



SYKLISTFORENINGEN

Rogaland

Til: Karmøy kommune
Fra: Rogaland syklistforening

Deres ref: 22/4694
Dato: 04. juli 2022

Syklistenes Landsforening (SLF) er Norges eneste organisasjon for hverdagssykling. SLF ønsker at flest mulig skal se på sykkel som løsningen i hverdagen - som fremkomstmiddel til jobb, i hverdagen ellers og som kilde til opplevelser og bedre helse. SLF har på landsbasis ca. 10 000 medlemmer. Lokallaget i Rogaland har ca. 600 medlemmer.

Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy

Viser til tilsendt høring av forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy.

I forskriften står det at "små elektriske kjøretøy" betyr "små elektriske kjøretøy og sykkel med hjelpemotor". Det betyr at forskriften gjelder likt for elsykkel som for elsparkesykkel.

Små elektriske kjøretøy er en egen kjøretøyklasse med tekniske krav som er annerledes enn kravene til sykkel. Sikkerhetsutstyr, stabilitet, tyngdepunkt og førerkontroll er vidt forskjellige i de to klassene, noe som gir opphav til en del reelle og påviste problemstillinger ved bruk av små elektriske kjøretøy.

På et generelt grunnlag innebærer dette at forskriften regulerer adgangen til å drive utleie av elsykkel (uavhengig av stativ), utleie av elsykkel når det er snø og is (tross piggdekk), nattlig utleie av elsykkel, samt hjelpåbud ved utleie av elsykkel. Grunnlaget for denne reguleringen av *elsykkel* er at det er økt fare og ulempe forbundet med *elsparkesykkel*. Det er problematisk å regulere et transportmiddel pga. problemer forbundet med et annet, og vi kan ikke se at det er hensiktsmessig å inkludere elsykkel i "små elektriske kjøretøy" slik man gjør i dette tilfellet.

Elsykkel erstatter bil i hverdagen, og gir tross hjelpemotoren fremdeles en stor helsegevinst for brukeren. Elsparkesykkel erstatter hovedsakelig gange og sykkel, og gir negativ helsegevinst. De negative konsekvensene ved utleie av elsparkesykkel er i liten grad til stede ved utleie av elsykkel. De to transportformene har så forskjellig samfunnsseffekt at det å sidestille og likebehandle dem blir veldig feil.

At man har valgt å ekskludere ordinær sykkel taler også for at elsykkel skal være utenfor denne forskriften. Elsykkel og sykkel er like i alle sikkerhets- og bruksøyemed, og innebærer de samme konsekvensene for omgivelser og befolkning. Begge sykkeltyper står i sterk kontrast til små elektriske kjøretøy.

I tillegg er utleie av elsykler et helt annet marked, dominert av offentlige aktører (som Kolumbus). Det rent kommersielle markedet er mindre utviklet og har mye større inngangsbarrierer enn utleie av elsparkesykler. Kapitalkravet er mye større pga høyere enhetskostnad, masseproduksjonen er ikke der på samme måte og det finnes færre muligheter for en ny utleie-leverandør som vil kjapt inn i markedet med hundrevis eller tusenvis av kjøretøy på kort tid, slik vi ofte ser i elsparkesykkelmarkedet. Behovet for å regulere dette markedet er ennå ikke til stede, og det vil være naturlig å la det kunne utvikle seg uten



den reguleringen som er nødvendig for elsparkesykkelmarkedet.

Helt konkret og lokalt kan ikke vi tolke forskriften annerledes enn at Kolumbus' bysykler blir omfattet av forskriften, siden dette er utleie av elsykler på offentlig grunn. Det betyr at Kolumbus må melde seg som en aktør på lik linje med Ryde, Voi og andre, og at Kolumbus må sperre for bruk på natten, kreve hjelm for å bruke bysykkel og overholde geo-restriksjoner som måtte komme. Det betyr også at Kolumbus vil være begrenset til et antall bysykler som gitt av fordelingen mellom aktørene, og at de vil være begrenset av evt. restriksjoner på antall utleiekjøretøy som tillates utplassert i Karmøy kommune.

Det er ikke rimelig at Kolumbus' bysykkelutleie skal være inkludert bare fordi Kolumbus har elsykler, mens Oslo kommunes bysykkelutleie skal være ekskludert fordi Oslo kommune har vanlige sykler. Disse ordningene er for alle praktiske formål helt like i utforming, organisering og opplevelse for brukerne og omgivelsene, med unntak av elmotoren, og begge ordningene er vidt forskjellige fra den kommersielle elsparkesykkelutleien.

Vi antar at dette ikke er ønskede konsekvenser av forskriften.

Selv om det er adgang til å vedta en forskrift som også gjelder elsykkel, er ikke dette et krav i *Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn*. Tvert imot har departementet i sine kommentarer til loven uttalt at kommunene skal være bevisste på forskjellene mellom disse kjøretøyklassene og ta hensyn til det i utforming av lokale forskrifter.

Av både de prinsipielle årsakene og de konkrete årsakene fraråder vi å vedta en forskrift som sidestiller elsykkel med små elektriske kjøretøy.

Vi foreslår at pkt 2, b) tas ut av forskriften slik at den implisitt kun gjelder "små elektriske kjøretøy". Evt. kan det tydeliggjøres i 2 b) at "små elektriske kjøretøy" ikke inkluderer sykkel med hjelpemotor.

Stavanger kommune har utformet sin tilsvarende forskrift slik at elsykkel ikke er inkludert i forskriften. Under er utklipp av Stavanger kommunes ordlyd og Stavanger kommunes forklaring av ordlyden:

§ 2 Definisjoner

b) Små elektriske kjøretøy: små elektriske kjøretøy. Sykkel med hjelpemotor (elsykkel) regnes ikke som små elektriske kjøretøy i denne forskriften.

«Små elektriske kjøretøy»: I lov om utleie av små elektriske kjøretøy er sykkel med hjelpemotor (elsykkel) likestilt med elsparkesykkel, jf. § 2. I forslaget til forskrift foreslås det at elsykler ikke tas med i definisjonen av små elektriske kjøretøy. Dette er fulgt opp i § 3 som gjelder virkeområde. Praksis fra Stavanger kommune har vist at behovet for å regulere utleie er knyttet til elsparkesykler. Ved å unnta elsyklene fra forskriften blir ikke ordningen med Bysykkel påvirket, og punkt 7 i vedtaket fra UMU av 20.10.2021 ivaretas. Det kan opplyses at regjeringen har foreslått at små elektriske kjøretøy skal omklassifiseres fra sykkel til motorvogn, mens elsykkel skal fortsette å være klassifisert som sykkel.

Subsidiært bør man, som departementet har påpekt, være bevisst de mange forskjellene som er mellom elsykkel og elsparkesykkel, og stille forskjellige krav og begrensninger til de to kjøretøygruppene, slik at kravene og begrensningene er rimelige og forholdsmessige målt opp mot kjøretøyenes egenskaper.

Med vennlig hilsen

Jens Glad Balchen

Leder, Rogaland syklistforening

E-post: post@rogalandsyklistforening.no

Telefon: 926 32 579