

## Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | [post@atl.no](mailto:post@atl.no) | [www.atl.no](http://www.atl.no)

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Anette Hauge  
Referansenummer 20/ 121866

Sandvika, 10.02.2021

## Høring- forslag til endring i reglene for små elektriske kjøretøy

---

### Innledning

Statens vegvesen foreslår i samråd med Samferdselsdepartementet endringer i en rekke forskrifter etter vegtrafikkloven knyttet til små elektriske kjøretøy. Dette på bakgrunn av tilbudet om og etterspørselen etter ulike typer elektriske kjøretøy beregnet for en person. Forslagene kommer som et resultat av utfordringene knyttet til fremkommelighet og personskadeulykker med slike kjøretøy i den senere tid. Det er derfor behov for å se på reglene på nytt.

Målet med forslagene er å oppnå et bymiljø der mikromobilitet ivaretas, samtidig som det tas hensyn til andre trafikanters rett til fremkommelighet og trygghet.

I vårt svar vil vi kommentere de enkelte forslagene ut ifra tanken om at 0- Visjonen må være førende for enhver debatt som skal hensynta trafikksikkerheten. Vi gjør i vår besvarelse ikke forskjell på privat og kommersiell bruk av slike kjøretøy.

### **Mulighet til å ilegge parkeringsgebyr for overtredelser av parkeringsreglene for politiet og kommuner med parkeringshåndheving.**

Hvis det innføres regler om parkeringsforbud for små elektriske kjøretøy, ser ATL helt klart fordelene med å gi kommuner muligheten til å håndheve disse. Kommunene har jo allerede et apparat som håndhever parkeringsbestemmelser overfor regulær trafikk.

### **Aktuelt å forby små elektriske kjøretøy å parkere på fortau.**

ATL mener det bør innføres særskilt definerte plasser for parkering av små elektriske kjøretøy så lenge dette skal skje på fortau. Siden dette området i utgangspunktet er regulert til bruk for gående (jfr. Trafikkreglenes § 1 punkt h) vil det av hensyn til denne trafikantgruppen være hensiktsmessig med en slik løsning. Dette vil kunne ivareta balansen mellom innføring av håndheving og positiv tilrettelegging for denne type aktivitet. Positiv mikromobilitet er et av poengene med regulering av denne type aktivitet, og derfor mener ATL at hvis det skal være lov å parkere på fortau bør det reguleres slik. Hvis det blir

totalforbud kan man kanskje komme til å oppleve det vi ser i dag, at de hensettes overalt uten omtanke for andre.

### **Foreslår promillegrense på 0,2 for små elektriske kjøretøy.**

ATL ønsker en så hurtig igangsetting som mulig av et slikt tiltak da det gjennom rapporter fra blant annet Oslo universitetssykehus viser seg at det er skadene i sammenheng med alkoholbruk på natten som er en av de store utfordringene ved bruk av slike kjøretøy. Derfor bifaller ATL forslaget om en promillegrense på 0,2 fordi dette krever mindre tilpasninger i regelverket enn det ville gjort ved innføring av en annen og eventuelt høyere grense. ATL tenker også at signaleffekten av å innføre en høyere promillegrense for kjøring med små elektriske kjøretøy vil kunne slå negativt ut.

### **Aktuelt at kravet til «gangfart» ved passering av gående på gangvei, fortau eller i gangfelt presiseres til 6 km/ t.**

ATL ser for seg at en regulering av fartsgrensen til aktuelle 6 km/t ved passering av fotgjengere kan være positivt. Det eventuelle skadeomfanget blir stadig mindre ved lavere fart. Siden gangfart per i dag er målt til et sted mellom 2 og 7 km/t vil passering i 6 km/t medføre ikke betydelig risiko for fotgjengere. Vi vil allikevel påpeke at det å passere fotgjengere, bør skje med tilstrekkelig (en armlengde) avstand. Dette mener ATL bør innfelles i lovteksten.

### **Aktuelt å innføre 12- års grense for å kjøre små elektriske kjøretøy og krav til legitimasjon.**

ATL mener at en fastsatt aldersgrense ikke nødvendigvis bør innføres. ATL ser på foreldrene som en ressurs man bør hensynta i dette spørsmålet. På denne måten utgår også spørsmålet om krav til legitimasjon.

### **Aktuelt å innføre krav om hjelm for bruk av små elektriske kjøretøy generelt, eventuelt begrenset til barn under 15 år.**

ATL mener at en innføring av hjelmpåbud, uansett alder, ikke vil være praktisk gjennomførbart. Dette gjelder kanskje særlig for utleiebransjen. ATL mener også her at dette er et holdningsspørsmål gjort kjent gjennom foreldrenes påvirkning. Ved en eventuell innføring av hjelmpåbud vil man kanskje også kunne oppleve at færre benytter seg av disse kjøretøyene, og på denne måten vil mikromobiliteten muligens bli skadelidende.

### **Nye skilt som gir mulighet for lokale myndigheter til å etablere skiltede soner for små elektriske kjøretøy med parkeringsforbud, særskilt fartsgrense eller generelt bruksforbud.**

ATL mener at skilting for særskilt fartsgrense, utvalgte soner for parkering og generelt bruksforbud bør innføres. Slik særskilt skiltbruk vil muligens gjøre håndhevingen av forbudet lettere og ATL er derfor enig i at skilt kan regulere dette.

### **Mulighet for å ilegge overtredelsesgebyr ved flere enn en person på små elektriske kjøretøy. Aktuelt å gi kommunen myndighet til håndheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen.**

Hvis kommunene tillegges denne oppgaven, ser ATL for seg noen utfordringer vedrørende selve håndhevingen.

Trafikkbetjenter som er ansatt i det offentlige (ansatt i en kommune), kan også ha delegert politimyndighet. ATL ser at det kan være både fordeler og ulemper med å gi trafikkbetjentene denne myndigheten. Fordelen kan være at det virker preventivt at flere enn Statens vegvesen og politiet har denne myndigheten, og nærværet til trafikkbetjentene i bybildet kan sørge for at flere overholder reglene.

Det kan allikevel være problematisk da det kan være vanskelig å «ta» synderne. Det holder ikke bare å se at det kjøres med to på, de må stoppes, legitimeres og ilegges gebyr. ATL ser store utfordringer ved gjennomføringen av dette. Hvordan skal trafikkbetjentene stoppe voksne, ungdommer og barn som ferdes to på et elektrisk kjøretøy. Hvem skal ilegges gebyr? Fører, passasjer eller begge? Hva gjør man med barn som ferdes to på?  
Vil det muligens være slik at denne tilleggsoppgaven går ut over andre viktige oppgaver betjentene har?

Ifra et trafiksikkerhetssynspunkt kan det jo tenkes at jo flere som håndhever et forbud, jo færre er det som bryter det, og all den tid kommunen har oversikt over egne områder hvor aktiviteten er mest utbredt, så kan det jo kanskje være en fordel. ATL mener allikevel at tilstrekkelig med ressurser bør settes av til dette arbeidet for at det skal ha en effekt.

#### **Klargjør at trafikkreglene ikke begrenser den kommunale eierrådigheten.**

Gjennom diskusjonen i høringsdokumentet vil ATL si seg enig i at trafikkreglene ikke skal begrense den kommunale eierrådigheten.

#### **Mulighet for å ilegge overtredelsesgebyr for bruk av kjøretøy med toppfart eller effekt utover det som er tillatt for små elektriske kjøretøy og elsykkel. Aktuelt å gi kommunen myndighet til håndheving, i tillegg til politiet og Statens vegvesen.**

Her vil ATL presisere at dette kun bør være aktuelt for politiet- og Statens vegvesen. Kompetansen og utstyret som er nødvendig for å gjennomføre slike kontroller er noe de nevnte etatene allerede besitter.

#### **Det er aktuelt å endre klassifisering av små elektriske kjøretøy fra sykkel til en ny klasse motorvogn. Ved klassifisering som motorvogn er det aktuelt å innføre forsikringsplikt.**

ATL mener at en oppgradering av klassifisering fra små elektriske kjøretøy til motorvogn ikke er nødvendig. ATL mener også at forsikringsspørsmål vedrørende bruk av små elektriske kjøretøy bør omfattes av den kollektive forsikringsordningen.

Utover dette har vi ingen utfyllende kommentarer og vil samtidig få takke for muligheten til å komme med innspill.

Vennlig hilsen

Øyvind Årbogen

*Fagkonsulent*