



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Endring av diverse forskrifter – bruk av selvbalanserende kjøretøy

Høring om forslag til endring i:

- *forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk*
- *forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.*
- *forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr*
- *forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker*
- *forskrift 14. april 1961 nr. 3000 Ikrafttredelse av bilansvarsloven. Delegering.*

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
26. mars 2014

Vegdirektoratet foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartementet endringer i flere forskrifter som er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven slik at selvbalanserende kjøretøy kan benyttes på offentlige arealer i Norge. I tillegg fremmes forslag om å gjøre unntak fra forsikringsplikten etter bilansvarslova for denne typen kjøretøy.

1. Bakgrunn

I Høyre og Fremskrittspartiets regjeringsplattform vedtatt på Sundvollen den 7. oktober 2013 sies det at regjeringen vil «tillatte bruk av Segway». Den 14. januar 2014 mottok Vegdirektoratet et brev fra Samferdselsdepartementet hvor de ber direktoratet gjennomføre en høring for å tillate at selvbalanserende kjøretøy blir tillatt på ordinære trafikkarealer.

2. Avgrensning

2.1. Høringen begrenses til å gjelde selvbalanserende kjøretøy

De senere årene har ny motor- og batteriteknologi ført til en stor økning i ulike typer elektriske kjøretøy beregnet for transport av én person. Etterspørselen om å kunne benytte disse i Norge har økt i takt med utviklingen. Et kjøretøy i denne kategorien som har vært mye omtalt er Segway. Det finnes imidlertid utallige varianter av disse kjøretøyene; noen har ett hjul, andre har to, tre eller fire, mens atter andre har belter. Felles for de alle er at de blir drevet frem med motor. Det vil mest sannsynlig også bli utviklet løsninger som vi i dag ikke kjenner til.

Selvbalanserende kjøretøy vil si at kjøretøyet bare har én aksel der gyroteknologi sørger for at føreren holder balansen forover og bakover. Det finnes også kjøretøy med bare ett hjul som har samme teknologi. Som nevnt innledningsvis finnes det imidlertid en rekke forskjellige elektriske kjøretøy på omtrent samme størrelse som en Segway, men som ikke er selvbalanserende. Eksempler på dette er elektriske sparkesykler og små elektriske mopeder.

I utgangspunktet ser Vegdirektoratet det som ønskelig å foreta en helhetlig behandling der vi etablerer regler som regulerer alle elektriske kjøretøy beregnet for én person. Dette begrunnes med at de trafikksikkerhetsmessige utfordringene er like for kjøretøy av samme størrelse, og at det i en slik sammenheng ikke har noen betydning hvilken teknologi kjøretøyet har. For øvrig kan man også hevde at konkurransehensyn tilsier at det gis like muligheter for nokså like kjøretøy. En slik tilnærming vil imidlertid innebære et betydelig mer omfattende utredningsarbeid ettersom vi pr. i dag ikke har oversikt over alle de kjøretøyene som da vil kunne likestilles med selvbalanserende kjøretøy. Vi vet heller ikke hvilke konsekvenser dette vil kunne få for trafikkbildet og hvilke begrensninger, f.eks. i forhold til kjøretøyets størrelse, som er naturlig å sette. Det er også et moment i denne vurderingen at forordning 168/2013, som gjelder typegodkjenning av to- og trehjulede motorvogner, inneholder et punkt der *selvbalanserende kjøretøy* er unntatt, og det følgerig er opp til det enkelte land å klassifisere denne gruppen kjøretøy. Dette kommer vi nærmere tilbake til. Ut fra den korte fristen for gjennomføring av høringen som regjeringen har skissert, finner vi det nødvendig å avgrense vårt arbeid til å gjelde selvbalanserende kjøretøy.

Samferdselsdepartementet påpeker også at arbeidet vil forsinkes betydelig dersom også andre motordrevne kjøretøy for én person skal inkluderes i regelverksarbeidet. De viser til at den politisk uttalte målsetningen kun omfatter selvbalanserende kjøretøy. Blant annet av trafikksikkerhetshensyn er det ikke ønskelig generelt å øke omfanget av ulike motordrevne innretninger for rene rekreasjons- og underholdningsformål.

Høringen begrenses derfor til å omfatte selvbalerende kjøretøy.

2.2. Høringen omhandler ikke hjelpemidler for funksjonshemmede

Landsforeningen for Ryggmargsskade og Personskadeforbundet har i tidligere kommunikasjon med Samferdselsdepartementet vist til at Segway-teknologien i en rullestol kan være et ypperlig fremkomstmiddel for personer med nedsatt gangfunksjon. Samferdselsdepartementet er enig i at rullestoldefinisjonen bør utvides til å inkludere elektriske kjøretøy med to hjul. Dette arbeidet vil vi se nærmere på etter at den herværende høringen er oppsummert og avsluttet.

Likeledes er det flere som ønsker å benytte et selvbalerende kjøretøy for stående istedenfor en rullestol. Vegdirektoratet har forståelse for at slike kjøretøy kan være et hjelpemiddel for de som trenger gå-hjelp.

Slike kjøretøy vil imidlertid ha et annet bruksområde som krever andre regler for blant annet hastighet. Vi må derfor se nærmere på om disse skal tillates som et hjelpemiddel for funksjonshemmede og hvilke regler vi bør sette til slik bruk. Det vil også være nødvendig i et slikt arbeid å ta kontakt med de ansvarlige for formidling av hjelpemidler. En slik vurdering vil være naturlig å ta samtidig med arbeidet med rullestol.

Å vurdere selvbalerende kjøretøy som et hjelpemiddel for funksjonshemmede, både for rullestol og stående kjøretøy, vil ikke bli behandlet i denne høringen.

3. Gjeldende regelverk og praksis

3.1. Definisjoner av «kjøretøy» og «motorvogn»

Definisjonene er gitt i vegtrafikkloven § 2 annet ledd: *«Med kjøretøy forstås innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Med motorvogn forstås kjøretøy som blir drevet fram med motor.»*

Selvbalerende kjøretøy som drives frem med motor er dermed en *motorvogn* etter vegtrafikkloven. Vegdirektoratet kjenner ikke til at det finnes selvbalerende kjøretøy uten motorfremdrift. Vi legger følgelig til grunn i den videre behandlingen at selvbalerende kjøretøy er motorvogn.

3.2. Klassifisering av motorvogner

En motorvogn skal klassifiseres i en bestemt gruppe der den enkelte gruppen har sine egne tekniske krav som må være oppfylt. Den tekniske klassifiseringen i Norge tilsvarer, med unntak av motorredskap, den som har utviklet seg i EU:

1. Bil – direktiv 2007/46/EF
2. Motorsykkel (L-kategori) – direktiv 2002/24/EF som avløses av forordning (EU) nr. 168/2013
3. Traktor – direktiv 2003/37/EF som avløses av forordning (EU) nr. 167/2013
4. Hjulgående maskiner – direktiv 2006/42/EF (i Norge har vi kategorien «motorredskap» i stedet for hjulgående maskiner)

I arbeidet med forordning 168/2013/EU for L-kategori kjøretøy (motorsykler) har EU bestemt at en del små kjøretøy med begrenset fartspotensiale, spesielt med elektriske motorer, ikke skal omfattes av kravet om typegodkjenning. En av kjøretøytypene som er unntatt, er selvbalerende kjøretøy. De nye forordningene for motorsykkel og traktor er vedtatt, men

trår ikke i kraft før i 2016. Rettsaktene som stiller detaljerte tekniske krav er fortsatt under utarbeidelse.

3.3. Selvbalanserende kjøretøy i henhold til gjeldende regelverk i Norge

I Norge har selvbalanserende kjøretøy med to hjul frem til nå blitt vurdert å falle inn under gruppen motorsykkel, nærmere bestemt moped. Til denne gruppen er det en rekke tekniske krav, blant annet at kjøretøyet skal være utrustet med speil, for- og baklykt, samt retningslys. Av lov og diverse forskrifter fremkommer det krav om registrering av mopeder, ansvarsforsikring, at fører har førerkort og bruker hjelm. Bruksområdet er også begrenset som følge av at mopeder kun kan brukes i kjørebane.

Vegdirektoratet har også mottatt henvendelser om lovligheten til selvbalanserende kjøretøy med ett hjul. Vegdirektoratet har vurdert at disse faller inn under gruppen motorredskap da moped forutsetter at kjøretøyet har minimum to hjul. Også for motorredskap gjelder flere av de samme kravene som er nevnt i forrige avsnitt.

Som følge av at selvbalanserende kjøretøy ikke har klart å oppfylle de tekniske kravene som gjelder for moped eller motorredskap, har de ikke blitt ansett som lovlig i Norge. Det er vel også liten tvil at om de tekniske kravene hadde vært oppfylt, ville bruk av disse vært lite aktuelt på grunn av de øvrige kravene, herunder spesielt begrensningen i hvilke arealer motorvogner kan benytte.

3.4. Regelverk og praksis i andre land

Det europeiske regelverket er i mange tilfeller ikke direkte anvendbart på elektriske drevne selvbalanserende kjøretøy. Dette innebærer at hvert land har et nasjonalt handlingsrom på dette området med den konsekvens at landene har valgt forskjellige klassifikasjoner og bruksregler.

I 2012 ba Vegdirektoratet alle europeiske land beskrive sine regler for bruk av selvbalanserende kjøretøy. Ti land besvarte henvendelsen. Tilbakemeldingene vi fikk viser at det kun er Tyskland som har satt krav til førerkort. I de øvrige landene er kravet til fører det samme som for sykkel eller at fører skal være fylt 16 år. Få europeiske land har satt krav til bruk av sykkelhjelme ved kjøring med selvbalanserende kjøretøy. Av de ti landene som besvarte henvendelsen er det kun Slovakia som har satt dette som et krav. Når det gjelder hvilke områder disse kjøretøyene tillates brukt på, er hovedkonklusjonen ut fra de tilbakemeldingene Vegdirektoratet mottok, at selvbalanserende kjøretøy tillates brukt på samme arealer som sykler. Det må i den forbindelse gjøres oppmerksom på at landene kan ha andre regler for sykkel enn det som fremkommer i Norge, men det viser i alle fall at selvbalanserende kjøretøy ikke er nødt å følge regler som gjelder for motorvogner. Vi vil i det følgende redegjøre for praksisen i noen europeiske land, men av hensyn til høringsnotatets omfang er vi nødt til å begrense det til tre land.

3.4.1. Sverige

Sverige har klassifisert elektriske kjøretøy uten trå- eller veivanordning som *sykkel* når de er innrettet for én person (føreren) og har en maksimal hastighet på høyst 20 km/t. Dette omfatter dermed selvbalanserende kjøretøy. Det gjelder egne tekniske krav for denne gruppen av sykler. Front- og baklykt er påkrevd når det er mørkt. Når det gjelder bruksregler, følger kjøretøyene de samme reglene som vanlige sykler, men med en viktig forskjell; denne gruppen av sykler tillates – i motsetning til vanlige sykler - brukt på fortau ved kjøring i gangfart. Det er ikke krav om bruk av hjelm. Det er ikke krav om forsikring.

3.4.2. Danmark

Danmark har en forsøksordning for elektrisk drevne en-akslede kjøretøy som er beregnet for transport av én person (føreren), og som har en maksimal hastighet på høyst 20 km/t. I forsøksordningen klassifiseres disse kjøretøyene som *sykkel*. Forsøksordningen ble satt i gang 1. juni 2010 og er senere forlenget to ganger slik at den nå gjelder ut 2014. Disse kjøretøyene følger, med noen unntak, de tekniske og bruksmessige reglene som gjelder for sykler. Det er krav om front- og baklykt ved kjøring i mørke. Kjøretøyet skal være utstyrt med refleks foran og bak, samt i hjul (synlig fra siden). Kjøretøyet tillates ikke brukt på fortau. Det stilles krav om at fører av selvbalerende kjøretøy er 16 år. Det er ikke krav om bruk av hjelm. Det er ikke krav om ansvarsforsikring.

3.4.3. Tyskland

Selvbalerende kjøretøy defineres som motorvogn. Kjøretøyet kan ha en maksimal hastighet på høyst 20 km/t. Kjøretøyet skal være utstyrt med front- og baklykt, samt reflekser foran, bak og på siden. Det skal også være utstyrt med lydhorn. I Tyskland må fører av selvbalerende kjøretøy minst oppfylle kravene til å kjøre moped. Selvbalerende kjøretøy skal benyttes i sykkelfelt og på sykkelveger. Der slike ikke finnes, kan kjøretøyet brukes i kjørebanelen, med unntak av kommunale, fylkeskommunale og statlige veger. Det er et krav om at kjøretøyet har gyldig ansvarsforsikring, noe som vises ved et forsikringskjennemerke på kjøretøyet (ligner på et registreringsnummerskilt).

4. Trafikksikkerhet

Regjeringen har som hovedmål at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Dette er også presisert i Høyre og Fremskrittspartiets regjeringsplattform. Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafikksikker adferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidra til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader.

Ved innføring av ny teknologi i trafikken er det alltid risiko for at nye typer ulykker skjer, men dette aksepteres da ny teknologi totalt sett vil redusere antall trafikkulykker. Transport er i dag en viktig rammefaktor for et velfungerende samfunn. Det er en viktig oppgave å legge til rette for at alle som ferdes i trafikken gjør det på en mest mulig sikker måte. Veger bygges derfor med mest mulig innebygd trafikksikkerhet, vegnettet gjennomgås med tanke på trafikksikkerhet og nye trafikksikkerhetstiltak innføres for å redusere antallet drepte og hardt skadde, jfr. nullvisjonen. Innføring av selvbalerende kjøretøy vil slik Vegdirektoratet ser det, med stor sannsynlighet føre til flere personskadeulykker i trafikken. For å nå målet i NTP om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i trafikken innen 2025, vil innføring av selvbalerende kjøretøy i Norge kunne føre til at vi må sette inn ytterligere tiltak innenfor trafikksikkerhetsarbeidet for å kompensere for en sannsynlig økning i antall personskadeulykker.

Utenlandske studier viser at selvbalerende kjøretøy er utsatt for velt ved hindringer i vegbanen, så som fortauskanter, og hull i vegen mm. Kjøretøyenes fart og fysiske forskjeller fra gående eller syklende viser også at det innebærer en stor trafikksikkerhetsrisiko å blande disse trafikantgruppene. En bred innføring av slike kjøretøy i Norge vil med stor sannsynlighet føre til flere drepte og hardt skadde i trafikken. En undersøkelse fra Canberra

Pedestrian Forum gjengitt i Australian Capital Territory (2012)¹ hevder at kjøring med Segway er nesten tusen ganger farligere enn å reise med bil. En Segway har lengre stoppstrekning enn både en personbil og sykkel har. En Segway har en bremselengde på 6,6 meter ved en hastighet på 20 km/t. Til sammenligning regner en med at en sykkel i samme hastighet har en bremselengde på 3,5 meter.

Vegdirektoratet har gjort et begrenset søk på internett etter undersøkelser om ulykker med selvbalerende kjøretøy. Vi har funnet få studier, men de studiene vi har funnet rapporterer at selvbalerende kjøretøy er assosiert med relativt høy risiko for alvorlige personskader. Det anbefales imidlertid ytterligere forskning relatert til størrelsen på denne risikoen, samt på varighet og type trening det er behov for i forbindelse med bruk av selvbalerende kjøretøy (Boniface, 2011)².

I en pilotstudie fra Quebec i Canada ble bruk av selvbalerende kjøretøy testet og en fant at det kun var forsvarlig å benytte dette på sykkelveg og vegskulder eller vegkant på strekninger med tillatt hastighet inntil 50 km/t (Quebec, 2006)³. Til tross for at ingen ulykker inntraff i løpet av pilotperioden, var bruk av selvbalerende kjøretøy på fortau imidlertid forbundet med høyere risiko grunnet hindringer (f. eks fortauskanter) og manøvrering og samspill med fotgjengere. Pilotstudien er avgrenset til uttesting på sommerføre på dagtid og deltakere i studien måtte gjennom en 3,5 timers treningsperiode på et lukket område.

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

5. Forslag til klassifisering og tekniske krav

5.1. Klassifisering

Det er flere muligheter for klassifisering av selvbalerende kjøretøy. Et av spørsmålene er om man skal utvide definisjonen av sykkel til også å omfatte disse kjøretøyene, slik det er gjort i Sverige. Dersom dette ikke er aktuelt, blir spørsmålet hvilken motorvogngruppe de skal falle inn i.

Etter Vegdirektoratets vurdering er det ikke ønskelig å utvide sykkel-definisjonen til å omfatte kjøretøy som i grunnkonstruksjonen skiller seg vesentlig fra sykkel. Man vil dessuten risikere at det for fremtiden blir vanskelig å sette grensen for hvilke motorvogner som faller inn i sykkel-gruppen. Vegdirektoratet mener derfor at motorvogner bør klassifiseres i en av motorvogngruppene.

Vegdirektoratet foreslår at selvbalerende kjøretøy skal klassifiseres som *motorredskap*. Dette begrunnes med at disse kjøretøyene er motorvogner og da er motorredskap den gruppen som har de reglene som passer best og som krever færrest tilpasninger. Det vises i denne

¹ Segway review report (May 2012). A review of Segway Use in the Australian Capital Territory. ACT Government. Justice and Community Safety.

² Boniface K, McKay MP, Lucas R, Shaffer A, Sikka N. *Serious injuries related to the Segway® personal transporter: a case series*. Ann Emerg Med, 2011 Apr; 57(4):370-4.

³ Centre for Electric Vehicle Experimentation In Québec (2006), *Pilot Project for Evaluating the Segway HT Motorized Personal Transportation Device in Real Conditions*, Transportation Development Centre.

forbindelse til at det ikke er naturlig å klassifisere disse kjøretøyene som mopeder siden de er unntatt typegodkjenningsforordningen for to- og trehjulede motorvogner. Vi vil gjennom egne tekniske og bruksmessige krav legge til rette for bruk av disse kjøretøyene på flere ulike områder.

Forslaget til klassifisering innebærer at det opprettes en ny bestemmelse – nytt sjettede ledd i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4 – der man definerer hvilke krav som gjelder for at en innretning skal anses for å være et selvbalerende kjøretøy. Av definisjonen fremgår det at selvbalerende innebærer at kjøretøyet har et hjelpestyresystem som sørger for å holde balansen. Videre stilles det begrensninger for bredde, vekt og antall hjul (maksimalt to). Kjøretøyet skal kun transportere én person (føreren). Ved å ha en egen bestemmelse vil man på en enklere måte kunne etablere egne tekniske og bruksmessige krav for disse kjøretøyene.

5.2. Tekniske krav

For å redusere risikoen ved bruk er det nødvendig å oppstille visse tekniske krav, slik det er gjort for andre kjøretøy. Vegdirektoratet foreslår at det kreves at kjøretøyet er utstyrt med både frontlys, baklys og reflekser for å sikre at kjøretøyet er synlig. Ved å oppstille dette som tekniske krav, betyr det at utstyret skal være fastmontert. Det vil si at det ikke er tilstrekkelig å benytte eksempelvis sykkellykter som kan klipses av kjøretøyet. Dette er gjort for å unngå kjøring uten lykt som følge av at lykten er avglemt, stjålet etc. Som følge av at lysene er en del av den tekniske utrustningen, blir lysene ansett som kjørellys som skal være tent hele tiden.

Av hensyn til sikkerhet for fører og andre trafikanter er det viktig å stille et minimumskrav til hvor gode bremses kjøretøyet skal ha. I Sverige stilles det krav om en retardasjon av minst 3 m/s². Dette innebærer at ved en hastighet på 20 km/t, skal man fra oppbremsingen starter, kunne stoppe på litt under to sekunder (1,85). Vegdirektoratet anser at et krav på minst 3 m/s² på en god måte sikrer at kjøretøyet kan stoppe raskt og foreslår dette som bremsekravet også i Norge.

Det stilles også krav om at selvbalerende kjøretøy skal være utrustet med signalhorn eller signalklokke. Med *signalhorn* menes lydkilde som gir jevn styrke og tonehøyde, eksempelvis slik man kjenner fra biler, mopeder, motorsykler. Med *signalklokke* menes den type lydenhet som skal brukes på sykkel.

Det foreslås også å innta en bestemmelse som stiller krav til elektriske og elektroniske system, slik at føreren og andre trafikanter ikke risikerer skade dersom feil oppstår.

5.3. Regler for dekkutrustning gjelder

Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) omhandler all bruk av kjøretøy hvis ikke annet fremgår av den enkelte paragraf. Forskriftens § 1-4 omhandler hjul og dekkutrustning. § 1-4 nr. 2 viser til at «*Kjøretøy må ikke brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende*».

Vegdirektoratet viser til at selvbalerende kjøretøy faller inn under området bruksforskriften regulerer. Det er derfor krav om at kjøretøyet alltid brukes med tilstrekkelig veggrep. Vi anser likevel at slike kjøretøy i all hovedsak vil bli brukt på bart føre, slik at dette ikke vil bli et stort praktisk problem. Vi presiserer likevel at selvbalerende kjøretøy faller inn under bestemmelsen på lik linje med andre kjøretøy og må oppfylle kravene i forskriften.

5.4. Ingen registrerings- eller godkjenningsplikt

I forslaget til definisjon av selvbalerende kjøretøy slås det fast at den konstruktive hastigheten ikke kan være høyere enn 20 km/t, dvs. at kjøretøyet skal være sperret for høyere hastighet enn dette. Etter bruksforskriften § 2-1 nr. 2 bokstav b annet punktum er det ikke registreringsplikt for motorredskap som har en konstruktiv hastighet ikke over 20 km/t. Det vil ikke være krav om godkjenning av selvbalerende kjøretøy. Dette følger av kjøretøyforskriften § 6-3 nr. 1 som slår fast at det bare er registreringspliktige kjøretøy som skal være godkjent før det tas i bruk. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at det er andre regelverk, eksempelvis regelverk som omhandler elsikkerhet, som må være oppfylt. Dette behandles ikke her.

6. Forslag til krav til fører

6.1. Alders- og ferdighetskrav

For de fleste motorvogner stilles det krav om at føreren har gjennomført kurs og bestått både teoretiske og praktiske prøver. Omfanget av opplæringen og kravet til føreren er tilpasset de ulike kjøretøyklassene. Kravet til førerkort er gitt for å sikre at de som er uskikket eller ikke innehar tilstrekkelig kompetanse ikke skal komme ut i trafikken og utgjøre en risiko for seg selv eller andre.

Selvbalerende kjøretøy vil ha en maks hastighet opp mot 20 km/t. Dette er en hastighet som man lett kan oppnå på sykkel, og som kjent er det ikke noe krav til førerkort eller alder for å benytte et slikt kjøretøy. Vegdirektoratet anser det derfor ikke nødvendig at førere av selvbalerende kjøretøy med hastighet opp til 20 km/t skal ha førerkort.

Etter førerkortforskriften kapittel 12 er det gitt generelle særnorske unntak fra plikten til førerkort. § 12-1 gjelder alminnelige unntak fra førerkortplikten for motorredskap. Bruk av selvbalerende kjøretøy utenfor offentlig veg vil falle inn under § 12-1 første ledd nr. 1. Kravet til fører er her at den kan føres av person som har fylt 16 år og har nødvendig ferdighet. Det er opp til den enkelte fører å vurdere når han eller hun innehar de nødvendige ferdighetene som kreves.

Kjøring på offentlig veg med selvbalerende kjøretøy er i dag ikke omtalt i forskriften. Det vil derfor være nødvendig å ta inn et nytt ledd i § 12-1 for å tillate slik bruk. Kravet til fører vil etter denne regelen være at kjøretøyet kan føres av person som har fylt 16 år og som har de nødvendige ferdighetene. Det vil også her være opp til den enkelte fører å vurdere når man har de nødvendige ferdighetene. Alderskravet begrunnes med at dette er en motorvogn og således krever noe mer av fører enn for eksempel bruk av sykkel.

6.2. Ikke obligatorisk krav om opplæring

Samferdselsdepartementet viser i brev av 14. januar 2014 til at selv om det ikke stilles krav til førerkort, kan det likevel være hensiktsmessig å kreve en viss form for opplæring dersom kjøretøyet skal benyttes på offentlige arealer. Departementet er kjent med at noen forhandlere ønsker å tilby opplæring som en del av salgspakken, og ber Vegdirektoratet vurdere om en slik ordning bør være påkrevet.

Vegdirektoratet viser til at det er to forhold som må være tilstede for at bruk av disse kjøretøyene kan gjøres på en mest mulig sikker måte: kunnskap i å behandle kjøretøyet, og kunnskap om trafikkreglene.

Som vist til innledningsvis er det mange ulike varianter av selvbalerende kjøretøy. Ved kjøp av nye kjøretøy skal det ligge ved et instruksjonshefte. Ved kjøp av brukte kjøretøy kan man finne nødvendig informasjon om bruken på produsentens hjemmeside. Det kan likevel være brukere som ønsker ytterligere kursing med fokus på praktisk bruk. Vegdirektoratet støtter derfor forslaget om at forhandlere kan tilby opplæring som en del av salgspakken. Det kan også være nyttig å tilby det samme kurset til de som kjøper kjøretøyet over nett eller kjøper brukte kjøretøy. Undersøkelser⁴ viser imidlertid at bruk av det selvbalerende kjøretøyet Segway krever omtrent samme grad av kompleksitet som å lære å sykle. Noen førstegangsbrukere mente videre at Segway var lettere å håndtere enn en sykkel⁵. Ved at distributørene tilbyr kurs til de som ønsker dette, synes det derfor ikke nødvendig å oppstille et krav om obligatorisk kurs. Vegdirektoratet vil imidlertid anbefale at førstegangsbrukere gjennomgår et slikt kurs. Vi anbefaler videre at førere av selvbalerende kjøretøy bruker god tid på å teste kjøretøyet på et begrenset område, før de kjører ut i trafikken.

Vegdirektoratet foreslår i det nedenstående at selvbalerende kjøretøy skal kunne benyttes på arealer som i dag er tillatt for sykkel. Bruk av sykkel er noe de fleste lærer å beherske allerede som barn og foreldre vil ofte gi opplæring i grunnleggende trafikkunnskap. Informasjon og veiledning om hvordan man skal benytte en sykkel i trafikken blir også godt ivaretatt ved opplæring på skolene. Selvbalerende kjøretøy får man etter vårt forslag først lov til å benytte ved fylte 16 år. Disse skal imidlertid bli brukt på de samme arealene og i samme type trafikk som syklistene. Den lærdommen man har fra bruk av sykkel vil derfor være overførbart til slike kjøretøy. For de som ikke har særlig erfaring med bruk av sykkel eller annet kjøretøy, vil de måtte tilegne seg nødvendig kunnskap før de starter å bruke selvbalerende kjøretøy, det vises her til at det i tillegg til alderskravet er et krav om at føreren har «nødvendige ferdigheter».

Vegdirektoratet har på sine nettsider et informasjonshefte om trafikkregler for syklistene. Denne kunnskapen er overførbart på bruk av selvbalerende kjøretøy. Vi vil også se nærmere på om vi skal komme ut med et tilsvarende hefte for slike kjøretøy. Heftet om trafikkregler for syklistene er tilgjengelig på <http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Syklist/Trafikkregler+for+syklistene>.

6.3. Ikke krav om bruk av hjelm

Noen få europeiske land har satt krav til bruk av sykkelhjelme ved kjøring med selvbalerende kjøretøy. Når vi ser på de typiske skadene ved bruk av slike kjøretøy, ser også Vegdirektoratet at det av hensyn til trafikkikkerhet kan være hensiktsmessig å kreve bruk av hjelm. Dette vil i enda større grad gjelde ved kjøring på og langsmed vanlig bilveg. På disse områdene kan farten komme opp i 20 km/t med potensiale for sammenstøt med både biler, sykler, personer mm.

Samferdselsdepartementet har imidlertid bestemt i brev av 14. januar 2014 at det ikke skal foreslås krav om bruk av hjelm.

⁴ Centre for Electric Vehicle Experimentation In Québec (2006), *Pilot Project for Evaluating the Segway HT Motorized Personal Transportation Device in Real Conditions*, Transportation Development Centre.

⁵ Segway review report (May 2012). A review of Segway Use in the Australian Capital Territory. ACT Government. Justice and Community Safety.

6.4. Regler om ruspåvirkning av motorvognfører gjelder

Som følge av at selvbalerende kjøretøy er en motorvogn, vil vegtrafikkloven § 22 som omhandler ruspåvirkning av motorvognfører få anvendelse også for fører av disse kjøretøyene. Dette betyr at promillegrense på 0,2 også gjelder her.

7. Forslag til bruksarealer

7.1. Tillates brukt på diverse trafikkarealer

Et selvbalerende kjøretøy er opprinnelig designet for bruk på fortau, sykkelfelt og langs vegskuldre på vegstrekninger med lav hastighet. De har en hastighet på inntil 20 km/t og en rekkevidde på rundt 30 km. Dette varierer imidlertid fra de forskjellige modellene og produsentene. Samferdselsdepartementet har bestemt at kjøretøyet skal kunne benyttes på ordinære trafikkarealer. De har imidlertid bedt Vegdirektoratet vurdere nærmere hvilke spesifikke arealer som vil være best egnet. Ved vurderingen av hvor selvbalerende kjøretøy bør plasseres i trafikken har Vegdirektoratet vurdert flere alternative løsninger, blant annet om de kun skal tillates brukt i vegbanen, kun på sykkelfelt, kun på fortau eller en kombinasjon av disse områdene.

Ved bruk av selvbalerende kjøretøy i vegbanen vil førerne av disse bli en utsatt trafikantgruppe der sammenstøt med andre motorvogner eller syklistar kan få alvorlige konsekvenser. Flere selvbalerende kjøretøy er like brede som en rullestol. Disse krever mer plass på vegen og vil stikke lenger ut i vegbanen enn en sykkel. Samtidig har flere selvbalerende kjøretøy hjulene parallelt i bredden, ikke i lengderetningen slik som en sykkel. Dette kan medføre at de trenger en ekstra sikkerhetsmargin fra vegkanten for å sikre god stabilitet og redusere faren for velt. Syklistar er en utsatt trafikantgruppe med høy ulykkesrisiko i trafikken. Dødsrisikoen per kilometer er minst tre ganger høyere for syklistar enn for bilførere.⁶ Vegdirektoratet er bekymret for at situasjonen for førere av selvbalerende kjøretøy vil være enda mer utsatt ettersom de kan kreve enda større plass i vegbanen. Etter vårt syn vil kjøretøy med én aksel være mindre retningsstabile enn f.eks. sykler. Ved at føreren snur seg for å sjekke trafikkbildet bak, kan man risikere at kjøretøyet ukontrollert skifter retning, noe som igjen kan føre til farlige situasjoner.

Ved bruk på fortau, gangfelt og gangveg vil *gående* være den trafikantgruppen som risikerer størst skade i et sammenstøt med et selvbalerende kjøretøy. Kjøretøyene har et potensiale for høyere fart enn vanlig gange, samtidig som vekten på kjøretøyene kan ligge rundt 50 kilo. På fortau vil det også ferdes barn og dyr som ikke alltid er så bevisst på hva som foregår rundt seg. Konflikt- og ulykkespotensialet her er dermed høyt.

Sykling på gangareal skal bare skje når gangtrafikken er liten og når syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående, jf. trafikkreglene § 18 nr. 3. Det er således ikke alltid tillatt for sykler å benytte gangarealer. Gående har alltid fortrinnsrett og skal ikke være nødt til å gå til siden for å slippe syklistar frem. I bystrøk vil ofte fotgjengertrafikken være så tett at vilkårene for å bruke fortau etc. strengt tatt ikke er oppfylt. Vegdirektoratet kan ikke se at det er grunn til å ha lempeligere regler for selvbalerende kjøretøy, se forslag til endringsforskrift i trafikkreglene ny § 20 nr. 3. Slike kjøretøy vil derfor ofte måtte benytte vegbanen i sentrumsområder. Flere steder er det også veger uten fortau. Da vil disse kjøretøyene uansett måtte benytte vegbanen med den risikoen dette innebærer. Det foreslås

⁶ **Vegtrafikkloven** og trafikkreglene med kommentarer, 5. reviderte utgave 2012 s. 694, Universitetsforlaget

også inntatt en bestemmelse i § 20 nr. 4 der man tillater kjøring på gågate. Ved kjøring på gågate eller gatetun må det ikke kjøres fortere enn gangfart, jf. § 13 nr. 3.

Norge er et land med store forskjeller i vegutforming, i befolkningstetthet samt ulike transportmønstre gjennom døgnet. Hvilke områder som vil være mest trafikksikkert og egnet å benytte selvbalanserende kjøretøy vil endre seg fra sted til sted og på forskjellige tidspunkt gjennom døgnet. Vegdirektoratet anser det derfor som den beste løsningen å tillate selvbalanserende kjøretøy på alle de nevnte arealene slik at kjøretøyene kan plassere seg der det til enhver tid er minst annen trafikk. Dette vil si på fortau og gangfelt, sykkelfelt og på høyre side i vegbanen. Dette er de samme arealene som syklister benytter i dag, og bruken skal skje på samme vilkår som syklister. Reglene for syklister er godt innarbeidet i Norge og tillatt bruk på samme områder vil derfor være en enkel regel å forholde seg til for andre trafikanter. I denne forbindelse vises det til at vi foreslår at selvbalanserende kjøretøy, slik som sykkel, skal kunne kjøre på «vegens høyre skulder», se forslag til trafikkreglene § 5 nr. 1 tredje ledd nytt annet punktum.

Av trafikkreglene § 18 nr. 1 følger det at: *«Syklende kan kjøre forbi til høyre for annet kjøretøy enn sykkel.»* Vegdirektoratet foreslår at man inntar tilsvarende bestemmelse for selvbalanserende kjøretøy, se forslag til ny § 20 nr. 1. Det er imidlertid naturlig at man legger til *selvbalanserende kjøretøy* til slutt i begge bestemmelsene da det er de samme hensynene som gjør seg gjeldende for disse. Det foreslås derfor en liten endring også i § 18 nr. 1. For øvrig foreslås det at ny § 20 skal inneholde også de øvrige bestemmelsene som gjelder for sykkel i § 18, det vises her til vedlagte forslag til forskriftsendringer for detaljer.

7.2. Tillattes kun på veger med fartsgrense 60 km/t eller lavere

Samferdselsdepartementet har vedtatt at det skal bli tillatt med selvbalanserende kjøretøy på ordinære trafikkarealer. De har imidlertid gitt Vegdirektoratet myndighet til å vurdere om det bør gjøres særlige avgrensinger i bruksområdet, ut fra særlig hensynet til sikkerhet for brukere og andre særlige trafikantgrupper.

En sykkel kan benytte vegens høyre skulder der vegen ikke har fortau eller gangveg, jf. trafikkreglene § 5 nr. 1 tredje ledd. Slik bruk er ikke knyttet til en høyeste fartsgrense. Etter trafikkreglene § 4 kan imidlertid kun kjøretøy som lovlig kan kjøres minst 40 km/t benytte motorveg eller motortrafikkveg.

Som forklart overfor krever selvbalanserende kjøretøy mer plass på vegen og vil stikke lenger ut i vegbanen enn en sykkel, samtidig som de ikke er like stabile som en sykkel ved møte med hindringer i vegen. Av hensyn til trafikksikkerhet anser Vegdirektoratet det derfor som nødvendig å begrense bruken av selvbalanserende kjøretøy på veger med høy fartsgrense der det er nødvendig å benytte vegbanen.

60 km/t blir ofte brukt i tettbygde strøk, der det er flere forhold en bilfører må være oppmerksom på. Kryss, utkjørsler, fotgjengerfelt, myke trafikanter med mer vil være en del av gatebildet en bilfører må være forberedt på å ta hensyn til langs veg med hastighet inntil 60 km/t. De fleste boligområder, bysentre samt kortere veger mellom disse har hastighetsgrenser opp til 60 km/t. En trafiksikker og anvendelig regel kan derfor være å avgrense bruken av selvbalanserende kjøretøy der disse må benytte bilvegen til veger med fartsgrense inntil 60 km/t.

Vegdirektoratet har vurdert om grensen bør settes til veger med 50 km/t. Vi har imidlertid funnet at en slik grense vil i stort omfang umuliggjøre en effektiv bruk av slike kjøretøy ettersom disse fartsgrensene oftest blir brukt i boligområder og i sentrum av byene. Vegene som knytter boligområdene og bysentrene vil som regel ha høyere hastighet enn 50 km/t, noe som i praksis vil gjøre det vanskelig å få en effektiv utnyttelse av kjøretøyene.

Vegdirektoratet har også vurdert om grensen for bruk bør gå på veger med fartsgrense 70 km/t. Veger med slik fartsgrense vil i all hovedsak ha et annet bruksområde og karakter. 70 km/t brukes ofte på hovedveger og gjennomfartsårer. Vi anser det ikke trafikksikkerhetsmessig forsvarlig for noen trafikantgrupper å tillate slike kjøretøy på disse vegene.

På veger over 60 km/t skal derfor selvbalerende kjøretøy benytte gang- eller sykkelveg. Der et slikt alternativ ikke er tilgjengelig vil det, av hensyn til trafikksikkerheten til både fører av kjøretøyet og kjørende på vegen, ikke være tillatt å benytte selvbalerende kjøretøy. Vegdirektoratet velger å sette en slik grense, til tross for at denne ikke finnes for sykkel, fordi dette er en ny kjøretøytype i Norge. Vi ønsker ikke å åpne for en videre bruk før vi har bedre kunnskap om omfanget av bruken i Norge og ulykkesbildet. Hvis det viser seg at risikoen for ulykker er lavere enn først antatt for denne kjøretøytypen, kan Vegdirektoratet vurdere å ta denne grensen bort.

Vegdirektoratet foreslår en regelendring i trafikkreglene § 4 *Bruk av kjørebane*:
«Det er forbudt å benytte selvbalerende kjøretøy på veger med fartsgrense over 60 kilometer i timen.» Vi ber imidlertid spesielt om høringsinstansenes syn på den foreslåtte fartsgrensen.

7.3. Forbud mot bruk i utmark

Etter lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag § 3 er det ikke tillatt med motorferdsel i utmark og vassdrag, med mindre annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven. Dette er også regulert i forskrift 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag.

Vegdirektoratet bemerker at selvbalerende kjøretøy omfattes av reglene i ovenfor nevnte lov og forskrift. Det er ikke aktuelt å foreslå unntak for denne typen kjøretøy da lovens intensjon er minst mulig bruk av motorvogn i utmark. Vi ser heller ingen grunn til at bruk av denne typen kjøretøy skal likestilles med bruk av sykkel hva angår bruk i utmark.

7.4. Bruk på skogsbilveger og lignende

Når det gjelder ferdsel på skogsbilveger o.l., vil brukere av selvbalerende kjøretøy måtte forholde seg til de reglene som gjelder for motorferdsel på det aktuelle stedet. Noen veger er åpne for motorferdsel, andre er det ikke. Det er derfor viktig å være klar over at selvbalerende kjøretøy er en motorvogn og således må følge det regelverket som gjelder for bruk av motorvogner.

8. Trafikkregler

Reglene for bruk av selvbalerende kjøretøy kan på de fleste arealer sammenlignes med reglene for bruk av sykkel. Det er imidlertid enkelte situasjoner på veg som kan trenge nærmere beskrivelse.

8.1. Gangveg, fortau og fotgjengerfelt

Etter trafikkreglene § 9 nr. 2 vil kjørende som krysser gangveg eller fortau ha vikeplikt for gående. I kravet om vikeplikt ligger at gående skal passere uhindret. En syklist blir til en gående så snart han stiger av sykkelen. Hvis syklisten ikke går av sykkelen vil ikke bilene ha vikeplikt for denne, og han må følgelig vente med å krysse vegen til vegen er klar.

Ved bruk av selvb balanserende kjøretøy er man ikke gående og skal ikke ha de samme rettighetene som en gående. Brukere av selvb balanserende kjøretøy vil ved kryssing av fotgjengerfelt og gangfelt ha tilsvarende rettigheter som en syklist som ikke stiger av sykkelen. Disse kjøretøyene vil derfor alltid ha vikeplikt for andre kjøretøy i vegbanen, ettersom de selv kjører over gangfeltet.

Vi vet likevel at enkelte selvb balanserende kjøretøy vanskelig kan flyttes når den ikke betjenes av en person som står på den. Det kan for eksempel være svært tungt å trekke den bak seg. Vikepliktsregelen er en klar regel som er godt innarbeidet i samfunnet. Av hensyn til trafiksikkerhet ønsker vi derfor å opprettholde den klare grensen mellom gående og andre som benytter gangveg, fortau eller fotgjengerfelt.

En kjørende som vil inn på eller krysse veg fra sykkelveg, har vikeplikt både for syklister og brukere av selvb balanserende kjøretøy, jf. trafikkreglene § 7 nr. 4 annet ledd. Paragraf 7 nr. 4 annet ledd viser til «vikeplikt for trafikant på vegen». Ettersom selvb balanserende kjøretøy faller inn under ordlyden «trafikant» vil det ikke være nødvendig med en regelendring på dette punktet.

8.2. Kryss og rundkjøringer

I kryss og rundkjøringer vil også bruk av selvb balanserende kjøretøy kunne sidestilles med bruk av sykkel. Et selvb balanserende kjøretøy kan komme opp i de samme hastigheter som en sykkel vanligvis vil ha i rundkjøringer og kryss. I likhet med sykkel har også selvb balanserende kjøretøy lys og refleks samt mulighet til å vise retning med armene. Regelen om hvor syklister kan være i vegbanen skal være godt kjent for alle kjørende og er således en enkel regel å videreføre for selvb balanserende kjøretøy.

Dette vil si at de i kryss kan ligge til venstre i kjørefeltet samt at de kan følge vegbanen i rundkjøringer. Det vil heller ikke her være nødvendig med en regelendring for at disse reglene skal gjelde for selvb balanserende kjøretøy.

9. Overtredelser og sanksjoner

Forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 omhandler trafikkforseelser som kan bøtelegges med forenklet forelegg. Selvb balanserende kjøretøy faller inn under de bestemmelsene som omtaler motorvogn i denne forskriften. Som følge av at høringsforslaget innebærer at selvb balanserende kjøretøy skal kunne brukes på områder som andre motorvogner ikke har adgang til, eksempelvis sykkelfelt, sykkelveger og gangveger, vil de bestemmelsene som hjemler forelegg for brudd på dette, ikke gjelde selvb balanserende kjøretøy. Dette forklares med at forelegg skal ilegges ved overtredelser av trafikkreglene, men det er nettopp i trafikkreglene det vil fremkomme hvor selvb balanserende kjøretøy tillates brukt. Hvis bruken ikke er i strid med trafikkreglene vil det heller ikke være aktuelt å ilegge forelegg.

Regelen om at selvb balanserende kjøretøy ikke skal kjøres på veger med fartsgrense over 60 km/t er imidlertid en ny regel som ikke gjelder andre kjøretøy. En bestemmelse om

overtredelse av denne regelen må derfor legges til i forskriften. Det foreslås å innta ett nytt nr. 14 i § 1 der dette reguleres. Videre blir spørsmålet hvor stort forelegget bør være ved en overtredelse av reglene. Overtredelser for sykkel bøtelegges med 900,-. Vegdirektoratet mener dette blir et for lavt bøtenivå. Selvbalanserende kjøretøy er, i motsetning til sykkel, et motorkjøretøy. Motorkjøretøy har stort potensiale for trafikkfare. Dette mener vi bør gjenspeiles i foreleggets størrelse. For andre motorkjøretøy som bryter reglene om hvor de skal oppholde seg, for eksempel ved å kjøre mot skilt «Innkjøring forbudt» eller «Envegskjøring», er forelegget på 4200,-. Vi mener likevel at å ilegge en slik sum for den foreslåtte overtredelsen vil fremstå for strengt. Vegdirektoratet foreslår derfor at overtredelser etter denne bestemmelsen straffes med et forelegg på 2000,-.

Vi går ikke i detalj på hvilke forskriftsbrudd som gir grunnlag for utstedelse av forelegg, men viser her til forskriften.

Vegdirektoratet viser også til vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 3 som inneholder den prinsipielle grunnregelen for all vegtrafikk. Vegtrafikkloven § 3 fanger opp tilfeller av uaktsom opptreden i trafikken som ikke er dekket av andre spesielle bestemmelser i trafikkreglene. Bestemmelsen skal sikre hensynet til trafikksikkerhet samt en effektiv og smidig trafikkavvikling. Bruk av selvbalanserende kjøretøy faller inn under bestemmelsens virkeområde, og førere av disse kjøretøyene kan følgelig straffes ved brudd på bestemmelsen. Overtredelser av vegtrafikkloven § 3 straffes med bøter eller fengsel inntil ett år, jf. § 31 første ledd, med mindre forholdet ikke går inn under et strengere straffebud.

10. Miljøbetraktninger

I Norge er fokuset på miljøvennlig transport stort og de gunstige ordningene for bruk av elektriske drevne motorvogner er motivert ut fra et ønske om å få flere til å benytte kjøretøy som ikke avgir miljøfarlige stoffer. Selvbalanserende kjøretøy har elektrisk motor og er i så måte et miljøvennlig fremkomstmiddel. Den miljømessige effekten avhenger imidlertid av at bruk av selvbalanserende kjøretøy erstatter bruk av kjøretøy med forbrenningsmotor. Dersom disse kjøretøyene brukes i stedet for kollektivtransport, sykkel eller gange, vil det ikke innebære noen miljømessig gevinst. Strengt tatt vil bruk av motoriserte kjøretøy, når denne erstatter sykkel eller annen fremkomstmåte som betinger fysisk aktivitet, være negativt totalt sett når man vet hvilken helsemessig gevinst fysisk aktivitet har. Som følge av at det er vanskelig å anslå hvor mange som vil benytte disse kjøretøyene og hvilken transportmåte de vil erstatte, er det etter Vegdirektoratets oppfatning ikke mulig å slå fast at åpning for bruk av selvbalanserende kjøretøy vil ha noen særlig miljømessig betydning, verken i den ene eller andre retningen.

11. Forsikringsplikt etter bilansvarslova

Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) gir regler for når det er plikt til å ha ansvarsforsikring på en motorvogn. Etter § 15 annet punktum er det krav om at ved bruk av en ikke-registreringspliktig motorvogn, skal motorvognen ha ansvarsforsikring dersom bruken innebærer mulighet for at det kan oppstå erstatningskrav etter loven. Slik bruk foreligger når det potensielt kan være fare for skade på folk eller eiendom, jf. § 1, noe som i praksis vil være tilfelle når motorvognen brukes i trafikken blant personer og diverse «eiendom». Det er gjort unntak fra forsikringsplikten for motorvogner som har en største hastighet på 10 km/t og som det er vanskelig å endre til større hastighet.

Det følger av bilansvarslova § 3 fjerde ledd første punktum at «Kongen kan fastsette 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 vegferdsloa.» Det følger vidare av Kongelig resolusjon 7. november 2008 at Samferdselsdepartementet skal ha "ansvaret for å fremje kongelege resolusjonar om forskrifter og vedtak etter § 3 fjerde ledd første punktum og § 21 første ledd og andre ledd fjerde punktum."

Samferdselsdepartementet har i brev av 14. mars 2014 bestemt at det skal foreslås at selvbalanserende kjøretøy unntas forsikringsplikten etter bilansvarslova. Unntaket foreslås inntatt i forskrift 14. april 1961 nr. 3000 «Ikrafttredelse av bilansvarsloven. Delegering.» I denne forskriftens annet ledd er det allerede et unntak for motorvogner som er bygd for største kjørehastighet på 10 km/t og som det er vanskelig å endre til større hastighet. For å få et ryddig oppsett, foreslås det å innta unntaket for selvbalanserende kjøretøy i samme ledd, men slik at man endrer utformingen av bestemmelsen, det vises her til vedlagte forslag til endringer pkt. 5.

12. Økonomiske og administrative konsekvenser

Vegdirektoratet vil lage en informasjonsbrosjyre som forklarer hvilke regler som gjelder for bruk av selvbalanserende kjøretøy. Denne vil ikke bli trykt opp, men lagt ut på Statens vegvesen sine nettsider slik at den fritt kan lastes ned. Det finnes allerede en slik brosjyre for sykkel og mye av den samme informasjonen vil derfor kunne brukes for selvbalanserende kjøretøy. Verken de økonomiske eller administrative konsekvensene ved utarbeidelse av en slik brosjyre vil bli spesielt høyt.

Det legges ikke opp til noen egen skilting for selvbalanserende kjøretøy. Det vil derfor ikke bli noen kostnader knyttet til merking og skilting.

Politiet bør få innføring i de nye reglene slik at kontroll med bruken kan foretas på en god måte. Dette kan enten gjøres gjennom kursing eller informasjonsmateriell som distribueres til politiet.

Det må foretas en omprogrammering av STRAKS ulykkesregister og oppgradering av ulykkesrapportskjema til Politiet slik at de får en egen kode for selvbalanserende kjøretøy. Det er estimert en kostnad tilsvarende 1-2 dagsverk, altså en minimal kostnad, til å ordne dette.

13. Oppsummering og forslag til forskriftsendringer

Vegdirektoratet foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartementet å endre reglene for selvbalanserende kjøretøy slik at de kan benyttes på allment tilgjengelige trafikkarealer. Vegdirektoratet finner at det bør åpnes for bruk på de samme arealene hvor det i dag er tillatt for sykler.

Vegdirektoratet finner at kjøretøyet bør klassifiseres som et motorredskap, men med andre lempeligere tekniske krav enn det stilles til vanlige motorredskaper. Vegdirektoratet ønsker ikke å sette som et obligatorisk krav at brukere av kjøretøyet har gjennomført et kurs, og vi ser det heller ikke nødvendig å kreve førerkort. Av hensyn til trafiksikkerheten ønsker vi at selvbalanserende kjøretøy ikke skal benyttes på veger med fartsgrense over 60 km/t.

Selvbalanserende kjøretøy er en motorvogn og vil, foruten de særskilte reglene for selvbalanserende kjøretøy, falle inn under vanlige regler for motorvogner.