



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Likelydende brev
Se vedlagte liste

Deres ref

Vår ref
09/783- ESR

Dato
07.07.2009

Høring - forslag om tilrettelegging av parkering for ulike typer mindre elektriske og hydrogendrevne motorvogner - endringer i tre forskrifter om parkering, skilting og oppmerking og bruk av hjelm

Det har den senere tid kommet til nye motorvogner under ulike motorvognkategorier, spesielt en del mindre elektriske motorvogner som har utfordret gjeldende regler, særlig knyttet til parkering. En del av regelverket har en utforming som ikke stemmer helt overens med intensjonen, eller som er ønskelig i dag. På denne bakgrunn sender departementet på høring forslag til endringer i en del aktuelle bestemmelser, i tillegg til omtale av muligheter for hvordan enkelte aktuelle problemer eventuelt kan løses etter gjeldende regelverk.

Endringsforslagene gjelder følgende forhold:

- Elektriske og hydrogendrevne motorvogn, uavhengig av kjøretøykategori, skal kunne parkere avgiftsfritt på offentlig skiltede parkeringsplasser - endring av forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr (parkeringsforskriften). Se nærmere omtale i **punkt 1** under.
- Firehjulede motorvogner skal ikke kunne parkere på parkeringsplasser reservert for tohjulede motorsykler og mopeder - endring i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkløssignaler og anvisninger (skiltforskriften). Se nærmere omtale i **punkt 2** under.
- Mulighet for tverrparkering der gatebredde og/eller trafikale forhold gjør dette hensiktsmessig og trafikksikkerhetsmessig forsvarlig, herunder parkering på tvers av oppmerket felt for enkelte mindre motorvogner – endring i parkeringsforskriften og skiltforskriften. Se nærmere omtale i **punkt 3** under.

- Utvidet unntak fra hjelmpåbud der bilbelte er montert - endring i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn – Se nærmere omtale i **punkt 4** under.

Høringsfristen er **15. Oktober 2009**, se nærmere omtale i punkt 6 nedenfor.

1. Forslag til endring av § 8a i forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr - elektriske og hydrogendrevne motorvogn, uavhengig av kjøretøykategori, skal kunne parkere avgiftsfritt på offentlig skiltede parkeringsplasser

1.1 Historikk

Unntaket fra å måtte betale avgift ved parkering på avgiftsregulerte parkeringsplasser i § 8a i forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr gjelder i dag bare "elektrisk bil", det vil si kjøretøy som er godkjent og registrert som "bil", jf. § 2-2 nr. 1 - 3 i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).

En del mindre elektriske motorvogner er i dag å anse som firehjuls motorsykkel som er godkjent og registrert som "trehjuls motorsykkel", jf. § 2-3 nr. 2 bokstav c i kjøretøyforskriften. Dette innebærer at disse ikke anses som bil sett i forhold til kjøretøyforskriftens bestemmelser. De har derved i dag formelt sett ingen rett til avgiftsfri parkering på offentlig regulerte avgiftsplasser.

Bakgrunnen for at bestemmelsen ble begrenset til å gjelde "elektrisk bil", var at på det tidspunktet bestemmelsen ble vedtatt, ikke var elektriske motorvogner av kjøretøygruppen "trehjuls motorsykkel", men kun av typen "bil".

1.2 Nåværende situasjon

I og med at det nå også finnes elektriske motorvogner som ikke kjøretøyteknisk kan defineres som bil, og det ikke har vært intensjonen med dagens bestemmelser å utelukke slike kjøretøy fra å kunne parkere gratis på offentlig regulerte avgiftsparkeringsplasser, foreslås det at alle elektriske motorvogner kan slippe å måtte betale avgift på slike parkeringsplasser.

I tillegg foreslås det at hydrogendrevne motorvogner skal ha gratis parkering på lik linje med elektriske motorvogner, jf. Innst. S. nr. 145 (2007-2008) og det inngåtte klimaforliket på Stortinget.

1.3 Forslag

På bakgrunn av ovenstående foreslås det at det foretas følgende endring av § 8a i forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr (endringen framkommer i uthevet kursiv):

*§ 8a. Avgiftsfri parkering for elektrisk og **hydrogendrevet motorvogn***

Elektrisk *og **hydrogendrevet motorvogn*** kan, på plass der det er innført avgiftsparkering etter § 2, parkeres uten at det betales avgift.

På plasser med tidsbegrensning, må urskive brukes for å dokumentere at parkering skjer i henhold til tidsbegrensningen.

2. Firehjulet motorvogner skal ikke kunne parkere på parkeringsplasser reservert for tohjulede motorsykler og mopeder – endring i skiltforskriften

2.1 Historikk

Firehjuls motorsykkkel, uansett hvilken motortype de er utrustet med, kan i dag ikke parkeres på parkeringsplasser reservert for motorsykler. Grunnen til dette er at underskilt 807.7 "Motorsykkkel og moped" til skilt 552 "Parkering" innebærer at disse plassene er reservert for kjøretøy som i vognkortet er registrert som motorsykkkel eller moped. Dette gjelder også en del mindre firehjulede motorvogner, registrert som "trehjuls motorsykkkel", som er en egen kjøretøygruppe atskilt fra kjøretøygruppen "motorsykkkel", jf. kjøretøyforskriften § 2-3 pkt 2 bokstav b og c.

2.2 Vurdering av nåværende situasjon

For å sikre det begrensede parkeringstilbudet til motorsykkkel og moped, bør ordinær skiltet parkering for denne gruppen være forbeholdt kun tohjulede motorvogner. Gjeldende skilt 807.7 "Motorsykkkel og moped", sammenholdt med definisjoner i kjøretøyforskriften innebærer imidlertid at tre- og firehjulsmopeder, herunder de såkalte mopedbilene, kan parkere på slike plasser. Når det gjelder skilt 807.7, foreslås det en presisering i skiltets virkeområde, slik at tre- og firehjuls mopeder heller ikke tillates parkert på plasser der det nyttes underskilt 807.7.

2.3 Forslag

Det foreslås følgende endring i forskrift 7. oktober 2005 nr 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkslyssignaler og anvisninger § 18 når det gjelder teksten til underskilt 807.7:

*807.7 **Tohjuls** motorsykkkel **med og uten sidevogn og tohjuls** moped*

Ønskes det tilrettelegging for parkering av tre- og firehjuls motorsykler og mopeder med tre eller fire hjul, kan dette gjøres ved særskilt skilting. Et alternativ kan være at det i større grad enn i dag, opprettes reserverte parkeringsplasser for korte motorvogner generelt og da eventuelt noen som kun er begrenset til motorvogner av kjøretøygruppen "trehjuls motorsykkkel".

3. Mulighet for tverrparkering der gatebredde og/eller trafikale forhold gjør dette hensiktsmessig og trafikksikkerhetsmessig forsvarlig, herunder parkering på tvers av oppmerket felt for enkelte mindre motorvogner – endring i forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr

3.1 Historikk

I forbindelse med vedtakelsen av forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr, ble det i brev av 1. november 1993 til de som hadde hatt forskriftsforslaget til høring presisert følgende på side 13 som kommentar til forskriftens § 9:

*"Kjøretøy skal plasseres slik angitt ved oppmerket felt. Det er ikke adgang til å tverrstoppe korte biler i f.eks. langsgående oppmerket felt.
Feilplassering som nevnt ovenfor, vil både kunne rammes av § 9 og vegtrafikkloven § 3"*

I forbindelse med forskriftsendringen som ble vedtatt 19. januar 1999, og som medførte adgang til avgiftsfri parkering av elektrisk bil på offentlig regulerte parkeringsplasser, ble nevnte presiseringer gjentatt både i høringsbrevet av 28. september 1998 og i brev av 15. mars 1999 til de som hadde hatt forskriftsforslaget til høring.

Sitat fra to siste avsnitt på side 2 i brev av 15. mars 1999:

"Det er ikke adgang til å parkere på tvers av oppmerket biloppstillingsplass, jfr bestemmelsen i forskriftens § 9. Bakgrunnen for dette er at det forutsettes at skiltmyndigheten ved sin oppmerking av biloppstillingsplasser har foretatt bl.a. en vurdering av hva som ut fra trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø er den beste måten å ha bilene plassert på. Kjøretøy må derfor uansett størrelsen på det aktuelle kjøretøyet plasseres slik oppmerking av biloppstillingsplassen angir. Det er heller ikke adgang til å plassere mer enn ett kjøretøy på hver biloppstillingsplass.

Når det gjelder opprettelse av særskilte reserverte parkeringsplasser for elektriske biler, så må dette gjøres ved særskilt skiltvedtak fra kompetent skiltmyndighet, dvs ved at det blir oppsatt skilt 552 "Parkering" med underskilt med tekst som medfører at plassen på en eller annen måte er reservert for elektriske biler."

Underskilt 829 "Oppstilling av parkert kjøretøy", som ble inntatt i forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften), er et skilt som skal brukes i de tilfellene hvor annen oppstilling av kjøretøy enn vanlig er pålagt, jf. skiltforskriften § 17 nr. 1. Vanlig parkering av kjøretøy er langsetter vegen. I skiltnormalene, som inneholder tekniske bestemmelser og retningslinjer for bruk av bl.a. offentlige skilt, er dette angitt på følgende vis:

"Skilt 829 kan brukes som underskilt til skilt 555 "Parkerings" for å angi hvordan kjøretøy skal parkeres (oppstilles) dersom dette ikke er tilstrekkelig tydelig gjennom parkeringsarealets utforming og oppmerking."

Når det gjelder oppmerking 1028 "Parkeringsfelt" framgår det av skiltforskriften § 22 bokstav B at "Parkert kjøretøy skal parkeres innenfor det oppmerkede felt." Utformingen av oppmerkingen, dvs, om den er foretatt på langs eller tvers av kjørebanelen, tydeliggjør hvordan kjøretøyet skal plasseres i parkeringsfeltet, jf. skiltforskriften § 21 nr. 1.

For at et kjøretøy skal anses for å stå innenfor oppmerket felt, må verken dekk eller overheng foran og/eller bak på kjøretøyet strekke seg utenfor oppmerkingen eller innover fortau.

Det at enkelte ikke har håndhevet at større kjøretøy har parkert for eksempel med lasteplan eller front innover fortauet, vil ikke innebære at også mindre kjøretøy skal kunne plasseres på en slik måte at de ikke står innenfor det oppmerkede felt. Her kunne de håndhevende myndigheter heller ha vært flinkere til å håndheve overfor de som foretok feilparkering av større kjøretøy.

3.2 Bestemmelser i Danmark og Sverige

Bestemmelser i den danske færdselsloven (vår utheving):

§ 28. Standsning eller parkering må ikke ske på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen.

Stk 2. Standsning eller parkering må kun ske i højre side af vejen i færdselsretningen. På mindre befærdet vej og vej med ensrettet færdsel kan standsning eller parkering dog ske i venstre side. ***Ved standsning eller parkering skal køretøjet anbringes i vejens længderetning ved kørebanelens yderkant eller om muligt uden for denne.*** Ved standsning eller parkering på parkeringsplads, som uden for tættere bebygget område er anlagt i umiddelbar tilslutning til vejen, skal føreren så vidt muligt benytte parkeringsplads, der er beliggende til højre i færdselsretningen.

Stk. 3. Standsning eller parkering må ikke ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende. ***Køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 t, kan dog medmindre andet bestemmes i en lokal bekendtgørelse, standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov, såfremt dette ikke er til fare eller ulempe for færdslen på fortovet.*** 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter.

Bestemmelser i den svenske trafikförordningen og vägmärkesförordningen (vår utheving):

52 § På en väg får fordon stannas eller parkeras endast på högra sidan i färdriktningen. Om det finns järnvägs- eller spårvägsspår på högra sidan, får dock fordon stannas eller parkeras på vägens vänstra sida. På vägar med enkelriktad trafik får fordon även i andra fall stannas eller parkeras på vänstra sidan.

Ett fordon skall stannas eller parkeras så långt från körbanans mitt som möjligt och i vägens längdriktning. Parkeringshall ske utanför körbanan, om vägförhållandena medger det. Vid stannande eller parkering på en parkeringsplats, som utom tätbebyggt område är anordnad i omedelbar anslutning till vägen, bör om möjligt en parkeringsplats till höger i färdriktningen

anvåndas.

M24 Uppställningsplats

Markeringen anger gränsen för uppställningsplats för fordon. Markeringen kan vara utförd med bruten linje.

3.3 Dagens mulige løsninger

Norge har frem til i dag hatt løsninger som har vært mest mulig like de som gjelder i øvrige nordiske land, jf. danske og svenske regler nevnt ovenfor.

En løsning som kan gi bedre tilrettelegging innenfor dagens regelverk, er at det ved bruk av underskilt 829 "Oppstilling av parkert kjøretøy" til skilt 552 "Parkering", på steder der det ut fra trafikksikkerhetsmessige og framkommelighetmessige hensyn er akseptabelt, angis at det skal være tverrparkering. Dette kan gjøres med eller uten supplerende oppmerking. Uten oppmerking vil dette medføre større fleksibilitet enn med oppmerking i tillegg til skilting. Det kan ved underskilt angis om parkeringsplassene skal være reservert for eksempel for elektriske motorvogner. Uten slikt underskilt vil plassene ved hjelp av oppmerkingen tilsi at plassene er reservert for alle typer korte kjøretøy.

Når det gjelder lengden på de minste innebygde motorvognene, er for eksempel Chevrolet Matiz 349 cm, Toyota Aygo 341 cm, Citroen C1 344 cm, Think City 312 cm, Ambra X-Too 280 cm, Aixam City 274 cm, Reva 260 cm, Smart Fortwo 250 cm og Buddy 244 cm. Av disse er Think City, Reva og Buddy elektriske motorvogner.

Normalt har dagens parkeringsfelt for personbiler på offentlig veg ved langsgående parkering en bredde på 2 meter og en lengde på 5 meter, mens parkeringsfelt for større motorvogner har en bredde på 3 meter og en lengde på enten 8 eller 13 meter.

For å kunne parkere korte kjøretøy på tvers innenfor oppmerket felt, er det også en mulighet innenfor dagens regelverk til å øke parkeringsfeltenes bredde fra 2 meter til 3 meter. Det må lokalt på hvert enkelt sted konkret vurderes om en slik endring skal gjelde hele vegstrekingen eller om ulik bredde på langsgående parkeringsfelt kan gjelde for aktuelle vegstrekinger. Slike løsninger anses ikke å kunne være i konflikt med gjeldende vegnormaler.

Mulige konsekvenser av en bredde på opptil 3 meter på langsgående parkeringsfelt:

- For at trafikken skal gå uhindret i begge retninger, må det noen steder foretas endring av parkeringsreguleringen slik at det ikke tillates parkering på mer enn en side av vegen.
- På steder der det av ulike grunner ikke ønskes tverrparkering, må dette tydeliggjøres ved hjelp av underskilt 829, "Oppstilling av parkert kjøretøy", til skilt 552, "Parkering", hvor det framkommer at parkering skal skje langsetter vegen.

Det er også mulig å opprette egne plasser som er tilpasset mindre kjøretøy, enten de er elektriske eller ikke. Dette kan gjøres ved skilting og/eller oppmerking for korte kjøretøy.

Slik tydelig skilting og/eller oppmerking vil være både lett å forstå for alle trafikanter og vil kunne være lett å kontrollere av de håndhevende myndigheter.

3.4 Mulighet for i Norge å tillate enkelte små elektriske motorvogner generelt å kunne parkere på tvers av oppmerket felt

Dagens mulige løsninger nevnt i pkt 3.3 anses ikke i tilstrekkelig grad å legge til rette for parkering av elektriske motorvogner.

Det er ønskelig å gjøre det mer attraktivt å benytte motorvogner som bruker elektrisitet til fremdrift. Parkeringsadgang er et begrenset gode, særlig i sentrale bymessige strøk, og tilgang til parkering er viktig for trafikantenes valg av transportmiddel. Dagens parkeringsregler er, som nevnt foran, å forstå slik at det ikke er tillatt å parkere på tvers av oppmerket felt, og heller ikke med flere motorvogner i samme felt.

Det er ønskelig å kunne utnytte parkeringsarealene mer fleksibelt for elektriske motorvogner som kan gjøre dette på grunn av sin størrelse. Slike elektriske motorvogner bør kunne parkere på tvers av oppmerket felt, og dermed gi mulighet for parkering av flere elektriske motorvogner i samme felt. Det foreslås på denne bakgrunn endringer i forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr § 9 og i skiltforskriften § 22 for å regulere dette forhold.

Det understrekes imidlertid at det fortsatt skal være slik at motorvognen også i disse tilfellene skal parkeres "innenfor oppmerket felt". Når elektriske motorvogner parkerer på tvers, vil imidlertid dette vilkåret være oppfylt så fremt motorvognen har alle hjulene innenfor feltets rammer, når en slik parkeringsmulighet fremgår direkte av aktuelle bestemmelser. De gåendes område på fortau er dessuten i ytterkant skilt fra kjørebanen ved kantstein, jf. trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav h.

Små og korte motorvogner vil når de står på tvers av kjøreretningen i smale gater der øvrige motorvogner står langsetter vegen, kunne være til hinder eller fare for øvrige trafikanter. Dette vil gjelde både de som ferdes på fortau (spesielt blinde og svaksynte) og de som ferdes i kjørebanen (syklister og større kjøretøy, for eksempel busser og større utrykningskjøretøy som brannbiler). Spesielt i mørket og ved dårlig sikt ellers vil slik plassering på tvers kunne medføre fare, da slik plassering av kjøretøy medfører at lys og reflekser på utstikkende kjøretøy ikke er synlig for andre trafikanter. Dette vil kunne være en trafikksikkerhetsrisiko. Det bes særlig om høringsinstansenes syn på disse forhold.

Ved å tillate at deler av kjøretøyet stikker utenfor det feltet som er avsatt til parkering, vil det som nevnt kunne oppstå sikkerhets- og fremkommelighetsutfordringer på tilgrensede vegarealer og på fortau. For å redusere mulige uheldige virkninger og redusere risikoen for kreativ tilpasning, kan det være hensiktsmessig å stille krav til motorvognens maksimale overheng ut over feltet, for eksempel at overhenget ikke skal overstige et visst antall centimeter på hver side (30-50 cm?). Det bes særskilt om høringsinstansenes syn på å

tillate parkering utenfor feltets rammer og på en eventuell særlig begrensning av tillatt overheng.

Slik parkering vil uansett underlegges generalklausulen i vegtrafikkloven § 3. Denne begrensningen vil få selvstendig betydning i få tilfeller og på spesielle steder, og mer være en sikkerhetsventil for tilfeller der slik parkering vil innebære klar sikkerhetsmessig- eller fremkommelighetsmessig risiko. Begrensningen vil innebære at den som parkerer også må gjøre en vurdering av om det er forhold på det konkrete parkeringsstedet som gjør at parkeringen kan være trafikkfarlig eller være til hinder for framkommeligheten for øvrig trafikk, selv om motorvognen har alle hjulene innenfor og overheng som ikke overstiger den fastsatte grensen.

Med dagens alminnelige bredde på slike felt som er ca to meter, vil en slik regel kun være aktuell for de minste elektriske motorvognene, i første rekke den elektriske firehjuls motorsykkelen "Buddy". Det vil likevel understrekes at alle elektriske motorvogner vil kunne være aktuelle dersom de oppfyller kravene.

Formålet med ordningen er å bedre muligheten for bruk av elektriske motorvogner. Adgangen til parkering på tvers bør derfor omfatte elektriske motorvogner. Videre ønskes det generelt i stor grad å likebehandle elektriske og hydrogendrevne motorvogner. Selv om det så langt det kjennes til med dagens modellutvalg ikke er hydrogendrevne motorvogner med en størrelse som gjør at de kan nyttiggjøre seg en slik regel, er det likevel grunn til å likebehandle motorvogner drevet med elektrisitet og hydrogen, blant annet for å ta høyde for fremtidige modeller. Det foreslås derfor at også hydrogendrevne motorvogner omfattes, jf. også forslaget om likebehandling når det gjelder avgiftsfritak i pkt 1.

Det er samtidig grunn til å tydeliggjøre den generelle regelen om at kjøretøy skal parkere i kjøretøyets lengderetning, og at den foreslåtte regelen representerer et unntak fra denne.

3.5 Mulighet for å parkere flere firehjulede elektriske og hydrogendrevne motorvogner innenfor oppmerket parkeringsfelt

Ved å tillate parkering på tvers av oppmerket felt, jf. omtalen under 3.4 åpnes også muligheter til å parkere flere motorvogner i samme felt. En slik mulighet vil noen ganger kunne gi bedre utnyttelse av parkeringsplassene. I alminnelige parkeringsfelt vil det gis mulighet til å stå to motorvogner i samme felt. Slik utnyttelse forutsetter at den først ankomne parkerer slik at det blir plass til to motorvogner innenfor feltets lengdemarkering, og at det er en til som ønsker å parkere på den ledige plassen.

Når slike motorvogner uansett har betalingsfritak på slike plasser, oppstår ikke håndhevingsspørsmål for dette når det gjelder selve betalingen. Eventuell tidsbegrensning vil gjelde selvstendig for hver motorvogn. Trafikanter i andre kjøretøy må være oppmerksomme på at der to slike motorvogner i tilgrensende felt parkerer lengst mulig fra hverandre vil det være et rom som kan se ut som en ordinær plass, men som likevel ikke kan benyttes fordi det er et skille mellom to felt. Dette er likevel ikke noe annet enn at man

uansett må parkere innenfor oppmerket felt, og forholdet antas således å ha begrenset betydning.

Det er på denne bakgrunn foreslått et nytt punktum i forslaget i punkt 3.6, for uttrykkelig å gi adgang til å parkere flere slike motorvogner i samme felt.

3.6 Forslag

I samsvar med hva som er foreslått under punkt 3.4 og 3.5 overfor foreslås følgende endringer:

a) Det foreslås følgende endring i forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr § 9 (endringen framkommer i uthevet kursiv):

§ 9. Plassering av kjøretøy

Kjøretøyet skal plasseres som anvist ved skilt eller oppmerking, og innenfor oppmerket felt der dette finnes. *Kjøretøyet skal plasseres i feltets lengderetning. Elektrisk og hydrogendrevet motorvogn kan likevel parkere på tvers av feltets lengderetning dersom alle hjulene er innenfor feltet og overhenger ut over feltet ikke overstiger X centimeter på hver side. På disse vilkår kan flere slike motorvogner parkere i samme felt.*

Ved parkering langs fortauskant, eller ved skrå- eller tverrparkering der det er oppsatt parkometer, skal kjøretøyet plasseres inntil det parkometer som er bestemt for vedkommende felt. Dersom det er to parkometer på samme stolpe, gjelder stolpen som skille mellom parkeringsfeltene.

b) Det foreslås følgende endring i forskrift 7. oktober 2005 nr 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger § 22 bokstav B (endringen framkommer i uthevet kursiv):

1028 Parkeringsfelt

Parkert kjøretøy skal plasseres innfor det oppmerkede felt. *Flere elektrisk og hydrogendrevne motorvogner kan likevel parkere på tvers av feltets lengderetning dersom alle hjulene er innenfor feltet og overhenger ut over feltet ikke overstiger X centimeter på hver side.*

4. Utvidet unntak fra hjelmpåbud der bilbelte er montert - endring i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn

4.1 Historikk

Etter § 2 annet ledd i forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn, er det under kjøring med firehjuls moped som har lukket

karosseri et unntak fra påbudet om bruk av hjelm. Bakgrunnen for unntaket er at det i de såkalte "mopedbilene" var innmontert bilbelter og at en ikke ønsket krav til bruk av både hjelm og bilbelter i slike kjøretøy.

4.2 Nåværende situasjon

Det finnes nå som kjent også en del tre- og firehjuls motorsykler med innelukket karosseri som har montert bilbelte. Dette er ofte kjøretøy med utforming som ut fra tidligere regelverk ble å anse som bil, for eksempel Kewet (nå: Buddy). Personer som kjører i slike motorvogner skal etter gjeldende regelverk også bruke styrthjelm i tillegg til bilbelte.

Selv om tre- og firehjuls motorsykler har begrensninger i sikkerhetsmessig utforming og kan gå i høyere hastigheter enn mopeder, er det ikke tilstrekkelig grunn til å kreve bruk av to typer personlig verneutstyr. Nedenfor fremmes forslag som gjør unntak fra kravet om bruk av hjelm for tre- og firehjuls motorsykkel som har lukket karosseri og det i disse motorvogner er montert bilbelte. Det samme unntak foreslås å gjelde for eventuelle trehjuls mopeder med lukket karosseri.

4.3 Forslag

På bakgrunn av ovenstående foreslås det at det foretas følgende endring i § 2 annet ledd bokstav d i forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn (endringen framkommer i uthævet kursiv):

d) under kjøring med *tre- og firehjuls motorsykkel og tre- og firehjuls moped* når disse har lukket karosseri og har *montert bilbelte*,

5. Administrative og økonomiske konsekvenser

Det kan ikke sees at forslagene til endringer og presiseringer har vesentlige administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Når det gjelder brukere av elektriske motorvogner, vil nå alle få den samme fordel som brukere av elektrisk bil, jf. forslaget under punkt 1. De vil kunne stå avgiftsfritt på offentlig skiltede parkeringsplasser. Per 1. mai 2009 var det registrert totalt ca 3000 elektriske motorvogner i Norge. Av disse var ca 1820 registrert som personbil og ca 750 som firehjuls motorsykkel. Øvrige er to- og trehjuls mopeder, tohjuls motorsykler, motorredskaper, traktorer og busser. Innføring av betalingsfritak vil gi inntektsbortfall for kommunene. På grunn av det begrensede antall motorvogner som berøres antas konsekvensene å bli begrensede.

Forslagene under punkt 2 om å forbeholde skilt 807.7 til tohjulede motorvogner vil gi bedre tilrettelegging for parkering av tohjulede motorvogner, og vil kunne gi noe mindre tilgjengelige plasser for tre- og firehjuls motorvogner. Konsekvensene antas imidlertid å være begrensede.

Forslagene i punkt 3 om adgang til parkering på tvers av oppmerket felt vil gi bedre tilrettelegging for parkering av elektrisk og hydrogendrevne motorvogner, men antas for øvrig å innebære begrensede konsekvenser for offentlige og private aktører. Som nevnt vil regelen i første rekke tilgodese elmotorsykkelen "Buddy". Av ca 3000 registrerte elmotorvogner var det per 1. mai 2009 registrert ca 720 Buddy (inkl tidligere modell registrert som bil).

Forslagene i punkt 4 om unntak for hjelmkrav der bilbelte er montert vil redusere behovet for bruk av hjelm, og således innebære forenkling for de som i dag har krav om dobbelt verneutstyr, samtidig som det opprettholdes et forsvarlig sikkerhetsnivå. Før øvrig antas forslaget å innebære begrensede konsekvenser.

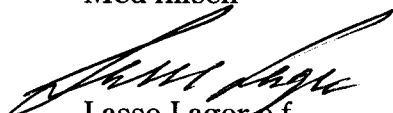
6. Høringen

Samferdselsdepartementet ønsker høringsinstansenes syn på de ovennevnte forslag til endringer og presiseringer i gjeldende regelverk og spesielt omtale eventuelle økonomiske og administrative konsekvenser i tilknytning til forslagene. Vi ber også, så langt som mulig, om at høringsinstansene kommenterer og belyser trafikksikkerhetsmessige, framkommelighetsmessige, miljømessige og håndhevingsmessige sider av forslagene.

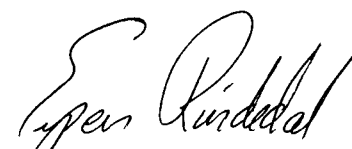
Vi anmoder høringsinstansene om eventuelt å forelegge forslaget til endringer og presiseringer for sine respektive underliggende etater og virksomheter.

Uttalelser bes sendt Samferdselsdepartementet **innen 15. Oktober 2009**.

Med hilsen



Lasse Lager e.f.



Espen Rindedal

Vedlegg