



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/223-192

31. august 2020

Små elektriske kjøretøy - utarbeide forslag til endringer

Vi viser til tidligere kontakt om saken, senest brev 7. juli 2020 fra Statens vegvesen med oversendt veikart for regulering av mikromobilitet.

Elsparkesykler er et populært og godt supplement til dagens transporttilbud. Bruken og utbredelsen av slike kjøretøyer har imidlertid også gitt betydelige utfordringer knyttet til fremkommelighet og personskadeulykker.

Samferdsdeparterementet ser derfor behov for nærmere reguleringer av bruken av slike kjøretøy. Det samsvarer også med signalene vi har fått fra kommuner, næringsaktører og interesseorganisasjoner. Målet for regulering bør være et regelverk som fremmer mikromobilitet, men som også minimerer de negative konsekvensene vi særlig har sett den senere tid. Dette krever gjennomgang av aktuelt regelverk i vegtrafikklovgivningen. Samtidig har kommunene uttrykt behov for klargjøring av deres mulighet til å regulere kommersiell elsparkesykkelutleie på kommunalt eiet grunn. Dette faller utenfor rammen av vegtrafikkloven, og vi vil derfor parallellt ta dette spørsmålet opp med berørte myndigheter, primært Justis- og beredskapsdeparterementet og Kommunal- og moderniseringsdeparterementet.

Samferdsdeparterementet vil som en del av dette arbeidet vurdere om slik regulering faller innenfor veglovas formål og virkeområde, og det kan bli aktuelt å rette spørsmål om tolkningsvurderinger mv. til Statens vegvesen. Vi vil eventuelt komme tilbake til dette.

I det videre arbeidet knyttet til vegtrafikkloven, ber vi Statens vegvesen utrede egnede reguleringer og utarbeide høringsforslag til forskriftsendringer etter vegtrafikklovgivningen som kan håndtere utfordringene knyttet til fremkommelighet og ulykker. Utredningen skal som et minimum omfatte følgende:

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Espen Rindedal
22 24 83 32

1) Parkering og håndheving – klarere regler som kan håndheves effektivt

Vi ber Statens vegvesen foreslå klargjøring av hvor små elektriske kjøretøy kan parkere, og hvordan sikre effektiv håndheving av dette, særlig hvilke myndigheter som skal kunne håndheve overtredelser.

Aktuelle vurderingstemaer vil eksempelvis være:

- forbud mot parkering på fortau
- forbud mot parkering på annet enn særskilt oppmerkede parkeringsarealer (fastsatt av lokale myndigheter)
- begrensning av parkering i tråd med lokale, evt skiltede, parkeringsforbudssoner
- Hvordan sikre effektiv håndheving
 - o Type sanksjon – gebyr /kontrollavgift?
 - o Sanksjonsmyndighet– lokale myndigheter/Statens vegvesen?
 - o Særlige forhold knyttet til identifisering av bruker/eier/utleier, rekkevidden av ansvar for ansvarssubjekt (bruker/eier/utleier) og utfordringer knyttet til flytting av kjøretøyet av andre enn bruker.

2) Ruspåvirket kjøring

Ulykkesbildet viser særlige utfordringer knyttet til ruspåvirket kjøring med små elektriske kjøretøy, særlig på natten. Vi ber derfor om at det vurderes innført strengere regler for kjøring i ruspåvirket tilstand. For å sikre mulighet til effektiv håndheving bør en slik grense være objektiv (spesifikk). Vi ber derfor om at det i hvert fall vurderes følgende alternativer:

- 0,2 grensen for motorvogner gjøres gjeldende også for små elektriske kjøretøy
- Evt en særlig spesifikk grense for små elektriske kjøretøy evt også for sykler generelt.

Forbud mot bruk om natten, evt hastighetsbegrensninger ved kjøring om natten kan være et annet tiltak som kan begrense promillekjøring. Dette er tiltak som er gjennomført enkelte steder for utleiesykler, ofte i samråd med lokale myndigheter. Departementet anser det likevel i utgangspunktet mest hensiktsmessig at slike eventuelle begrensninger i brukstid skjer lokalt, og ser ikke umiddelbart at det er hensiktsmessig å vurdere generelt forbud mot bruk av slike kjøretøy om natten. Vi ber likevel om Statens vegvesens vurdering av dette.

3) Bruk av fortau

Det er åpenbare utfordringer knyttet til samspillet med andre brukere av fortau – særlig gående og spesielt sårbare trafikantgrupper. Gjeldende regler om at fortau kun kan brukes på de gåendes premisser følges ofte ikke av elsparkesyklistene.

Det bør derfor ses nærmere på tillatt bruk av fortau for brukere av små elektriske kjøretøy. Vi ber Statens vegvesen særskilt vurdere en eksplisitt fartsgrense for bruk av fortau (eksempelvis 6 kmt) for slike kjøretøy. En slik generell regulering vil samsvare med gjeldende

regel i trafikkreglene om at bruk av fortau skal skje på de gåendes premisser, og vil ellers også kunne være enkel å kommunisere og enklere å håndheve. Vi legger til grunn at en slik fartsbegrensning også vil kunne bygges inn i de aktuelle kjøretøyene.

Det har også vært fremmet forslag om å forby bruk av små elektriske kjøretøyer på fortau. Dette vil etter departementets syn begrense bruksmuligheten vesentlig og skape nye trafikksikkerhetsutfordringer i vegbanen. Et generelt forbud tar heller ikke hensyn til at utfordringene varierer. Samspillsutfordringene er i stor grad en utfordring i sentrale strøk i de største byene. Vi ser derfor ikke at situasjonen nå tilsier behov for et slikt generelt forbud.

4) Aldersgrense

Vi viser til at Statens vegvesen forut for endringene fra 2018 på bakgrunn av høringsinnspillene foreslo en aldersgrense på 12 år.

Vi ber om at Statens vegvesen igjen vurderer om det bør innføres en nedre aldersgrense for å bruke små elektriske kjøretøy.

5) Hjelmpåbud

Vi viser til at Statens vegvesen forut for endringene fra 2018 på bakgrunn av høringsinnspillene foreslo påbud om bruk av hjelm for aldersgruppen 12-16 år.

Vi ber om at Statens vegvesen igjen vurderer om det bør innføres påbud om bruk av hjelm, og hensett til ulykkesbildet hvilke aldersgrupper et slikt eventuelt påbud bør omfatte.

6) Lokalt skiltede soner med bruksbegrensninger

Soner med generelt bruksforbud og soner med redusert hastighet er virkemidler som kan brukes for å hensynta behovet for sikkerhet for andre trafikantgrupper som bruker de samme trafikkarealene. Slike soner etableres allerede av aktørene, også i dialog med lokale myndigheter.

Samferdselsdepartementet anser det i utgangspunktet mest hensiktsmessig at dette er et virkemiddel kommunene eventuelt benytter lokalt. Vi ber imidlertid Statens vegvesen vurdere nærmere eventuelle regler om særskilt skiltede soner for slik regulering.

7) Effektiv håndheving av forbudet om flere på et kjøretøy

Etter gjeldende definisjon i sykkelforskriften er det klart at små elektriske kjøretøy kun kan brukes av en person. Forbudet mot flere personer på slike kjøretøy etterleves imidlertid for lite. Da dette er en klar regel og et enkelt konstaterbart forhold ber vi Statens vegvesen vurdere om også andre enn politiet kan få myndighet til å håndheve, eksempelvis lokale myndigheter eller Statens vegvesen.

Annet

Vi ber om at prosessen legges opp slik at nødvendige forskriftsendringer kan være på plass våren 2021. Vi vil med det første invitere til møte for å avklare oppdraget og mer detaljert tidsplan for arbeidet.

Vi ber om at reguleringsbehovet på de forskjellige områdene i utgangspunktet vurderes uavhengig av gjeldende klassifisering av små elektriske kjøretøy, og at det gjøres en samlet vurdering til slutt av hvordan reguleringsbehovet bør løses mest hensiktsmessig reguleringsteknisk, også hensett til tidsaspektet.

Med hilsen

Lasse Lager (e.f.)
avdelingsdirektør

Espen Rindedal
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer