



Felles uttalelse til høring om forslag til nye regler for små elektriske kjøretøy

De kommersielle elsparkesyklens massive inntog i norske byer fra 2019 har ført til konflikt, utrygghet og uakseptable skadetall. Blindeforbundet, Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, Norges Handikapforbund, Pensjonistforbundet, Personskadeforbundet og Trygg Trafikk har lenge etterlyst strengere regulering av slike kjøretøy, eller «liten motorvogn», som de fra våren 2022 er klassifisert som. Loven som gir kommunene hjemmel til å regulere bruk og utleie av små elektriske kjøretøy er en god start. Vi imøteser også innføring av 0,2 promillegrense, (minst) 12 års aldersgrense og hjelmpåbud for barn under 15 år. Til forslagene som nå er på høring er vi samstemte om følgende anbefalinger:

Forbud mot bruk på fortau

Fortau er etablert og ment for gående. Gående er en sårbar trafikantgruppe som består av mange barn, eldre, svaksynte, blinde og mennesker med ulike funksjonsnedsettelse. Erfaring har vist at svært mange brukere av elsparkesykler bryter gjeldende regler for avstand og fart på fortau og parkerer motorvognen i veien for gående. Mange gående rapporterer om utrygghet, nestenulykker og påkjørsler som fører til skader, selv om disse sjelden registreres i trafikkulykkestatistikken. Dette er ikke akseptabelt, og gående må sikres bedre vern gjennom innføring av et forbud mot bruk av liten motorvogn på fortau. Et slikt forbud er allerede innført i de fleste europeiske land og er i tråd med EUs anbefalinger. Brukere av elsparkesykler kan ivareta egen sikkerhet ved å trille motorvognen på fortauet der det mangler sykkelfelt eller sykkelvei. Myndighetene kan øke sikkerheten for denne trafikantgruppen gjennom bedre fysisk tilrettelegging og lavere fartsgrense.

16 års aldersgrense

Aldersgrensen bør økes fra 12 år til 16 år, uavhengig av om det innføres et forbud mot bruk av små elektriske kjøretøy på fortau eller ikke. Elsparkesykkelen er et høyrisikokjøretøy, der risikoen for å bli skadet er 5–7 ganger høyere enn på vanlig sykkel (Transportøkonomisk institutt, aug. 2021). Unge mellom 12 år og 16 år ferdes mye i trafikken på egen hånd. De er opptatt av

å spille seg mot jevnaldrende og har stor tro på egne ferdigheter og usårbarhet. Mange har mangelfull risikoforståelse og liker å teste grenser. Det finnes ingen krav til opplæring eller prøve for å bruke små elektriske kjøretøy. Flere europeiske land har nå innført 14-, 15- eller 16-årsgrense.

Hjelmpåbud for alle

Hjelmpåbudet for barn under 15 år bør utvides til å gjelde for alle brukere av små elektriske kjøretøy, slik Danmark nå har gjort. Registreringer ved Oslo skadestasjon i 2019 og 2020 viser at hodeskader er den vanligste skaden blant brukere av elsparkesykler (34 prosent), og at nesten ingen av de skadde (2,3 prosent) oppga å ha brukt hjelm. Forskning viser at sykkelhjelmer forebygger alvorlige hodeskader med 60 prosent. Det er allerede utviklet løsninger med bokser for hjelm som kan monteres direkte på kommersielle elsparkesykler.

Omfattes av bilansvarsloven

Det er svært viktig at små elektriske kjøretøy blir omfattet av bilansvarsloven, slik at vi unngår at brukere og påkjørte kommer opp i vanskelige økonomiske situasjoner etter en ulykke. Vi støtter høringsforslaget alternativ tre som innebærer krav til kollektiv dekning under Trafikkforsikringsforeningens ordning, samt krav om individuell forsikringsplikt for både utleide og private små elektriske kjøretøy.



Pensjonistforbundet



PERSONSKADEFORBUNDET LTN



Norges
Handikapforbund



Funksjonshemmedes
FFO Fellesorganisasjon



Norges Blindeforbund
Synshemmedes organisasjon



TRYGG TRAFIKK