjøretøy med liten elektrisk motor skjer i et særdeles raskt tempo og at det er usikkerhet om hvilke kjøretøytyper som vil bli aktuelle for bruk i Norge.

Til tross for at det er likheter mellom små elektriske kjøretøy og elsykler, er det store forskjeller i både bruken og i risikobildet. I den anledning vises det til en rapport publisert av Statens vegvesen i mars 2021¹⁰. Rapporten var basert på tall fra Oslo skadelegevakt hvor det fremkom at risikoen for å bli skadet i en ulykke med elektrisk sparkesykkel ble beregnet til å være om lag ti ganger høyere enn med vanlig sykkel. Det fremgår klart av undersøkelsene som da ble gjort at ulykkesrisikoen også var vesentlig lavere med elsykkel TØI anslo i august 2021 at det da var om lag fem til sju ganger høyere risiko for å bli skadet på en elsparkesykkel enn på en vanlig sykkel¹¹. Det presiseres at det etter at disse beregningene ble foretatt har blitt innført ytterligere reguleringer i bruken av elsparkesykler, men at det ikke er grunnlag for å tro at risikopotensialet ved bruk av disse er særlig forandret. Funnene om at det er langt større risiko knyttet til bruk av elektrisk sparkesykkel sammenlignet med sykkel eller elsykkel, er derfor fortsatt gjeldende.

Elektriske sykler blir stadig mer populære som fremkomstmiddel i Norge. Likevel har det ikke vært problemer med disse på samme måte som med elsparkesyklene. Dette skyldes flere ting, men det mest påfallende er at elsyklene er svært kostbare og på langt nær like tilgjengelige for alle. Kjøpere og brukere av elsykler er derfor i hovedsak voksne. Det er derfor grunn til å tro at denne brukergruppen jevnt over har bedre kunnskap om trafikkreglene og adferd i trafikken. Siden syklene stort sett både er privateide og dyre, blir de etter all sannsynlighet også ivaretatt bedre enn de leide elsparkesyklene, både med tanke på bruk og parkering.

Imidlertid må vi følge med på utviklingen. Dersom for eksempel prisen for elsykler skulle endre seg drastisk, vil det nok bli lettere tilgjengelig for alle og det kan også føre til at brukeren ikke ivaretar sykkelen på samme måte. Et utleietilbud er allerede under utvikling også for elsykler, men tilbys i en langt mindre skala enn for de elektriske sparkesyklene. Det presiseres at det uansett ble tatt høyde for en slik utviklingen i den nye loven om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Utleie av elsykkel kan altså også omfattes av kommunal regulering etter denne loven.

Med bakgrunn i de overstående betraktninger, vil forslagene som fremmes i dette høringsnotatet avgrenses til å gjelde små elektriske kjøretøy slik dette er definert i vegtrafikklovgivningen (konstruktiv toppfart maks 20 km/t, maks vekt 70 kg, maks 80 cm bred og maks 120 cm lang). Reglene gjelder ikke kjøretøy som etter trafikkreglene er

¹⁰ [Rapport om sykkelskader i Oslo: Tre ganger så høy risiko for å bli skadet på natten | Statens vegvesen](#)

¹¹ [Forskere om elsparkesyklene: Nå må politikerne ta styringen \(forskning.no\)](#)

definert som leketøy (maksfart 6 km/t og maksvekt 50 kg). Førere av slik leketøy anses for ordens skyld som gående. Reglene som her foreslås vil altså heller ikke gjelde elsykkel (hjelpemotor inntil 25 km/t og effektbegrensning).

For ordens skyld bemerkes at ny benevnelse for kjøretøygruppen etter omklassifisering vil være «liten elektrisk motorvogn», men at de tekniske kravene for hvilke kjøretøy som omfattes forblir uforandret.

6 Nærmere om forslagene

6.1 Forslag om forbud mot bruk på fortau, men ikke på gang- og sykkelveier, og en mulig høyere aldersgrense som en følge av dette

6.1.1 Hensyn og regler på areal for gående

Det er et høyt og vedvarende konfliktnivå mellom elsparkesyklister og fotgjengere, særlig i sentrale bystrøk. Dette har vedvart selv etter endringer våren 2021, hvor regelverket ble tydeliggjort gjennom uttrykkelig 6 km/t fartsgrense ved passering av gående på fortau.

Både fortau, gangveg og gangfelt er etablert for og ment for de gående. Trafikantgruppen «gående» er en uensartet gruppe, med svært store variasjoner i erfaring med og forståelse av trafikken. Dette innebærer at gående regnes som den mest sårbare gruppen i trafikken og som dermed krever ekstra vern. Det skal derfor ikke stilles strenge krav til de gående når de ferdes på areal som er tiltenkt dem.

Dagens regler er likevel utformet slik at den som ferdes på elektrisk sparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy, elsykkel eller sykkel også kan ferdes på slike gangarealer, såfremt de følger visse regler. Regelverket slår klart fast at det er de gående som er prioritert på fortau, gangveg og gangfelt og at ferdsel på disse arealene skal skje på de gåendes premisser, se trafikkreglene § 18 nr. 3.

Førere av små elektriske kjøretøy og syklistene skal altså utvise særlig hensyn ved ferdsel på slike arealer. De har kun lov til å bruke disse arealene dersom gangtrafikken er liten og kjøringen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Dette medfører i realiteten at det i travle bykjerner sjelden vil være tillatt å benytte fortauet til kjøring i det hele tatt. Ved passering av gående på slike arealer, skal dette skje i god avstand og med maksimum fart på 6 km/t. Ordlyden om maksfart ved passering ble inntatt våren 2021, for å tydeliggjøre hvilken fart som kreves for å hensynta de gående. En utfordring har vært og er, mulighetene for håndheving av regelverket.

Deling av areal krever særlig samhandling og et godt samspill mellom de som ferdes der. Det krever også at reglene er kjent, at de følges og blir hensyntatt. Svært mange elsparkesyklister forholder seg likevel ikke til gjeldende regler og det er tydelig at kjøring på fortau ikke alltid skjer på de gåendes premisser.

Det har vist seg krevende å gjennomføre effektiv håndheving ovenfor de som bryter regelverket og slik skaper utrygghet for de gående. Andre tiltak for adferdsendring har heller ikke gitt effekt.

På denne bakgrunn er det derfor aktuelt å vurdere innføring av forbud mot kjøring med liten elektrisk motorvogn på fortau. Samtidig er det foreslått å fortsatt tillate bruk av liten elektrisk motorvogn på gang- og sykkelveg.

Ved vurderingen må de ulike hensyn både for og imot vektes så langt det lar seg gjøre. I det videre er det gitt en nærmere fremstilling av både fordelene og ulempene ved å innføre et slik forbud, herunder konsekvenser for elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy ved bruk av gatearealet. Det vil ikke være helt risikofritt om brukerne av liten elektrisk motorvogn i mye større grad må dele trafikkareal med biler og andre motorvogner. Vi viser for øvrig til punkt 6.1.4. for særlig omtale om dette.

Ved vurdering av innføring av et forbud mot bruk på fortau, er det samtidig aktuelt å vurdere hvorvidt det kan være grunn til å innføre en høyere aldersgrense for bruk av små elektriske kjøretøy.

6.1.2 Ulykker, konflikter og trafiksikkerhet

Undersøkelsene som ble utført ved skadelegevakten i Oslo viste at en betydelig del av ulykkene – nesten en tredel – skjedde på eller i forbindelse med fortau. Det var likevel kun et fåtall av ulykkene med elsparkesykkel på fortau som skyldes kollisjon med fotgjengere.

Dersom man ser undersøkelsene som ble utført i Oslo i sammenheng med tilbakemeldingene fra andre byer, fremstår det som at både utfordringsbildet generelt og oppståtte skader i forbindelse med ulykker, har vært aller størst i Oslo.

Imidlertid sier verken tallene fra Oslo skadelegevakt eller tilbakemeldingene fra legevakter i andre kommuner noe om hvordan situasjonen på fortau og andre gangarealer oppleves for de gående i dag.

Det er i tillegg viktig å presisere at det er grunn til å anta at det kan foreligge et større antall skader og ulykker som ikke er registrert eller rapportert på noen måte. Videre er det klart at mindre sammenstøt, nestenulykker og hensynsløs kjøring vil være forhold som ikke fremkommer i statistikk, og som også vil være vanskelig å måle på noen måte. Det har fra mange hold vært rapportert betydelige konflikter mellom elsparkesyklister og fotgjengere på fortau, særlig i sentrumsområder.

Ved vurderingen av hvorvidt det er behov for å innføre ytterligere tiltak, vil det derfor også være viktig å ta hensyn til de gåendes fremkommelighet og trygghet når de ferdes på fortau. Det må legges tilstrekkelig vekt på at fortau er et areal som først og fremst er tiltenkt gående og at gående i de fleste tilfeller ikke har andre trafikkarealer de kan benytte. Det kan blant annet trekkes frem at enkelte grupper av myke trafikanter som fra før hadde utfordringer med å ferdes på travle steder har blitt spesielt rammet av det store inntoget av

elsparkesykler. For eksempel blinde, svaksynte eller andre med mobilitetsutfordringer av ulik art. Det har hyppig vært omtalt i media at det er svært mange som føler seg utrygge eller som har sluttet å gå i sentrumsområder på grunn av elsparkesyklene.

Til vurderingen må det også legges til at det er solgt et betydelig antall private elsparkesykler. Økt bruk av slike kan isolert sett øke konfliktnivået. Dersom redusert antall utleiesykler skulle medføre økt bruk av privateide elsparkesykler, vil samtidig effekten av kommunale tiltak rettet mot utleiemarkedet reduseres.

6.1.3 Kjøring på fortau og på gang- og sykkelveg

I dag har syklende lov til å benytte både fortau og gang- og sykkelveger. Adgangen til å benytte disse arealene synes å være innlært av de som benytter alminnelig tråsykkel, og det veksles gjerne mellom bruk av ulike arealer ettersom hvor fremkommeligheten er best. Elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy har vært definert som sykkel, slik at den samme fleksibiliteten har vært benyttet av dem. Likevel er det trolig at den plutselige store mengden av denne type kjøretøy, førte til at mange gående opplevde det som at de overtok gangarealene fullstendig. Samtidig er det mange som i mindre grad tar hensyn til gående når de bruker små elektriske kjøretøy på fortau, enn de gjør ved bruk av sykkel.

Det er etter dette sannsynlig at et forbud mot kjøring på fortau og gangveg gjeldende for denne kjøretøygruppen, vil forbedre både tryggheten og fremkommeligheten til fotgjengere. Særlig kan det bidra til å redusere konfliktnivået på steder der hvor gangarealene er særlig trafikkert. Imidlertid vil ikke konflikten være like markante på mindre steder eller i mindre byer hvor presset på disse arealene ikke er like stort.

Det er heller ikke alle steder man har et godt alternativ til ferdsel på fortau, for eksempel i form av delt gang- og sykkelveg eller med opparbeidet sykkelfelt i vegbanen. Mangelen på dette medfører at alternativet til ferdsel på fortau vil være i vegbanen, sammen med bilene. I slike tilfeller vil et forbud mot å kjøre på fortau øke risikoen ved bruk. Flexibiliteten til å velge det arealet man opplever som tryggest, er en stor fordel for myke trafikanter som syklist.

Det er her tale om en trafikantergruppe som er svært lite beskyttet sammenlignet med de motorvogner som normalt ferdes i vegbanen. Det er også en gruppe trafikanter som varierer stort i både alder, erfaring og kompetanse om trafikk. Det er derfor knyttet usikkerhet til hvilken effekt et forbud kan ha. Det er allerede utstrakt sambruk av kjørebane mellom motorvogner og syklist. Det er likevel et relativt høyt konfliktnivå mellom disse trafikantergruppene ved ferdsel i vegbanen. Det er også slik at sammenstøt mellom syklist og bilister kan medføre alvorlige skader og dødsfall.

Vurderingen som skal foretas i forbindelse med forslaget om forbud om bruk på fortau, må balansere både hensynet til trafikksikkerhet ved bruk av liten elektrisk motorvogn og hensynet til sikkerheten for de mest sårbare trafikanter (gående), på de arealer som er tiltenkt dem.

Det er likevel grunn til å understreke at Norge er et av få land som tillater kjøring med små elektriske kjøretøy på fortau. I svært mange land tillates verken sykling eller kjøring med

små elektriske kjøretøy på fortau. Vi viser også til at i nylig publisert veiledning fra EU om trygg bruk av mikromobilitetskjøretøy i urbane områder (desember 2021) anbefales det å ikke tillate små elektriske kjøretøy på fortau.¹²

Uavhengig av forbudet på fortau ser det som hensiktsmessig å eksplisitt innta en regel om at man anses som gående når man triller en elsparkesykkel eller andre små elektriske kjøretøy. Det er derfor tillatt å trille en elsparkesykkel på fortau, se forslag til endring i trafikkreglene § 2 nr. 3 bokstav c i punkt 9.1.

6.1.3.1 Andre trafikkarealer

Ved innføring av forbud om bruk på fortau, vil det fortsatt være tillatt bruk på gang- og sykkelveg. En slik ordning vil forutsette at det kan skilles mellom disse arealene. Det kan noen steder være vanskelig å skille de ulike trafikkarealene, noe som kan skape praktiske utfordringer med et slikt forbud.

Fortau er definert som et anlegg for gående som er atskilt fra kjørebane med kantstein, mens gang- og sykkelveg er separert fra annen veg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte. Fortau skiltes ikke, mens gang- og sykkelveg skal være skiltet med offentlig trafikkskilt (enten skilt 518 Gangveg, 520 Sykkelveg eller 522 Gang- og sykkelveg, se skiltforskriften § 12).

Mange steder er det rimelig klart hva som er fortau. Dette vil eksempelvis gjelde en typisk byggate med kjørebane, eventuelt med sykkelfelt, og hvor det er kantstein og fortau som går inntil bygningsmassen. Andre steder kan det være mer uklart. Mange steder vil den eneste synbare forskjellen mellom områdene være oppsett av skilt som omdefinierer arealet. Det skal skiltes ved start av en gang- og sykkelveg, men ikke ved opphør av gang- og sykkelveg. Det vil derfor være tydelig når det går fra fortau til gang- og sykkelveg, mens det vil være mindre tydelig når det går fra gang- og sykkelveg til fortau.

I tillegg finnes det også en rekke arealer som verken er fortau, gangveg, gang- og sykkelveg eller vegbane. Dette er for eksempel torg og gågater samt åpne plasser som ikke er nærmere definert. Dette er områder som ikke vil omfattes av et eventuelt forbud og hvor det fortsatt vil være anledning til å benytte små elektriske kjøretøy, med mindre adgangen er særskilt regulert.

Ved innføringen av et eventuelt forbud vil elsparkesyklister derfor måtte være mer bevisst på å følge med på skiltingen av slike områder. Det kan også være behov for at lokale skiltmyndigheter i større grad er bevisst behovet for skilting av ulike arealer.

Det er usikkert i hvilken grad allmennheten har et klart forhold til hvilket areal de ferdes på, annet enn at de ikke er i vegbanen. Denne uklarheten har ikke vært spesielt relevant tidligere, ettersom det i dag både er lov å gå og sykle på alle disse områdene. Av hensyn til trafikantene er det en fordel med enkle og tydelige regler om hvor de skal oppholde seg. Et forbud på fortau er en enkel regel å formidle, mens det kan i noen tilfelle være noe mer utfordrende å vite hvilket areal man befinner seg på. Hvis regelen blir innført kan også brudd

¹² [New SUMP Topic guide on safe use of micromobility devices in urban areas | Eltis](#)

på denne medføre sanksjoner. Det vil derfor være viktig med god informasjon til publikum dersom reglen endres.

Et eventuelt forbud mot kjøring på fortau vil gjøre tilbudet av gang- og sykkelveger viktigere. Per i dag finnes ikke gode tilgjengelige data på antall kilometer fortau, sykkelfelt og sykkelveg. Det er likevel rimelig å anta at andelen av fortau er mer utbredt i byer og tettsteder, og at det er anlagt flere delte gang- og sykkelveger utenfor sentrumskjernen.

Da konfliktene er størst i sentrale bystrøk kan det antas at et eventuelt forbud derfor vil ha størst effekt der konfliktene er størst. Utenfor sentrale strøk, hvor utfordringene er mindre vil sikkerheten og fremkommeligheten for elsparkesyklistene ofte kunne ivaretas ved bruk av gang- og sykkelveg.

Dette vil imidlertid ikke gjelde alle tilfelle, og det vil trolig være steder hvor det ikke er tilgjengelige alternative arealer, og hvor kjøretøyene da vil måtte bruke kjørebanelen.

6.1.3.2 *Infrastruktur*

Til tross for at man med liten elektrisk motorvogn fortsatt kan benytte gang- og sykkelveg, er det ikke gitt at tilbudet da vil oppleves like attraktivt.

Det vises til en studie utført av TØI¹³ som særlig reflekterer behovet for tilrettelagte arealer for denne type ferdsel. Dagens regler forutsetter at ulike brukergrupper deler de begrensede trafikkarealene på fortau. Ideelt sett vil det kunne bidra til å redusere konfliktene dersom ulike trafikantgrupper har tilrettelagte arealer, altså at infrastrukturen planlegges og bygges med et slikt mål. Dette er imidlertid tiltak som ikke kan gjennomføres over natten. I rapporten oppga 57% av 549 elsparkesyklister at de vanligvis kjører på fortau. Imidlertid oppga bare 30% av disse at de *foretrakk* å kjøre der. De fleste oppga at de foretrakk å kjøre på sykkelfelt i vegbane (73%) eller på gang- og sykkelveger (56%). Bare 21% sa at de foretrakk å bruke vegbanen.

Disse resultatene kan tyde på at infrastrukturmangel kan være med på å intensivere konfliktene. Det kan synes som at de fleste hadde foretrukket å kjøre på steder som er mer tilpasset slik kjøring og ikke på fortau. Mangel på tilrettelegging og utbygging av infrastruktur som gir et sikkert tilbud for sykling utenom fortau, er en utfordring som har blitt enda tydeligere med inntoget av elsparkesykler.

Studien underbygger at forbedring og utbygging av infrastruktur for denne type ferdsel, også kan bidra til å redusere både ulykker og konflikter mellom de ulike trafikantgruppene på arealer som fortau. Mange steder gjøres det arbeid for å tilrettelegge for sykling. Dette vil på sikt kunne bidra til å redusere konfliktene også mellom elsparkesyklister og gående. Samtidig vet vi at det kan være utfordringer, særlig i sentrale strøk med tilgjengelige arealer

¹³ Fearnley, N., Berge, S. H., & Johnsson, E. (2020). Delte elsparkesykler i Oslo: En tidlig kartlegging. TØI Rapport 1748/2020.

og ressurser til slike tiltak. Dette er også tiltak som tar tid å gjennomføre, og dermed som på kort sikt i liten grad antas å kunne redusere konflikten.

6.1.3.3 Gangveg og gangfelt

Trafikkreglene har i dag felles bestemmelser for sykling på fortau, gangveg og gangfelt, jf. trafikkreglene § 18 nr. 3.

Som vist til overfor er hovedkonfliktene mellom elsparkesyklister og gående på fortau. Utfordringene vil være tilsvarende og hensynene gjør seg tilsvarende gjeldende på gangveg. Gangveg foreslås derfor også å omfattes av et eventuelt forbud.

Når det gjelder gangfelt, kan dette i mange tilfelle være en hensiktsmessig måte for små elektriske motorvogner å komme over på andre siden av vegen. Det er også mange gang- og sykkelveger som ender opp i et gangfelt. Hensynene bak et eventuelt forbud gjør seg mindre gjeldende her. De vil uansett kunne komme seg over vegen ved å gå av motorvognen, men det kan i mange tilfelle anses uhensiktsmessig å kreve dette. Det er derfor aktuelt å fortsatt tillate bruk av gangfelt under de samme forutsetningene som i dag dersom det innføres forbud mot kjøring på fortau og gangveg.

6.1.4 Kjøring i vegbanen

Et generelt forbud om å kjøre på fortau vil føre til at førere av liten elektrisk motorvogn i mange tilfeller må dele vegen med annen motorisert trafikk, der det ikke finnes et tryggere alternativ. Konflikten mellom gående og elsparkesykler kan da bli overført til å bli en konflikt mellom elsparkesykler og biler, busser, trikker, lastebiler m.m.

Når vi vet at det er få ulykker med sammenstøt på fortau, jf. over, vil et forbud mot kjøring på fortau i liten grad gi lavere ulykkestall for elsparkesyklistene. Effekten av et forbud vil derfor primært kunne bidra til bedre fremkommelighet og en opplevd følelse av trygghet for gående på fortau.

I den grad forbudet medfører at små elektriske kjøretøy må benytte vegbanen, vil et forbud samtidig innebære økt risiko. Elsparkesykkel er et lett kjøretøy som ikke gir beskyttelse dersom uhellet først er ute. Ved kollisjon med tyngre motoriserte kjøretøy i vegbanen, vil de alltid være den tapende part. Blindsoneproblematikk knyttet til biler og store kjøretøy, særlig ved høyresving, er allerede kjent i forbindelse med sykkel, og vil kunne bidra til økt risiko for elsparkesyklister. Videre vil det at liten elektrisk motorvogn, selv med tillatt maksfart, holder langt lavere hastighet enn andre motorvogner som ferdes i vegbanen potensielt innebære økt risiko.

Risiko for vanlige syklistene i vegbanen vil være sammenlignbar med risikoen elsparkesyklister utsettes for. Forskjellen vil imidlertid være at syklistene kan velge å benytte fortauet der dette er tilgjengelig og oppleves som det tryggeste trafikkarealet. Ved et eventuelt forbud mot å bruke små elektriske kjøretøy på fortau vil alternativet for elsparkesyklister i slike tilfelle være å gå av og trille elsparkesykkelen på slike områder.

Det er likevel grunn til å anta at redusert fleksibilitet i tilgjengelige trafikkarealer for denne trafikantgruppen, og opplevd utrygghet ved å ikke kunne benyttet fortau, kan gjøre bruken mindre attraktiv og gjøre at flere vil velge andre transportmåter, og dermed bidra til redusert bruk av små elektriske kjøretøy.

I hvilken grad risikoen for ulykker vil øke for elsparkesyklister hvis denne valgmuligheten fratas denne kjøretøygruppen, vil avhenge av hvilke tilpasninger elsparkesyklistene gjør til en slik eventuell endring.

6.1.5 Særskilt skilting av liten elektrisk motorvogn

Det kan settes opp skilt på enkelte vegstrekninger der det er særlige utfordringer. For eksempel kan det innføres forbud mot bruk av liten elektrisk motorvogn. Det kan også settes opp fartsgrensesoneskilt for disse kjøretøyene. Slike skiltreguleringer vil imidlertid gjelde både vegen og fortauet, og kan dermed ikke brukes der man ønsker bare forbud på fortau. Så langt er slike skilt i svært liten utstrekning benyttet av kommunene. Skiltene antas i første rekke å kunne være aktuelle der man ønsker å også regulere bruk av privateide kjøretøy. For utleiekjøretøy antas det mer aktuelt å fastsette digitale sonebegrensninger («geofencing») i lokal forskrift etter lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Så langt departementet kjenner til kan heller ikke denne teknologien per i dag skille mellom fortau og vegbanen ved siden av, slik at særskilt regulering begrenset til fortausarealet heller ikke for tiden er mulig for utleiekjøretøy. Den teknologiske utviklingen kan imidlertid gjøre dette mulig på sikt.

6.1.6 Aldersgrense ved innføring av forbud mot bruk på fortau – 16 år.

Dersom det innføres et forbud om kjøring på fortau, er det aktuelt å vurdere en forhøyet aldersgrense for bruk.

Som omtalt over vil et eventuelt forbud mot kjøring på fortau innebære at brukerne i mange tilfeller må benytte vegbanen. Brukerne vil da ferdes på samme areal som sykler, biler, busser, trikker og tungtrafikk. Å ferdes i slik blandet trafikk, samtidig som man skal være bevisst på trafikkregler som vikeplikt, oppsatt skilting og trafikksituasjonen som sådan – krever både modenhet og erfaring. Behovet for å planlegge, å kunne forutsi trafikksituasjoner og beregne risiko er helt nødvendig. Det norske veg- og gatenettet er utformet på en måte som krever et godt samspill og samhandling mellom trafikantgruppene. Det er svært få steder hvor alle trafikantgrupper kan få et helt eget areal.

Barn har svært varierende erfaring og kompetanse som trafikanter, og det vil medføre en økt risiko for alvorlige ulykker dersom barn må kjøre i vegbanen. Selv om det er slik at man også med sykkel kan bruke vegbanen, er det en vesentlig forskjell mellom adgangen til slik valgfri sykling i vegbanen og et påbud om det samme. På denne bakgrunn er det derfor grunn til å høre et forslag om aldersgrense på 16 år ved kjøring med liten elektrisk motorvogn, dersom det innføres forbud mot bruk på fortau.

Hensynet bak den foreslåtte aldersgrensen er særlig basert på at det er grunn til å anta at en 16-åring kan mer om ferdsel i trafikken, herunder også har større kjennskap til grunnleggende trafikkregler, enn yngre barn. En høyere aldersgrense vil kunne bidra til å

sikre at føreren har tilegnet seg den nødvendig erfaring og kompetanse som kreves for slik pålagt ferdsel i vegbanen. Trygg ferdsel fordrer forståelse av trafikkbildet og også inngående kjennskap til generell trafiksikkerhet og dertil regler.

6.1.7 Mulig alternativ – kun barn under 16 år kan kjøre på fortau

En generell heving av aldersgrensen fra 12 til 16 år, jf. alternativet omtalt over, vil kunne oppleves som inngripende overfor mange barn og ungdommer i denne aldersgruppen.

Som vist over vil det være tryggere for barn å kunne benytte fortauet der dette er tilgjengelig. Barns behov for vern og trygg fremkommelighet kan derfor tilsi at de fortsatt bør kunne benytte fortau. Det er fremdeles slik at denne kjøringen skal gjøres på de gåendes premisser. Det å fortsatt tillate barn som har fylt 12 år, men ikke fylt 16 år, å kjøre på fortau vil redusere ulykkesrisikoen for denne gruppen. Det vil imidlertid samtidig innebære at det fortsatt kan være utfordringer og konflikter mellom yngre førere av små elektriske kjøretøy og gående på fortau.

Vi har ikke statistikk som sier i hvilken grad barn er årsak til konflikter med gående på fortau. Det er likevel grunn til å tro at når færre får tilgang til å benytte fortauet, så vil dette også resultere i færre konflikter mellom gående og kjørende. Ettersom de aller fleste utleieaktører har aldersgrense på minst 16 år vil dette innebære at utleiekjøretøy ikke lenger er tillatt å bruke på fortauene.

En slik regel vil ikke innebære et forbud mot å bruke andre arealer, men vil gi barn og ungdom et tryggere alternativ der valget eksempelvis står mellom fortau og vegbane.

Personer over 16 år som kjører ulovlig på fortau vil etter omstendighetene kunne risikere sanksjoner, herunder forenklet forelegg for ulovlig kjøring med motorvogn på fortau, jf. forskrift om forenklet forelegg § 4 bokstav b. Satsen for dette er 4450,-.

Et slik alternativ kan innføres ved en særskilt bestemmelse om dette i trafikkreglene § 20 nr. 3, se nærmere omtale i punkt 9.1.

6.1.8 Oppsummering og forskriftsendring

Da det i dag er få ulykker mellom elsparkesyklister og gående på fortau, vil et forbud mot kjøring på fortau trolig i liten grad bidra til å redusere ulykkestallene, men det kan bidra til en reduksjon i konflikter og øke trygghet og fremkommelighet for de gående.

Konfliktnivået, spesielt i Oslo, kan ha sammenheng med den svært høye totale bruken av elsparkesykler i trafikken. Kommunale begrensninger i antallet utleiesykler er et tiltak som potensielt kan redusere dette konfliktnivået. Imidlertid kan økt bruk av privateide kjøretøy, blant annet som følge av begrensninger i utleietilbudet, bidra til å øke konfliktene.

Et forbud vil trolig innebære økt risiko for brukere av liten elektrisk motorvogn. Noen steder vil tryggheten og fremkommeligheten kunne ivaretas ved bruk av tilrettelagte og trygge arealer, som sykkelfelt og gang- og sykkelveger. I en hel del tilfeller vil det imidlertid kunne medføre at de må benytte kjørebanelen, og dele denne med annen motorisert trafikk.

Redusert fleksibilitet i bruken av arealer og at de enkelte steder vil måtte benytte vegbanen kan gjøre bruken mindre attraktiv, og dermed innebære at flere velger alternative transportmåter.

Flere steder vil det være klart hva som er fortau, både for de gående og for førere av små elektriske kjøretøy. I en del tilfelle vil det imidlertid kunne være usikkerhet om rekkevidden av forbudet, og det vil gi krav til økt bevissthet fra brukerne og myndigheter om betydningen av skillet mellom fortau, gang- og sykkelveg og andre arealer.

Kommunene fikk hjemmel til innføringen av tiltak først høsten 2021. Det er derfor noe usikkert hvilken effekt dette har hatt eller kommer til å ha, både på ulykkesutviklingen, men også for tryggheten og fremkommeligheten til de gående. Det er i tillegg usikkert hvilken effekt de nye nasjonale tiltakene vil få. Det vil derfor være viktig å følge nøye med på utviklingen også i det videre.

Dersom det gjøres endringer som foreslått i denne høringen, er det også viktig å følge med på effekten av disse. Særlig om endringene skulle vise seg å medføre økning i risiko ved kjøring med små elektriske kjøretøy. Tiltakene må etter dette evalueres fortløpende.

Innføring av et eventuelt forbud mot kjøring på fortau foreslås ved endring i den foreslåtte nye § 20 i trafikkreglene for kjøring med små elektriske motorvogner, hvor forbudet blir gjennomført ved å ikke innta gangveg og fortau i de områdene hvor liten elektrisk motorvogn kan brukes, se § 20 nr. 3 i forslaget.

Innføring av en eventuell høyere aldersgrense ved innføring av et slikt forbud vil skje ved endring i førerkortforskriften, jf. nærmere omtale i punkt 9.2 nedenfor. I lys av høringsinstansenes innspill kan det også være aktuelt å sette en annen aldersgrense i aldersspennet 12–16 år.

Innføring av en regel som bare tillater kjøring på fortau for barn og unge under 16 år foreslås ved endring i trafikkreglene, jf. nærmere omtale i punkt 9.2. nedenfor. I lys av høringsinstansenes innspill kan det også være aktuelt å sette en annen aldersgrense i aldersspennet 12–16 år.

Det bes særlig om høringsinstansenes syn på forslaget om forbud mot bruk på fortau, en eventuelt høyere aldersgrense for bruk dersom det innføres et slikt forbud, eventuelt at kun barn tillates å kjøre på fortau, og om de foreslåtte aldersgrensene.

6.2 Trafikkskilt og vegoppmerking

6.2.1 Dagens regler

Små elektriske kjøretøy er i dag definert som en undergruppe av sykkel noe som innebærer at trafikkskilt som regulerer sykler også omfatter denne undergruppen, se for eksempel:



skilt 306.6 Forbudt for syklende



skilt 306.8 Forbudt for gående og syklende



skilt 302 Innkjøring forbudt



skilt 540 Gatetun

Med endringsforskriften¹⁴ som trådte i kraft 18. mai 2021, ble det innført egne skilt som kan brukes til å regulere *kun* undergruppen små elektriske kjøretøy. Ved oppsetting av slike skilt har man mulighet til å innføre bruksforbud, parkeringsforbud samt å regulere fart, og disse reguleringene gjelder for både veg og fortau, se for eksempel:



skilt 306.10 Forbudt for små elektriske kjøretøy



skilt 367 Fartsgrensesone for små elektriske kjøretøy

6.2.2 Forslag til endringer i skiltforskriften

I utgangspunktet skal små elektriske motorvogner etter omklassifisering fremdeles være underlagt de samme skiltreguleringene som sykkel. Det må da gjøres endringer i ordlyden knyttet til flere skilt. Det må gjøres ordlydsendringer knyttet til de skiltene som omfatter «motorvogn» slik at liten elektrisk motorvogn unntas fra disse. Det må videre gjøres endringer for de skiltene som omfatter «sykkel» slik at liten elektrisk motorvogn omfattes av disse. Uten slike endringer vil det være nødvendig med utstrakt bruk av underskilt, noe som ikke anses hensiktsmessig, blant annet fordi en del av de aktuelle skiltene allerede ofte har

¹⁴ Forskrift av 11. mai 2021 om endring i forskrift om krav til sykkel

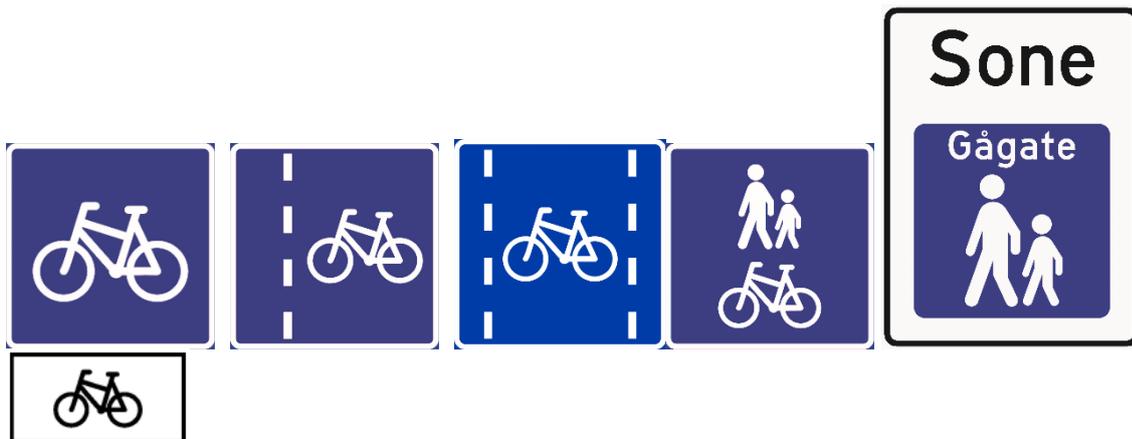
underskilt. Endringer som nevnt vil gjøre ordlyden knyttet til ulike skilt noe lengre og mer komplisert. Følgende endringer må gjøres:

- Ordlyden til alle forbudsskilt for sykler eller motorvogner må endre ordlyd, slik at forbudene som gjelder for sykkel også omfatter den aktuelle undergruppen av motorvogner, og slik at forbudene som gjelder motorvogn ikke omfatter denne gruppen. Dette gjelder skiltene 302 «Innkjøring forbudt», 306.1 «Forbudt for motorvogn», 306.6 «Forbudt for syklende» og 306.8 «Forbudt for gående og syklende».



Når det gjelder skilt 302 «innkjøring forbudt» gjør det et unntak for sykling på fortau. Hvis det fortsatt skal være tillatt med kjøring med liten elektrisk motorvogn på fortau, må disse også omfattes av unntaket til skiltet, og det foreslås endringer. Dersom det etter høringen fastsettes forbud mot kjøring på fortau, ref. omtale under punkt 6.1, vil det ikke være behov for endring av ordlyden knyttet til skiltet.

- Ordlyden til alle skilt som gir rettigheter til syklister må utvides til å også gjelde aktuell undergruppe for motorvogn. Dette gjelder skiltene 520 «Sykkelveg», 521.1 «Sykkelfelt – Sideplassert», 521.2 «Sykkelfelt Midtstilt», 522 «Gang- og sykkelveg», 548 «Gågate», og 826 «Sykkeltrafikk i begge kjøreretninger». Også underskiltet 807.6 som i dag gjelder sykkel foreslås endret til «sykkel og liten elektrisk motorvogn»



6.2.3 Særskilt om skilt 547 «Gågate»

Når det særskilt gjelder skilt 548 «Gågate» er dette et skilt som benyttes på arealer som særlig skal hensynta gående. Det er lov å sykle, men ikke bruke motorvogn på slike arealer.

Sykling skal skje i «gangfart», jf. trafikkreglene § 13 nr. 3 og det er kun tillatt å parkere når det ikke er til unødig hinder eller ulempe, jf. trafikkreglene § 18 nr. 4.

Vi er kjent med at det også har vært ulykker og konflikter mellom gående og elsparkesyklister på slike arealer. Vi ber derfor om høringsinstansens syn på om hovedregelen på gågater bør være at liten elektrisk motorvogn kan kjøre der, eller om hovedregelen skal være at kjøring på slike arealer bør være forbudt. I begge tilfelle vil avvik fra hovedregelen kunne skiltes særskilt ved bruk av underskilt. Vi nevner ellers at gjeldende normalbestemmelser åpner for å kunne skilte bruksforbud for slike kjøretøy, og at en slik forbudssone enten kan sammenfalle med gågatesonen eller være innenfor sonen. Det anses uansett tilstrekkelig at kjøring på gågate er regulert ved skilt, og det anses derfor ikke behov for å regulere dette særskilt i trafikkreglene. Tidligere høringsforslag om dette er derfor endret, jf. omtale i vedlegg 2 punkt 2.2.3.

Vi viser ellers til at det i vedlegg 2, jf. punkt 3.4 er inntatt allerede besluttede endringer om skiltene som gjelder små elektriske kjøretøy, slik at de gjelder liten elektrisk motorvogn etter omklassifiseringen.

6.2.4 Vegoppmerkingssymbol for liten elektrisk motorvogn

Det store antallet elsparkesykler (utleiesykler) har også skapt utfordringer når det gjelder parkering, særlig i større byer. Disse kjøretøyene har ofte blitt parkert eller henslenkt på smale fortau, torg og i parker, noe som har skapt utfordringer for andre trafikanters framkommelighet og sikkerhet. Et tiltak som kan skape ryddigere parkeringsforhold, er oppmerking av parkeringsplasser på steder der man mener at det er hensiktsmessig at slike kjøretøy parkeres.

Det har vært tett kontakt mellom Drammen kommune og Vegdirektoratet i forbindelse med at kommunen ønsket å gjennomføre et forsøk med bruk av vegoppmerking for å skape mer ryddige parkeringsforhold for elsparkesykler. Vegdirektoratet fikk i den forbindelse utarbeidet et vegoppmerkingssymbol som kunne brukes til dette formålet.

Vegoppmerkingssymbolet ble gitt samme grafiske utforming som det symbolet som nå er brukt på skiltene som kan benyttes for å regulere små elektriske kjøretøy.

I juni 2021 merket Drammen kommune opp 20 parkeringsplasser for elsparkesykler i og nært sentrum med det aktuelle vegoppmerkingssymbolet. I forkant av oppmerkingen gjennomførte kommunen en grundig prosess, der flere ulike aktører ble involvert, for å undersøke hvor det var mest hensiktsmessig at parkeringsplassene skulle plasseres.

Transportøkonomisk institutt (TØI) undersøker parkeringsatferden i Drammen basert på GPS-data for slutt punkt for turer. Både før-situasjonen uten oppmerkede parkeringsplasser og etter-situasjonen med oppmerkede plasser undersøkes. Erfaringene så langt er at oppmerkingssymbolet fungerer godt, og de har ingen indikasjoner på at brukere ikke forstår betydningen av dette. Så lenge denne kjøretøygruppen i praksis stort sett er elsparkesykler, antas det at det er lite rom for å misforstå symbolet. De har ikke observert andre små elektriske kjøretøy på plassene, men disse er vanligvis så små og lette at det er naturlig å ta

dem med seg inn fremfor å parkere dem ute. De har heller ikke observert «vanlige» sparkesykler (uten elektrisk motor) på parkeringsplassene. Om noen velger å parkere slike sparkesykler på plassene vil det heller ikke være noe problem, og i likhet med privateide elsparkesykler, settes disse sjelden igjen på slike arealer. TØI-rapporten, med navnet «Parkeringsplasser for elsparkesykler i Drammen», vil om kort tid bli lagt ut på TØIs hjemmesider.

Selv om den endelige rapporten fra TØI om parkeringsatferden i Drammen ikke foreligger ennå, mener vi at de observasjoner som kommunen har gjort tyder på at oppmerkingen skaper ryddigere parkeringsforhold. Vi mener derfor at det er formålstjenlig å innta et nytt vegoppmerkingssymbol i skilteforskriften tilsvarende symbolet som er brukt på skiltene som nå kan benyttes for å regulere små elektriske kjøretøy. Det er også yttret ønske om å bruke et vegoppmerkingssymbol til dette formålet fra flere andre, bl.a. Oslo kommune og Stavanger kommune, samt av Kolombus og Ruter i tilknytning til intermodale knutepunkt.

Forutsatt at vegoppmerkingssymbolet inntas i skilteforskriften, vil Vegdirektoratet fastsette nærmere normalbestemmelser for utforming og plassering av symbolet i N302 (Vegoppmerking). Vi ser i utgangspunktet for oss at symbolet bør brukes i forbindelse med oppmerking av parkeringsfelt (1028) for slike kjøretøy, og at feltene bør være avgrenset med heltrukken hvit linje. Det anses ikke egnet å etablere slike parkeringsfelt på f.eks. gang- og sykkelveger. Vi ser videre for oss at denne oppmerkingen kan brukes både alene og sammen med skilt. I førstnevnte tilfelle vil det fungere som en oppfordring til trafikantene om å parkere på de stedene der oppmerkingen er brukt, noe som ser ut til å ha fungert bra i piloten i Drammen. Parkeringsplasser for disse kjøretøyene kan også tenkes etablert for å lage avvikende regulering innenfor soner med parkeringsforbud skiltet med skilt 377, og vegoppmerkingen må da suppleres med skilt, jf. skilteforskriften. Vi mener det er oppklarende at regulering som innføres med skilt også oppheves med skilt. Forslag til normalbestemmelser vil bli sendt på egen høring.

På denne bakgrunn foreslår vi å innta følgende nye vegoppmerkingssymbol i skilteforskriften:



6.3 Forholdet til bilansvarsloven, herunder innføring av plikt til å tegne ansvarsforsikring for små elektriske kjøretøy

6.3.1 Innledning

I dag er små elektriske kjøretøy klassifisert som sykkel og er unntatt bilansvarsloven, jf. forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt. Eier av kjøretøyet har dermed i dag ikke plikt til å tegne ansvarsforsikring på kjøretøyet. Små elektriske kjøretøy er også unntatt fra forsikringsselskapenes felles ansvar for skade forårsaket av uforsikrede motorvogner, jf. forskrift 1. april 1974 nr.3 om trafikktrygd mv. (trafikktrygdforskriften) § 2. Det er dermed eier eller bruker, eventuelt dennes personlige forsikring, som må dekke skader som kjøretøyet forårsaker på personer eller eiendom.

Ved omklassifisering fra sykkel til motorvogn, jf. nærmere omtale i vedlegg 2 punkt 2, vil kjøretøyene ikke lenger omfattes av de foreliggende unntakene som gjelder sykkel og vil omfattes av bilansvarsloven, herunder krav om forsikring, hvis det ikke gjøres særskilt unntak.

For å bidra til risikoreduserende adferd både hos kommersielle utleiere og private brukere, samt sikre skadelidte bedre erstatningsdekning ved ulykker, er det gode grunner for å vurdere om små elektriske kjøretøy bør omfattes av bilansvarsloven, herunder krav til ansvarsforsikring. Ulykkesstatistikken fra 2020 og 2021, jf. nærmere omtale i punkt 4 viser eksempelvis at risikoen for å bli utsatt for en ulykke på elektrisk sparkesykkel er betydelig, og vesentlig høyere enn for sykkel. Også forholdet til EUs-motorvognforsikringsdirektiver tilsier en fornyet vurdering av dette.

Små elektriske kjøretøy er i Norge definert som elektrisk drevet kjøretøy for transport av én person, som har en maksimal konstruktiv hastighet på 20 km/t, veier maksimalt 70 kg inklusive batteri og ikke er bredere enn 85 cm eller lengre enn 120 cm. Kjøretøy uten selvbalanserende teknologi tillates ikke å ha sitteinnretning, jf. någjeldende kjøretøyforskrift § 2–5 nr. 12 femte ledd. Disse tekniske kravene vil videreføres i § 3 i ny forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, som vil tre i kraft våren 2022, jf. nærmere omtale i vedlegg 2 punkt 2.2.

Samferdselsdepartementet fremmer derfor forslag om at små elektriske kjøretøy skal omfattes av hele eller deler av bilansvarsloven. Forslaget er utarbeidet med faglige innspill fra Justis- og beredskapsdepartementet.

Departementet vurderer følgende alternative løsninger:

1. Alle små elektriske kjøretøy omfattes av krav til kollektiv dekning under Trafikkforsikringsforeningens ordning, men ingen individuell forsikringsplikt
2. Som 1, i tillegg krav om individuell forsikringsplikt for utleide små elektriske kjøretøy
3. Som 2, og i tillegg krav om individuell forsikringsplikt også for privateide små elektriske kjøretøy

6.3.2 Gjeldende rett

6.3.2.1 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), jf. lovens § 1.

Bakgrunnen for den særlige ansvarsordningen på dette området er at motorvogner representerer en av de mest fremtredende risikofaktorer i moderne samfunn. Det har derfor vært ansett som nødvendig å sørge for at de som lider skade, blir kompensert på en effektiv og sikker måte. Samtidig har man ønsket å beskytte eiere og brukere av motorvogn mot et personlig ansvar som kan virke ruinerende.

Bilansvarslova § 15 første punktum pålegger eieren av en registreringspliktig motorvogn å tegne ansvarsforsikring. For ikke-registreringspliktige motorvogner gjelder forsikringsplikten når motorvognen blir brukt på en sånn måte at den kan komme opp i erstatningskrav etter loven, jf. bal. § 15, annet punktum. Bilansvarslova § 3 første ledd definerer «motorvogn»: *«Med motorvogn er i denne lova meint køyretøy som vert drive med motor og er laga eller esla til å køyrast på bakken, såleis og trådbuss (trolleybuss), men ikkje køyretøy som går på skjener.»*

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.»*

Med hjemmel i denne bestemmelsen er det i forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt gjort unntak for "sykkel" som nevnt i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2–5 nr. 12. Dette innebærer at både elsykler og små elektriske kjøretøy, slik disse er definert etter vegtrafikklovgivningen er unntatt fra bilansvarsloven.

Ved en omklassifisering av små elektriske kjøretøy til motorvogn, jf nærmere omtale i vedlegg 2 punkt 2.2, vil små elektriske kjøretøy ikke lenger omfattes av dette unntaket. Uten særskilt unntak vil disse da følge lovens hovedregel for motorvogner og være forsikringspliktige, såfremt disse brukes der det er andre personer og eiendom. Motsetningsvis, vil det som utgangspunkt ikke være krav om ansvarsforsikring hvis motorvognen er forsvarlig hensatt eksempelvis i ens garasje, kjeller e.l.

Av forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd m.v. § 2 annet ledd fremgår det at skade som påføres av motorvogner som er unntatt forsikringsplikt, skal dekkes av trafikksforsikrings-selskapene i fellesskap. Tilsvarende gjelder for forsikringspliktige motorvogner der eier eller bruker ikke har tegnet forsikring, jf. bilansvarslova § 10. I Norge er det Trafikkforsikringsforeningen som på vegne av forsikringsselskapene administrerer ordningen og utbetaler erstatning i disse tilfellene. Etter forskriften § 2 annet ledd, gjelder dette felles ansvaret imidlertid ikke for sykkel som nevnt i forskrift 4. oktober 1994 nr.

918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2–5 nr. 12 og rullestol som nevnt i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 1 nr. 1 bokstav l.

Dette tydeliggjør at elsykler og små elektriske kjøretøy, slik de er definert etter vegtrafikklovgivningen også er unntatt fra dette ansvaret.

Ved en omklassifisering vil små elektriske motorvogner heller ikke omfattes av unntaket i trafikktrygdforskriften § 2 annet ledd, og vil omfattes av ordningen i tilfelle der eier eller bruker ikke har tegnet forsikring.

6.3.2.2 Forholdet til motorvognforsikringsdirektivet

Direktiv 2009/103/EF om ansvarsforsikring for motorkjøretøyer og kontroll med overholdelse av forsikringsplikten (motorvognforsikringsdirektivet) pålegger EU/EØS-medlemsstatene å "treffe alle hensiktsmessige tiltak for å sikre at erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer som vanligvis er hjemmehørende på medlemsstatens territorium, er dekket av forsikring", jf. direktivets artikkel 3.

Direktivet artikkel 5 første ledd nr. 1 og 2 åpner for å gjøre unntak fra forsikringsplikten. Medlemsstater som unntar nærmere bestemte motorvogner fra forsikringsplikten, skal etter artikkel 5 annet ledd 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 trafikktrygdforskriften § 2 annet ledd, som ansvarliggjør trafikkforsikringsselskapene i fellesskap for skade gjort av uforsikrede motorvogner. I praksis ivaretas denne forpliktelsen ved at Trafikkforsikringsforeningen administrerer fellesskapsansvarsordningen og utbetaler erstatning i disse tilfellene.

En forutsetning for at motorvognforsikringsdirektivet skal komme til anvendelse, er at små elektriske kjøretøy er å regne som "kjøretøy" etter direktivet. For den alminnelige individuelle forsikringsplikten er svaret på spørsmålet for så vidt uten selvstendig betydning, ettersom direktivet uansett gir mulighet til å gjøre unntak for "visse typer kjøretøyer", jf. direktivet artikkel 5 nr. 2. Kjøretøydefinisjonen spiller derimot en avgjørende rolle for om direktivet er til hinder for å unnta små elektriske kjøretøy fra forsikringsselskapenes plikt til å i fellesskap dekke skade gjort av motorvogner som er fritatt fra lovpålagt forsikringsplikt, jf. trafikktrygdforskriften § 2 annet ledd.

Gjeldende kjøretøydefinisjon følger av direktivets artikkel 1, og lyder slik:

"1. «kjøretøy» enhver motorvogn som er beregnet på å kjøres på bakken og ikke går på skinner, så vel som tilhengere, selv om de ikke er tilkopleet"

Justis- og beredskapsdepartementets lovavdeling avsa 3. november 2014 tolkningsuttalelse (14/636 EP JOE/JOOR/bj)¹⁵ om hvorvidt elsykler og selvbalanserende kjøretøy regnes som "kjøretøy" etter direktivet. Selv om tolkningsuttalelsen ikke direkte gjelder den største gruppen av små elektriske kjøretøy, nemlig elsparkesykler (elsparkesykler har normalt ikke selvbalanserende teknologi) er uttalelsen interessant også i denne sammenheng.

Lovavdelingen fant ikke grunnlag for å kunne trekke sikre konklusjoner med hensyn til om sykler med elektrisk hjelpemotor eller selvbalanserende kjøretøy omfattes av motorvognforsikringsdirektivet. Selv om kjøretøyene etter lovavdelingens syn falt innenfor en naturlig språklig forståelse av direktivets kjøretøydefinisjon, ble det blant annet påpekt at rettskildematerialet for øvrig var meget sparsommelig og at konklusjonen derfor var usikker.

Kommisjonen fremsatte forslag til endringer i direktivet 24. mai 2018. Forslaget ble senere endret, blant annet på punktet for kjøretøydefinisjonen. Kommisjonen svarte følgende på et skriftlig spørsmål om daværende forslag til tillegg til kjøretøydefinisjonen (forslag om ny 1 a "bruk av kjøretøy") publisert 26. juli 2018 (E-002911/18 , E-003078/18)¹⁶ :

"The evaluation carried out by the Commission clarifies that new types of motor vehicles, such as electric bicycles, segways, and electric scooters, already fall within the scope of the directive. The proposed revision of the directive does not expand its scope. To enhance legal certainty and clarity, the proposal codifies recent case-law of the Court of Justice of the European Union as regards the scope, while also proposing some changes with regard to other aspects of the directive." (vår understrekning)

Kommisjonens svar på det skriftlige spørsmålet kan trekke i retning av at små elektriske kjøretøy omfattes av direktivet. Dette vil i tilfelle bety at de ikke kan unntas fra trafikkforsikringsselskapenes felles dekningsansvar. Noen endelig konklusjon er det likevel ikke mulig å trekke utfra dette rettskildematerialet alene.

Endringsdirektiv 2021/2118/EU ble vedtatt 24. november 2021 og er gitt frist til gjennomføring i EU 23. juni 2023. Endringsdirektivet inkluderer en helt ny kjøretøydefinisjon, som lyder slik (foreløpig ikke tilgjengelig på norsk):

1. »køretøj«:
- a) ethvert motordrevet køretøj, der udelukkende drives frem ved mekanisk kraft på land, men som ikke kører på skinner, med:
 - i) en konstruktivt bestemt maksimalhastighed på mere end 25 km/t eller

¹⁵ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-1-og-3---Sykkel-med-elektrisk-hjelpemotor-og-selvbalanserende-kjoretoy---forholdet-til-motorvognforsikringsdirektivet/id2076194/> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-1-og-3---Sykkel-med-elektrisk-hjelpemotor-og-selvbalanserende-kjoretoy---forholdet-til-motorvognforsikringsdirektivet/id2076194/>

¹⁶ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2018-002911-ASW_EN.html

- ii) en maksimal nettovægt på over 25 kg og en konstruktivt bestemt maksimalhastighet på mere end 14 km/t"

Endringene i kjøretøydefinisjonen er omtalt i fortalens avsnitt 3 og 6:

"(3) Siden direktiv 2009/103/EF trådte i kraft, er der kommet mange nye typer af motorkøretøjer på markedet. Nogle af dem er drevet af en rent elektrisk motor, og nogle af dem af hjælpeudstyr. Sådanne køretøjer bør tages med i betragtning ved definitionen af begrebet »køretøj«. Denne definition bør baseres på sådanne køretøjers generelle karakteristika, navnlig deres konstruktivt bestemte maksimalhastigheder og nettovægt, og bør fastsætte, at kun køretøjer, der udelukkende drives af mekanisk energi, er omfattet. Definitionen bør gælde uanset antallet af hjul, som køretøjet har."

"(6) Nogle motorkøretøjer er mindre og er derfor mindre tilbøjelige end andre til at forårsage betydelig personskade eller tingsskade. Det ville være uforholdsmæssigt og ikke fremtidssikret at medtage dem i anvendelsesområdet for direktiv 2009/103/EF. Hvis de blev medtaget, ville det også underminere udbredelsen af nyere køretøjer, som f.eks. elcykler, der ikke udelukkende drives af mekanisk kraft, og modvirke innovation. Derudover er der ikke fyldestgørende dokumentation for, at sådanne mindre køretøjer kan forårsage ulykker med skadelidte i samme omfang som andre køretøjer, f.eks. biler eller lastbiler. I overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet bør kravene på EU-plan derfor kun omfatte de køretøjer, der er defineret som sådanne i direktiv 2009/103/EF."

Slik departementet forstår det, vil den nye kjøretøydefinisjonen utelukke de fleste små elektriske kjøretøy fra direktivets virkeområde, ved å utelukke alle kjøretøy med lavere maksimal konstruktiv hastighet enn 25 km/t og lavere vekt enn 25 kg. Det samme gjelder, slik departementet forstår det, elsykler, ettersom disse ikke utelukkende drives frem av mekanisk kraft (fortstått som kraft generert av en motor).

Små elektriske kjøretøy er etter vegtrafikklovgivningen kjøretøy som har maksimal konstruktiv hastighet på 20 km/t, maksimal vekt på 70 kg inkludert batteri, ikke er bredere enn 85 cm eller lengre enn 120 cm, jf. kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 femte ledd og forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd. Endringsdirektivet vil omfatte de tyngre (over 25 kg) med maksimalhastighet over 14 km/t.

Når det gjelder mulighet til å ilegge individuell forsikringsplikt for små elektriske kjøretøy utover det direktivet krever, fremgår det av fortalen til endringsdirektivet 2021/2118/EU avsnitt 4 at medlemsstatene har adgang til å ilegge strengere forsikringsordninger.

"(4) Intet i nævnte direktiv bør imidlertid forhindre medlemsstaterne i at kræve ansvarsforsikring for motorkøretøjer i henhold til deres nationale ret på betingelser, som de selv fastsætter, for så vidt angår enhver form for motoriseret udstyr anvendt på land, som ikke er omfattet af nævnte direktivs definition af »køretøj«, og for hvilket nævnte direktiv derfor ikke kræver en sådan forsikring."

Oppsummeringsvis vil rettsstilstanden for små elektriske kjøretøy etter departementets syn klargjøres ved nytt motorvognforsikringsdirektiv. Ny kjøretøydefinisjon gjør det klart at det kun vil være små elektriske kjøretøy med totalvekt over 25 kg og konstruktiv hastighet over 14 km/t som vil omfattes av direktivet.

6.3.3 Særlig om mindreårige og eventuell forsikringsplikt

Gjøres bilansvarsloven gjeldende for små elektriske kjøretøy vil i utgangspunktet alle som eier og bruker en elsparkesykkel være pliktig til å tegne ansvarsforsikring, herunder også mindreårige. Alternativt må det gjøres unntak for disse.

Utgangspunktet etter vergemålsloven er at mindreårige ikke selv kan foreta rettslige handlinger eller råde over sine egne midler, jf. vergemålsloven (vgml.) § 9. Det første spørsmålet blir da om vergemålsloven § 9 innebærer at en mindreårig ikke kan pålegges forsikringsplikt for små elektriske kjøretøy. I så tilfelle vil vergens medvirkning kreves for at en mindreårig lovlig skal kunne bruke et slikt kjøretøy han eller hun eier, jf. vergemålsloven § 17.

Det er i denne sammenheng grunn til å presisere at eierskap til små elektriske kjøretøy ikke i seg selv medfører forsikringsplikt etter bilansvarsloven. Det er kun når kjøretøyene blir brukt slik at det kan oppstå erstatningskrav etter loven, jf. bal § 15 første ledd annet punktum, at forsikringsplikt oppstår for ikke-registreringspliktige motorvogner. I utgangspunktet kan mindreårige iht. vergemålsloven uten vergens samtykke motta små elektriske kjøretøy som gave, eller kjøpe dem ved bruk av midler den mindreårige selv har tjent eller fått til egen rådighet, jf. vergemålsloven § 12.

Det er derfor særlig spørsmålet om forsikringsplikt vil kreve samtykke fra verge som vurderes i det følgende. Det følger av forarbeidene til vgml. § 9 (Ot.prp.nr.110 (2008–2009) s. 187) at:

"Det at den mindreårige ikke har rettslig handleevne, innebærer også at han eller hun ikke kan pådra seg gjeld, med mindre det er særskilt hjemmel for dette. Bestemmelsen skal forstås slik at den mindreårige ikke kan binde seg til en fremtidig betalingsforpliktelse."

Videre fremgår det av forarbeidene (Ot.prp.nr.110 (2008–2009) s. 188) at:

"[f]orbudet rammer også handlinger som i seg selv ikke innebærer økonomiske forpliktelser, men som har slike konsekvenser. Mindreårige kan for eksempel heller ikke motta en hest eller en hund som gave uten vergens samtykke. Et slikt eierskap vil pådra fremtidige kostnader for eksempel til fôr og veterinær, slik at det å akseptere et kjæledyr i gave etter bestemmelsen vil være omfattet av alternativet «råde over sine midler»."

Lovens ordlyd sett i sammenheng med forarbeidene tilsier at forbudet skal forstås vidt. En eventuell plikt til å ansvarsforsikre små elektriske kjøretøy synes etter dette i utgangspunktet å medføre en slik løpende utgift som vil bli berørt av bestemmelsen.

Justisdepartementets lovavdeling vurderte i en tolkningsuttalelse fra 1999¹⁷ spørsmålet om det etter dagjeldende vergemålslov var nødvendig å innhente samtykke fra overformynderiet (daværende lokal vergemålsmyndighet, myndigheten ligger i dag hos statsforvalteren) for å registrere en motorvogn på en mindreårig etter reglene i vegtrafikkloven, fordi registreringen innebærer at vedkommende blir påført økonomiske forpliktelser. Uttalelsen er av interesse ettersom et spørsmål som ble vurdert var om forsikringsplikt etter bilansvarsloven kunne innebære "å stifte gjeld" iht. daværende § 55.¹⁸

Justisdepartementets lovavdeling kom her frem til at inngåelsen av en forsikringsavtale for motorvogn ikke innebar å stifte gjeld iht. daværende § 55 og viste blant annet til at forsikringsplikten når som helst kunne bringes til opphør gjennom overdragelse eller avregistrering av motorvognen. Tolkningsuttalelsen ble gitt før ny vergemålslov kom i 2010, og er knyttet til den gamle vergemålsloven § 55 i lov 22. april 1927 nr. 3 om vergemål for umyndige. Lignende ordlyd er videreført i gjeldende vergemålslov § 40. Forarbeidene til gjeldende vergemålslov (Ot.prp.nr.110 (2008–2009) s. 173) viser til at regelen i § 9 om at mindreårige ikke kan binde seg til en fremtidig betalingsforpliktelse har et videre anvendelsesområde enn der vergen må ha fylkesmannens samtykke til å stifte «gjeld» etter § 40.

Dagens løsning for andre kjøretøy som eies og brukes av mindreårige er videre av interesse. Foreldre eller verge må samtykke til at den mindreårige registrerer eierskapet til en moped eller en lett motorsykkel. Dette gjennomføres ved innsending av skjema med samtykke fra den mindreåriges foresatte til Statens vegvesen. Alternativt kan en av foreldrene registreres som eier i vognkortet.

Ved tegning av ansvarsforsikring av en moped eller lett motorsykkel hos et forsikringsselskap vil normalt forsikringen registreres på eieren av kjøretøyet. Så langt departementet kjenner til krever forsikringsselskapene imidlertid at foreldrene står som økonomisk ansvarlige for de løpende forsikringsutgiftene hvis eieren av kjøretøyet er under 18 år. Selv om registrering av moped mv. er en mer formalisert prosess, synes det naturlig å legge til grunn at forsikringsselskapene vil kreve tilsvarende samtykke fra foreldrene ved ansvarsforsikring for små elektriske kjøretøy.

Mislighold av forsikringsplikten kan medføre straffansvar for ungdom over kriminell lavalder, jf. bal. § 20. Hensynet til å beskytte den mindreårige mot uoverveide beslutninger gjør seg derfor sterkt gjeldende og tilsier at vergens samtykke også her er nødvendig.

Departementet antar etter dette at forsikringsplikt ved bruk av små elektriske kjøretøy innebærer en betalingsforpliktelse som mindreårige ikke kan påta seg etter vergemålsloven § 9 og som dermed kun kan gjøres etter vergens samtykke. Dette innebærer at vergens medvirkning vil kreves dersom mindreårige lovlig skal kunne bruke elektriske kjøretøy som pålegges forsikringsplikt.

¹⁷ [§ 55 – spørsmål om motorvogn kan registreres på en mindreårig – regjeringen.no](#)

¹⁸ Ibid.

Dersom vergen pålegges ansvaret for å sørge for forsikring, kan også regressansvar være aktuelt der plikten forsømmes, se nedenfor i punkt 6.3.4.

Departementet ber om høringsinstansenes syn på innretningen av en forsikringsplikt for kjøretøy som brukes av mindreårige.

6.3.4 Særlig om regressansvar

Reglene om regress vil også bli aktuelle hvis bilansvarsloven gjøres gjeldende for små elektriske kjøretøy.

Bilansvarsloven § 12 regulerer trafikksforsikringsgiverens regressadgang mot den som eier eller bruker motorvognen, samt mot fører og passasjerer. Det er tre typetilfeller av klanderverdig atferd som åpner for slik regress; 1) skaden er gjort med vilje eller grov uaktsomhet 2) bilen er stjålet, og 3) kjøring i ruspåvirket tilstand.

Videre vil Trafikkforsikringsforeningen kunne søke regress for deres erstatningsutbetaling etter bal. § 10 for skade voldt av en motorvogn som skulle vært forsikret, men som ikke er det, jf. bal. § 13. Regresskravet kan stilles på bakgrunn av et objektivt ansvar, dvs. at det ikke stilles krav om at noen har "skyld" i skaden etter alminnelige culpabetraktninger. Retten til regress etter denne bestemmelsen utløses når det er utbetalt erstatning for skade voldt av motorvogn som skulle vært forsikret, men som ikke er det, såfremt skaden faller under bilansvarslovens virkeområde. Kravet kan etter bestemmelsen gjøres gjeldende av den som *"forsømde å trygda motorvogna"* eller den som *"den som kørde eller brukte henne då skaden vart gjord, endå han visste eller måtte vita at vogna ikkje var lovleg trygda."*

Denne utvidede regressadgangen i § 13 er iht. juridisk teori begrunnet i avtalerettslige betraktninger; *"Når skadevolder har unnlatt å tegne trafikksforsikring, er det heller ikke naturlig at han er dekket mot eventuelle erstatningskrav. Her er utbetalingsrisikoen kanalisert til skadevolder/eier hvor han har forholdt seg som nærmere beskrevet i bal. § 13. Reglene får på denne måten en oppdragende og pønalt effekt slik at eier og fører lettere følger opp kravet om å trafikksforsikre motorvognen slik dette er formulert i bal. §15(våre uthevninger)."*¹⁹

Regresskravet etter bal. § 13 gjelder uavhengig av om føreren av kjøretøyet er erstatningsansvarlig etter alminnelig erstatningsrett eller ikke. En eventuell forsikringsplikt for private brukere av små elektriske kjøretøy, herunder med et slikt utvidet regressansvar ved forsømmelse av forsikringsplikten kan derfor tenkes å ramme den enkelte bruker hardt. Regressansvar for uforsikrede motorvogner anses likevel kjent fra før når det gjelder øvrige motorvogner.

Vi har imidlertid sett at små elektriske kjøretøy, særlig elsparkesykler, har et betydelig skadepotensial. Dette trekker i retning av at det foreligger et behov for at også disse skal være omfattet av forsikringsplikten, på lik linje med øvrige motorvogner. Det er også grunn til å peke på at det i dagens situasjon vil kunne påløpe betydelig erstatningsansvar for personer på små elektriske kjøretøy som skader andre i trafikken, etter alminnelige

¹⁹ Engstrøm, B og Andresen, O og Bryn, T. (2005) *Bilansvaret. 2. utg. Oslo: Universitetsforlaget. s. 191.*

erstatningsrettslige regler. Det må videre antas at det ofte vil foreligge erstatningsbetingende uaktsomhet også i tilfelle der Trafikkforsikringsforeningen (TFF) vil kunne kreve regress dersom det innføres forsikringsplikt. Det er derfor usikkert hvor stor betydning en slik endring vil ha i praksis.

Et slikt regressansvar vil også være aktuelt for verger som misligholder sin forsikringsplikt for små elektriske motorvogner som brukes av mindreårige. Det bemerkes likevel at mindreårige også i dag kan bli erstatningsansvarlige etter alminnelige skadeserstatningsregler, jf. skadeserstatningsloven. § 1-1. Foreldre kan også i mange tilfeller måtte svare økonomisk for skade voldt av barn, jf. skadeserstatningsloven § 1-2.

6.3.5 Tilgjengelige forsikringsprodukter

Innføring av forsikringsplikt vil forutsette at plikten kan oppfylles ved at det er tilgjengelige forsikringsprodukter i markedet.

Da dette er kjøretøy som ikke er dekket av forsikringsplikt i dag, må det ventes at det vil kunne ta noe tid før produktene er tilgjengelige.

Når det gjelder kommersielle utleieryr er departementet kjent med at enkelte aktører allerede har slik forsikringsdekning. Departementet er imidlertid ikke kjent med i hvilken grad det er tilgjengelig forsikringsprodukter i det norske markedet. Men også forsikringsprodukter i andre land vil kunne være aktuelle. Det er også et begrenset antall kommersielle selskaper, og mange opererer i flere land. Det antas derfor at kommersielle utleieryr av slike kjøretøy relativt raskt vil kunne tilpasse seg en slik plikt.

For privatpersoner anses det i større grad behov for tid til tilpasning til en slik plikt, og for forsikringsselskapene til å sørge for tilgjengelige forsikringsprodukter. Det vil være svært mange personer som berøres og som må sikre at de har tilstrekkelig dekning. På den annen side antas at slik dekning i hvert fall i noen grad kan sikres gjennom tilpasninger i eksisterende forsikringsprodukter, eksempelvis innboforsikringer.

Det vil også kunne være usikkerhet rundt prisingen av slike produkter, blant annet knyttet til usikkerhet rundt risiko. Vi legger imidlertid til grunn at forsikringsselskapene og konkurransen i markedet vil gjøre dette på en hensiktsmessig måte. Departementet vil samtidig understreke at i den grad forsikringspremien vil anses som høy, så antas det i utgangspunktet å reflektere at bruken representerer høye skadestrukturer for samfunnet som det kan være gode grunner for å redusere.

Vi ber særlig om høringsinstansenes innspill til dette.

6.3.6 Særlig om eventuelt krav til å medbringe forsikringsbevis

Det kan etter loven § 17 i forskrift fastsettes *"at alle eller sume slag uregistrerte motorvogner skal ha med lovleg trygdeprov når dei vert køyrde eller fråsegsette på gate, veg eller annan stad der ålmenta kan ferdast"*.

Et eventuelt krav til å medbringe forsikringsbevis kan bidra til forutsigbarhet, klarhet og større bevissthet rundt forsikringsplikt for små elektriske kjøretøy. På den annen side, kan

det imidlertid innebære en administrativ belastning både på forsikringstakere og forsikringsselskaper.

Vi ser i utgangspunktet ikke grunn til å pålegge noen slik plikt på nåværende tidspunkt, men at det eventuelt kan vurderes senere. Dette er likevel ikke til hinder for at forsikringsselskapene kan etablere ordning med merking av slike kjøretøy eksempelvis ved klistremerker eller lignende dersom de vurderer det hensiktsmessig.

Vi ber likevel om høringsinstansenes innspill på om det anses nødvendig å innføre en slik plikt, gjerne med forslag til hvordan dette eventuelt kan gjennomføres på en hensiktsmessig måte for begge parter.

6.3.7 Samlet vurdering og forslag

6.3.7.1 Forholdet til motorvognforsikringsdirektivet

Det endrede motorvognforsikringsdirektivet vil klargjøre rekkevidden av direktivet når det gjelder små elektriske kjøretøy.

Endringsdirektivet vil trekke et skille midt i vår nasjonale definisjon av små elektriske kjøretøy. Det innebærer at Norge vil være forpliktet til å innføre forsikringsdekning for de tyngste typene (over 25 kg og minimum 14 km/t), men ikke de letteste. Minimumskravet etter direktivet vil innebære at de tyngste kjøretøyene minst vil måtte omfattes av forsikringsselskapenes felles dekningsansvar.

I Norge er det imidlertid de letteste kjøretøyene, særlig elsparkesyklene, som har skapt størst utfordringer nasjonalt, og som derfor er hovedgrunnen til at det gjøres endringer i reglene etter vegtrafikklovgivningen. I vegtrafikklovgivningen er det også ansett viktig å ha en relativt vid definisjon av små elektriske kjøretøy for å ha et regelverk som er robust for en utvikling hvor det kan komme andre og lignende typer kjøretøy enn de som i dag er populære. Det anses derfor ikke grunnlag for endringer i de tekniske kravene som definerer kategorien "liten elektrisk motorvogn" etter vegtrafikklovgivningen.

Det at de nasjonale utfordringene særlig er knyttet til de letteste kjøretøyene, elsparkesyklene, tilsier at også disse bør omfattes av regler etter bilansvarsloven. Også hensynet til enhetlig og oversiktlig regulering av små elektriske kjøretøy etter vegtrafikklovgivningen og bilansvarsloven tilsier at også bilansvarsloven bør følge vegtrafikklovgivningens definisjon av små elektriske kjøretøy på dette området. . Vi foreslår derfor å videreføre en enhetlig regulering av alle små elektriske kjøretøy også etter bilansvarsloven. . Dette innebærer at vi ikke gjør direktivets skille gjeldende nasjonalt ved at kun små elektriske kjøretøy med vekt over 25 kg og fart over 14 km/t omfattes av bilansvarsloven. Det kan være aktuelt å vurdere dette spørsmålet nærmere i forbindelse med vurdering av gjennomføring av øvrige deler av det endrede motorvognforsikringsdirektivet.

På denne bakgrunn foreslås at alle små elektriske kjøretøy, slik de er definert nasjonalt, som et minimum skal omfattes av forsikringsselskapenes kollektive dekningsansvar, jf. forskrift om trafikktrygd § 2 andre ledd.

6.3.7.2 Nærmere om individuell forsikringsplikt

Med utgangspunkt i at det endrede motorvognforsikringsdirektivet gjør at det ikke vil være mulig å unnta deler av disse kjøretøyene fra forsikringsselskapenes felles dekningsansvar, jf. omtale over, er det i første rekke spørsmål om et slikt felles dekningsansvar vil være tilstrekkelig, eller om det bør innføres individuell forsikringsplikt. Det er i den sammenheng også spørsmål om det er grunn til å unnta noen av kjøretøyene fra individuell forsikringsplikt.

Ved å ha felles dekningsansvar vil hensynet til skadelidtes dekning være ivaretatt. Forsikringsordninger skal imidlertid ikke bare beskytte den enkelte mot store økonomiske konsekvenser. De skal også bidra til redusert risikoadferd. Det vil i første rekke være hensynet til redusert risikoadferd som tilsier individuell forsikringsplikt.

Dersom kjøretøyene omfattes av forsikringsselskapenes felles dekningsansvar, vil skadelidte sikres dekning. Men kostnadene for skader må dekkes av forsikringskunder som betaler forsikring for helt andre eiendeler, f.eks. biler, mopeder og motorsykler. Brukere av små elektriske kjøretøy får da på mange måter en «gratis» forsikring. Selv om brukeren risikerer regresskrav mot seg fra Trafikkforsikringsforeningen, og på den måten til slutt bli sittende med et økonomisk ansvar, vil ikke en slik ordning i særlig grad oppfordre til redusert risikoadferd.

6.3.7.3 Særlig om evt skille mellom private og kommersielt utleide små elektriske kjøretøy

Særlig med fremveksten av kommersiell utleie av elsparkesykler og andre små elektriske kjøretøy, og de ulykkeskostnadene dette har påført samfunnet gjør det aktuelt å innføre forsikringsplikt. En forsikringsplikt vil gjøre at virksomhetene vil måtte ta større ansvar for de ulykkeskostnadene deres virksomhet påfører samfunnet og den enkelte skadelidte og vil skape tydelige økonomiske incentiver for selskapene, med sikte på å unngå ulykker.

Et moment i vurderingen er om det er ulikheter i trafikkfare mellom privateide små elektriske kjøretøy og kommersielt utleide. Mange av utfordringene og ulykkestallene kan knyttes til den eksplosive økningen i bruk av utleiekjøretøy. Det har imidlertid samtidig vært solgt og brukes svært mange elsparkesykler til privat bruk. Det er ulikheter i bruksmønsteret og ulykkesmønsteret for utleide og private kjøretøy. Særlig det forhold at brukeren kun har ansvar for utleiekjøretøy mens det brukes, bidrar til å skape dette skillet. For eksempel har det vært vesentlig større utfordringer med promillekjøring fra ulike bysentra i helgene på utleide sparkesykler enn på privateide. Videre har det vært vesentlig større parkeringsutfordringer med utleide enn privateide kjøretøy. Det har imidlertid også vært utfordringer med privateide kjøretøy. Det er solgt betydelig antall, og mange brukes og skades også på og av slike kjøretøy. Videre har de dødsulykkene vi har sett skjedd hovedsakelig på privateide kjøretøy. Det er derfor ikke holdepunkter for å si at privateide kjøretøy samlet sett representerer vesentlig lavere risiko enn utleide kjøretøy.

Det er også forskjeller mellom privatpersoner og kommersielle utleiery som er relevante. Utleieselskapene opererer i en næring som har vokst kraftig de siste årene, opplever stor etterspørsel og er basert på bruk av fellesskapets begrensede arealer. Disse hensynene gjør

seg særlig gjeldende i byene, hvor behovet for tiltak mot ulykkesrisikoen er størst. Forsikringsplikt vil gi økonomiske incentiver for å unngå ulykker, og vil kunne stimulere teknologiutvikling og andre trafikksikkerhetstiltak. Privatpersoner vil ikke ha mulighet til å respondere på samme måte som selskapene, men også de vil kunne få incentiver til risikoreduserende adferd, eksempelvis premiereduksjoner av individuelle trafikksikkerhetstiltak.

Samlet sett anser departementet at argumentene for forsikringsplikt gjør seg sterkest gjeldende for utleide kjøretøy. Privateide kjøretøy er likevel også forbundet med stor skaderisiko og potensiale for risikoreduserende adferd, og disse øker stadig i antall. Derfor er det også aktuelt at privateide kjøretøy underlegges forsikringsplikt.

6.3.7.4 Avsluttende vurderinger

Et viktig formål med de foreslåtte endringene, herunder omklassifiseringen, er å redusere antall ulykker med små elektriske kjøretøy, samt ulykkenes alvorlighetsgrad. Individuell forsikringsplikt et virkemiddel som kan incentivere til risikoreduserende adferd. Fordi forsikringspremien vil ta hensyn til deler av ulykkeskostnadene, vil aktørene ha et økonomisk incentiv til å redusere ulykkene. Trafikkforsikringsselskapenes felles dekningsansvar er et alternativ til individuell forsikringsplikt. Dette vil sikre skadelidte dekning, men vil ikke gi utleierye og eiere incentiv til risikoreduserende adferd, og vil derfor i mindre grad bidra til å redusere ulykkene med små elektriske kjøretøy.

Videre er kjøretøyene teknisk sett motorvogner, og har også vist seg å ha et risikobilde som ikke er sammenlignbart med sykler og elsykler, men mer sammenlignbart med motorvogner som omfattes av bilansvarsloven.

En forsikringsplikt for små elektriske kjøretøy kan dermed være med på å bevisstgjøre både eiere og brukere om at bruk av små elektriske kjøretøy innebærer en betydelig risiko for å skade andre, eiendom og seg selv.

Hensynet til å bidra til risikoreduserende adferd gjør etter departementets syn seg sterkest gjeldende for kommersielt utleide sparkesykler. Men også for privateide vil forsikringsplikt kunne bidra til risikoreduksjon. Samtidig vil unntak for privateide fra forsikringsplikt innebære at forsikringskostnadene må dekkes av andre forsikringstakere. Det fremstår i utgangspunktet mer nærliggende at brukere av de aktuelle kjøretøyene dekker disse kostnadene.

Samtidig vil det å innføre forsikringsplikt kunne oppleves som en større byrde for private eiere, og regressansvaret ved misligholdt forsikringsplikt vil kunne bli betydelig. Vi viser også til at Danmark har innført forsikringsplikt for utleide elsparkesykler, men ikke for privateide kjøretøy²⁰.

Samlet sett er det derfor aktuelt å innføre forsikringsplikt for alle små elektriske kjøretøy, både privateide og kommersielt utleide. Selv om bruksmønsteret og risikobildet har vært noe forskjellig representerer begge kjøretøy farepotensiale og ulykker. Dersom privateide unntas, vil det også medføre risiko for uønsket vridning av bruk over mot privateide.

²⁰ [Forsøgsordninger \(fstyr.dk\)](https://www.fstyr.dk)

Dersom privateide omfattes, vil det pålegge vergen et ansvar for å forsikre kjøretøy som disponeres av mindreårige. Dette anses som en naturlig forlengelse av det ansvar foreldre og andre omsorgspersoner allerede har for mindreårige, og det synes ikke grunn til å unnta denne gruppen særskilt fra forsikringsplikt.

Det er likevel et alternativ at bare utleide omfattes av forsikringsplikten.

Avhengig av høringsinstansenes innspill kan det også være aktuelt at heller ikke utleide kjøretøy omfattes av forsikringsplikt, men at slike kjøretøy kun omfattes av forsikringsselskapenes felles dekningsansvar.

Det høres på denne bakgrunn tre alternativer til regulering, og vi ber særskilt om høringsinstansenes innspill til disse:

1. Alle små elektriske motorvogner omfattes av krav til kollektiv dekning under Trafikkforsikringsforeningens ordning, men ingen individuell forsikringsplikt
2. Som 1, i tillegg krav om individuell forsikringsplikt for utleide små elektriske motorvogner
3. Som 2, og i tillegg krav om individuell forsikringsplikt også for privateide små elektriske motorvogner

Forslag til alternative forskriftsendringer er inntatt i punkt 9.4.

6.3.8 Særlig om ikrafttreden – tid til tilpasning

Ved en eventuell innføring av forsikringsplikt må det tas stilling til når en slik plikt skal gjelde fra. Som det fremgår under punkt 7 over, antas at kommersielle utleiende relativt raskt vil kunne tilpasse seg en forsikringsplikt, men vil trenge noe tid til å få dette på plass. Departementet ser derfor ikke at en slik plikt kan innføres til våren når øvrige endringer er planlagt iverksatt. Vi antar imidlertid at 2–3 måneder fra beslutning til ikrafttreden kan være tilstrekkelig tid, og antar at med beslutning i vår, vil en slik endring kunne gjelde fra juli/august 2022.

Dersom det innføres forsikringsplikt også for privateide kjøretøy anses det i større grad behov for tid til tilpasning. Det vil være svært mange personer som berøres og som må informeres og gis rimelig tid til å sikre at de har tilstrekkelig forsikringsdekning. Samtidig må forsikringsselskapene tilpasse etablerte eller etablere nye forsikringsprodukter til dette. Ved beslutning denne våren antar departementet at en slik endring først kan tre i kraft fra 1. januar 2023.

Vi ber særlig om høringsinstansenes innspill til dette.

6.3.9 Kommentarer til de foreslåtte forskriftsendringer

Som vist over omfatter høringen følgende tre alternative løsninger:

1. Alle små elektriske motorvogner omfattes av krav til kollektiv dekning under Trafikkforsikringsforeningens ordning, men ingen individuell forsikringsplikt
2. Som 1, i tillegg krav om individuell forsikringsplikt for små elektriske motorvogner til utleie

3. Som 2, og i tillegg krav om individuell forsikringsplikt også for privateide små elektriske motorvogner

De tre alternativene vil kreve ulike forskriftsmessige endringer i trafikktrygdforskriften og forskrift om unntak fra forsikringsplikt. Forskriftsforslagene for de ulike alternativene er nærmere beskrevet i det følgende, og selve forslaget fremgår i punkt 9.4.

Vi ber særskilt om høringsinstansenes innspill til den forskriftstekniske utformingen. Det kan etter høringen, og i lys av høringsinnspillene være aktuelt å endre på den forskriftstekniske løsningen for det alternativet som velges.

Alternativ 1 – Kollektiv dekning under trafikkforsikringsforeningens ordning for alle små elektriske motorvogner, men ingen individuell forsikringsplikt for små elektriske motorvogner

Dette alternativet vil medføre at alle små elektriske motorvogner omfattes av bestemmelsene om forsikringsselskapenes kollektive dekningsansvar. Det skal imidlertid ikke gjelde noen individuell forsikringsplikt for noen små elektriske motorvogner. Dette er foreslått som en minimumsløsning i tråd med det endrede motorvognforsikringsdirektiv, jf. omtale over.

Når små elektriske kjøretøy omklassifiseres fra sykkel til motorvogn, vil gjeldende unntak fra bilansvarsloven i forskrift om unntak fra forsikringsplikt ikke lenger gjelde, da det kun gjelder sykkel. Tilsvarende vil unntaket fra felles dekningsansvar etter trafikktrygdforskriften § 2 annet ledd heller ikke gjelde, da også det kun gjelder sykkel. Liten elektrisk motorvogn vil da omfattes av bilansvarslovens hovedregel om forsikringsplikt for motorvogn og hovedregelen etter bilansvarsloven § 10 og trafikktrygdforskriften om felles dekningsansvar i tilfelle der forsikringsplikten er misligholdt.

I dette alternativet må det derfor fastsettes et unntak som omfatter forsikringsplikt, men som samtidig innebærer at små elektriske kjøretøy omfattes av krav til forsikringsselskapenes felles dekningsansvar.

Den kollektive dekningen for kjøretøy som er unntatt forsikringsplikt er regulert i forskrift om trafikktrygd § 2 annet ledd som er fastsatt med hjemmel i bilansvarsloven § 17 bokstav g). Bestemmelsen innebærer at forsikringsselskapene i fellesskap skal bære skader gjort av motorvogner som ikke skal være trygdet, at ansvaret skal fordeles mellom forsikringsselskapene i tråd med bestemmelsens første ledd som viser videre til bal § 10, og at forsikringsselskapene kan kreve regress etter bal § 12 så langt den passer. Regress etter § 12 forutsetter i alminnelighet at føreren har utvist forsett eller grov uaktsomhet, at motorvognen var stjålet eller at føreren var ruspåvirket.

Dette foreslås forskriftsteknisk løst ved å innføre et generelt unntak fra bilansvarsloven for små elektriske motorvogner, men begrense unntaket slik at reglene om kollektiv dekning likevel gjelder. Unntaket gjøres i forskrift om unntak fra forsikringsplikt.

Et generelt unntak fra loven vil som hovedregel gjelde alle bestemmelser som gis i eller i medhold av loven. For å sikre og klargjøre at lovens og trafikktrygdforskriftens bestemmelser om felles dekningsansvar likevel skal gjelde for liten elektrisk motorvogn

foreslås derfor en begrensning i unntaket. Dette foreslås gjort ved en henvisning om at bestemmelsene om dette i trafikktrygdforordens § 2 andre ledd skal gjelde. Dette innebærer at hele § 2 andre ledd vil gjelde, og de lovbestemmelser den viser til. Dette gjelder hovedregelen om at forsikringsselskapene skal bære ansvaret i fellesskap, at ansvaret skal fordeles mellom forsikringsselskapene i tråd med bestemmelsens første ledd som viser videre til bal § 10, og at forsikringsselskapene kan kreve regress etter bal § 12 så langt den passer. Dette anses å gi tilstrekkelig regulering for å sikre at små elektriske motorvogner omfattes av forsikringsselskapenes felles dekningsansvar.

For å gi bedre oversikt og unngå tvil, kan det i dette alternativet også være aktuelt å presisere i trafikktrygdforordens § 2 annet ledd at bestemmelsen gjelder for liten elektrisk motorvogn.

Alternativ 2 – Som 1, i tillegg individuell forsikringsplikt for utleide små elektriske motorvogner

Dette alternativet innebærer at det i tillegg til kollektiv forsikringsdekning for alle små elektriske kjøretøy innføres individuell forsikringsplikt for utleide små elektriske kjøretøy.

Det presiseres at når det innføres forsikringsplikt vil grunnlaget for eventuelt kollektivt ansvar for utleide små elektriske motorvogner være eventuell mislighold av forsikringsplikten. Det gir utvidet mulighet til regress, uavhengig av om det er utvist skyld, jf. bal § 13. Dette vil innebære et helt nytt ansvarsgrunnlag for den enkelte bruker av små elektriske kjøretøy, jf. nærmere omtale under punkt 6.3.4 over.

Dette alternativet vil innebære at alle lovens regler vil gjelde for små elektriske motorvogner til utleie, og at det gjøres unntak for privateide. Det vil samtidig innebære at det innføres et regulatorisk skille mellom små elektriske motorvogner til utleie og de som eies og brukes av privatpersoner.

Utgangspunktet er som nevnt over, at uten særskilte bestemmelser vil bilansvarslovens regler gjelde fullt ut. I dette alternativet må det derfor fastsettes et særskilt unntak for forsikringsplikt. Forskjellen fra alternativ 1 vil være at unntaket gjelder privateide kjøretøy, men som samtidig innebærer at også privateide små elektriske kjøretøy omfattes av krav til forsikringsselskapenes felles dekningsansvar.

Selv om det i de fleste tilfelle vil være klart om et kjøretøy er privateid eller utleid kan det oppstå spørsmål om hvilke kjøretøy som omfattes. Vi har i dag ingen særskilte bestemmelser om privateide små elektriske motorvogner. Videre er formålet å skille dem fra små elektriske motorvogner som er til utleie. Små elektriske kjøretøy til utleie er allerede omfattet av lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn. Ved å bruke samme begrepet kan forståelsen etter denne bestemmelsen gi veiledning også i denne sammenheng, da det legges til grunn at begrepene som hovedregel skal forstås på samme måte. Vi foreslår derfor å angi virkeområdet ved å henvise til kjøretøy som er eller ikke er til utleie.

Forslaget foreslås ellers utformet som alternativ 1 og det vises til omtalen og begrunnelsen over. Forskjellen er at i dette alternativet er det generelle unntaket fra loven begrenset til å

gjelde små elektriske motorvogner som «ikke er til utleie», og dermed også hvilke kjøretøy som likevel omfattes av reglene om felles dekningsansvar (alternativ A). Som et alternativ er det også aktuelt å angi at loven bare gjelder kjøretøy «til utleie» (alternativ B).

For å gi bedre oversikt og unngå tvil, kan det i dette alternativet også være aktuelt å presisere i trafikktrygdforordningen § 2 annet ledd at bestemmelsen gjelder for små elektriske kjøretøy som ikke er til utleie.

Alternativ 3 – Som alternativ 2, men også individuell forsikringsplikt for privateide små elektriske kjøretøy – Alle små elektriske motorvogner omfattes fullt ut.

Dette alternativet vil innebære at ikke bare utleide, men også privateide små elektriske motorvogner omfattes av kravet om forsikringsplikt, og felles dekningsansvar ved misligholdt forsikringsplikt. Dette vil innebære at alle av lovens bestemmelser vil gjelde fullt ut for alle små elektriske motorvogner.

Når små elektriske kjøretøy omklassifiseres fra sykkel til motorvogn, vil gjeldende unntak fra bilansvarsloven i forskrift om unntak fra forsikringsplikt ikke lenger gjelde, da det kun gjelder sykkel. Tilsvarende vil unntaket fra felles dekningsansvar etter trafikktrygdforordningen § 2 annet ledd heller ikke gjelde, da også det kun gjelder sykkel. Liten elektrisk motorvogn vil da omfattes av bilansvarslovens hovedregel om forsikringsplikt for enhver motorvogn og hovedregelen etter trafikktrygdforordningen om felles dekningsansvar i tilfelle der forsikringsplikten er misligholdt. Gjennomføring av dette alternativet vil dermed følge automatisk av omklassifiseringen etter vegtrafikklovgivningen, jf. omtale i punkt 2.2 i vedlegg 2 og ikke forutsette ytterligere regelendringer.

6.4 Reaksjoner ved ruspåvirket kjøring – forslag om formildende regler for tap av førerrett ved ruspåvirket kjøring med liten elektrisk motorvogn.

6.4.1 Innledning

Ved omklassifisering av små elektriske kjøretøy til motorvogn vil ikke bare den alminnelige promillegrensen på 0,2 bli gjeldende, ref. omtale under vedlegg 2 punkt 2.1. De alminnelige reglene for sanksjonering av ruspåvirket kjøring vil også bli gjeldende. Dette vil være slik det var i perioden 2014–2018 da selvbalanserende kjøretøy (Segway mfl.) var klassifisert som motorvogn og omfattet av 0,2 grensen.

6.4.2 Vegtrafikklovens hovedregler om straff for ruspåvirket kjøring

For ruskjøring angir vegtrafikkloven tre straffnivåer;

Ved promille 0,2–0,5 skal det som regel ilegges bot, ved gjentakelse eventuelt også betinget fengsel. Iht vedlegg til Riksadvokatens rundskriv 2/2021 gjelder følgende standardiserte bøtesatser for kjøring i påvirket tilstand 0,2–0,5 promille; 0,2–0,4: NOK 7500 (ved forelegg NOK 6500), promille 0,41–0,50: NOK 13000 (ved forelegg 11000). Ved annen rus inntil 0,5: NOK 10000 (ved forelegg 8500).

Ved promille 0,5–1,2 er straffen som regel bot og betinget eller ubetinget fengsel – ved gjentakelse bot og ubetinget fengsel. Ved promille over 1,2 er straffen som regel bot og ubetinget fengsel. Etter forarbeidene skal boten ved overtredelser over 0,5 promille som utgangspunkt tilsvare 1 1/2 brutto månedslønn. I følge juridisk teori har Høyesterett i hovedsak fulgt dette utgangspunktet.

Ved straffutmålingen skal det tas særlig hensyn til graden av promille og hvilke farer kjøringen har medført. Lovens straffbarhets- og straffutmålingsgrenser gjelder også tilsvarende for annen rus enn alkohol iht. forskriftsfastsatte faste grenser. Ved utåndingsprøver brukes sikkerhetsfradrag som gjør at det ikke er noen tvil om at de som blir tatt for lavpromille har overtrådt reglene.

Det er ellers domstolene som vurderer og avgjør sanksjonsnivå med utgangspunkt i disse hovedreglene. Av særlig betydning er at Høyesterett (HR-2016-2228-A) i sak om promillekjøring i 2014 på den selvbalerende innretningen Segway, da kjøretøyene var klassifisert som motorvogn med promillegrense på 0,2 uttalte "*i det aktuelle tilfellet kan det synes mer nærliggende å fastsette straffen basert på alminnelige straffutmålingsprinsipper enn å ta utgangspunkt i den normering som er gjort i vegtrafikkloven § 31.*"

6.4.3 Særlig om tap av førerrett

Etter vegtrafikkloven er hovedregelen at når det ilegges straff for promille over 0,5 skal det i tillegg fastsettes minst ett års tap av førerrett. For personer med førerrett på prøve i klasse B (2 år etter førstegangsserverv) fastsettes tap i inntil ett år også ved promille under 0,5. Nærmere bestemmelser er forskriftsregulert.

Generelt skal det etter forskriften ved fastsettelse av tapsperioden, utover hensynet til trafiksikkerheten og eventuelle allmenne hensyn, også legges vekt på den virkningen tap av førerrett antas å ville få for innehaveren, såfremt virkningen fremstår som vesentlig mer byrdefull enn det som normalt kan påregnes.

Ved promille 0,2–0,5 er hovedregelen etter forskriften at det ikke idømmes tap av førerrett. Unntaket er de som har førerrett kl B på prøve og ved skjerpede omstendigheter. I følge juridisk teori kan det i førstnevnte tilfelle være aktuelt med tapsperioder fra tre til seks måneder, selv om forskriften angir at tapsperioden bør settes til minst 6 måneder.

Ved promille på 0,5–0,8 er hovedregelen tap av førerrett i 12–18 måneder, ved 0,8–0,9; 18–20 måneder, ved 0,9–1,1; 20–22 måneder og ved 1,1–1,2; 22–24 måneder. Over 1,2 promille er tapstiden minst to år.

Ved annen rus enn alkohol fastsettes tapsperioden så langt det passer i tråd med reglene for alkohol.

Ved ruspåvirket kjøring med moped fremgår det av forskriften § 3-12 at det i formildende retning legges vekt på at føringen fant sted med moped. Det skal også legges vekt på om

føringen fant sted med lav konsentrasjon av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel og over kort kjørestrekning.

6.4.4 Særlig om sperrefrist

Etter vegtrafikkloven kan det fastsettes sperrefrist for førerrett der person uten førerrett ilegges straff som ellers ville medført tap av førerrett. Sperrefristens lengde skal ikke være kortere enn tapsperioden for førerrett som ville vært ilagt. Sperrefristen regnes i slike tilfelle fra tidspunktet lovovertrедelsen fant sted og innebærer at vedkommende ikke kan erverve førerrett i noen førerkortklasse i sperretiden. Det innebærer også forbud mot øvingskjøring med førerkortpliktig motorvogn.

6.4.5 Vurdering og forslag

Med den risiko små elektriske motorvogner representerer, både for brukerne og for gående, gir det gjeldende regelverket for sanksjonering av ruspåvirket kjøring over 0,2 promille, jf omtale over, et hovedsakelig passende sanksjonsnivå også for ruspåvirket kjøring med små elektriske motorvogner. Regelverket gir rom for å ta hensyn til særlige risikoforhold ved små elektriske motorvogner, og det nærmere reaksjonsnivået også på dette området vil bli avklart gjennom rettspraksis.

Gjeldende regler for sanksjonering av ruspåvirket kjøring legges dermed som hovedregel til grunn ved innføring av den alminnelige 0,2 grensen ved omklassifisering av små elektriske kjøretøy til motorvogn.

Som pekt på er det særlige formildende regler for fastsetting av tapsperiodens lengde for ruspåvirket kjøring med moped. Denne regelen hensyntar den lavere risiko ruspåvirket kjøring med moped representerer ved å legge til grunn at det ved fastsettelse av tapsperiodens lengde i formildende retning skal legges vekt på at kjøringen har skjedd med moped. Det skal også legges vekt på om føringen fant sted med lav konsentrasjon av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel og over kort kjørestrekning.

Selv om ruspåvirket kjøring med liten elektrisk motorvogn er farlig både for brukerne og for andre trafikanter, er skadepotensialet mindre enn for en typisk personbil, og kan ikke anses som større enn på moped.

Ulikheter i farepotensialet fanges i noen grad opp av den alminnelige regelen i forskriften § 1–3 om at hensynet til trafikksikkerheten er sentralt ved utmåling av tapsperiodens lengde. Det bør likevel være særlige regler om formildende forhold ved fastsettelse av tapsperiodens lengde ved ruspåvirket kjøring med liten elektrisk motorvogn, slik vi har det for moped

De reglene som gjelder for moped i tapsforskriften § 3–12 anses i utgangspunktet dekkende også for de forhold som er relevante å ta hensyn til ved kjøring med liten elektrisk motorvogn. Det foreslås derfor at forskriften § 3–12 gjøres gjeldende også for liten elektrisk motorvogn, jf. forslag inntatt i punkt 9.6 nedenfor.

6.5 Klargjøre virkeområdet for lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn – forslag til ny forskrift

Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 2 lyder:

«Denne loven gjelder utleie av små elektriske kjøretøy. Det som er regulert for små elektriske kjøretøy, gjelder tilsvarende for sykkel med hjelpemotor (elsykkel). Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hva som skal anses som små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor (elsykkel).»

Det fremgår av forarbeidene (Dok 8:293 L 2020–2021) at loven gjelder små elektriske kjøretøy som definert i [forskrift om krav til sykkel § 2](#) femte ledd og sykler med elektrisk hjelpemotor slik disse er definert i [forskrift om krav til sykkel § 2](#) annet til fjerde ledd.

Videre fremgår det blant annet følgende (Innst. 643 L (2020–2021) til forskriftshjemmelen i loven § 2:

«Det påpekes at det er viktig at det så klart som mulig går fram av regelverket hvilke kjøretøy som omfattes av loven. Dette vil være bestemmelser av teknisk karakter som det er hensiktsmessig å regulere i forskrift. Det påpekes at dette vil gi nødvendig klarhet i hva loven omfatter, og samtidig gi bedre mulighet til å tilpasse definisjonen til utviklingen av hva som anses som små elektriske kjøretøy og elsykkel ellers, jf. at dette i dag er definert i [forskrift om krav til sykkel](#) med hjemmel i [vegtrafikkloven](#).»

Ved omklassifisering til motorvogn vil ikke lenger forarbeidenes henvisninger til forskrift om krav til sykkel være formelt riktige når det gjelder små elektriske kjøretøy. Selv om det ikke foreslås materielle endringer i hvilke kjøretøy som skal omfattes, anses det hensiktsmessig og i tråd med forarbeidene å fastsette forskrift for å bidra til klarhet og unngå tvil om hvilke kjøretøy som omfattes av loven.

Vi foreslår derfor at det fastsettes forskrift til lovens § 2 hvor det fremgår at loven gjelder små elektriske motorvogner slik disse er definert i forskrift om krav til små elektriske motorvogner § 3, og at den gjelder sykler med elektriske hjelpemotor slik disse er definert i forskrift om krav til sykkel § 2 annet til fjerde ledd, jf. forslag til forskrift omtalt i punkt X nedenfor.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forbud mot bruk på fortau

Et forbud mot bruk på fortau og gangveg vil være en tydelig regel som bør være enkel å formidle og enkel å håndheve. Endringen kan føre til økt trygghet og fremkommelighet for gående. Forbudet antas å ikke ha særlige økonomiske eller administrative konsekvenser. Hvis endringene fører til at det i større grad er behov for skilting, vegplanlegging osv. for å sikre god trafiksikkerhet, vil dette ha både økonomiske og administrative konsekvenser for vegeier og skiltmyndighet. Dersom forbudet fører til flere alvorlige ulykker i vegbanene, vil dette medføre konsekvenser for offentlige etater som helsevesenet samt for samfunnet.

Aldersgrense

Regjeringen har besluttet at aldersgrense skal settes til minimum 12 år. Ved en eventuell innføring av aldersgrense på 16 år, vil det være flere brukere som ikke lenger kan benytte slike kjøretøy. Dette innebærer at en større gruppe barn og unge ikke kan fortsette å benytte et kjøretøy de eventuelt allerede har gått til innkjøp av.

Vegoppmerking

Dersom nytt vegoppmerkingssymbol for liten elektrisk motorvogn tas i bruk, vil det innebære arbeid og utgifter til planlegging av tiltaket, samt utgifter til selve vegoppmerkingen.

Bilansvarsloven

En innføring av forsikringsplikt for små elektriske kjøretøy, vil kunne gjennomføres ved at den mindreåriges foresatte tegner forsikringen, slik det i dag gjøres for mopeder/scootere hvor føreren eller eieren av kjøretøyet er under 18 år. Dette har til nå så langt vi kjenner til vært uproblematisk i moped-tilfellene.

Kostnadsbildet knyttet til å tegne en slik ansvarsforsikring for små elektriske kjøretøy er per dags dato ikke kjent. Det er derfor vanskelig å si noe konkret om eventuelle forventede økonomiske konsekvensene for de det vil gjelde, det være seg privatpersoner eller kommersielle aktører.

Dersom også privateide omfattes vil det 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.

Vi ber særlig om høringsinstansenes innspill på dette området.

Reaksjoner ved ruspåvirket kjøring

Endring i tråd med forslaget vil gi føring for domstolenes fastsettelse av tapsperiodens lengde når det ilegges straff for ruspåvirket kjøring med liten elektrisk motorvogn, samt ved illeggelse av forelegg. Dette anses å kunne behandles innenfor etablerte prosesser, og endringen antas ikke å medføre økonomiske og administrative kostnader av betydning.

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. Ved innføring av flere særregler for en gruppe trafikanter, vil det være behov for ny og oppdatert informasjon om gjeldende regler. Det er derfor viktig at alle relevante aktører også fremover jobber med å formidle reglene ved kjøring med liten elektrisk motorvogn. Dette vil medføre både økonomiske og administrative konsekvenser for de involverte, uten at dette er mulig å tallfeste.

8 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen mandag 28. mars 2022. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til. Det påpekes også at det kun er høringsinnspill til de faktiske foreslåtte endringene som vil bli vurdert. Det gjøres oppmerksom på at høringsinnspillene fortløpende vil gjøres offentlig tilgjengelig på vår nettside.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Veg- og trafikkjuridisk
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 21/194155 dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

9 Forslag til forskriftsendringer

9.1 Forslag til endring i forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)

Hjemmel: Fastsatt ved kgl.res. av dd.mm.åååå med hjemmel i lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikklov) § 2, § 4 og § 6. Fremmet av Samferdselsdepartementet.

I

I forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) gjøres følgende endringer:

§ 2 nr. 3 skal lyde:

Som gående regnes også den som

- a. går på ski eller rulleski,
- b. fører rullestol eller sparkestøtting eller aker kjelke,
- c. Leier sykkel, moped *eller liten elektrisk motorvogn*, triller barnevogn eller bruker lekekjøretøy.

9.1.1 Alternativ 1 : Forbud mot kjøring på fortau

§ 7. Vikeplikt nr. 3 skal lyde:

Kjørende som vil svinge har vikeplikt for gående, syklende og fører av liten elektrisk motorvogn som skal rett fram på kjørebanelen eller vegens skulder. Kjørende som vil svinge inn over fortau har vikeplikt for gående *og* syklende *og fører av liten elektrisk motorvogn* som ferdes på fortauet.

Fører av sporvogn som vil svinge inn i veg med gangfelt, har vikeplikt for gående når fotgjengersignalet lyser grønt.

Ny § 20 nr. 3 skal lyde:

3. Kjøring av liten elektrisk motorvogn på fortau, gangveg i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og bruken ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik bruk må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen.

Dagens § 20 blir til ny § 21.

9.1.2 Alternativ 2 – kjøring på fortau fortsatt tillatt for de under 16 år

§ 20 nr. 3 skal lyde:

Kjøring med liten elektrisk motorvogn i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og bruken ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik bruk må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen. *Barn under 16 år kan i tillegg kjøre liten elektrisk motorvogn på fortau og gangveg på samme vilkår.*

II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

9.2 Forskrift om endring i forskrift om førerkort m.m. (førerkortforskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet dd.mm.åååå med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 24, § 43, og delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

I

I forskrift 19. januar 2004 nr. 19 om førerkort m.m. (førerkortforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 12-1 nytt tredje ledd skal lyde:

Liten elektrisk motorvogn som definert i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, kan føres av person som har fylt 16 år og har nødvendig ferdighet.

9.3 Forslag til endring i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften)

Hjemmel: Fastsett av Samferdselsdepartementet dd.mm.åååå med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 5, § 6 og § 43, jf. delegeringsvedtak 17. mars 1967 nr. 3462.

I

I forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften) gjøres følgende endringer:

I kapittel 4. § 8 gjøres følgende endringer:

302 Innkjøring forbud

Skiltet angir forbud mot å kjøre forbi skiltet. *Sykling og bruk av liten elektrisk motorvogn på fortau kan likevel foregå i samsvar med trafikkreglene.*

306.1 Forbudt for motorvogn

Forbudt for motorvogn *med unntak av liten elektrisk motorvogn.*

306.6 Forbudt for syklende

Forbudt for syklende *og fører av liten elektrisk motorvogn.*

306.8 Forbudt for syklende og gående

Forbudt for *gående, syklende og fører av liten elektrisk motorvogn.*

I kapittel 6 § 12 gjøres følgende endringer:

520 Sykkelveg

Skiltet angir veg som er anlagt for syklende *og fører av liten elektrisk motorvogn.* Skiltet angir dessuten at trafikkreglenes bestemmelser om bruk av slik veg gjelder.

521.1 Sykkelfelt – Sideplassert

Skiltet angir at kjørebanelen har eget kjørefelt for syklende *og fører av liten elektrisk motorvogn.* Skiltet angir dessuten at trafikkreglenes bestemmelser om bruk av sykkelfelt gjelder.

521.2 Sykkelfelt Midtstilt

Skiltet angir at kjørebanelen har eget kjørefelt for syklende *og fører av liten elektrisk motorvogn.* Skiltet angir dessuten at trafikkreglenes bestemmelser om bruk av sykkelfelt gjelder.

522 Gang- og sykkelveg

Skiltet angir veg som er anlagt for gående, øg syklende *og fører av liten elektrisk motorvogn*. Skiltet angir dessuten at trafikkreglens bestemmelser om bruk av slik veg gjelder.

548 Gågate

Skiltet angir grense for område hvor det er forbudt å kjøre motorvogn *unntatt liten elektrisk motorvogn* og hvor trafikkreglens bestemmelser om gågate gjelder. Skiltet gjelder til det blir opphevet av skilt 550 «Slutt på gågate».

I kapittel 9. § 18 gjøres følgende endringer:

807.6 Sykkel og liten elektrisk motorvogn

826 Sykkeltrafikk i begge kjøreretninger

Underskiltet viser at det *er trafikk* i begge kjøreretninger på kryssende sykkelveg eller gang- og sykkelveg.

I kapittel 11 § 22 gjøres følgende endringer:

§ 21 nr. 3 skal lyde:

Vegoppmerking som skiller mellom motgående kjøreretninger eller som tydeliggjør kjøreretninger, er gul. Annen oppmerking, og oppmerking for sykkelfelt som *tillater kjøring* mot envegsreguleringen i vegen, er hvit.

1026 Sykkelkryssing skal lyde:

Oppmerkingen angir kryssingssted for syklende *og fører av liten elektrisk motorvogn*.

I § 22, C. Symboler og tekst, tas følgende nye symbol inn:



1041 Liten elektrisk motorvogn

II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

9.4 Forslag til endringer i forskrift om unntak fra forsikringsplikt og trafikktrygdforskriften

9.4.1 Alternativ 1 – Kollektiv dekning under trafikforsikringsforeningens ordning, men Ingen individuell forsikringsplikt for små elektriske motorvogner

Forslag til forskrift om endring av forskrift om unntak fra forsikringsplikt

Forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt skal lyde:

§ 1 Unntak for sykkel og rullestol

Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) gjelder ikke for sykkel som nevnt i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2–5 nr. 12 eller rullestol som nevnt i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 1 nr. 1 bokstav l

§ 2 Unntak for liten elektrisk motorvogn

Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) gjelder ikke for liten elektrisk motorvogn som nevnt i forskrift DD.MM.ÅÅÅÅ nr XXX om krav til liten elektrisk motorvogn § 3. Slike motorvogner omfattes likevel av [bestemmelser om at trygdelagene skal bære skader gjort av motorvogner som ikke skal være trygdet, herunder regress, i tråd med] forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafiktrygd § 2 annet ledd, jf. bilansvarslova § 17 bokstav g)

Forslag til forskrift om endring av forskrift om trafiktrygd

Forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafiktrygd § 2 annet ledd nytt siste punktum skal lyde:

«Dette ledd gjelder for liten elektrisk motorvogn som nevnt i forskrift DD.MM.ÅÅÅÅ nr XXX om krav til liten elektrisk motorvogn § 3, jf forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt § 2»

9.4.2 Alternativ 2 – Kollektiv dekning for alle små elektriske motorvogner, i tillegg individuell forsikringsplikt for utleide små elektriske motorvogner

Forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt skal lyde:

§ 1 Unntak for sykkel og rullestol

Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) gjelder ikke for sykkel som nevnt i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2–5 nr. 12 og rullestol som nevnt i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 1 nr. 1 bokstav

ENTEN (A):

§ 2 Unntak for liten elektrisk motorvogn

Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) gjelder ikke for liten elektrisk motorvogn som nevnt i forskrift DD.MM. 2022 nr. XXX om krav til liten elektrisk motorvogn § 3 som ikke benyttes til utleie. Slike motorvogner omfattes likevel av [bestemmelser om at trygdslagene skal bære skader gjort av motorvogner som ikke skal være trygdet, herunder regress i tråd med] forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd § 2 annet ledd, jf. bilansvarslova § 17 bokstav g)

ELLER (B):

§ 2. Unntak for liten elektrisk motorvogn

Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) gjelder liten elektrisk motorvogn som nevnt i forskrift DD.MM. 2022 nr. XXX om krav til liten elektrisk motorvogn § 3, kun hvis den benyttes til utleie. Liten elektrisk motorvogn som ikke benyttes til utleie omfattes likevel av [bestemmelser om at trygdslagene skal bære skader gjort av motorvogner som ikke skal være trygdet, herunder regress i tråd med] forskrift 1. april 1974 nr. 3 om krav til trafikktrygd § 2 annet ledd, jf. bilansvarslova § 17 bokstav g)

Forslag til forskrift om endring av forskrift om trafikktrygd

Forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd § 2 annet ledd nytt siste punktum skal lyde:

«Dette ledd gjelder for liten elektrisk motorvogn som nevnt i forskrift DD.MM.ÅÅÅÅ nr XXX om krav til liten elektrisk motorvogn § 3 som ikke benyttes til utleie, jf forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt § 2»

9.4.3 Alternativ 3 –Som alternativ 2, men også individuell forsikringsplikt for privateide små elektriske motorvogner – Alle små elektriske motorvogner omfattes fullt ut.

Ingen endringer.

9.5 Forslag til endring i forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv.

I forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv. gjøres følgende endring:

§ 3–12 skal lyde:

Føring av moped *eller liten elektrisk motorvogn* i påvirket tilstand

Blir fører av moped *eller liten elektrisk motorvogn* ilagt straff for føring av moped *eller liten elektrisk motorvogn* i påvirket tilstand, fastsettes tapsperioden etter bestemmelsene i dette kapitlet, hvor det i formildende retning legges vekt på at føringen fant sted med moped *eller liten elektrisk motorvogn*. Det skal også legges vekt på om føringen fant sted med lav konsentrasjon av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel og over kort kjørestrekning.

II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

9.6 Forslag til forskrift om virkeområdet til lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn

Fastsatt av Samferdselsdepartementet DD.MM.2022 med hjemmel i lov 18. juni 2021 nr. 139 om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn § 2:

§ 1 Små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor

I lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn anses små elektriske kjøretøy som liten elektrisk motorvogn slik dette er definert i forskrift DD.MM.2022 nr XXX om liten elektrisk motorvogn § 3. Som sykkel med hjelpemotor (elsykkel) anses sykkel med hjelpemotor slik dette er definert i forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel § 2 annet til fjerde ledd.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag