

Norges Trafikkskoleforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@ntsf.no | www.ntsf.no

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Anette Hauge
21/ 194155

Sandvika, 28.03.22

Høring- forslag om nye regler for små elektriske kjøretøy

Innledning

De siste tre årene har høye skadetall og et stadig økende konfliktnivå mellom elsparkesyklister og andre trafikanter blitt tydeliggjort gjennom media og forsterket via helsevesenet. 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.

Derfor har Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet sendt ut følgende forslag på høring vedrørende nye regler for små elektriske kjøretøy:

-Forbud mot bruk på fortau, men ikke på gang- og sykkelveier, og en mulig høyere aldersgrense som en følge av dette.

-At kjøretøyene skal omfattes av bilansvarsloven

-Formildende regler for tap av førerrett ved ruspåvirket kjøring, tilsvarende de vi har for moped. Forøvrig legges gjeldende regler for sanksjonering av ruspåvirket kjøring til grunn.

-Endringer i skiltforskriften knyttet til at kjøretøyet blir omklassifisert til motorvogn, samt forslag til nytt vegoppmerkingssymbol for liten elektrisk motorvogn.

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.

Kommentarer

Forslag om forbud mot kjøring på fortau

I utgangspunktet var jo fortauet en dedikert plass for fotgjengere. Deling av dette arealet krever særlig samhandling og et godt samspill mellom de som ferdes der. Det krever at reglene er kjent, at de følges og blir hensyntatt. Svært mange elsparkesyklister kjenner nok dessverre ikke til gjeldende regler eller velger å ikke ta de hensyn reglene beskriver. Det er tydelig at kjøring på fortau ikke alltid skjer på de gåendes premisser.

På bakgrunn av dette ser vi i Norges Trafikkskoleforbund behovet for en ytterligere regulering, men er litt usikre på hvorvidt et totalforbud er løsningen. Førere av små elektriske kjøretøy og syklistene skal 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. (jfr. Trafikkreglenes § 18 nr. 3) Risikoen for elsparkesyklistene, hvis disse ikke lenger får lov til å ferdes på gangarealene og må dele areal med de tyngre trafikantene, vil jo da kunne bli vesentlig større. Spørsmålet blir da hvem vi skal tilgodese med størst grad av sikkerhet; fotgjengere eller elsparkesyklister? De er jo begge på sin måte en myk trafikant og vil derfor kunne komme i konflikt med tyngre trafikanter. Slik vi ser det er et «absolutt» forbud muligens for kraftig. Tydeligere regulering av aktuell fartsgrense i form av skilt og oftere håndheving av reglene gjennom periodevise kontroller, ser vi på som en mulig løsning. Hyppige kontroller rett etter innføringen av nye regler, vil muligens kunne forsterke disse ytterligere. Hvis det blir et totalforbud mot å ferdes på fortau og elsparkesyklene henvises til veibanen, vil kanskje den positive effekten av mikromobilitet også bli noe redusert.

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.

Norges trafikkskoleforbund mener at dersom det på bakgrunn av et forbud mot å kjøre på fortau vil bli aktuelt å heve aldersgrensen for lovlig kjøring med små elektriske kjøretøy til 16 år, fordi disse trafikantene da må blande seg med de tyngre kjøretøyene, ser vi det som aktuelt å innføre krav om obligatorisk trafikalt grunnkurs før man lovlig kan kjøre slike kjøretøy. Dette er i tråd med kravene i alle de lette førerkortklassene, og siden det i høringsdokumentet er nevnt modenhet, erfaring, behov for å kunne planlegge og å forutsi trafikksituasjoner, ser Norges Trafikkskoleforbund det som naturlig å kreve gjennomført trafikalt grunnkurs først.

Uansett om det i andre land stort sett ikke tillates å kjøre med små elektriske kjøretøy og sykkel på fortau, ser vi ingen grunn til at Norge ikke kan ha et eget sett med regler som styrer denne aktiviteten. Uavhengig av forbudet om kjøring med små elektriske kjøretøy på fortau ser Norges Trafikkskoleforbund positivt på det å eksplisitt innta en regel om at man anses som gående når man triller en elsparkesykkel eller andre små elektriske kjøretøy. Det vil derfor bli tillatt å trille en elsparkesykkel på fortau. (Trafikkreglene § 2 nr. 3 bokstav c)

Forslag om at små elektriske kjøretøy skal omfattes av bilansvarsloven

I dag er små elektriske kjøretøy klassifisert som sykkel og er unntatt bilansvarsloven. Ved omklassifisering fra sykkel til motorvogn vil kjøretøyene ikke lenger omfattes av de foreliggende unntakene som gjelder sykkel og vil derfor omfattes av bilansvarsloven, herunder krav om forsikring, hvis det ikke gjøres særskilt unntak.

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 Trafikksforsikringsforeningens 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.*

Norges trafikkskoleforbund mener at alternativ 2, hvor utleier blir ansvarliggjort, er det mest fornuftige. Dette vil kunne bidra til et stadig bedre regulert utleiemarked og dette alternativet vil kunne iverksettes på et vesentlig tidligere tidspunkt enn hvis privatforsikring også skal gjøres gjeldende.

Forslag om særlig formildende regler for tap av førerrett ved promillekjøring

-Ved ruspåvirket kjøring med moped fremgår det av forskriftens § 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.

Siden de fleste turer med elsparkesykkel gjøres over en relativt kort strekning i et miljø hvor den eventuelle skaden ikke blir i samme størrelsesorden som på verken bil eller moped, ser vi i Norges Trafikkskoleforbund selvfølgelig positivt på sanksjoner overfor de som kjører i ruspåvirket tilstand, men at det på samme måte som ved kjøring på moped, blir en noe mildere straff. En elsparkesykkel vil i utgangspunktet tilføre mindre energi inn i en uheldig situasjon og skadepotensialet vil derfor være mindre enn for både personbil og moped.

De reglene som gjelder for moped i tapsforskriftens § 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 forskriftens § 3-12 gjøres gjeldende også for liten elektrisk motorvogn.

Norges Trafikkskoleforbund er enig i denne vurderingen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Når det gjelder de eventuelle økonomiske og administrative konsekvensene vedrørende utfordringene nevnt i høringsdokumentet, mener vi i Norges Trafikkskoleforbund at de er av så liten karakter i forhold til hvilken effekt de ulike tiltakene vil kunne ha på trafikksikkerheten, at vi ikke ser noen grunn til at dette skal hindre at det legges til rette for trygg og sikker bruk av små elektriske kjøretøy.

Oppsummering

Norges Trafikkskoleforbund ser at et totalforbud mot å kjøre liten elektrisk motorvogn på fortau muligens er noe strengt, og har derfor foreslått en mildere løsning. Hvis det viser seg at det blir 16 års aldersgrense for å lovlig kunne kjøre elektrisk sparkesykkel, mener vi at disse på lik linje med de som skal starte med øvelseskjøring i lette klasser, burde gjennomføre obligatorisk trafikalt grunnkurs. All den tid omklassifiseringen nå forteller at dette er en motorvogn.

Vi er også enig i vurderingene gjort i forhold til sanksjonering ved kjøring i ruspåvirket tilstand, og at straffen blir sammenlignet med det som gjelder for moped.

Vedrørende forsikring på små elektriske motorvogner mener Norges Trafikkskoleforbund at alternativ 2, hvor utleier blir ansvarliggjort, er det mest fornuftige. Dette vil kunne bidra til et stadig bedre regulert utleiemarked og ved valg av alternativ 2, ser vi jo også muligheten for at det kommersielle markedet raskere kan tilpasse seg enn hvis også de private skal falle inn under en slik forsikringsordning.

Endringer i skiltforskriften knyttet til at kjøretøyet blir omklassifisert til motorvogn, samt forslag til nytt vegoppmerkingssymbol for liten elektrisk motorvogn ser vi i Norges Trafikkskoleforbund kun positivt på. Slik vi ser det vil dette kunne føre til ytterligere kommunikasjon og forståelse for sparkesykkelens rolle i trafikkbildet.

Vi vil samtidig få takke for muligheten til å komme med innspill.

Vennlig hilsen,

Øyvind Årbogen
Fagkonsulent