

Statens vegvesen
firmapost@vegvesen.no

Vår fil: B22-CL-Høring el-sparkesykler
Vårt Arkiv: 22 – Høringer
Deres ref: 21/194155-10
Saksbehandler: Cato Lie

Oslo 25. mars 2022

Høringsvar – Forslag om nye regler for små elektriske kjøretøy

Vi viser til deres brev datert 9. februar 2022 om om nye regler for små elektriske kjøretøy. Her følger FFOs høringsvar.

1. Innledning

Vi vil innledningsvis vise til Bærekraftsmålene og CRPD.

Bærekraftsmål nr. 11 omhandler Bærekraftige byer og lokalsamfunn og sier i pkt. 11.2 at landene innen 2030 skal sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystem til en overkommelig pris og bedre tryggheten på vegene, særleg ved å legge til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.

CRPD artikkel 9 slår fast at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder, skal partene treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at mennesker med nedsatt funksjonsevne på lik linje med andre får tilgang til det fysiske miljøet, til transport, til informasjon og kommunikasjon, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi og -systemer, og til andre tilbud og tjenester som er åpne for eller tilbys allmennheten, både i byene og i distriktene. Disse tiltakene, som også skal inkludere å identifisere og fjerne det som hindrer og vanskeliggjør tilgjengeligheten.

FFO er enig i at el-sparkesykler er et miljøvennlig alternativt forflytningsalternativ, men konstaterer at de fortsatt utgjør et faremoment og hinder for rullestolbrukere, blinde og svaksynte og eldre på tross av innstramming i regelverket. Vi er kjent med at Norge fortsatt har det mest liberale regelverket for små elektriske kjøretøy med anledning til å kjøre på fortau og er derfor svært glad for at Statens vegvesen i samråd med Samferdselsdepartementet foreslår ytterligere endringer i en rekke forskrifter etter vegtrafikkloven knyttet til små elektriske kjøretøy, herunder omtalt som el-sparkesykler.

I høringsnotatet vises det til at det i de siste tre årene har forekommet uakseptabelt høye skadetall og et stadig økende konfliktnivå mellom el-sparkesyklister og andre trafikanter. Det er gjennom tidligere utredninger og høringer innført en rekke tiltak for å forsøke å ivareta sikkerheten, tryggheten og fremkommeligheten til både brukere av slike kjøretøy og deres medtrafikanter. Med bakgrunn i disse tidligere høringene og fortsatt høye skadetall har regjeringen besluttet å stramme inn reglene for bruk av el-sparkesykler ytterligere.

Høringen følger dessuten opp allerede besluttede endringer om innføring av promillegrense på 0,2, omklassifisering til motorvogn, aldersgrense på minst 12 år, og hjelmpåbud for barn og unge under 15 år og varslet høring.

FFOs overordnede synspunkter ved forrige høring:

- FFO anbefalte at motoriserte kjøretøy med toppfart på 20 km/t ikke skal ha lov til å kjøre på fortau, og at kommuner må gis anledning til å regulere at bruk av disse skal forbys i angitte områder.
- FFO krevde at det ble forbud mot parkering av el-sparkesykler på fortau ut over anviste områder som ikke er til hinder for fotgjengere, og at det ble gitt myndighet til at feilparkering kan sanksjoneres slik at utleieaktører har tilstrekkelig insentiv til å sikre at deres virksomhet ikke er til hinder for fotgjengere.
- FFO krevde at kjøretøyene skal registreres og ha krav om ansvarsforsikring for skade påført andre.

Disse forslagene ble ikke gjennomført etter forrige høringsrunde, men punkt 1 og 3 er en del av denne høringen.

2. FFOs synspunkter

FFOs overordnede synspunkter

- FFO støtter forslaget om forbud mot bruk av el-sparkesykler på fortau.
- FFO støtter forslaget om 16-årsgrense for bruk av el-sparkesykkel og hjelmpåbud.
- FFO støtter forslaget om at også privateide el-sparkesykler skal omfattes av individuell forsikringsplikt.
- FFO støtter forslaget om særlige regler for tap av førerrett ved brudd på promillegrensen på små elektriske kjøretøy, tilsvarende regler som gjelder for moped.
- FFO ber om at nasjonale retningslinjer for parkering av el-sparkesykler utarbeides.

3. FFOs vurderinger

Et regelverk med hovedfokus på å unngå personskader og fjerner hindringene

Vi er kjent med at andre land praktiserer et strengere regelverk for bruk av el-sparkesykler. Eksempelvis har vi blitt informert om at København kommune kjører en hard linje mot utplasserte sparkesykler og har i en periode lagt ned forbud mot bruk av el-sparkesykler. Dette forbudet er nå opphevet. Der, som her, har sparkesyklene vært til både glede og irritasjon.

Klagene og ulykkene har vært mange, og sparkesyklene er til hinder for fremkommeligheten for de med nedsatt syn, eldre og funksjonshemmede, men også annen viktig infrastruktur som varelevering og søppelhåndtering, der de hensettes vilkårlig både liggende og stående på gater, plasser og fortau. Ulykkesstatistikken for 2019 viste at risikoen for ulykker er syv ganger så høy på el-sparkesykkel som på sykkel, og det var nesten 300 personskader med sparkesykler i 2019 i Københavnområdet. Dette bør tilsi at Norge utarbeider og iverksetter et regelverk nasjonalt med hovedfokus på å unngå personskader og fjerner hindringene.

Forbud mot kjøring på fortau

Det er et høyt og vedvarende konfliktnivå mellom el-sparkesyklister og fotgjengere, særlig i sentrale bystrøk. Fortauene er særlig etablert for de gående, men el-sparkesyklister har lov til å kjøre på fortauet.

Man må ta hensyn til risikoen ved bruk av slike kjøretøy på andre arealer, og ulike alternativer er i høringsnotatet skissert som aktuelle. Et generelt forbud mot kjøring på fortau er et alternativ. Et annet er at et slikt forbud kombineres med en høyere aldersgrense (13-16 år). Det er også aktuelt å fortsatt tillate barn og unge å bruke fortau ved å sette en øvre aldersgrense for hvem som kan kjøre på fortau (13-16 år). FFO går inn for forbud mot kjøring på fortau fordi mikromobilitet begrenser mange funksjonshemmedes mobilitet og dette mener vi er diskriminerende. Vi mener at både tyngden og farten på kjøretøyet, og at den har rask akselerasjon, gjør at den er ekstra farlig for andre trafikanter. Den kan få en veldig høy kollisjonsenergi som kan gi svært alvorlige konsekvenser i et sammenstøt med fotgjengere og andre trafikanter på fortauet. Vi mener derfor at kjøring på fortau må forbys. Samtidig er bruken av el-sparkesykler positivt for noen grupper, men dette må reguleres slik at det ikke blir negativt for andre. FFO mener derfor at en 16-årsgrense og hjelmpåbud vil bidra til bedre sikkerhet og trygghet for alle trafikanter.

Forslag om å omfattes av bilansvarsloven

For å bidra til risikoreduserende adferd, både hos kommersielle utleiende og private brukere, samt sikre skadede bedre erstatningsdekning ved ulykker, er det gode grunner for at små elektriske kjøretøy bør omfattes av bilansvarsloven, herunder krav til ansvarsforsikring. Også forholdet til EUs regelverk tilsier en fornyet vurdering av dagens ordning.

Tre hovedalternativer foreslås i høringsnotatet. Et minimumsalternativ som hensyntar endringer i motorvognforsikringsdirektivet, er at alle små elektriske motorvogner omfattes av forsikringsselskapenes felles dekningsansvar, men ikke individuell forsikringsplikt. Et annet alternativ er at det i tillegg innføres individuell forsikringsplikt for utleide, men ikke privateide små elektriske motorvogner. Et tredje alternativ er at også privateide omfattes av individuell forsikringsplikt. FFO går inn alternativ 3 for å sikre at både den som har forårsaket ulykken og den/de som har blitt skadet er sikret en god forsikringsløsning.

Forslag om tap av førerrett ved promillekjøring

Ved innføring av den alminnelige promillegrensen på 0,2 også for små elektriske motorvogner, vil vegtrafikklovens alminnelige regler for sanksjonering gjelde, herunder tap av førerrett og sperrefrist.

Høringen omfatter også forslag om særlige regler for tap av førerrett ved brudd på promillegrensen på små elektriske kjøretøy, tilsvarende regler som gjelder for moped. FFO støtter dette forslaget.

Ryddige parkeringsforhold

Et moment som ikke er berørt i høringen er parkering på fortau. Parkering på fortau skaper hindringer for mange og vi mener derfor at nasjonale retningslinjer må på plass.

Fortau har tidligere vært et trygt sted for fotgjengere, noe det ikke lenger er. FFO ønsker derfor at el-sparkesykler fjernes helt fra fortauene, slik at fotgjengere og rullestolbrukere får tryggheten tilbake.

Eksempelvis har el-sparkesykler redusert synshemmedes mulighet til samfunnsdeltakelse på grunn av at de føler seg utrygge på fortauet. Mange har vært utsatt for ulykker med tragisk resultat. Dersom ulykker inntreffer er det viktig at el-sparkesyklene har kjennemerke, for på denne måten redusere faren for at noen kjører videre etter å ha kjørt ned noen. Slik kan man i etterkant finne gjerningspersonen.

I mange land vi kan sammenlikne oss med er det ikke tillatt med el-sparkesykler på fortauene, hverken kjøring eller parkering. Når det gjelder parkering bør det være i klart definerte soner utenfor gangarealer. I mange storbyer i Europa har man gode løsninger for dette, som er eksempler til etterfølgelse.

4. Konklusjon

Utfordringene med sparkesykler som er til hinder både for personer med nedsatt syn, rullestolbrukere og eldre har vært tatt opp en rekke ganger med flere samferdselsministre i møter i Kontaktforum for universell utforming av transportsystemet. Vi er derfor svært glade for at det nå foreslås tiltak som vil bedre situasjonen for alle trafikanter og håper at de endelige tiltakene sikrer alle trafikanter en tryggere hverdag.

FFO har i utarbeidelse av sitt høringssvar samarbeidet med Norges Blindforbund, Unge funksjonshemmede, Norges Handikapforbund og Trygg Trafikk .

Med vennlig hilsen

FUNKSJONSHEMMEDES FELLESORGANISASJON



Eva Buschmann
Styreleder



Lilly Ann Elvestad
Generalsekretær