



## Høringsuttalelse – Forslag om nye regler for små elektriske kjøretøy

*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 styrke helse- og omsorgstilbud, ivareta skaddes erstatningsrettslige vern og bidra til at de som rammes skal oppleve så god livskvalitet som mulig.*

### Generelt om høringsuttalelsen

Personskadeforbundets høringsinnspill tar utgangspunkt i at regelendringer i tillegg til å ha et ulykkes- og personskadeforebyggende formål for fører også skal ha en trafikksikkerhetseffekt også for andre trafikanter. Lovendringene som nå foreslåes er i så henseende viktige.

Nullvisjonen er forpliktende og legger til grunn at trafikksikkerhetsarbeidet skal være kunnskapsbasert. Dessverre er et av de viktigste personskadeforebyggende kunnskapsbaserte tiltakene ikke omfattet av denne høring, nemlig spørsmålet om generelt hjelmpåbud. Ettersom forholdsvis få barn skades i ulykker med små elektriske motorvogner vil gjeldende hjelmpåbud i svært begrenset utstrekning bidra til reduksjon av antall hodetraumer og hjerneskader. Det er i all hovedsak voksne som pådrar seg så alvorlige skader at de må ha akutt helsehjelp. Om lag en tredjedel av skadene er hodetraumer og hvis vi ikke klarer å redusere antall hodetraumer vil vi med stor sannsynlighet etter hvert se en betydelig økning av antall uføre som følge av varige hjerneskader. Det er derfor uforståelig for oss at lovgiver så langt ikke har ønsket et påbud om hjelm for de som er vist faktisk skader seg. Et generelt hjelmpåbud vi skulle ikke bare forebygge hjerneskader og personlige tragedier, men også bidra til å redusere belastningen på helsevesenet og ikke minst spare samfunnet for store utgifter på helse- og trygdebudsjettet.

Vi vil derfor passe på anledningen til å oppfordre departementet til å innføre et generelt hjelmpåbud for førere av små elektriske motorvogner på lik linje med moped og lett motorsykkel.

Vi mener også at det fortsatt er et klart behov for å se over reglene for markedsføring og salg av små elektriske motorvogner og solidaransvar ved salg av uforskriftsmessig produkt og/eller innsalg av «motoroptimaliseringsprodukt».

Vi mener også at parkering av små elektriske motorvogner skal skje på for formålet dedikerte plasser på tilsvarende måte som for andre motorvogner.

### Forbud mot kjøring på fortau

Det legges til grunn at det ikke har vært mulig å gjennomføre effektiv håndheving ovenfor de som bryter mot regelverket om å vise hensyn og å ferdes på de gående sine premisser. I tillegg til høyt konfliktnivå mellom fotgjengere og små elektriske kjøretøy har dette bidratt til så stor utrygghet blant mange eldre og mennesker med



funksjonsnedsettelse at mange faktisk har så langt har måttet begrense sine uteaktiviteter. Da heller ikke andre tiltak for atferdsendring har gitt effekt er vi enige i at det her riktig å innføre forbud mot kjøring med liten elektrisk motorvogn på fortau. Det vil ha en konfliktreducerende effekt og gi økt trygghet for gående og særlig for eldre og personer med funksjonsnedsettelse.

Vi er enige i at ferdsel med de små elektriske motorvogner det her er tale om skal være tillatt på gang- og sykkelveg og sykkelveg, men understreker at ferdsel på slike veier skal skje på fotgjengerens premisser. Veg som er definert som gangveg mener vi skal være forbeholdt fotgjengere og være likestilt med fortau og følgelig omfattes av et slikt forbud.

Personskadeforbundet er enig i bruk av gangfelt kan tillates under de samme forutsetninger som i dag, på samme måte som for sykler.

At Norge er ett av få land som tillater kjøring på fortau, og at det i EUs veileder om «trygg bruk av mikromobiliseringskjøretøy i urbane områder» er anbefalt å ikke tillate små elektriske kjøretøy på fortau styrker etter vår mening standpunktet om et forbud mot å kjøre slike kjøretøy på fortau. Vi mener derfor at et forbud mot å kjøre små elektriske kjøretøy på fortau er et hensiktsmessig lovforslag.

Torg og gågater og liknende arealer vil slik vi forstår det ikke omfattes av forbudet, men må reguleres særskilt. Vi tror dog at man vil kunne forvente at en lovendring som her foreslås likevel vil kunne bidra til at førere av små elektriske kjøretøy i større grad er sitt føreransvar bevisst og at dette leder til redusert trafikk og redusert konfliktnivå på slike arealer. Ut fra et ulykkes- og skadeforebyggende perspektiv og ut fra hensynet til fotgjengere, mennesker med nedsatt funksjonsevne, barn og eldre så vil vi selvfølgelig helst se en særlig regulering av disse arealer og mener at hovedregelen bør være at kjøring med alle typer motorvogner inklusive små elektriske motorvogner bør være forbudt.

Et forbud mot kjøring på fortau og gangveg vil åpenbarlig lede til at små elektriske motorvogner i større grad blir henvist til vegbanen, noe som vil kunne medføre en økt risiko for konflikter med andre motorvogner og ulykker med alvorlige personskader. Vi mener likevel at hensynet til fotgjengere i dette tilfellet må veie tyngst. Myke trafikanter har sjeldent andre trygge forflytningssteder enn fortau, og kan ikke velge bort å bevege seg her.

Vi tror et forbud mot ferdsel på fortau og gangvei vil medvirke til å understreke kjøretøyets innebyggete farlige egenskaper, og det vil bli tydeliggjort at slike kjøretøy er motorvogner som det også følger et stort ansvar med å føre. Vi vil tro at den økte risikoen ved at slike kjøretøy blir henvist til vegbanen også kompenseres ved å bidra til et mer oversiktlig og forutsigbart trafikkbilde for alle trafikantgrupper. En stor utfordring i dag er at en stor andel el-sparkesyklister og førere av andre små elektriske kjøretøy raskt veksler fra ferdsel i vegbane til ferdsel på fortau og tilbake og så videre. Dette bidrar til et uforutsigbart og uoversiktlig trafikkbilde som er særdeles utfordrende for alle trafikantgrupper og som vi mener er en betydelig risikofaktor.

Økt risiko på kort sikt for den enkelte el-sparkesyklisten må veies mot redusert risiko som følge av et mer forutsigbart og oversiktlig trafikkbilde.



## **Aldersgrense**

Personskadeforbundet er opptatt av at regelverket skal være logisk og enkelt å forstå og ikke minst å følge. Ved å klassifisere disse kjøretøy som motorvogn iht bilansvarsloven er det naturlig å se an til regelverk for moped. Etter hva forbundet erfarer så tyder ulykkes- og skadestatistikk på at skaderisikoen ved bruk av el-sparkesykler er større enn ved mopedkjøring. Vi mener at en aldersgrense på 16 år harmonerer godt med regelverk for andre motorvogner som det er naturlig å jamføre seg med. En slik grense vil også understreke føreransvaret og harmonere med de for kjøretøygruppen særlige og farlige innebyggede egenskaper.

## **Små elektriske kjøretøy bør omfattes av bilansvarsloven**

Som kommer frem i av tidligere høringsuttalelser har Personskadeforbundet hele tiden ment at små elektriske kjøretøy og el-sparkesykler i utgangspunktet skal klassifiseres som motorvogn også i bilansvarslovens forstand og at slike kjøretøy skal omfattes av obligatorisk forsikringsplikt.

Vi støtter derfor forslaget om at kjøretøyene skal omfattes av bilansvarsloven.

### *Innretning av forsikringsplikt, tilgjengelige forsikringsprodukter og premiefastsettelse*

Innretningen av en forsikringsplikt for kjøretøy som brukes av mindreårige foreslås følge regelverk for moped og lett motorsykkel.

Personskadeforbundet er trygg på at forsikringsbransjen raskt vil kunne utforme egnet forsikringsprodukt, men forutsetter at forsikringspremien tilpasses den faktiske skade- og kostnadsrisikoen. Da vil, slik departementet også antar, forsikringspremien størrelse også gi en god indikasjon på kjøretøyet sitt skadepotensial og det føreransvar som faktisk følger med.

### *Eventuelt krav om å medbringe forsikringsbevis*

Det foreligger i dag ikke noen generell plikt å medbringe forsikringsbevis ved ferdsel med motorvogn. Vi kan i dag ikke se at det foreligger særlige grunner for at regelverk for små elektrisk motorvogner skal utformes annerledes. Noen form for bevis på at motorvognen er forsikret og er mulig å identifisere er dog ut fra et skadelidtperspektiv ønskelig. Vi vil dog tro at forsikringsbransjen vil ha interesse av å etablere en hensiktsmessig ordning ettersom det også vil kunne ha betydning i forbindelse med eventuell regressvurdering.

### *Regulering av forsikringsplikt*

Departementet fremmer tre ulike modeller for hvordan en slik forsikringsplikt skal organiseres jf. høringsnotatet s. 38 – 40. Vi mener at alternativ 3 på sikt er hensiktsmessig, altså at det skal gjelde en individuell forsikringsplikt også for privateide små elektriske kjøretøy. Skadeevnen til slike motorvogner er lik, uavhengig av om de er privateide eller eies av en kommersiell aktør. All den tid kjøretøyene skal klassifiseres som motorvogn iht bilansvarsloven mener vi at det åpenbart vil være mest hensiktsmessig at regler om forsikringsplikt sammenfaller med mopeder og andre motorvogner.

Vi ser at det vil kunne ta noe til å innføre en slik ordning da det allerede er et betydelig antall slike motorvogner i privat eie, og det vil være utfordrende og tidkrevende å få



disse inn i forsikringsssystemet. Vi stiller oss derfor åpne for at alternativ 2, det vil si en ordning med kollektiv dekning under Trafikkforsikringsforeningens ordning for alle små elektriske motorvogner, i tillegg til individuell forsikringsplikt for utleide små elektriske motorvogner, implementeres som en overgangsordning inntil implementering av alternativ 3.

Utleiere av elsparkesykler må antas å ha en ikke ubetydelig inntekt på slik utleie, og det er derfor rimelig at disse også ansvarer for ansvarsforsikring ved utleie.

## Regler for tap av førerrett

Ved en innføring av alminnelig promillegrense på 0,2 også for små elektriske motorvogner vil vegtrafikklovens alminnelige regler for sanksjonering gjelde. Det betyr blant annet at promillekjøring med elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner i utgangspunktet skulle medføre tap av førerrett generelt, samt sperrefrist.

Staten vegvesen påpeker at «*Det er farlig å fyllekjøre på elsparkesykkel, men ikke like farlig som å fyllekjøre med bil*». Vi er ikke nødvendigvis enige i dette utgangspunktet. Riktignok har en elsparkesykkel mindre skadepotensiale på omgivelsene, sett hen til elsparkesykkelens hastighet og størrelse. Samtidig tilsier særlig elsparkesykkelens størrelse at føreren er langt mindre beskyttet dersom en ulykke skulle inntre.

Vi vet også at elsparkesyklister som er involvert i ulykker svært ofte pådrar seg hodetraumer som i mange tilfeller vil vise seg å medføre varige hjerneskader med alvorlige og livsvarige konsekvenser. Mens fører av større motorvogner som en passasjerbil er utstyrt med en rekke trygghetsmekanismer som airbag og bilbelte, er fører av en el-sparkesykkel ubeskyttet ved et sammenstøt. Til dette hører også det åpenbare at fører av en passasjerbil e.l. er beskyttet av selve karosseriet som vil ta noen av støyten ved et sammenstøt, mens dette ikke er tilfellet for en fører av elsparkesykkel eller andre små elektriske motorvogner. At hensynet til førerens sikkerhet må tillegges betydelig vekt i et slikt tilfelle styrkes også av at de fleste ulykker med elsparkesykkel er eneulykker, det vil si ulykker hvor det kun er føreren som er involvert.

På tross av at ferdsel med elsparkesykkel på dette tidspunkt fremstår å være forbundet med større ulykkes- og skaderisiko enn mopedkjøring så vil strengere praksis for denne trafikantgruppe nok fremstå som urimelig. Vi er derfor enige i at det vil være hensiktsmessig å følge de samme sanksjonsreglene for promillekjøring med elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner, som for promillekjøring med moped.

Oslo 25.03.22

/sign./  
Eli Eiklid  
Landsstyreleder

  
Per Oretorp  
Ass. Generalsekretær