



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

deres ref. 20/121866

Høringsuttalelse - Forslag til endringer i reglene om små elektriske kjøretøy

Om høringsinstansen

Personskadeforbundet LTN (tidl. Landsforeningen for trafikkskadde) er en politisk uavhengig frivillig organisasjon. Forbundet har siden 1984 arbeidet tverrsektorielt for økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Personskadeforbundet LTN har som overgripende målsetning å bidra til å forebygge så mange ulykker og personskader som mulig. Når slikt likevel skjer arbeider vi for å ivareta og styrke skaddes erstatningsrettslige vern og for at de som rammes skal oppleve så god livskvalitet som mulig.

Omklassifisering av kjøretøyet til motorvogn

Personskadeforbundet LTN er av oppfatning at det ut fra et trafikksikkerhets- og personskadeperspektiv er mest hensiktsmessig at el-sparkesykler defineres som motorvogn i vegtrafikkloven. Dette vil harmonere med bilansvarslovens definisjon. Det vil slik det kommer frem av høringsbrevet muliggjøre raske og nødvendige regelendringer om promillegrense og aldersgrense. Dette er viktige tiltak for å forebygge ulykker og alvorlige personskader og helt i tråd med Nullvisjonen.

Promillegrense

Personskadeforbundet LTN støtter innføring av promillegrense på 0,2 på lik linje med andre motorvogner. Innføring av en slik grense vil være et meget effektivt ulykkes- og personskadereduserende tiltak.

Forbud mot bruk om natten

Personskadeforbundet LTN vil tro at ulykkes- og skadeinsidens under nattlig ferdsel med elsparkesykkel og andre små elektriske kjøretøy først og fremst er forbundet med elsparkesykkelutleie og ruspåvirkning og at problemet er størst i urbane strøk. Dersom promillegrense innføres vil det sannsynligvis ha så stor effekt på ulykkes- og skadeinsidensen at det ikke vil være like stort behov for å vurdere forbud mot bruk om natten. Etter vår oppfatning bør kommunene dog ha mulighet å innføre et slikt forbud dersom det foreligger saklige grunner for dette.

Mulighet for å ilegge parkeringsgebyr for overtredelser av parkeringsreglene for politiet og kommunen med parkeringshåndheving støttes

For personer med funksjonsnedsettelse skaper hensatte el-sparkesykler store fremkommelighetsutfordringer med økt risiko for personskader. Etter vår oppfatning er det helt klart behov for regulering av parkering for denne gruppen kjøretøy. Kjøretøy som er hensatt på en slik måte at de er til alvorlig hindring eller som kan utgjøre trafikk- og/eller personskaderisiko må kunne fjernes. Hvordan det juridisk og praktisk skal løses må vi dog overlate til andre med relevant faglig kompetanse å vurdere.

Bruk av fortau og fartsgrense

Som hovedregel bør alle kjøretøy som klassifiseres som motorvogn bruke veibane og ikke fortau og gangfelt. Disse bør være forbeholdt fotgjengere.

Vi ser dog at det vil kunne virke mot sin hensikt at disse trafikanter og kjøretøy skal henvises til å bruke samme trafikkområder som biler, busser, vogntog, trikk mv. Vi er enige med Trygg Trafikk at spørsmålet bør utredes videre. Vi er også enige med Trygg trafikk at fartsgrense på



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

fortau tid bør settes til maksimalt 6 km/t, men understreker at det nødvendigvis ikke kan settes likhetstegn mellom overholdelse av fartsgrense og oppfyllelse av aktsomhetsnormen.

Aldersgrense

Det kommer tydelig frem av foreliggende skadestatistikk at el-sparkesykler har et betydelig skadepotensial. Dette gjelder ikke minst, men kanskje fremfor alt, risikoen for hodeskader. Vi kjenner alt for godt de alvorlige og varig konsekvenser også milde og moderate hodetraumer kan medføre, ikke minst for barn. Derfor mener vi at det er legitimt og nødvendig med en aldersgrense. Derimot mener vi at denne mhp skadepotensial, og i særskilt hensynet til barn sine begrensede evner til konsekvenstenking, bør settes høyere enn foreslåtte 12 år. Vi mener i stedet at aldersgrensen bør settes til 15 år. Dette mener vi vil harmonere med motorvognbegrepet og obligatorisk forsikringsplikt, og det vil stå i forhold til el-sparkesyklers spesielle og farlige egenskaper.

Hjelpåbud

Personskadeforbundet LTN ønsker et generelt hjelpåbud. Som nevnt tidligere i denne høringsuttalelse er det stilt utom all tvil at risikoen for hodeskader er betydelig ved ulykker med el-sparkesykler. Dette er ikke kun tilfelle for barn under 15 år. Det vises til høringsbrevet det det bekreftes at barn under 15 år utgjør en liten del av skadestatistikken. De positive effektene ved bruk av hjelm og betydningen av forebygging av varige hjernesker må settes først. De utfordringer som et slikt påbud vil medføre for utleiebransjen mener vi bransjen selv vil finne løsninger på. Uansett må hensynet til personsikkerhet, skadeforebygging, hensynet til belastning på helsevesenet og Nullvisjonens forpliktelser settes foran behovet til kommersielle aktører.

Forsikring

Dersom slike kjøretøy blir å regne som motorvogn så er det mest hensiktsmessig at man også innfører krav om obligatorisk ansvarsforsikring på lik linje med andre motorvogner. Ved ulykker med personskader vil da bilansvarslovens og skadeserstatningslovens regler om ansvar og erstatning gjelde. Den som skades av el-sparkesykel, enten denne er fører eller blir påkjørt, vil da ha krav på full erstatning for de tap som følger av ulykken.

Etter vår oppfatning vil det la seg å gjøre å koble en unik digital signatur til den enkelte el-sparesykel slik at ansvarsforsikring kan følge det enkelte kjøretøyet og premieansvaret den enkelte eier.

En slik ordning vil i større grad ansvarliggjøre den enkelte eier og den enkelte fører. Dette tror vi vil ha en større positiv trafiksikkerhetseffekt enn hva som være tilfelle dersom ansvaret skal falle inn under en kollektiv forsikringsordning der krav vil kunne rettes til og dekkes av Trafikkforsikringsforeningen. En slik ordning vil for så vidt sikre den enkelte skadelidte full erstatning, men vil overføre premiekostnaden på andre forsikringstakere. Likevel er dette en alternativ løsning som ut fra et skadelidtperspektiv kan aksepteres.

Elektriske kjøretøy som ikke er i forskriftsmessig stand, f eks trimmete el-sparkesykler eller elsykler faller uansett inn under motorvognbegrepet i bilansvarsloven.

Erstatningskrav som følger etter skade som slik motorvogn gjør kan også etter dagens regelverk kreves dekket av Trafikkforsikringsforeningen.

Med utgangspunkt i skadepotensial og antallet personskader med el-sparkesykler fraråder Personskadeforbundet LTN på det sterkeste at det gis dispensasjon fra forsikringsplikt.

Markedsføring og salg av ulovlige el-sparkesykler og el-sykler

Ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv mener vi det hadde vært ønskelig at det ikke var lov å selge eller markedsføre el-sykler og el-sparkesykler som ikke er i forskriftsmessig stand og som ikke



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

er lov å bruke i trafikken eller på offentlig grunn. Personskadeforbundet LTN er enig i at det må utredes videre med sikte på en hensiktsmessig lovregulering.

Personskadeforbundet LTN understreker at ulovlige motoriserte kjøretøy faller inn under bilansvarslovens definisjon av motorvogn og regler om objektivt ansvar for skade som kjøretøyet forårsaker, uansett om dette er på privat grunn eller ikke. Vi mener at selger i forbindelse med markedsføring og ved salg må pålegges å tydelig informere kjøper om disse forhold og det faktum at man kan bli holdt personlig ansvarlig for skade og tap som et slikt kjøretøy forårsaker.

Kommunal eierådighet og trafikkreglene

For Personskadeforbundet LTN er det viktigst at fremkommelighet og sikkerhet også til personer med funksjonsnedsettelse i tilstrekkelig grad blir ivaretatt. Slik vi ser det er det da nødvendig at parkering av også denne type kjøretøy skjer på for formålet dedikerte områder. Vi har derfor ikke noen innsigelser mot forslaget om å sikre at trafikkreglene ikke begrenser kommunenes myndighet etter eierrådigheten til å stille krav for parkering og annen bruk av kjøretøy på kommunal grunn generelt og ikke minst som del av kommersiell utleie eller annen kommersiell virksomhet.

Oslo 08.02.21

/sign./
Eli Eiklid
Landstyreleder


Per Oretorp
Ass. Generalsekretær