

## Vedlegg 2 – Oppfølging av tidligere høring – informasjon om beslutninger om endringer i regelverket for små elektriske kjøretøy

Statens vegvesen  
14. februar 2022  
Vår ref.: 21/194155

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	3
2	Kort om endringene.....	3
2.1	Innføring av den alminnelige promillegrensen på 0,2 .....	4
2.1.1	Innledning.....	4
2.1.2	Bakgrunn .....	4
2.2	Klassifisering .....	7
2.2.1	Innledning.....	7
2.2.2	Bakgrunn .....	7
2.2.3	Nye regler som gjelder liten elektrisk motorvogn .....	8
2.3	Innføring av hjelmpåbud for barn under 15 år.....	9
2.3.1	Innledning.....	9
2.3.2	Bakgrunn .....	10
2.4	Innføring av aldersgrense for bruk på minst 12 år.....	13
2.4.1	Innledning.....	13
2.4.2	Bakgrunn .....	13
3	Endringer i forskrifter .....	15
3.1	Ny forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn .....	16
3.2	Forskrift om endring i forskrift om krav til sykkel.....	17
3.3	Forskrift om endring i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften).....	18
3.4	Forskrift om endring i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften).....	18
3.5	Forslag til endring i forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler).....	19
3.6	Forskrift om endring i forskrift om bruk av kjøretøy.....	21
3.7	Forskrift om endring i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn.....	22
3.8	Forskrift om endring i forskrift om førerkort m.m. (førerkortforskriften) .....	22
3.9	Forskrift om endring i forskrift om offentlig parkeringsgebyr .....	23
3.10	Forskrift om endring i forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer.....	23
3.11	Forskrift om endring i forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen.....	24

## 1 Innledning

Det ble fra desember 2020 til januar 2021 gjennomført høring av en rekke forslag til endringer av reglene for små elektriske kjøretøy. Enkelte av forslagene ble fulgt opp våren 2021. Samferdselsdepartementet har nå besluttet å følge opp flere av forslagene som ble hørt den gang. Dette gjelder promillegrense, omklassifisering, hjelmpåbud og aldersgrense.

Det er besluttet at den alminnelige promillegrensen på 0,2 gjøres gjeldende også for små elektriske kjøretøy ved at de omklassifiseres til motorvogn.<sup>1</sup> Den nye betegnelsen blir etter dette «liten elektrisk motorvogn». Det er også besluttet å innføre hjelmpåbud for brukere under 15 år samt en aldersgrense på minimum 12 år for bruk, jf. nærmere omtale under punkt 6.1.6 i vedlegg 1.<sup>2</sup>

Idet det allerede i 2020/2021 ble gjennomført høring av de overnevnte forhold, presiseres det derfor at dette dokumentet kun er vedlagt høringen til orientering.

De påpekes imidlertid at endelig fastsettelse av aldersgrense for bruk vil skje etter gjennomført høring, da det høres et forslag om høyere aldersgrense knyttet til høringsforslaget om forbud mot kjøring på fortau. En mulig høyere aldersgrense vil også ha innvirkning på beslutningen om hjelmpåbud, som nærmere vil omtales under.

Endringene som her omtales vil stadfestes og kunngjøres i forskrift etter at høringen av forslagene som nevnt i vedlegg 1 er ferdigstilt. Endringene vil tre i kraft til våren. Endelig dato vil bli fastsatt og meddelt senere.

## 2 Kort om endringene

### **Promillegrense på 0,2**

Promillegrensen for bruk av elsparkesykler og lignende kjøretøy vil bli den samme som for bil og andre motorvogner, 0,2.

Uvettig bruk av elsparkesykler gir skader, sorg og lidelse for mange mennesker hver eneste dag i sesongen. Samferdselsdepartementet har, ut fra nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken, et ansvar for å legge til rette for at folk kan ferdes i trafikken uten å risikere alvorlig skade. Vi må derfor ta grep for å få bruken av disse kjøretøyene inn i ansvarlige og trygge rammer. Det er ingen grunn til høyere promillegrense med kjøretøy som allerede har dokumentert svært høy forekomst av rusrelaterte ulykker. Den alminnelige 0,2 grensen skal derfor gjelde også for kjøring med små elektriske motorvogner.

---

<sup>1</sup> Høring 2020/2021: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/horing-forslag-til-endringer-i-reglene-for-sma-elektriske-kjoretoy/>

<sup>2</sup> Pressemelding: [Nå strammer regjeringen inn reglene for elsparkesykkel – regjeringen.no](#)

## Særlig om tiltak for barn – aldersgrense og hjelmpåbud

Selv om ikke ulykkestallene tilsier at unge er særlig ulykkesutsatt, så har ikke barn samme trafikkforståelse og evne til samhandling i trafikken som voksne, og har derfor særlig krav på vern. De yngste barna bør derfor ikke bruke elsparkesykler eller lignende kjøretøy, og det innføres en aldersgrense på minst 12 år.

I vurderingen av et mulig forbud mot kjøring på fortau er det pekt på at et slikt forbud vil kunne innebære økt risiko ved bruk. Det vil derfor også høres en mulig høyere aldersgrense dersom det innføres et slikt forbud. Vi vil ta endelig stilling til hvor høy aldersgrensen skal være etter denne høringen, og eventuelle konsekvenser for hjelmpåbud for barn.

Det vil også innføres et hjelmpåbud for barn under 15 år.

Om lag en tredel av skadene i elsparkesykkelulykker er hodeskader. Barn har et særlig krav på vern, og er særlig sårbare for hodeskader. Et påbud vil gi et viktig signal om risikoen ved bruk av slike motoriserte kjøretøy og være holdningsskapende for å etablere gode vaner. Vi vil derfor innføre påbud om bruk av hjelm for barn under 15 år. Selv om det ikke er noen tvil om at også voksne bør bruke hjelm, er et generelt hjelmpåbud vanskelig å forene med et fungerende utleietilbud som er rettet mot voksne. Likevel vil vi sterkt oppfordre også voksne til å være gode forbilder og bruke hjelm.

## Elsparkesykler skal klassifiseres som motorvogn

Omklassifisering til motorvogn er i tråd med at dette grunnleggende sett er motorvogn etter vegtrafikklovens definisjon. Også risikomessige forhold tilsier at små elektriske kjøretøy omklassifiseres fra sykkel til motorvogn. Dette vil innebære å gå tilbake til klassifiseringen vi hadde fra 2014–2018 for Segway og andre selvbalsenerende kjøretøy.

## 2.1 Innføring av den alminnelige promillegrensen på 0,2

### 2.1.1 Innledning

Samferdselsdepartementet har besluttet at den alminnelige promillegrensen på 0,2 også skal gjelde ved kjøring med små elektriske kjøretøy. Beslutningen er en oppfølging av forslag som tidligere er hørt.

Promillegrensen innføres ved at små elektriske kjøretøy omklassifiseres til motorvogn, jf. nærmere omtale nedenfor. Da vil promillegrensen i vegtrafikkloven § 22 også gjelde ved kjøring med liten elektrisk motorvogn. I det videre vil det gis en sammenfatning av de vurderingene som dannet bakgrunnen for beslutningen.

### 2.1.2 Bakgrunn

En betydelig andel av ulykkene som har forekommet med små elektriske kjøretøy har vært knyttet til promillekjøring. Idet kjøretøygruppen har vært klassifisert som sykkel, har det vært diskusjoner om hvorvidt kravet om å være «skikket» var tilstrekkelig. Det kunne oppfattes som noe utydelig av brukerne, i tillegg til at det kunne være utfordrende for politiet å håndheve effektivt.

I tillegg til at det er ulovlig å kjøre med promille over tillatt grense, er det også forbudt å *forsøke* å kjøre med slik promille. Det er likeledes fastsatt straffbarhetsgrenser for 28 trafikkfarlige legemidler og narkotiske stoffer tilsvarende 0,2, 0,5 og 1,5 i promille i *“Forskrift om faste grenser for påvirkning av andre berusende eller bedøvende middel enn alkohol m.m.”*.

En promillegrense for motorvogner på 0,2 brukes også i Sverige, Polen og Japan. Den mest vanlige promillegrensen i resten av verden er imidlertid 0,5. Land som Finland, Danmark, Tyskland og Spania bruker denne.

Promillegrensen på 0,2 er det vi omtaler som en «nulltoleransgrense», for å slå klart fast at alkohol og bilkjøring ikke hører sammen. Generelt sett er det også sosialt uakseptabelt å kjøre med promille i Norge (Gjerde & Christophersen, 2012). Forskning har vist at risikoen for å bli utsatt for en ulykke øker med promillenivået, og særlig fra en promille på 0,5 og oppover (Blomberg et al., 2005). Videre er risikoen for å bli utsatt for en alvorlig ulykke dramatisk høyere med en promille på 0,8 sammenlignet med edru sjåførere. Noe forskning tyder også på at ulykkesrisikoen kan øke allerede ved lavere promille på grunn av en svekkelse i kognitive funksjoner som involverer å oppfatte og prosessere visuell informasjon fra omgivelsene (Blomberg et al., 2005).

Det har frem til i dag ikke vært en bestemt promillegrense ved bruk av elektriske sparkesykler og lignende kjøretøy. Det har likevel ikke vært fritt frem å kjøre med promille. Vegtrafikkloven § 21, jf. § 3, slår fast at det er forbudt å føre et kjøretøy hvis fører ikke *«anses skikket til å kjøre på trygg måte, hva enten dette har sin årsak i at han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller i at han er syk, svekket, sliten eller trett, eller skyldes andre omstendigheter»*. Til tross for at regelen er tydelig, kan det være vanskelig for en fører å vurdere om denne er skikket til å kjøre på en trygg måte. Samtidig er en slik skjønsmessig bestemmelse utfordrende for politiet å benytte som grunnlag for kontroll. Politiet kan stoppe deg og ilegge straff, men i all hovedsak vil politiet kun kontrollere de helt enkle tilfellene der det er tydelig at fører er synlig beruset og som en følge av dette er til fare for seg selv eller andre. Kjøring i strid med regelen i vegtrafikkloven § 21 vil imidlertid oftere få betydning ved en ulykke. Da risikerer man også å miste eller få mindre i en eventuell erstatning fra forsikringsselskapet.

Den negative effekten av å være påvirket av alkohol og samtidig operere en motorvogn, eller et annet kjøretøy, er velkjent og veldokumentert gjennom en rekke forskningsstudier. Påvirkning av alkohol er en av de enkeltfaktorene som i aller størst grad øker risikoen for å bli utsatt for en ulykke (Assum & Glad, 1990). Risikoen for de mest alvorlige ulykkene øker signifikant med en promille fra 0,5 og oppover (Phillips & Brewer, 2011). Økt promille bidrar også til mer risikofylt atferd, for eksempel at hastigheten er større og at man unnlater å bruke sikkerhetsutstyr som eksempelvis bilbelte. Forskning har også påvist at risikoforskjellen mellom å være alkoholfpåvirket eller edru er størst blant yngre førere. Bilførere i aldersgruppen 18–24 med en promille på mer enn 0,5 har en betydelig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd i en trafikkulykke sammenlignet med eldre førere (Peck et al, 2008).

Også på sykkel har forskning vist at det å sykle under påvirkning av alkohol øker risikoen for å bli drept i en ulykke. Bruk av rusmidler og alkohol har blitt assosiert med en høyere frekvens av risikorelatert atferd, som for eksempel å sykle uten hjelm. Disse funnene er også i tråd med internasjonal forskning, for eksempel Kleinertz og kolleger (2020) og Graef og kolleger (2021). Schiffer og kolleger (2021) fant også resultater som tyder på at bruk av alkohol og/eller andre rusmidler kan hemme beskyttelsesreflekser som gjør at man blir mer sårbare for å bli utsatt for alvorlige ulykker.

Effekten av alkohol har også hatt en tydelig negativ effekt på andel ulykker med elektriske sparkesykler. I kartleggingen gjennomført ved Oslo skadelegevakt i 2019/2020 ble pasientene som oppsøkte Oslo skadelegevakt bedt om å angi hvorvidt de hadde brukt alkohol og/eller andre rusmidler i forkant av ulykken. Analysene viste at 40,8 prosent av alle registrerte skader var knyttet til bruk av alkohol og/eller andre rusmidler. Analysene viste også at mange av skadene med bruk av elektrisk sparkesykkel på natten kunne knyttes til rusrelatert kjøring.

Det finnes likevel få studier som har målt faktisk promille blant elsparkesyklister, dette til tross for at flere påpeker at bruk av alkohol og/eller andre rusmidler er en sentral risikofaktor for å bli utsatt for en ulykke. Ett unntak er likevel en studie gjennomført i Sør-California som viste at en andel på 17,2 prosent av skadde pasienter hadde alkoholnivå i blodet som var høyere enn den der tillatte grensen på 0,8 promille. (Dhillon et al, 2020). I studien hadde derfor over 50 prosent av pasientene som hadde behov for sykehusinnleggelse et forhøyet alkoholnivå i blodet. Knyttet til sykkel har det også blitt gjennomført kontrollerte laboratoriestudier med formål om å undersøke effekten av alkohol på sykkelferdigheter. Disse viser generelt at evnen til å håndtere sykkelen på en forsvarlig måte synker etter hvert som promillenivået øker, og at syklister med en promille på over 0,8 har om lag 20 ganger så høy risiko for å bli drept eller hardt skadd i en ulykke sammenlignet med edru syklister.

Tilgjengelig forskning underbygger derfor oppfatningen om at risikoen for å bli utsatt for en ulykke øker med stigende promillenivå, fordi bruk av alkohol og/eller andre rusmidler har en negativ effekt på kjøreferdigheter. Selv en sjåfør med lav promille (0,2–0,5) har dobbelt så høy risiko for skade som en edru sjåfør<sup>3</sup>. Dersom man kan hindre at det kjøres med promille er det dermed grunnlag for å anta at man ville oppnå en reduksjon i personskadeulykker og dødsulykker.

Promillegrensen for å føre motorvogn ble i 2001 senket fra 0,5 til 0,2. Effektene av å senke promillegrensen på antall ulykker er noe usikker. Likevel kan man si at innskjerpingen gir en tydelig markering av at alkohol og kjøring ikke hører sammen. Dette vil også være sentralt for bruk av liten elektrisk motorvogn og særlig ved bruk av elektriske sparkesykler. Promillegrensen gir et tydelig signal om at benyttelse av dette kjøretøyet og bruk av alkohol og/eller andre rusmidler ikke hører sammen.

---

<sup>3</sup> [Alkohol og bil – Alt du må vite om promillegrensen – Av-og-til \(avogtil.no\)](https://www.avogtil.no/alkohol-og-bil-alt-du-ma-vite-om-promillegrensen)

Skadene ved bruk av elektriske sparkesykler er i hovedsak lette skader. Selv om skadene er lettere, så er hodeskader den mest hyppig registrerte skaden i de tallene som er tilgjengelig. Det foreligger ikke gode data på langtidskonsekvensene av skadene, men det finnes forskning som tyder på at de for mange kan ha langvarige og uheldige konsekvenser, for eksempel i form av langvarig rehabilitering og tap av inntekt. Med bevisstheten om at selv små mengder alkohol medfører atferdsendring, som igjen gjør at man er mer risikoutsatt når man ferdes i trafikken, bør det derfor innføres promillegrense ved bruk av liten elektrisk motorvogn. En gjeldende og konkret promillegrense kan også ha allmennpreventiv effekt.

Imidlertid understrekes det at det er en forutsetning at politiet samtidig gjennomfører kontroller for å avdekke ulovlig kjøring under ruspåvirket tilstand. Kontroll og håndheving er med på å regulere atferd og øke respekten for det til enhver tid gjeldende regelverk.

## 2.2 Klassifisering

### 2.2.1 Innledning

Som oppfølging av høringen fra desember 2020 har Samferdselsdepartementet besluttet at små elektriske kjøretøy skal omklassifiseres til motorvogn. Kjøretøygruppen vil få betegnelsen «liten elektrisk motorvogn». Ny forskrift for liten elektrisk motorvogn var en del av høringsnotatet i 2020 og er vedlagt under punkt 3.

Omklassifisering til motorvogn gjøres basert både på tekniske og risikomessige forhold. Fordi en rekke regler i vegtrafikklovgivningen er knyttet til klassifisering vil omklassifisering samtidig i utgangspunktet gjøre at en rekke andre regler gjøres gjeldende. En viktig regel som ønskes å gjøres gjeldende er promillegrensen, jf. over. For en del av reglene er det ikke ment å gjøre endringer, og det vil derfor gjøres unntak, som for eksempel reglene om kjøring i kollektivfelt og på gang- og sykkelveg. De nødvendige forskriftsendringer i denne forbindelse ligger vedlagt under punkt 3.

I det videre vil gis en sammenfatning av de vurderingene som dannet bakgrunnen for beslutningen og hvilke konsekvenser beslutningen får.

### 2.2.2 Bakgrunn

I utgangspunktet er små elektriske kjøretøy etter vegtrafikklovens definisjon en motorvogn, nettopp fordi den drives fram med motor. Da selvbalsenerende kjøretøy først ble tillatt i Norge i 2014, var det også definert som en motorvogn. Det var imidlertid gjort gjennomgående unntak fra reglene knyttet til motorvogn, slik at tekniske krav til kjøretøyet samt hvor og hvordan det ble brukt, i stor grad var likt med regelverket for sykkel. Promillegrensen på 0,2 var imidlertid gjeldende og det var aldersgrense. Ved endringer i 2018 ble små elektriske kjøretøy klassifisert som sykkel.

Til tross for at kjøretøygruppen omklassifiseres, er det viktig å presisere at bruksområdene for kjøretøyet i all hovedsak vil være de samme som før. De viktigste endringene som gjøres som følge av omklassifisering er at det innføres promillegrense, aldersgrense og hjelmpåbud, jf. omtale over. Ut over dette skal de, i stor grad, fortsatt kunne benyttes på de

samme områdene og på samme måte som en sykkel. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at det likevel kan forekomme en viss endring i tillatt bruk, dersom man etter høring skulle komme til at det skal forbys ferdsel på fortau, eventuelt også i bruksområdet til enkelte skilt.

### 2.2.3 Nye regler som gjelder liten elektrisk motorvogn

Ved bruk av kjøretøy gjelder det en rekke tekniske og bruksmessige krav til kjøretøy og fører. Ved en omklassifisering av små elektriske kjøretøy til motorvogn (liten elektrisk motorvogn) vil det også inntre nye krav som i dag kun er gjeldende for motorvogner.

En omklassifisering til motorvogn medfører i utgangspunktet at alle krav som gjelder for motorvogner også gjelder for liten elektrisk motorvogn. Dette innebærer krav til å registrere kjøretøyet, krav til opplæring og førerkort, kjøring i kjørebane med videre. Ettersom de fleste av disse kravene ikke skal gjelde for denne typen motorvogn, er det laget unntaksbestemmelser i de ulike forskriftene.

Enkelte endringer vil imidlertid bli gjennomført. Reglene for bruk av mobiltelefon i motorvogn vil nå også gjøres gjeldende ved kjøring med liten elektrisk motorvogn. Dette vil ikke innebære særlig strengere regler enn i dag, da slik bruk oftest allerede vil være forbudt etter den alminnelige aktsomhetsbestemmelsen i vegtrafikkloven § 3. Dette anses uansett som en hensiktsmessig og nødvendig presisering.

I tillegg kan overtredelser med liten elektrisk motorvogn føre til tap av førerkort, prikker på førerkortet og sperrefrist, se nærmere omtale under punkt 6.4 i vedlegg 1 når det gjelder ruspåvirket kjøring. Også andre overtredelser enn ruspåvirket kjøring vil kunne medføre slike konsekvenser.

Det påhviler også et særlig ansvar for de som overlater motorvogn til andre om å sikre at de oppfyller vilkårene for å føre motorvognen, jf. vegtrafikkloven § 17. Dette betyr at foreldre og andre voksne har et særlig ansvar for å sikre at barn oppfyller vilkårene for å kjøre elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Hvis barn kjører ulovlig med små elektriske motorvogner, vil dette også kunne få konsekvenser for foresatte. Hvis foreldre overlater en motorvogn til sine barn som verken er gamle nok, eller gjør tilstrekkelig for at de benytter påbudt sikringsutstyr kan dette få konsekvenser for foreldre, se vegtrafikkloven § 17 annet ledd.

Med utgangspunkt i at liten elektrisk motorvogn fortsatt skal følge de samme trafikkreglene som sykkel er det tidligere hørt forslag til diverse endringer i trafikkreglene. Det er blant annet hørt en ny § 20 med særlige regler for liten elektrisk motorvogn med i all hovedsak de samme reglene som § 18 har for syklende. Disse endringene fremkommer nedenfor i punkt 3.5. Det er gjort noen språklige justeringer i ordlyden etter høringen. I tillegg er forslaget om særskilt regulering av adgangen til å kjøre på gågate tatt ut. Dette anses tilstrekkelig regulert ved skilt 548, jf. nærmere omtale i vedlegg 1 punkt 6.2.3. Når det særskilt gjelder kjøring av små elektriske kjøretøy på fortau og gangveg, viser vi til høringsforslaget om dette i punkt 6.1 i vedlegg 1, og det kan derfor komme endringer i disse reglene før vedtakelse.



Som en konsekvens av at små elektriske kjøretøy omklassifiseres er det nødvendig å oppdatere omtalen av de skiltene som særskilt retter seg mot små elektriske motorvogner. Dette gjelder skilt 306.10 «forbudt for liten elektrisk motorvogn», skilt 367 «fartsgrensesone for liten elektrisk motorvogn», skilt 369 «slutt på fartsgrensesone for liten elektrisk motorvogn», skilt 377 «sone med parkeringsforbud for liten elektrisk motorvogn», skilt 379 «slutt på sone med parkeringsforbud for liten elektrisk motorvogn», skilt 380 «sone med bruksforbud for liten elektrisk motorvogn» og skilt 382 «slutt på sone med bruksforbud for liten elektrisk motorvogn». Tilsvarende gjelder også for 807.10 «liten elektrisk motorvogn». Endringene er nærmere omtalt i punkt 3.4.

Vi viser også til at med utgangspunkt i at liten elektrisk motorvogn foreslås underlagt de samme skiltreguleringene som sykkel, foreslås det i vedlegg 1 også flere endringer i skiltforskriften slik at de ikke blir rammet av skilt rettet mot motorvogner, samtidig som det må gjøres endringer i skilt rettet mot sykkel, slik at de faller inn under disse reguleringene. Se nærmere omtale i vedlegg 1 punkt 6.2.

Idet omklassifisering til motorvogn i utgangspunktet vil utløse alle krav og plikter som følger av parkeringsforskriftene, må det samtidig gjøres enkelte endringer i disse forskriftene. Det anses fortsatt som svært lite aktuelt at liten elektrisk motorvogn skal omfattes av parkeringsforskriften. Det foreligger heller ikke kjente utfordringer som tilsier at liten elektrisk motorvogn bør omfattes av dette regelverket. Idet man foretar omklassifiseringen av disse kjøretøyene, vil det gjennom endringsforskrift samtidig sørges for å unnta «liten elektrisk motorvogn» fra parkeringsforskriften i sin helhet, slik at man ikke definerer denne type parkering som vilkårsparkering. Dette er i tråd med tidligere anbefalinger som er hørt.

Forholdene har blitt omtalt i den foregående høringen fra 2020, og det ble i den anledning også utformet og hørt forslag til forskrift om endring. Som oppfølging av at omklassifisering nå er besluttet, følger de nødvendige endringsforskrifter notatets punkt 3.

## 2.3 Innføring av hjelmpåbud for barn under 15 år

### 2.3.1 Innledning

Som oppfølging av tidligere høring, har Samferdselsdepartementet besluttet at det skal innføres hjelmpåbud for barn under 15 år som fører liten elektrisk motorvogn. Beslutningen er i tråd med de anbefalinger som ble gitt i forbindelse med tidligere høring om strengere regler for små elektriske kjøretøy. Det vises derfor i all hovedsak til denne høringen for en nærmere beskrivelse av de vurderinger som ligger til grunn for innføringen av påbudet, se [høringen 2020/2021 punkt 9.5](#). I det videre vil det likevel gis en sammenfatning av det som dannet bakgrunnen for beslutningen.

Det understrekes imidlertid at et hjelmpåbud for barn under 15 år forutsetter at barn under 15 år lovlig kan kjøre slike kjøretøy. Som det fremgår av punkt 6.1.6 i vedlegg 1, er det aktuelt med høyere aldersgrense dersom det innføres forbud om bruk av liten elektrisk motorvogn på fortau. Dersom det fastsettes aldersgrense på 16 år for bruk av disse kjøretøyene, vil hjelmpåbud for barn under 15 år ikke lenger være aktuelt.

### 2.3.2 Bakgrunn

Bruk av hjelm er et viktig tiltak for å redusere risikoen for alvorlig skade ved velt og sammenstøt på sykkel. En analyse av sykkelulykker fra 2018, som inkluderte 55 studier, viste at bruk av sykkelhjelmer reduserte hodeskader med 48 prosent, og reduserte alvorlig hodeskade med 60 prosent (Høye, 2018). Beskyttelsen mot ansiktsskader var noe mindre, men reduserte disse med 23 prosent (Høye, 2018). Det har likevel ikke blitt innført påbud om bruk av sykkelhjelmer i Norge, selv om det flere ganger har vært oppe til vurdering. Forklaringen på dette er dels at et påbud kan være negativt for en ønsket økning i sykkelbruken samt at det har vært fokusert på kunnskapsbygging og holdningskampanjer som virkemiddel for å endre atferd i målgruppen.

Det har vist seg at bruk av små elektriske kjøretøy, og da spesielt elsparkesykler, innebærer en særlig stor risiko for hodeskader. Det er usikkert hvor mye sannsynligheten for ulykke er høyere ved kjøring med elektrisk sparkesykkel enn ved bruk av sykkel, men anslag tilsier likevel klart at ulykkesrisikoen er betydelig høyere.<sup>4</sup> En rapport fra Statens vegvesen basert på ulykker rapportert ved Oslo skadelegevakt viste at risikoen for å bli skadd i en ulykke med elektrisk sparkesykkel er ti ganger høyere enn med vanlig sykkel<sup>5</sup>. TØI har anslått at ulykkesrisikoen på elsparkesykkel er fem til sju ganger større sammenlignet med vanlig sykkel<sup>6</sup>. Tradisjonelle sykler og elsykler skiller seg fra små elektriske kjøretøy både når det gjelder førerens plassering og fremdriftsmåte. På en sykkel sitter man på et sete et stykke opp fra bakken, og er avhengig av å trå på pedalene for å få fremdrift på sykkelen. Ved bruk av små elektriske kjøretøy er man stort sett plassert nærmere bakken og kjøretøyene er utelukkende basert på motorkraft for at kjøretøyet skal kunne bevege seg fremover. Til dette ligger nok også at det stort sett oppleves enklere å holde balansen på en tråsykkel hvor man samtidig kan sitte, enn på små elektriske sparkesykler som føres stående. Ofte har også små elektriske kjøretøy i tillegg en heller liten flate hvor bena skal plasseres. Videre er hjulene på sparkesyklene både mindre og hardere, og kan gjøre at man i større grad enn ved kjøring med tradisjonelle tråsykler og elsykler blir påvirket av ytre omstendigheter, slik som våt vegbane, trikkeskinner og hull i vegen.

Tyngdepunktet på sparkesyklene gjør at føreren i større grad vil stupe over styret enn man gjør på en sykkel, og kan forklare hvorfor så stor andel av skadene som har oppstått ved bruk av elektrisk sparkesykkel er hodeskader.<sup>7</sup>

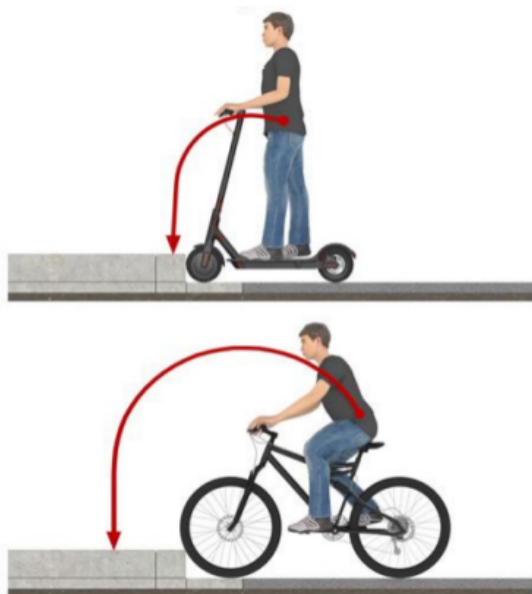
---

<sup>4</sup> Se for eksempel TØIs rapport om [Delte sparkesykler i Oslo](#) punkt 5.2

<sup>5</sup> [Rapport om sykkel-skader i Oslo: Tre ganger så høy risiko for å bli skadet på natten | Statens vegvesen](#)

<sup>6</sup> [Forskere om elsparkesyklene: Nå må politikerne ta styringen \(forskning.no\)](#)

<sup>7</sup> Se TØIs rapport om [Delte sparkesykler i Oslo](#) punkt 5.1



*Figuren viser sammenligning av syklistens tyngdepunkt ved bruk av elsparkesykkel og ordinær sykkel og er kopiert fra TØIs rapport.*

Å føre en elektrisk sparkesykkel uten å bruke hjelm kan øke risikoen for alvorlige hjerne- og hodeskader dersom man utsettes for en ulykke. Studier har vist at høy hastighet, kombinert med lav fallhøyde og kort reaksjonstid samt manglende bruk av personlig verneutstyr som hjelm, gjør at brukerne av elsparkesykkel er spesielt utsatt for skader i armer og hode (Störmann et al., 2021).

I 2019/2020 ble det registrert hvor mange som hadde brukt hjelm når ulykken inntraff under kjøring med elektrisk sparkesykkel.<sup>8</sup> Av 850 registrerte ulykker var det kun i 18 av disse hvor det ble registrert bruk av hjelm (2,5 prosent). Av disse 18 var det kun ved 4 tilfeller at det ble registrert hodeskader i forbindelse med ulykken. Til sammenligning ble det registrert hele 236 hodeskader av totalt 240 registrerte ulykker der brukeren ikke benyttet hjelm. Resultatene fra Oslo skadelegevakt er etter dette overensstemmende med internasjonal litteratur på området.

Det virker etter dette sannsynlig at et generelt krav om bruk av hjelm for førere av denne type kjøretøy kunne redusere denne formen for skader. Likevel kan det ikke slås fast at hjelmpåbud som sådan vil kunne redusere antall ulykker. Det er derfor ulike momenter som danner grunnlaget for at det per i dag ikke er ønskelig å innføre et generelt påbud om bruk av hjelm ved bruk av små elektriske kjøretøy.

Vurderingen av hvilken risiko kjøring uten hjelm innebærer, krever bevissthet omkring graden av ulikheter i førerens ferdigheter. Dennes evne til å håndtere kjøretøyet og hvorvidt føreren kjenner til og respekterer trafikkreglene er sentrale deler av et helhetlig risikobilde.

---

<sup>8</sup> Inkludert i dette er også ulykker registrert i utlandet eller utenbys.

På denne måten kan det hevdes at vurderingene omkring hjelmpåbud henger tett sammen med vurderingene om aldersbegrensning for bruk.

Videre er særlig elektriske sparkesykler regnet som et svært fleksibelt og lett tilgjengelig transportalternativ, som kan bidra til å øke framkommeligheten i bymiljøet. Det er vanskelig å kreve at brukerne av delte elektriske sparkesykler til enhver tid skal ha med seg hjelm, likeledes er det med dagens teknologi utfordrende for virksomhetene med et tilfredsstillende tilbud om samtidig utleie av hjelm til brukerne. Det er i tillegg et overordnet politisk mål om å legge til rette for denne type mobilitetsløsninger og et generelt hjelmpåbud vil dermed i dagens situasjon legge begrensinger på det kommersielle tilbudet som kan føre til store konsekvenser for både brukerne og utleietilbudet som sådan. Blant utleieselskapene har det imidlertid kommet enkelte initiativ til å tilby gratis utleiehjelm til de som tar i bruk elsparkesykkelen, men dette er ikke enda utbredt. Dette tilsier at situasjonen kan endres når slike løsninger blir mer tilgjengelig. I tillegg er det viktig at Statens vegvesen, kommunene, ulike etater og aktører har fokus på aktivt holdningsskapende arbeid som kan fremme viktigheten av å ferdes sikkert, herunder også bruk av hjelm.

Enorm tilgjengelighet og det faktum at tilbudet for leie av elektrisk sparkesykkel i praksis har vært åpen for enhver – når som helst, er elementer som har vært med på å øke risikoen og ulykkestallene generelt og dermed også hodeskadene. Selv om dette er et tilbud rettet mot voksne, har tilbudet også i noen grad blitt benyttet av mindreårige. Denne risikoen vil reduseres ved andre tiltak, eksempelvis lokale tiltak kommunen nå kan innføre etter ny lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn som nattestenging og antallsbegrensning. Slike tiltak vil imidlertid ikke endre det skadepotensiale som oppstår når uhellet først er ute og føreren ikke bruker hjelm, og vil ikke i det hele tatt gjelde den økende bruken av privateide kjøretøy. Det er et faktum at det foreligger økt risiko for hodeskade ved manglende bruk av hjelm under kjøring med liten elektrisk motorvogn. Det er derfor nødvendig å arbeide aktivt for å øke andelen som velger å ta i bruk hjelm.

Innføringen av hjelmpåbud for barn under 15 år kan bidra til å endre både holdninger og atferd tilknyttet både bruk og sikkerhet over tid. Når vi vet at hodeskader er en av de mest alvorlige konsekvensene for barn som forulykker med liten elektrisk motorvogn, vil bruk av sykkelhjelm være et viktig tiltak for å beskytte mot varige, alvorlige skader for en gruppe som antakeligvis også kan ha dårligere forutsetninger i trafikken. Videre vil heller ikke innføring av hjelmpåbud for barn under 15 år berøre virksomhetene som bedriver utleie av liten elektrisk motorvogn, all den tid disse opererer med en aldersgrense på 16 eller 18 år for bruk.

Påbudet vil ikke kunne sanksjoneres, men krav vil gi et tydelig signal om risikoen ved å føre slik kjøretøy. På denne måten kan påbudet bidra til en holdningsendrende atferd. Det er blant annet grunn til å tro at de fleste foreldre vil ha respekt for hjelmpåbudet, og støtte seg på dette når de setter grenser for sine barn. Kontrollmyndigheten kan selvfølgelig snakke med de det gjelder og informere om reglene, men ettersom den kriminelle lavalder i Norge er 15 år vil ikke brudd på kravet medføre noen formelle reaksjoner overfor barnet. Ved uforsvarlig kjøring i strid med bestemmelser i eller i medhold av vegtrafikkloven som går på

bekostning av trafikksikkerheten, kan politiet både forby bruken av kjøretøyet og inndra dette, jf. vegtrafikkloven §§ 3 og 36 nr. 4 og 6.

Det er videre slik at den som eier eller har rådighet over motorvogn har et generelt ansvar for at sikre at den man overlater en motorvogn til oppfyller kravene for å føre denne, jf. vegtrafikkloven § 17 annet ledd. Foreldre og andre som overlater elsparkesykkel eller andre små elektriske motorvogner til barn vil dermed ha et ansvar for å sikre at barn bruker hjelm, og vil etter omstendighetene kunne holdes ansvarlige dersom de ikke har gjort tilstrekkelig.

Kravet til hjelm er formulert slik at hjelmen må være godkjent og CE-merket og beregnet for sykling, skating eller rulleskøyting. Slike hjelmer produseres i henhold til standard EN 1078. CE-merkingen viser at den oppfyller nevnte standard.

## 2.4 Innføring av aldersgrense for bruk på minst 12 år

### 2.4.1 Innledning

Som oppfølging av tidligere høring har Samferdselsdepartementet besluttet at det skal innføres en nedre aldersgrense for bruk av liten elektrisk motorvogn. Dette er i tråd med tidligere utført høring og anbefaling. Utgangspunktet som er besluttet er innføring av en aldersgrense på minst 12 år.

Som tidligere omtalt er det aktuelt med høyere aldersgrense på 16 år, dersom det etter høring skulle besluttes at det innføres forbud om bruk av liten elektrisk motorvogn på fortau. Det vises til høringsnotatet for en nærmere omtale av dette.

Beslutning om hvilken aldersgrense som skal gjennomføres vil tas etter høringen.

### 2.4.2 Bakgrunn

Førerens ferdigheter er en sentral faktor når det skal vurderes hvilken risiko kjøring med liten elektrisk motorvogn innebærer. Førerens evne til å håndtere kjøretøyet og førerens trafikale ferdigheter er begge faktorer som i høy grad påvirker risikobildet.

Liten elektrisk motorvogn kan varieres i størrelse, men det må i utgangspunktet antas at barn relativt enkelt kan lære seg å håndtere disse. De små elektriske kjøretøyene er motoriserte, og dette stiller krav til at man har en viss balanse og klarer å manøvrere i fart. Det er likevel ikke holdepunkter for å si at barn som bruker små elektriske kjøretøy rent praktisk håndterer disse på en bedre eller dårligere måte enn voksne brukere..

Når det gjelder barns evne til å opptre på en trafikksikker måte når de beveger seg ut i trafikken, vet vi at forutsetningene for å kunne samhandle med trafikanter på en god måte er dårligere enn hos voksne. Det kan være store individuelle forskjeller hos barn, men forskning viser at barn ofte har problemer med å tolke situasjoner i trafikken frem til de blir så gamle at de går på mellomtrinnet i barneskolen. Barn har eksempelvis ofte problemer med å beregne hvilken fart andre kjøretøy beveger seg i og kan derfor gjøre dårlige valg for når det er lurt å krysse vegen eller stanse det kjøretøyet de selv kjører.

I Vegdirektoratets vurdering av om det burde innføres en aldersgrense for små elektriske kjøretøy i høringsnotat av 12. januar 2017 skrives følgende om barns adferd i trafikken: *«det er interessant å se hen til Trygg Trafikk som i samarbeid med Foreldreutvalget for grunnopplæringen har vurdert barns forutsetninger som syklist i trafikken. De viser til at det kan være store individuelle forskjeller mellom barn på samme aldersnivå, men at det likevel er noen generelle kjennetegn. Dette skriver Trygg Trafikk i sin brosjyre «Sykling på skolevegen – trygt frem og hjem», om elever på 6. og 7. trinn i alderen 10–12 år: Elevene har ganske mye trafikkerfaring og begynner å kunne overføre erfaringer fra en situasjon til en annen. De kan generalisere utfra opplæring og erfaring og er ikke lenger så avhengig av konkret veiledning. Motorikken er godt utviklet, og de kan gjøre flere kompliserte bevegelser samtidig. Elevene kan i større grad forutse situasjoner, eksempelvis forstå at biler kan komme selv om de ikke ser dem. De forstår bedre konsekvenser av handlinger, men har ofte overdreven tro på egne ferdigheter. En nyere undersøkelse utført av SINTEF i Trondheim har sett på barn i alderen 8–12 år og deres evne til å fokusere under sykling. Funnene viser at en nokså stor andel av barna ikke klarer å være tilstrekkelig fokusert i trafikken, men også at det er svært store individuelle forskjeller. Nærmere informasjon om undersøkelsen kan leses på nettsiden [geminino.no](http://geminino.no)».*

Dette er fortsatt relevant i dag. Tilsvarende funn fremgår eksempelvis av en nylig utført studie kalt *«Barns utvikling av fartspersepsjon og effekten av dette på trafiksikkerhet»*<sup>9</sup>. I denne studien ble barns oppfattelse av hastighet, og derfor reaksjonsevne i trafikken, studert ved hjelp av bruk av målinger av elektrisk aktivitet i hjernen. Studien viser at barn bruker betydelig lengre tid på å tolke hastigheter enn voksne, og at de derfor bruker lengre tid på å reagere på andre trafikanter som kommer mot dem i fart. Kompleksiteten øker dersom barnet selv er på et kjøretøy i fart. Den fartsforståelsen barn har kan føre til at de foretar feilberegninger, hvilket kan resultere i trafikkfarlige situasjoner. Denne og flere andre studier viser at barn ikke har de samme forutsetninger som voksne for å kunne vurdere trafikale situasjoner og gjøre gode valg som trafikant. De studier vi kjenner til knyttet til barns adferd i trafikken tar utgangspunkt i barns adferd som gående og syklist, men resultatene er også relevante for bruk av liten elektrisk motorvogn. Det påpekes i artikkelen om denne studien at risikoen for ulykke kan reduseres dersom barna mestrer kjøretøyet på en god måte og barna ferdes i et trafikkbilde med minst mulig kompleksitet og fart.

Det foreligger gode grunner for at regler om bruk av liten elektrisk motorvogn bør være ulike for barn og voksne, all den tid kompetanse og utvikling er så forskjellig. Vi har i tillegg ett overordnet ansvar for å påse at barna er så trygge som mulig når de ferdes i trafikken.

I tillegg er det lagt vekt på at det her er tale om bruk av et kjøretøy hvor det ikke stilles krav til verken forutgående opplæring eller prøver. Liten elektrisk motorvogn er motoriserte kjøretøy, som beveger seg uten at føreren selv bidrar ved å trække, sparke fra eller lignende. Normalt er det krav til både opplæring og førerkort for å oppnå førerrett av motoriserte kjøretøy i Norge, men dette gjelder ikke for liten elektrisk motorvogn. Slik det er i dag er det utelukkende opp til føreren selv, og eventuelt dennes foresatte, å selv vurdere hvorvidt man

---

<sup>9</sup> [Forskerne omtaler studien i Aftenposten Viten](#)

er skikket til å føre det aktuelle kjøretøyet. Kjøring med denne type kjøretøy krever at føreren kan holde balansen og håndtere kjøretøyet på en god og fornuftig måte, samtidig som han/hun skal håndtere de situasjoner som oppstår i trafikken, både på fortauet, gang- og sykkelveg og også enkelte ganger i vegbanen. En forutsetning for at ulykker skal kunne avverges er at føreren er i stand til å bruke kjøretøyet på en sikker måte, herunder besitte tilstrekkelig kunnskap om hvordan kjøretøyet fungerer, kunnskap om gjeldende trafikkregler og være i stand til å kunne «lese trafikken» slik at man unngår å havne i farlige situasjoner. Det er knyttet usikkerhet til hvorvidt de yngste barna har tilstrekkelig forutsetninger for dette. Ved bruk av liten elektrisk motorvogn har foreldre i dag et særlig ansvar for at barna i trygge omgivelser kan opparbeide seg de ferdigheter som er nødvendige for at barnet skal kunne opptre trygt i trafikken. Dette innebærer blant annet at barna ikke bør slippes ut i trafikken før barnet er mentalt utrustet og har nok praktisk trening til å kunne føre kjøretøyet og samhandle med andre i trafikken på en trafiksikker måte. Dette legger imidlertid et stort samfunnsansvar over på den enkelte foresatte.

Liten elektrisk motorvogn finnes i mange ulike varianter. Hvor enkle eller vanskelige de er å håndtere, hvilken hastighet de oppnår og i hvilke områder det er naturlige å bruke hver enkelt type kjøretøy varierer. Kjøretøyene er både populære leketøy og fremkomstmidler, og barn og ungdom bruker både ståbrett, enhjulinger, elektrisk rullebrett og i stadig større grad – elektriske sparkesykler. Aldersgrensen som innføres vil gjelde alle kjøretøy som faller inn under kategorien «liten elektrisk motorvogn» og vil gjelde ved bruk, uavhengig av om du eier din egen eller om du leier eller låner av andre. Kravet vil også gjelde på offentlig og privat grunn.

Tanken bak innføring av aldersgrense er at skadepotensialet ved bruk av liten elektrisk motorvogn vil være såpass stort at brukeren må ha oppnådd en alder og modenhet hvor de både kan forstå risikoen, lese trafikkbildet og håndtere kjøretøyet. Det er viktig å verne de yngste barna mot det skadepotensialet slike kjøretøy har. Innføringen av en nedre aldersgrense vil særlig kunne bidra til å sende et signal om kjøretøyets risikopotensiale. På lik linje med innføring av hjelmpåbudet for barn under 15 år, vil en nedre aldersgrense for bruk av kjøretøyene bidra inn i det holdningsskapende arbeidet og være et tiltak som bidrar til å øke trafiksikkerheten over tid.

Det påpekes avslutningsvis at det ikke siden 2018 har vært fastsatt noen minstealder for bruk av små elektriske kjøretøy. Det kan etter dette legges til grunn at flere har gått til innkjøp av et eller flere små elektriske kjøretøy også til barn. Barn under 12 år som i dag eier eller disponerer små elektriske kjøretøy vil altså miste retten til å kjøre disse, ved innføringen av aldersgrense. Hensynet til å ivareta trafiksikkerheten også for disse barna veier tyngre enn et barns rett til å føre en liten elektrisk motorvogn fritt.

### 3 Endringer i forskrifter

Den omtalte beslutningen medfører endringer i flere forskrifter samt innføring av en ny forskrift. Forskriftsforslagene var en del av høringen i 2020 og er derfor kun tatt med her av informasjons hensyn.

## 3.1 Ny forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet dd.mm.åååå med hjemmel i vegtrafikkloven av 18. juni 1965 §§ 13–16, jf. Samferdselsdepartementets delegeringsvedtak av 24. november 1980 nr. 1.

### § 1. *Formål*

Formålet til forskriften er at liten elektrisk motorvogn som tas i bruk i Norge ivaretar hensynet til trafikksikkerhet i tilstrekkelig grad.

### § 2. *Virkeområde*

Forskriften gjelder for liten elektrisk motorvogn som tas i bruk i Norge, herunder også Svalbard.

### § 3. *Definisjon*

*Liten elektrisk motorvogn:* Elektrisk drevet motorvogn for én person, som har en maksimal konstruktiv hastighet på 20 km/t, veier maksimalt 70 kg inklusive batteri og ikke er bredere enn 85 cm eller lengre enn 120 cm. Motorvogn uten selvbalsenerende teknologi tillates ikke å ha sitteinnetning.

### § 4. *Ikke godkjenningssplikt og registreringssplikt*

1. Liten elektrisk motorvogn skal ikke fremstilles for godkjenning hos Statens vegvesen. Fører er ansvarlig for at kjøretøyet er i forskriftsmessig stand, jf. vegtrafikkloven § 23 første ledd.
2. Liten elektrisk motorvogn er ikke registreringsspliktig, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 2–2 første ledd bokstav h.

### § 5. *Alminnelige bestemmelser om konstruksjon, utstyr, merking m.m.*

1. Liten elektrisk motorvogn skal være bygd, innrettet, utstyrt og vedlikeholdt slik at den tåler de påkjenninger som den vanligvis utsettes for og kan nyttes uten å volde unødig fare eller ulempe.
2. Liten elektrisk motorvogn skal være tydelig og varig merket med produsentens navn, typebetegnelse og fabriksjonsnummer. Det skal være plassert og utført slik at det er godt synlig og slik at det ikke lett kan fjernes eller endres.

### § 6. *Bremser*

Liten elektrisk motorvogn skal være utrustet med et system som gjør det mulig å stanse på en sikker, effektiv og hurtig måte.

### § 7. *Lys og refleks*

1. Liten elektrisk motorvogn skal ha rød refleks bak. Refleksen skal være CE-merket.
2. Liten elektrisk motorvogn som brukes i mørket eller i usiktbart vær på alminnelig beferdet veg eller område, skal foran ha lykt som gir gult eller hvitt lys og/eller



flerfunksjonslykt som kan gi blinkende eller fast hvitt lys. Bak skal liten elektrisk motorvogn ha lykt som gir rødt lys og/eller lykt som gir blinkende rødt lys.

3. Lyktene skal kunne sees tydelig i en avstand på 300 m. Lykter som gir blinkende lys skal blinke med minst 120 blink pr. minutt.
4. Krav om refleks og lys gjelder likevel ikke for kjøretøy som på grunn av sin størrelse eller utforming ikke muliggjør en hensiktsmessig montering av dette.

### **§ 8. Lydsignal**

Liten elektrisk motorvogn skal ha signalklokke eller signalhorn. Annet varselapparat er forbudt. Krav om signalklokke eller signalhorn gjelder likevel ikke for kjøretøy som på grunn av sin størrelse eller utforming ikke muliggjør en hensiktsmessig montering eller bruk av slikt utstyr.

### **§ 9. Elektrisk anlegg**

Det elektriske anlegget på motorvognen skal oppfylle kravene i forskrift 20. mai 2009 nr. 544 om maskiner som implementerer direktiv 2006/42/EF av 17. mai 2006 om maskiner (Maskindirektivet) og forskrift 10. oktober 2017 nr. 1597 om elektromagnetisk kompatibilitet som implementerer direktiv 2014/30/EU av 26. februar 2014 om harmonisering av medlemsstatenes lovgivning om elektromagnetisk kompatibilitet (EMC-direktivet).

## II

### **§ 10. Ikrafttredelse**

Denne forskrift trer i kraft dd.mm.åååå.

## 3.2 Forskrift om endring i forskrift om krav til sykkel

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet dd.mm.åååå med hjemmel i vegtrafikkloven av 18. juni 1965 § 2 tredje ledd tredje punktum, § 13 andre ledd, jf. Samferdselsdepartementets delegeringsvedtak av 24. november 1980 nr. 1.

## I

I forskrift 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel gjøres følgende endringer:

§ 2 femte ledd oppheves.

§§ 7–10 oppheves.

Gjeldende § 11 blir ny § 7.

Kapittelinnledningene oppheves.

## II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

### 3.3 Forskrift om endring i forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet dd.mm.åååå med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 13, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

## I

I forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 2–5 nr. 12 femte ledd oppheves.

## II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

### 3.4 Forskrift om endring i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkløssignaler og anvisninger (skiltforskriften)

**Hjemmel:** Fastsatt av Samferdselsdepartementet dd.mm.åååå med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 5, § 6 og § 43, jf. delegeringsvedtak 17. mars 1967 nr. 3462.

## I

I forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkløssignaler og anvisninger (skiltforskriften) gjøres følgende endringer:

**I kapittel 4. § 8** gjøres følgende endringer:

**306.10** Forbudt for *liten elektrisk motorvogn*

Forbudet gjelder ferdsel på veg og fortau med *liten elektrisk motorvogn*.

**367** Fartsgrensesone for *liten elektrisk motorvogn*

Skiltet angir grense for område hvor det gjelder forbud mot kjøring på veg og fortau med større fart enn 6 km/t med *liten elektrisk motorvogn*. Forbudet gjelder til det blir opphevet ved skilt 369 «Slutt på fartsgrensesone for *liten elektrisk motorvogn*».

**369** Slutt på fartsgrensesone for *liten elektrisk motorvogn*

**377** Sone med parkeringsforbud for *liten elektrisk motorvogn*

Skiltet angir grense for område hvor det er forbudt å parkere *liten elektrisk motorvogn*. Skiltet gjelder til det blir opphevet av skilt 379 «Slutt på sone med parkeringsforbud for *liten elektrisk motorvogn*». Innenfor området kan det ved skilt være fastsatt avvikende bestemmelser om parkering eller stans. For disse stedene gjelder ikke soneskiltets bestemmelser.

**379** Slutt på sone med parkeringsforbud for *liten elektrisk motorvogn*

**380.** Sone med bruksforbud for *liten elektrisk motorvogn*.

Skiltet angir grense for område hvor det er forbudt å bruke *liten elektrisk motorvogn*. Skiltet gjelder til det blir opphevet av skilt 382 «Slutt på sone med bruksforbud for *liten elektrisk motorvogn*».

**382** Slutt på sone med bruksforbud for *liten elektrisk motorvogn*

I kapittel 9. § 18 gjøres følgende endringer:

**807.10** *Liten elektrisk motorvogn*

II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

### 3.5 Forslag til endring i forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)

**Hjemmel:** Fastsatt ved kgl.res. av dd.mm.åååå med hjemmel i lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikklov) § 2, § 4 og § 6. Fremmet av Samferdselsdepartementet

I

I forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) gjøres følgende endringer:

**§ 4. Bruk av kjørebane nr. 1** skal lyde:

Kjørende skal bruke kjørebanen. Det er forbudt å kjøre på fortau eller gangveg. Andre kjørende enn syklende må ikke bruke sykkelveg eller sykkelfelt. Syklende må bare bruke sykkelfelt på høyre side av vegen.

*Liten elektrisk motorvogn kan likevel bruke sykkelveg og sykkelfelt. Liten elektrisk motorvogn må bare bruke sykkelfelt på høyre side av vegen.*

**§ 5. Kjøretøys plass på vegen nr. 1 og nr. 2** skal lyde:

1. Så langt forholdene tillater det skal kjøretøy føres på høyre side av vegen. På kjørebane med to eller flere kjørefelt i kjøreretningen skal høyre felt nyttes når ikke trafikkreglene påbyr eller tillater bruk av felt til venstre.

Kjøretøy må holdes godt innenfor kjørefeltet.

Sykkel eller annet kjøretøy som ikke er motorvogn, kan kjøres på vegens høyre skulder.

*Liten elektriske motorvogn kan likevel kjøres på vegens høyre skulder.*

2. Kjøring i kollektivfelt og sambruksfelt er bare tillatt som angitt på offentlig trafikkskilt. Likevel kan elektrisk eller hydrogendrevet motorvogn, tohjuls motorsykkel uten sidevogn, tohjuls moped, sykkel, *liten elektrisk motorvogn* eller uniformert utrykningskjøretøy nytte slike felt.

### **§ 7. Vikeplikt nr. 3 skal lyde:**

Kjørende som vil svinge har vikeplikt for gående, syklende og *fører av liten elektrisk motorvogn* som skal rett fram på kjørebanen eller vegens skulder. Kjørende som vil svinge inn over fortau har vikeplikt for gående, syklende og *fører av liten elektrisk motorvogn som ferdes på fortauet*.

Fører av sporvogn som vil svinge inn i veg med gangfelt, har vikeplikt for gående når fotgjengersignalet lyser grønt.

### **§ 9. Særlige plikter overfor gående nr. 3 skal lyde:**

Den som vil kjøre forbi til høyre for sporvogn ved holdeplass uten trafikkøy, skal stanse og gi fri veg for passasjerer som stiger av eller vil stige på. Det samme gjelder for syklende og *fører av liten elektrisk motorvogn* som vil kjøre forbi til høyre for buss ved holdeplass.

### **§ 18. Særlige bestemmelser for syklende nr. 1 skal lyde:**

Syklende kan kjøre forbi til høyre for andre kjøretøy enn sykkel og liten elektrisk motorvogn

### **Ny § 20 skal lyde:**

*§ 20. Særlige bestemmelser for liten elektrisk motorvogn*

*1. Fører av liten elektrisk motorvogn kan kjøre forbi til høyre for andre kjøretøy enn sykkel og liten elektrisk motorvogn.*

*2. Fører av liten elektrisk motorvogn som vil svinge til venstre, kan fortsette å holde til høyre på vegen og svinge der det er hensiktsmessig. Føreren har da vikeplikt for annen trafikant. Slik svinging kan gjøres uten hensyn til hva som er angitt om valg av kjørefelt ved offentlig trafikkskilt eller ved oppmerking på veg.*

3. *Kjøring med liten elektrisk motorvogn på fortau, gangfelt og gangveg er tillatt når gangtrafikken er liten og kjøringen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik kjøring må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen.*

4. *Liten elektrisk motorvogn kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.*

Gjeldende § 20 blir ny § 21.

## II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

### 3.6 Forskrift om endring i forskrift om bruk av kjøretøy

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet dd.mm.åååå med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 13 og § 16, jf. delegeringsvedtak 21. mars 1986 nr. 750, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1, delegeringsvedtak 1. april 1993 nr. 286 og delegeringsvedtak 30. april 2002 nr. 557.

Tilføyd hjemmel: 18. juni 1965 nr. 4

## I

I forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy gjøres følgende endringer:

**§ 2–2 første ledd ny bokstav h)** skal lyde:

*Liten elektrisk motorvogn.*

**§ 3–1 nr. 1** skal lyde:

Kjøretøy må ikke brukes med større antall personer på sitteinnretninger eller på andre plasser enn det er registrert for. For kjøretøy som ikke er registreringspliktig, gjelder fabrikantens bestemmelse tilsvarende. *Liten elektrisk motorvogn kan bare brukes av en person.*

**§ 3–1 nr. 2 bokstav f)** skal lyde:

To barn under 6 år eller ett barn under 10 år på sykkel som nevnt i kjøretøyforskriften § 2–5 nr. 12. Dersom slik sykkel er påmontert tilhenger, kan det bare transporteres ett barn under 10 år på sykkelen.

## II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

### 3.7 Forskrift om endring i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn

**Hjemmel:** Fastsatt av Samferdselsdepartementet dd.mm.åååå med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 23a, § 31 og § 31a.

I

I forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn gjøres følgende endringer:

**§ 4** skal lyde:

*§ 4. Påbud om bruk av sykkelhjelm*

*Barn under 15 år som fører motorvogn som definert i forskrift om krav til liten elektriske motorvogn, skal under kjøring benytte godkjent og CE-merket sykkelhjelm.*

II

Endringene trer i kraft dd.mm.åå

### 3.8 Forskrift om endring i forskrift om førerkort m.m. (førerkortforskriften)

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet dd.mm.åååå med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 24, § 43, og delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

I

I forskrift 19. januar 2004 nr. 19 om førerkort m.m. (førerkortforskriften) gjøres følgende endringer:

**§ 12-1 overskrift** skal lyde:

*Alminnelige unntak fra førerkortplikten for traktor, motorredskap, saktegående motorvogn og liten elektrisk motorvogn.*

**§ 12-1 nytt tredje ledd** skal lyde:

*Liten elektrisk motorvogn som definert i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, kan føres av person som har fylt 12 år og har nødvendig ferdighet.*

II

Endringene trer i kraft dd.mm.åå

### 3.9 Forskrift om endring i forskrift om offentlig parkeringsgebyr

**Hjemmel:** Fastsatt ved kgl.res. dd.mm.åååå med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 31a, jf. § 31 og lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 28 tredje ledd. Fremmet av Samferdselsdepartementet.

#### I

I forskrift 18. mars 2016 nr. 261 om offentlig parkeringsgebyr – gjøres følgende endring:

#### **§ 1 om virkeområde** skal lyde:

Denne forskrift gjelder overtredelser av bestemmelser om stans og parkering av motorvogn eller tilhenger til motorvogn på veg åpen for alminnelig ferdsel, jf. trafikkreglene § 1 og som ikke omfattes av forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer.

#### **§ 2 om gebyr** skal lyde:

Gebyr kan ilegges ved stans eller parkering i strid med vegtrafikkloven § 3 og § 17, trafikkreglene § 17, skiltforskriften, denne forskrift og bestemmelser gitt i medhold av vegtrafikkloven § 4 og § 9.

*For motorvogn som definert i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, kan gebyr likevel bare ilegges ved overtredelse av skilt nr. 377, vegtrafikkloven § 3 og trafikkreglene § 20 nr. 5.*

Gebyr skal ikke ilegges hvis det kan ilegges kontrollsanksjon etter forskrift om vilkårsparkering for allmenheten og håndheving av private parkeringsreguleringer.

Gebyr skal ikke ilegges hvis stansen eller parkeringen har voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods. I slikt tilfelle er overtredelsen straffbar etter vegtrafikkloven § 31.

Det kan bare ilegges et gebyr for samme parkering, uten hensyn til om flere bestemmelser er overtrådt.

Gebyret er kr 900,-.

#### II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

### 3.10 Forskrift om endring i forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer

**Hjemmel:** Fastsatt ved kgl.res. dd.mm.åååå med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 4, § 5, § 8, § 31, § 37, § 38, lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i

forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 28 tredje ledd og lov 13. august 1915 nr. 5 om domstolene (domstolloven) § 163a. Fremmet av Samferdselsdepartementet.

**Tilføyd hjemmel:** Delegeringsvedtak 10. juni 2016 nr. 612.

## I

I forskrift 18. mars 2016 nr. 260 om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) gjøres følgende endring:

**§ 3 første ledd** skal lyde:

Denne forskriften gjelder for vilkårsparkering av motorvogn eller tilhenger til motorvogn (heretter kun omtalt som «motorvogn») på veg åpen for alminnelig ferdsel. *Forskriften gjelder likevel ikke for liten elektrisk motorvogn som definert i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn.*

## II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

### 3.11 Forskrift om endring i forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen

**Hjemmel:** Fastsatt ved kgl.res. 26. mars 2021 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 31, § 31a, § 31b og § 36a og lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningen (forvaltningsloven) § 28 tredje ledd. Fremmet av Samferdselsdepartementet.

## I

I forskrift 26. mars 2021 nr. 963 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen gjøres følgende endringer:

**§ 10 bokstav j)** skal lyde:

*j) kjørt med kjøretøy som nevnt i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn hvor den elektriske hjelpemotorens effekt ikke reduseres gradvis og opphører når kjøretøyet oppnår en hastighet på 25 km/t, eller kjørt med kjøretøy som nevnt i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn hvor den konstruktive hastigheten overskrider 20 km/t.*

For overtredelse av § 10 bokstav j) er gebyret 1 200 kr.

## II

Endringene trer i kraft dd.mm.åååå.

---



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**