Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Forslag om økt aldersgrense for bruk av liten elektrisk motorvogn (elsparkesykkel mv.)

Høring om forslag til forskrift om endring i

- forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften)
- forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
5. november 2026
Vår ref.: 26/315420

Innholdsfortegnelse

1 Innledning 3
2 Bakgrunn 3
2.1 Oppdraget 3
2.2 Utviklingen i regelverket 3
2.3 Avgrensning 4
3 Gjeldende rett 4
3.1 Norsk rett 4
3.2 Andre lands rett 5
4 Kunnskapsgrunnlag: bruk, ulykker og skader 6
4.1 Omfang og bruk av elsparkesykkel 6
4.2 Ulykkes- og skadeutvikling for elsparkesykkel 7
4.3 Ulykkesstatistikk blant barn og unge 8
4.3.1 Alder og skadebildet blant barn og unge 8
4.3.2 Ulykkestyper og ulykkessituasjoner 9
4.3.3 Ulykkesbeskrivelser og aldersforskjeller 10
4.3.4 Modenhet, ferdigheter og risikoforståelse 10
4.3.5 Oppsummering 11
5 Nærmere om forslaget 11
5.1 Forslag om heving av aldersgrensen til 16 år 11
5.2 Begrunnelse for forslaget 12
5.3 Håndheving og kontroll av alderskravet 13
5.4 Forholdet til Grunnloven § 97 15
6 Økonomiske og administrative konsekvenser 16
6.1 Samfunnsøkonomisk verdi av redusert skadeomfang 16
6.2 Konsekvenser for brukere og næringsliv 16
6.3 Konsekvenser for forvaltningen 17
7 Høringsfrist 17

1 Innledning

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet sender Statens vegvesen med dette på høring forslag om endringer i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften) og forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn.

Forslaget gjelder heving av aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner fra 12 år til 16 år. Som følge av dette foreslås også kravet om bruk av sykkelhjelm for førere under 15 år opphevet.

Forslaget bygger på *Utredning av høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner*, som Statens vegvesen utarbeidet tidligere i 2026 på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utredningen vurderte dagens aldersgrense på 12 år samt alternative aldersgrenser på 15 og 16 år. Etter en samlet vurdering anbefalte Statens vegvesen at aldersgrensen heves til 16 år. Utredningen i sin helhet er publisert her: Utredning aldergrense - Nasjonalt vitenarkiv.

Bakgrunnen for forslaget er utviklingen i ulykkes- og skadebildet ved bruk av elsparkesykkel de siste årene, særlig blant barn og ungdom. Kunnskapsgrunnlaget viser at aldersgruppen 12–16 år utgjør en betydelig del av skadebildet og at denne gruppen har vært involvert i en økende andel av de registrerte skadene de senere årene.

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

2 Bakgrunn

2.1 Oppdraget

I tildelingsbrevet for 2026 ga Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utrede høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner, basert på oppdatert kunnskapsgrunnlag om ulykkesutviklingen (oppdrag 6-2026). Oppdraget er også forankret i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029 (tiltak 100).

Som svar på oppdraget utarbeidet Statens vegvesen *Utredning av høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner*, som ble oversendt Samferdselsdepartementet 31. august 2026. Utredningen anbefaler at aldersgrensen heves til 16 år. En oppsummering av de viktigste funnene fra utredningen behandles nærmere i kapittel 4.

På bakgrunn av utredningen har Samferdselsdepartementet nå bedt Statens vegvesen sende på høring forslag om å heve aldersgrensen til 16 år for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner.

Bakgrunnen for oppdraget må sees i sammenheng med utviklingen i regelverket for elsparkesykkel de senere årene.

2.2 Utviklingen i regelverket

Reguleringen av små elektriske kjøretøy har vært gjenstand for flere endringer de siste årene. Da slike kjøretøy først ble tillatt i Norge i 2014, ble de klassifisert som motorvogn med aldersgrense på 16 år. I 2018 ble regelverket endret slik at små elektriske kjøretøy ble klassifisert som sykkel, og aldersgrensen ble opphevet. Fra 2018 til 2022 kunne derfor alle kjøre elsparkesykkel, uansett alder.

Dagens regelverk trådte i kraft 15. juni 2022. Ved denne regelendringen ble små elektriske kjøretøy igjen definert som motorvogn og aldersgrensen ble satt til 12 år. Det ble samtidig innført flere andre regler, blant annet hjelmpåbud for barn under 15 år, promillegrense på 0,2 og krav til ansvarsforsikring for alle elsparkesykler.

I forbindelse med regelendringene i 2022 ble det lagt til grunn at erfaringene med aldersgrensen og de øvrige regelendringene skulle følges opp, og at dette kunne gi grunnlag for å revurdere aldersgrensen

på et senere tidspunkt. I høringsnotatet fra 2021 i kapittel 9.4 står det blant annet at *«Avhengig av erfaringene med denne endringen og den samlede effekten av de endringer som foreslås i denne høringen vil denne aldersgrensen kunne revurderes senere.»*

Siden 2022 har kunnskapsgrunnlaget om ulykker og skader ved bruk av elsparkesykkel utviklet seg. Dette har gitt et vesentlig bedre grunnlag for vurderingene som ligger til grunn for forslaget i denne høringen.

2.3 Avgrensning

Forslaget til endringer er avgrenset til barn og unges bruk av elsparkesykkel og øvrige små elektriske motorvogner, herunder selvbalanserende kjøretøy, elektrisk enhjuling, ståbrett og elektrisk skateboard, som omfattes av definisjonen i forskrift 25. mai 2022 nr. 918 om krav til liten elektrisk motorvogn § 3. På grunn av tilgjengelig tall- og kunnskapsgrunnlag er vurderingene i hovedsak knyttet til elsparkesykkel, som utgjør den klart dominerende kjøretøygruppen.

Høringsnotatet er i tråd med oppdraget avgrenset til å vurdere høyere aldersgrense som virkemiddel. Forslaget må samtidig sees i sammenheng med øvrige tiltak og pågående prosesser knyttet til bruk av elsparkesykkel, herunder kontroll og håndheving, trafikkopplæring og informasjon, tiltak mot ulovlige elsparkesykler, regulering av bruk på fortau og spørsmål om hjelmpåbud. Disse forholdene omtales i høringsnotatet i den grad de er relevante for vurderingen av aldersgrense som virkemiddel.

3 Gjeldende rett

3.1 Norsk rett

Dette kapittelet gir en oversikt over gjeldende regelverk i Norge for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner.

Aldersgrensen for å kjøre liten elektrisk motorvogn, herunder elsparkesykkel, er i dag 12 år. Dette følger av førerkortforskriften § 12-1 tredje ledd, som lyder:

> *«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.»*

Det er ikke et krav om førerkort for å kjøre liten elektrisk motorvogn. Kravet til «nødvendig ferdighet» innebærer ikke krav til opplæring eller prøve, men pålegger føreren selv å vurdere hvorvidt vedkommende er skikket til å føre liten elektrisk motorvogn.

Begrepet «liten elektrisk motorvogn» er definert slik i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn § 3:

> *«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 selvbalanserende teknologi tillates ikke å ha sitteinnretning.»*

For å omfattes av definisjonen av liten elektrisk motorvogn må kjøretøyet ha en maksimal konstruktiv hastighet på 20 km/t. Elsparkesykler som ikke er sperret for hastighet over 20 km/t med motorkraft, er ulovlige å bruke.

Det er gitt mer utfyllende informasjon om tekniske krav til liten elektrisk motorvogn på nettsiden til Statens vegvesen (Tekniske krav til elsparkesykler | Statens vegvesen).

Det er også krav om bruk av sykkelhjelm for barn under 15 år ved føring av liten elektrisk motorvogn. Dette følger av forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn § 4:

> *«Barn under 15 år som fører liten elektrisk motorvogn som definert i forskrift 25. mai 2022 nr. 918 om krav til liten elektrisk motorvogn, skal under kjøring benytte godkjent og CE-merket sykkelhjelm.»*

For bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner gjelder i hovedsak de samme trafikkreglene som for sykkel. Det gjelder imidlertid enkelte særregler for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner, blant annet aldersgrense på 12 år, promillegrense på 0,2, forbud mot passasjer, samt krav om sykkelhjelm for barn under 15 år. En nærmere omtale av trafikkreglene for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner finnes her: Trafikkregler for elsparkesykler | Statens vegvesen.

3.2 Andre lands rett

Det finnes ikke et harmonisert regelverk for elsparkesykkel på EU-nivå, og reguleringen er derfor i stor grad overlatt til de enkelte landene. Som det fremgår av tabellen nedenfor, er det betydelige forskjeller i reguleringen av elsparkesykler i Europa. Samtidig er det et gjennomgående likhetstrekk at disse i stor grad reguleres etter de samme prinsippene som sykkel og benytter den samme infrastrukturen. En sentral forskjell er imidlertid at bruk av elsparkesykkel på fortau er tillatt i Norge, mens slik bruk i de fleste andre europeiske land er forbudt eller sterkt begrenset.

Land	Aldersgrense	Hjelm	Hastighet	Maks effekt
Norge	12	Påbud under 15 år	20 km/t	-
Sverige[1]	Ingen særskilt aldersgrense	Påbud under 15 år	20 km/t	250 W
Danmark[2]	15	Påbud	20 km/t	-
Finland[3]	15	Ikke påbud	25 km/t	-
Tyskland[4]	14	Ikke påbud	20 km/t	500 W
Frankrike[5]	14	Påbud under 18 år	25 km/t	-
Spania	15	Påbud	25 km/t	-
Belgia[6]	16	Påbud over 20 km/t	25 km/t	-
Nederland[7]	16	Ikke påbud	25 km/t	-
Italia[8]	14	Påbud	20 km/t	-
Østerrike[9]	12	Påbud under 16 år	25 km/t	600 W
Polen[10]	13 år[15]	Påbud under 16 år*	20 km/t	-

***Merknad**: Maksimal effekt er kun angitt for land der regelverket forutsetter en eksplisitt effektgrense for elsparkesykkel eller tilsvarende kjøretøy.*

Som det fremgår av tabellen over, varierer reguleringen av elsparkesykler mellom de ulike landene, særlig når det gjelder bruk av aldersgrense som reguleringsvirkemiddel. Flere europeiske land har fastsatt nasjonale aldersgrenser for bruk av elsparkesykkel, typisk på 14, 15 eller 16 år.

[1] Transportstyrelsen - Elsparkcykel - Transportstyrelsen
[2] Færdselsstyrelsen - Motoriserede (el-)løbehjul
[3] Traficom - Uudet säännöt kevyille sähköajoneuvoille – lisää turvallisuutta ja selkeyttä liikenteeseen | Traficom
[4] Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz - § 1 eKFV - Einzelnorm
[5] République Francaice - Electric scooter, roller skate or skateboard | Service Public
[6] Economie - Micromobility and Personal Transport | FPS Economy
[7] Rijksoverheid - Regels voor elektrische steps (e-steps) | Rijksoverheid.nl
[8] ACI Gov - Monopattino elettrico: i nuovi obblighi - ACI Gov
[9] Bundesministerium Innovation Mobilität und Infrastruktur - Neue Regeln für E-Scooter, E-Bikes und E-Mopeds
[10] Rzecznik Finansowy -Nowe przepisy podwyższają minimalny wiek użytkowników hulajnóg elektrycznych do 13. roku życia - Rzecznik Finansowy

Aldersgrensene er begrunnet i hensynet til trafikksikkerhet og bygger på vurderinger av brukernes modenhet, risikoforståelse og evne til å ferdes forsvarlig i trafikken.

I enkelte land, herunder Finland og Tyskland, utgjør aldersgrensen et sentralt reguleringsvirkemiddel. Regelverket suppleres i disse landene av bestemmelser som forbyr å overlate kjøretøyet til personer som ikke oppfyller alderskravet. Reguleringen retter seg dermed både mot brukeren og mot den som gjør kjøretøyet tilgjengelig. Andre land, som Sverige, har i større grad valgt å regulere bruken gjennom tekniske krav til kjøretøyene og hjelmpåbud for barn, uten å innføre en generell nedre aldersgrense.

Videre fremgår det at aldersgrenser som regel inngår i et bredere rettslig rammeverk, som også omfatter tekniske kjøretøykrav, herunder særlig bestemmelser om maksimal hastighet og i enkelte tilfeller motoreffekt, krav til forsikring, hjelmpåbud og regler for hvor kjøretøyene kan benyttes. Flere europeiske land har de senere årene gjennomført eller varslet regelverksendringer som følge av økt utbredelse av elsparkesykler og et økende fokus på trafikksikkerhet. Finland innførte i 2025 en nasjonal aldersgrense på 15 år, blant annet som følge av skadeomfanget blant barn og unge. Danmark har på bakgrunn av erfaringer med elsparkesykler i trafikken, innført ytterligere trafikksikkerhetstiltak, herunder hjelmpåbud.

Gjennomgangen viser at det finnes ulike regulatoriske tilnærminger til bruk av elsparkesykler i Europa, men at aldersgrenser ofte benyttes som ett av flere tiltak for å redusere risiko og fremme trafikksikker ferdsel.

4 Kunnskapsgrunnlag: bruk, ulykker og skader

Forslaget om å heve aldersgrensen for små elektriske motorvogner bygger på *Utredning av høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner*, som Statens vegvesen utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utredningen vurderer blant annet omfang og bruk av elsparkesykler, ulykkes- og skadeutviklingen, samt ulykkes- og skadestatistikken blant barn og unge.

Dette kapittelet gir en oppsummering av de viktigste funnene fra utredningen. Formålet er å belyse forhold som begrunner at aldersgrensen for små elektriske motorvogner bør heves til 16 år. For en nærmere redegjørelse vises det til utredningen.

Utredningen bygger på flere datakilder som samlet belyser ulike sider av ulykkes- og skadebildet knyttet til elsparkesykler. De viktigste kildene er den offisielle ulykkesstatistikken, registreringer ved Oslo skadelegevakt og data fra Nasjonalt traumeregister. Kildene gir informasjon om blant annet ulykkestyper, skadeomfang, alder og alvorlighetsgrad, og utgjør til sammen et bredt kunnskapsgrunnlag for vurderingene som ligger til grunn for forslaget i denne høringen.

Samtidig har datagrunnlaget enkelte begrensninger. Ingen av kildene gir et fullstendig bilde av ulykkes- og skadeomfanget, og det foreligger begrenset informasjon om faktisk bruk av elsparkesykkel i ulike aldersgrupper. Tallene må derfor tolkes med nødvendige forbehold. Til tross for dette gir datakildene samlet sett et godt grunnlag for å belyse ulykkes- og skadebildet, og for å vurdere trafikksikkerhetsutfordringene knyttet til bruk av elsparkesykler. For en nærmere beskrivelse av datagrunnlaget vises det til kapittel 3 og 4 i utredningen.

4.1 Omfang og bruk av elsparkesykkel

Bruken av elsparkesykler har økt betydelig de siste årene, både i Norge og internasjonalt. Elsparkesykkelen har etablert seg som et lett tilgjengelig og fleksibelt transportmiddel. Bruken er særlig utbredt i byområder, men privateide elsparkesykler brukes også i mindre tettsteder og mer spredtbygde områder.

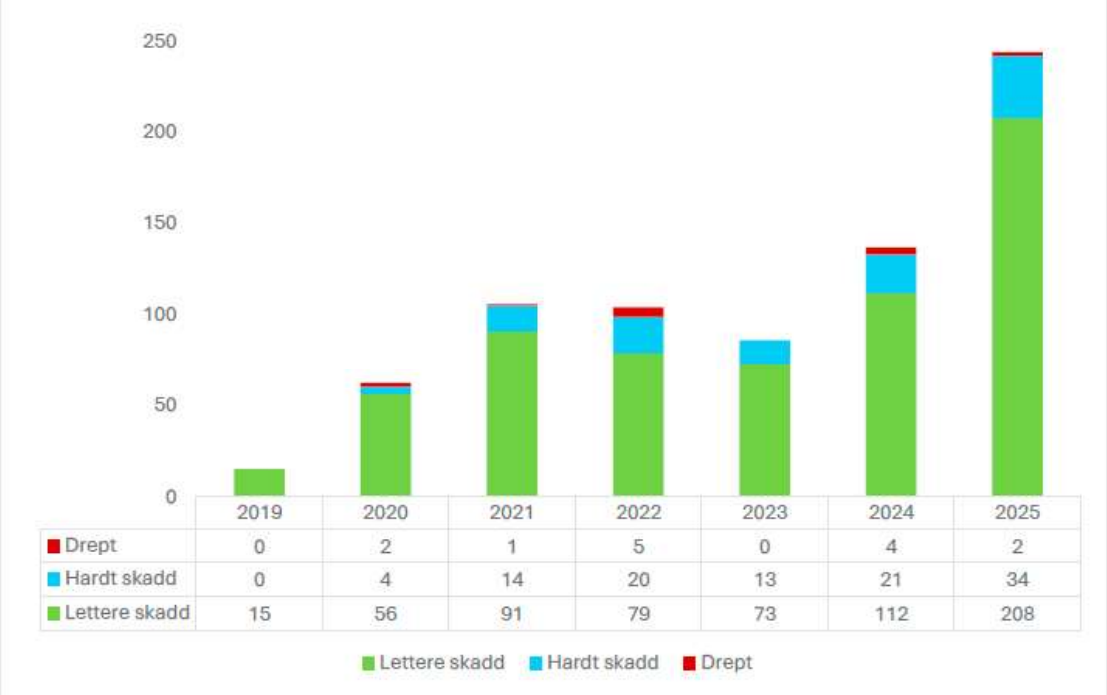
Det finnes per i dag ikke en samlet, offentlig tilgjengelig oversikt over hvor mange elsparkesykler eller andre små elektriske motorvogner som er i bruk i Norge. Det er ikke registreringsplikt for denne typen kjøretøy, og det eksisterer dermed ikke et nasjonalt register over kjøretøybestanden.

Fra 1. januar 2023 ble det innført krav om ansvarsforsikring for elsparkesykler. Forsikringsdata gir imidlertid bare et delvis bilde av totalbestanden, ettersom ikke alle eiere etterlever kravet. Trafikkforsikringsforeningen har anslått at det finnes mellom 500 000 og 700 000 privateide elsparkesykler i Norge, men anslaget er beheftet med betydelig usikkerhet og må først og fremst forstås som et grovt estimat. Samtidig er det kun om lag 110 000 elsparkesykler registrert med gyldig ansvarsforsikring.

Utleiemarkedet er i hovedsak konsentrert til byer og bynære områder. Utleieaktørene praktiserer i hovedsak en aldersgrense på 16 år eller høyere, mens én aktør tillater bruk fra 15 år. Barn og unge under 15 år har i utgangspunktet ikke tilgang til utleieordningene, og deres bruk av elsparkesykkel er derfor i stor grad knyttet til privateide kjøretøy. Bruksdata fra utleiemarkedet gir dermed ikke nødvendigvis et representativt bilde av hvordan barn og unge bruker elsparkesykkel. Dette er relevant i vurderingen av aldersgrense, fordi tiltak rettet mot utleiemarkedet i begrenset grad vil treffe de yngste brukerne.

4.2 Ulykkes- og skadeutvikling for elsparkesykkel

Den offisielle ulykkesstatistikken viser en tydelig økning i registrerte personskadeulykker med elsparkesykkel. Antall politirapporterte personskadeulykker økte fra 17 i 2019 til 257 i 2025. Antall skadde førere og passasjerer økte fra 15 i 2019 til 244 i 2025, se figur 1. Utviklingen viser at politirapporterte ulykker med elsparkesykkel har fått et betydelig større omfang i denne perioden.

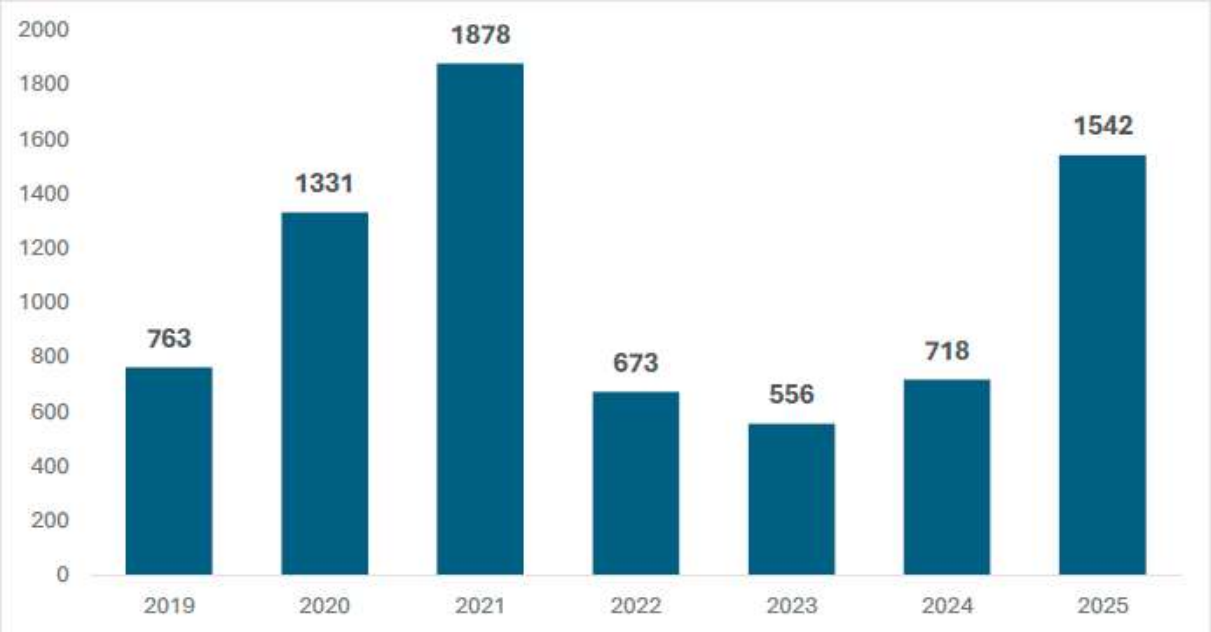


	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Drept	0	2	1	5	0	4	2
Hardt skadd	0	4	14	20	13	21	34
Lettere skadd	15	56	91	79	73	112	208

Figur 1: Fordeling av skadde etter skadegrad blant førere og passasjer av liten elektrisk motorvogn. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk 2019-2025.

Lettere skader utgjør den klart største gruppen. Samtidig registreres også hardt skadde og drepte. I perioden 2019–2025 ble det registrert totalt 14 drepte og 106 hardt skadde blant førere og passasjerer på liten elektrisk motorvogn. Tallene må sees i lys av at den offisielle ulykkesstatistikken bare fanger opp en begrenset del av det samlede skadeomfanget.

Data fra Oslo skadelegevakt viser et langt høyere antall skader enn det som fremgår av den offisielle ulykkesstatistikken. I 2025 ble det registrert 244 skadde førere og passasjerer på liten elektrisk motorvogn i den offisielle statistikken på landsbasis, mens Oslo skadelegevakt alene registrerte 1542 elsparkesykkelskader samme år, se figur 2. Dette understreker at det reelle skadeomfanget er vesentlig høyere enn det som fremgår av politirapporterte data.

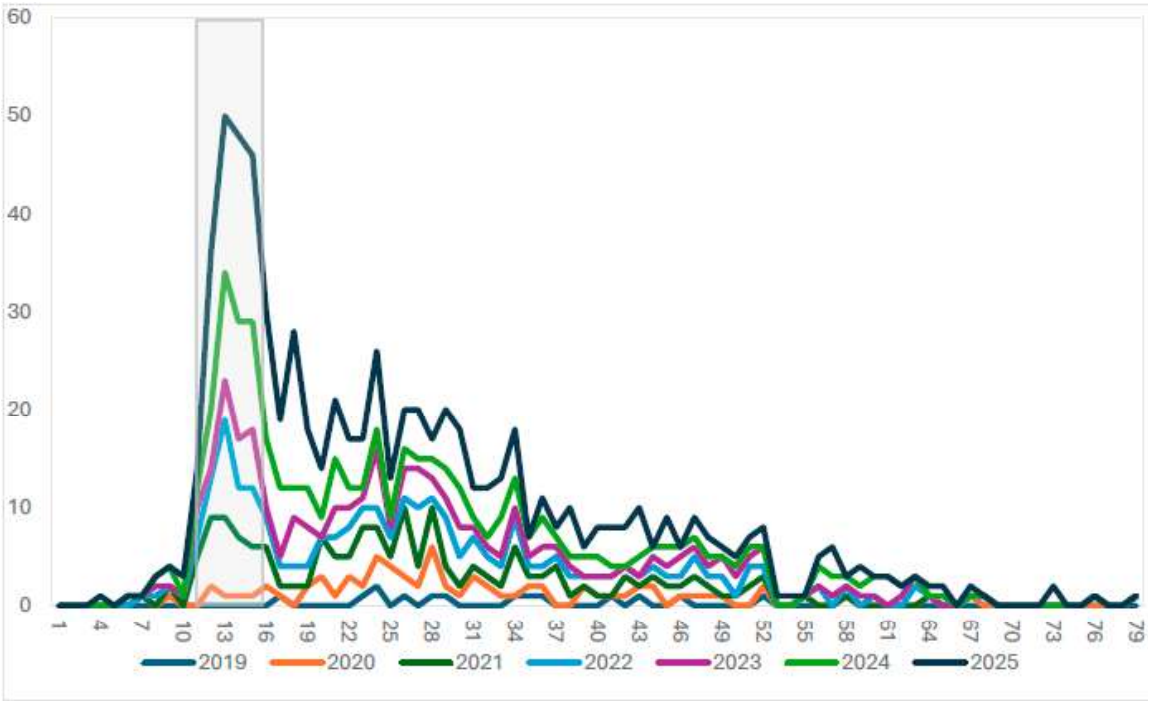


Figur 2: Antall registrerte elsparkesykkelskader ved Oslo skadelegevakt, 2019-2025. Figuren omfatter personer som har oppsøkt Oslo skadelegevakt etter en skade ved bruk av elsparkesykkel. Kilde: Oslo skadelegevakt, 2019-2025.

4.3 Ulykkesstatistikk blant barn og unge

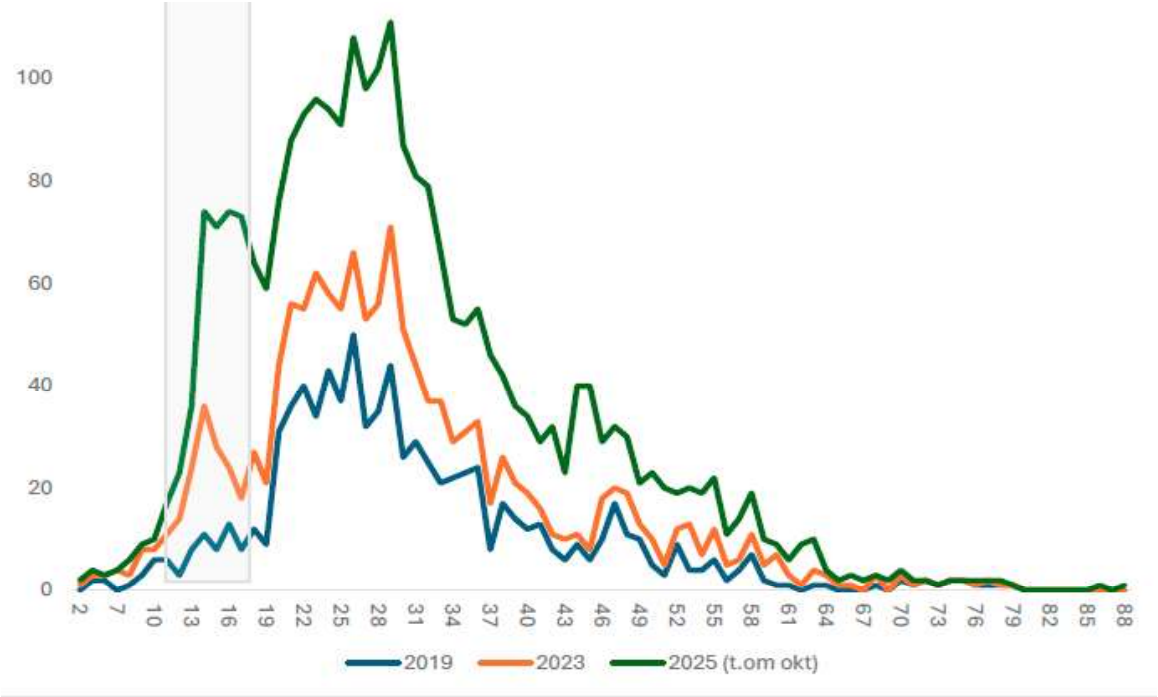
4.3.1 Alder og skadebildet blant barn og unge

Aldersfordelingen er sentral for vurderingen av aldersgrense. I den offisielle ulykkesstatistikken er skadene i stor grad konsentrert i ungdomsårene. Aldersgruppen 12–16 år utgjør samlet om lag 28 prosent av de registrerte skadene ved bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Andelen har økt betraktelig de siste årene, og var høyest i 2024 og 2025, se figur 3.



Figur 3: Aldersfordeling for skadde elsparkesyklister i offisiell ulykkesstatistikk. Kilde: Offisiell ulykkesstatistikk, 2019- 2025.

Data fra Oslo skadelegevakt viser at ungdom og unge voksne er overrepresentert blant de skadde, se figur 4. Det registreres få skader blant de yngste barna, mens skadeomfanget øker gjennom tenårene. Andelen skadde i alderen 12–16 år økte fra om lag 4 prosent av de registrerte skadene ved bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner i 2019, til om lag 18 prosent i 2025. Selv om aldersprofilen avviker noe fra den offisielle ulykkesstatistikken, ved at skadeomfanget er høyest blant unge voksne, peker begge kildene i retning av at barn og unge utgjør en betydelig og økende del av skadebildet.



Figur 4: Antall registrerte skader etter ulykker med elsparkesykkel ved Oslo skadelegevakt i 2019, 2023 og 2025. Kilde:Oslo skadelegevakt.

Den offisielle ulykkesstatistikken viser også at aldersgruppene som vil omfattes av en heving til 16 års aldersgrense, står for en vesentlig del av de registrerte skadene. Aldersgruppene 12–13 år og 14–15 år står hver for seg for henholdsvis 11,8 prosent og 12,6 prosent av de registrerte skadene. Samtidig er skadeomfanget høyest samlet sett blant personer over 26 år, som står for 44,6 prosent av de registrerte skadene.

De fleste skadene blant barn og unge er lettere skader. Det er ikke registrert drepte blant barn og unge under 16 år i datamaterialet. Tall fra Oslo skadelegevakt viser også at de fleste skadene blant ungdom er lette eller moderate. Dette tilsier at barn og unge utgjør en betydelig del av skadebildet, men at alvorlige skader utgjør en mindre del av skadeomfanget i disse aldersgruppene enn blant eldre brukere.

4.3.2 Ulykkestyper og ulykkessituasjoner

Ulykkesbildet varierer etter hvilken datakilde som benyttes. Som nevnt innledningsvis viser den offisielle ulykkesstatistikken de mer alvorlige ulykkene, som ofte oppstår i samhandling med andre trafikanter. Statistikken fra Oslo skadelegevakt tegner imidlertid et bedre bilde av det reelle skadeomfanget når det gjelder mindre skader, fordi disse skadene underrapporteres.

I den offisielle ulykkesstatistikken er ulykker blant 12–16-åringer i stor grad knyttet til samspill med andre trafikanter. Kategorien «kryssende kjøreretning» utgjør om lag 59 prosent av de skadde i denne aldersgruppen. Dette tyder på at mange av ulykkene oppstår i kryss og ved kryssing av veg, der oppmerksomhet, forståelse av vikeplikt og samhandling med andre trafikanter er avgjørende.

Analysene viser også at kryss og kryssingssituasjoner er vanlige blant de hardt skadde i aldersgruppen 12–16 år. Av de 22 hardt skadde i denne aldersgruppen er 12 registrert i kategorien

kryssende kjøreretning. Resultatene indikerer dermed at også de alvorlige skadene ofte oppstår i de samme trafikksituasjonene som dominerer ulykkesbildet ellers.

Data fra Oslo skadelegevakt viser samtidig at singelulykker utgjør den klart største ulykkestypen blant skadde elsparkesyklister, også blant 12–16-åringer. Tap av balanse fremstår som den vanligste utløsende årsaken til singelulykker i denne aldersgruppen. Bråbremsing, unnamanøvre, hull eller ujevnheter i vegbanen og kollisjon med fortauskant er også registrerte årsaker.

Datakildene viser dermed et sammensatt ulykkesbilde, men tilsier at både trafikal samhandling og grunnleggende ferdigheter i å beherske kjøretøyet er relevante risikofaktorer.

4.3.3 Ulykkesbeskrivelser og aldersforskjeller

Det offisielle ulykkesregisteret inneholder beskrivelser av omstendighetene rundt hver hendelse. Beskrivelsene kan gi et nærmere innblikk i hvordan ulykkene oppstår, hvilke situasjoner som leder fram til skaden og hvilken atferd som inngår i hendelsesforløpet. Beskrivelsene må tolkes med forsiktighet, ettersom de baserer seg på politiets observasjoner og varierer i kvalitet og detaljnivå.

En gjennomgang av ulykkesbeskrivelser viser at ulykkesbildet endrer karakter gjennom ungdomsårene. Blant 12–13-åringer preges ulykkene av mange hendelser i gangfelt og kryss, ofte med bil involvert. Et gjennomgående mønster er at elsparkesyklisten krysser kjørebanen uten å gå av kjøretøyet, ofte i situasjoner der sikten er begrenset. Brudd på vikeplikten og kjøring fra fortau eller gangveg rett ut i kjørebanen forekommer hyppig. Ulykkesbeskrivelsene i denne aldersgruppen fremstår gjennomgående som hendelser der grunnleggende trafikkforståelse og regeletterlevelse er mangelfull.

Blant 14–15-åringer fremstår ulykkesbildet i større grad som preget av bevisste regelbrudd og risikofylt atferd. Ulykkene skjer fortsatt ofte i kryss og kryssingssituasjoner, men beskrivelsene omtaler oftere høy fart, manglende etterlevelse av trafikkregler og mer komplekse interaksjoner med annen trafikk. To personer på samme elsparkesykkel forekommer også hyppigere i denne aldersgruppen enn blant de yngste.

For 16–17-åringer fremstår ulykkesbildet i større grad som sammenlignbart med det som observeres blant voksne trafikanter. Ulykkene skjer i et bredere spekter av situasjoner, både i kryss, langs veg og i samspill med annen trafikk. Beskrivelsene viser fortsatt forekomst av høy hastighet, brudd på vikeplikt og kjøring over fotgjengerfelt uten å gå av kjøretøyet, men ulykkene fremstår oftere som et resultat av utfordrende samspill i mer komplekse trafikksituasjoner og sjeldnere som et resultat av mangelfull grunnleggende trafikkforståelse.

Gjennomgangen tilsier ikke at ulykkesrisikoen faller bort ved fylte 16 år. Den viser heller ikke en tydelig aldersterskel der risikoen endrer karakter. Funnene indikerer likevel at trafikkforståelse, risikovurdering og samspill i trafikken utvikles gjennom ungdomsårene.

4.3.4 Modenhet, ferdigheter og risikoforståelse

Elsparkesykkelens fysiske egenskaper stiller krav til førerens ferdigheter. Små hjul, høyt tyngdepunkt og kort akselavstand innebærer at selv mindre feilhandlinger kan føre til ustabil kjøring, fall og skade. Det stilles også krav til balanse, fartstilpasning, oppmerksomhet og samhandling med andre trafikanter ved kjøring av elsparkesykkel.

Forskning viser at barn og unges evne til å vurdere risiko ikke er fullt utviklet. De har også mindre erfaring med å ferdes i trafikken og svakere forutsetninger for å tolke komplekse trafikksituasjoner riktig. Studier viser blant annet at barn og unge i større grad har en reaktiv atferd i risikofylte trafikksituasjoner, der potensielle farer oppdages sent og handling først skjer når situasjonen har blitt kritisk. Med økende alder og erfaring utvikles bedre evne til å identifisere og forutse risiko, og til å handle på en måte som reduserer sannsynligheten for fare.

Kunnskapsgrunnlaget peker samtidig på at risikoen ikke endrer seg ved én bestemt alder. Utviklingen skjer gradvis, og det vil være individuelle forskjeller. Analysene viser likevel at ferdigheter, trafikal modenhet og evne til å håndtere komplekse trafikksituasjoner generelt er bedre utviklet blant 16–17-åringer enn blant yngre brukere.

Dette tilsier at dagens aldersgrense på 12 år ikke i tilstrekkelig grad gjenspeiler kravene som sikker bruk av elsparkesykkel stiller til brukerens modenhet, risikoforståelse og ferdigheter.

4.3.5 Oppsummering

Samlet viser kunnskapsgrunnlaget at barn og unge utgjør en betydelig del av skadebildet ved bruk av elsparkesykkel. Aldersgruppen 12–16 år står for om lag 28 prosent av de registrerte skadene i den offisielle ulykkesstatistikken, og andelen har økt de siste årene. Data fra Oslo skadelegevakt viser et høyere samlet skadeomfang enn den offisielle statistikken og bekrefter at barn og unge utgjør en betydelig andel av de skadde.

Skadebildet er sammensatt. Den offisielle ulykkesstatistikken viser særlig ulykker i kryss og kryssingssituasjoner, mens data fra Oslo skadelegevakt viser mange singelulykker. Ulykkesbeskrivelser og forskning om barn og unges utvikling tilsier at trafikal modenhet, risikoforståelse og ferdigheter utvikles gradvis gjennom ungdomsårene.

Datagrunnlaget har samtidig klare begrensninger. Det er en betydelig underrapportering i den offisielle ulykkesstatistikken, kildene er ikke direkte sammenlignbare, og det mangler gode data om eksponering. Det er derfor ikke mulig å beregne presist hvor stor risiko ulike aldersgrupper har per tur, kilometer eller bruker.

Til tross for disse begrensningene viser kunnskapsgrunnlaget samlet sett at barn og unge utgjør en betydelig og økende del av skadebildet ved bruk av små elektriske motorvogner. Utviklingen i skadebildet gir etter Statens vegvesens vurdering grunnlag for å heve aldersgrensen til 16 år.

5 Nærmere om forslaget

Dette kapittelet redegjør for forslaget om å heve aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner til 16 år. Kapittelet redegjør for innholdet i forslaget, bakgrunnen for at en høyere aldersgrense foreslås, samt spørsmål knyttet til håndheving av alderskravet.

5.1 Forslag om heving av aldersgrensen til 16 år

Det foreslås å heve aldersgrensen for føring av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner fra 12 år til 16 år. Endringene innebærer at personer under 16 år ikke lenger vil ha lov til å føre disse kjøretøyene.

Endringen vil gjelde alle kjøretøy som omfattes av definisjonen av liten elektrisk motorvogn i forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn § 3. Dette omfatter elsparkesykler og andre små elektriske motorvogner som oppfyller de tekniske kravene i regelverket, som for eksempel selvbalanserende kjøretøy, elektrisk enhjuling, ståbrett og elektrisk skateboard.

Heving av aldersgrensen foreslås gjennomført ved endring av førerkortforskriften § 12-1 tredje ledd.

Som følge av forslaget om å heve aldersgrensen til 16 år, foreslås det også at kravet om bruk av sykkelhjelm for førere under 15 år oppheves. Dersom ingen under 16 år kan føre elsparkesykkel eller andre små elektriske motorvogner lovlig, har bestemmelsen ikke lenger praktisk betydning.

Forslaget om å oppheve dagens hjelmpåbud innebærer ingen selvstendig vurdering av behovet for hjelmbruk. Det pågår et eget arbeid med å utrede et mer generelt hjelmpåbud ved bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Eventuelle fremtidige regler om hjelmbruk vil bli vurdert som en del av dette arbeidet.

Det tas foreløpig sikte på at de foreslåtte endringene vil kunne gjelde fra våren 2027.

5.2 Begrunnelse for forslaget

Forslaget om å heve aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner til 16 år, bygger på kunnskapsgrunnlaget som er oppsummert i kapittel 4 og nærmere dokumentert i *Utredning av høyere aldersgrense for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner*. Kunnskapsgrunnlaget viser at barn og unge utgjør en betydelig del av skadebildet ved bruk av elsparkesykkel, og at aldersgruppen 12–16 år har vært involvert i en stadig økende andel av de registrerte skadene de siste årene. Samtidig viser ulykkes- og skadedata at risikoen i denne aldersgruppen er knyttet både til ulykker i samspill med andre trafikanter og til singelulykker der føreren mister kontroll over kjøretøyet.

Kunnskapsgrunnlaget viser videre at trafikal modenhet, risikoforståelse og ferdigheter utvikles gradvis gjennom ungdomsårene. Ulykkesbeskrivelsene tyder på at de yngste brukerne oftere er involvert i ulykker der begrenset trafikkforståelse og manglende erfaring fremstår som sentrale faktorer, mens ulykkene blant 14-15 åringene i større grad er preget av høy fart, risikotaking og manglende etterlevelse av regelverket. Selv om utviklingen er gradvis og det ikke kan identifiseres en klar aldersterskel, tilsier kunnskapsgrunnlaget at 16–17-åringer gjennomgående har bedre forutsetninger for å håndtere de kravene som bruk av elsparkesykkel stiller til trafikkforståelse, risikovurdering og samhandling med andre trafikanter.

Siden dagens aldersgrense ble fastsatt i 2022, er kunnskapen om bruk, ulykker og skader ved bruk av elsparkesykkel betydelig styrket. Samlet gir dette et bedre grunnlag for å vurdere hvilken aldersgrense som best ivaretar hensynet til trafikksikkerhet. Etter Statens vegvesens vurdering tilsier de samlede funnene at aldersgrensen bør heves til 16 år.

Aldersgrense er ett av flere mulige virkemidler for å redusere ulykkes- og skadeomfanget blant barn og unge, men skiller seg fra flere andre tiltak ved at det direkte retter seg mot gruppen som er særlig representert i skadebildet. Informasjon, opplæring og kontroll kan bidra til økt kunnskap og bedre etterlevelse av regelverket, men slike tiltak forutsetter i stor grad at brukeren er i stand til å omsette kunnskap til sikker atferd i trafikken. En aldersgrense er derimot et forebyggende tiltak som tar utgangspunkt i at modenhet, erfaring og risikoforståelse utvikles over tid.

Det legges også vekt på at elsparkesykkel er en motorvogn som kan benyttes i et komplekst trafikkmiljø uten krav om opplæring, prøve eller dokumenterte ferdigheter. Selv om elsparkesykler har lavere tillatt hastighet enn mange andre motorvogner, kan ulykker medføre alvorlige konsekvenser både for brukeren selv og for andre trafikanter. Dette tilsier at det bør stilles krav til en viss grad av modenhet og trafikal forståelse for å kunne bruke kjøretøytypen på egen hånd.

I utredningen ble det vurdert både en aldersgrense på 15 år og 16 år. En aldersgrense på 16 år vurderes å gi størst trafikksikkerhetsgevinst fordi den også omfatter 15-åringer, som utgjør en betydelig del av skadebildet. Forslaget innebærer samtidig at aldersgrensen harmoniseres med minstealderen for førerett til blant annet moped, lett motorsykkel og traktor.

Forslaget er også i tråd med anbefalingen fra European Transport Safety Council (ETSC) om en aldersgrense på minst 16 år for små elektriske kjøretøy. Tilsvarende har Trygg Trafikk anbefalt at barn under 16 år ikke bør bruke elsparkesykkel. Forslaget er dermed i samsvar med anbefalinger fra både nasjonale og europeiske trafikksikkerhetsaktører.

I utredningen er også andre tiltak som kan bidra til å redusere ulykkes- og skadeomfanget ved bruk av elsparkesykkel omtalt, herunder informasjon og opplæring, kontroll og håndheving av gjeldende regelverk, tiltak mot ulovlige elsparkesykler og pågående arbeid knyttet til regulering av bruk på fortau. Slike tiltak vurderes som viktige bidrag til trafikksikkerhetsarbeidet, men retter seg mot andre deler av risikobildet enn aldersgrensen. Etter Statens vegvesens vurdering vil disse tiltakene være viktige supplementer til en høyere aldersgrense, men ikke alene være tilstrekkelige for å møte de utfordringene som er identifisert i ulykkes- og skadebildet blant ungdom.

En heving av aldersgrensen vil samtidig innebære at ungdom mellom 12-16 år ikke lenger lovlig kan benytte elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. For enkelte kan dette medføre redusert mobilitet og selvstendighet, samt behov for å endre etablerte reisevaner. Konsekvensene vil kunne variere etter lokale forhold, blant annet avstand til skole og fritidsaktiviteter, kollektivtilbud, tilgang til sykkel og foresattes mulighet til å bidra med transport. Selv om mange reiser fortsatt vil kunne

gjennomføres til fots, på sykkel, ved bruk av kollektivtransport eller skyss av foresatte, kan forslaget få større betydning i områder med få transportalternativer eller lengre reiseavstander.

Etter Statens vegvesens vurdering må disse ulempene veies opp mot hensynet til å redusere antall ulykker og skader blant unge brukere. De forventede trafikksikkerhetsgevinstene ved tiltaket vurderes samlet sett å veie tyngre enn de ulempene forslaget kan medføre for de berørte aldersgruppene.

5.3 Håndheving og kontroll av alderskravet

En heving av aldersgrensen til 16 år forutsetter at regelendringen er kjent blant brukerne, etterleves i praksis og kan håndheves på en effektiv måte. Det vil derfor være viktig å følge opp endringen med tydelig informasjon til brukere og foresatte, samt ordinær kontroll- og håndhevingsvirksomhet. Særlig overfor barn under 15 år, hvor reaksjonsmulighetene er mer begrensede, vil etterlevelsen i stor grad være avhengig av foresattes oppfølging.

En aldersgrense på 16 år vil ha en viktig holdningsskapende og forebyggende funksjon. Aldersgrensen gir et tydelig signal om hvilke risikovurderinger regelverket bygger på, og kan bidra til økt bevissthet blant barn, ungdom, foresatte og andre voksne som har innflytelse på unges bruk av elsparkesykkel. For mange foresatte vil aldersgrensen også gi et tydeligere grunnlag for å sette grenser for barns bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Det er grunn til å tro at de fleste foresatte vil ha respekt for alderskravet, og legge dette til grunn når de vurderer om barn skal få tilgang til slike kjøretøy.

Foresatte og andre som eier eller disponerer kjøretøyet har også et selvstendig ansvar. Etter vegtrafikkloven § 17 andre ledd plikter den som eier eller har rådighet over en motorvogn å forvisse seg om at den som får bruke kjøretøyet oppfyller vilkårene for å føre det. Bestemmelsen kan derfor være aktuell overfor foresatte eller andre som overlater elsparkesykkel til barn som ikke oppfyller alderskravet. Bestemmelsen innebærer imidlertid ikke et automatisk straffeansvar, og hvorvidt den kommer til anvendelse må vurderes konkret i den enkelte sak.

Brudd på alderskravet kan også få økonomiske konsekvenser. Små elektriske motorvogner er omfattet av kravet om ansvarsforsikring. For privateide kjøretøy vil forsikringen ofte være tegnet av en foresatt. Dersom en ulykke skjer under kjøring i strid med alderskravet, kan dette få betydning for et erstatnings- eller forsikringsoppgjør.

I tillegg til foresattes ansvar, økonomiske konsekvenser og den holdningsskapende effekten av aldersgrensen, vil ordinær kontrollvirksomhet være et viktig virkemiddel for å understøtte etterlevelsen av regelverket. I henhold til vegtrafikkloven § 10 kan politiet og Statens vegvesen stanse kjøretøy for kontroll. Dette omfatter også elsparkesykler og andre små elektriske motorvogner. Et eventuelt alderskrav vil derfor kunne kontrolleres og håndheves innenfor rammene av den ordinære kontrollvirksomheten. Ved overtredelser av alderskravet vil informasjon og veiledning på kontrollstedet, samt kontakt med foresatte, kunne være aktuelle oppfølgingstiltak.

Dersom det ved kontroll avdekkes at en person fører elsparkesykkel eller annen liten elektrisk motorvogn i strid med alderskravet, oppstår også spørsmål om hvilke formelle reaksjonsmuligheter som kan benyttes. Ved en aldersgrense på 16 år vil forbudet omfatte både personer over og under den strafferettslige minstealderen. Personer som har fylt 15 år kan holdes strafferettslig ansvarlige for lovbrudd, jf. straffeloven § 20 første ledd, mens personer under 15 år ikke kan straffes. Reaksjonsmulighetene ved overtredelse av alderskravet vil derfor variere avhengig av førerens alder.

For personer som har fylt 15 år vil overtredelse av alderskravet kunne følges opp etter de alminnelige reglene om straff i vegtrafikkloven § 31. For at overtredelsen skal kunne anses straffbar, må den være begått forsettlig eller uaktsomt. Dersom det avdekkes brudd på alderskravet, kan forholdet anmeldes og følges opp gjennom ordinær strafferettslig behandling. Dette innebærer at saken etterforskes og vurderes av politiet, som også tar stilling til om det er grunnlag for videre strafferettslig forfølgning. Dersom overtredelsen avdekkes av Statens vegvesen, vil et eventuelt straffespor måtte følges opp av politiet. Hvilke reaksjoner som er aktuelle, vil bero på de konkrete omstendighetene i den enkelte sak.

Inndragning

I tillegg til ordinær strafferettslig oppfølging kan inndragning av kjøretøyet etter omstendighetene være en aktuell reaksjon ved overtredelse av alderskravet. Etter straffeloven § 69 kan ting som har vært brukt ved en straffbar handling inndras dersom dette er nødvendig av hensyn til en effektiv håndheving av straffebudet, og inndragningen fremstår som forholdsmessig. Inndragning er ikke begrenset til tilfeller hvor kjøretøyet er ulovlig ombygd eller har for høy konstruktiv hastighet. Hvorvidt inndragning er aktuelt må vurderes konkret i den enkelte sak, blant annet ut fra overtredelsens karakter, risikoen for gjentakelse og hvor inngripende tiltaket vil være for den som rammes. Spørsmål om inndragning avgjøres av politiet eller domstolene.

Inndragning etter straffeloven § 69 anses ikke som straff, jf. straffeloven § 29. Den kriminelle lavalderen er derfor ikke til hinder for at inndragning kan anvendes også overfor personer under 15 år dersom vilkårene ellers er oppfylt. Høyesterett[11] har lagt til grunn at inndragning etter omstendighetene kan besluttes også overfor barn under den strafferettslige minstealderen. Dette innebærer at manglende adgang til å ilegge straff eller overtredelsesgebyr ikke utelukker bruk av inndragning i særlige tilfeller. Inndragning bør likevel ikke benyttes som en automatisk erstatning for ordinære reaksjonsformer overfor barn.

Det må foretas en konkret vurdering av behovet for inndragning i den enkelte sak. Ved denne vurderingen vil det blant annet være relevant om overtredelsen fremstår som et enkeltstående tilfelle eller gjentatte overtredelser, om overtredelsen er kombinert med annen risikofylt eller trafikkfarlig atferd, og om det foreligger et reelt behov for å forebygge nye overtredelser.

Forenklet forelegg og overtredelsesgebyr

En heving av aldersgrensen til 16 år aktualiserer også spørsmålet om det bør innføres særskilte reaksjonsformer ved overtredelse av alderskravet. På vegtrafikkområdet finnes det reaksjonsformer som kan benyttes som alternativ til ordinær straffeforfølgning. Dette gjelder forenklet forelegg og overtredelsesgebyr for overtredelser som er nærmere regulert i lov eller forskrift. Slike reaksjonsformer er etablert for å legge til rette for en effektiv og forholdsmessig håndheving av regelverket, samtidig som de kan gi en enklere saksbehandling enn ordinær straffeforfølgning. Begge reaksjonsformene er særlig rettet mot overtredelser som normalt er enkle å konstatere, og hvor reaksjonen kan fastsettes etter standardiserte satser.

Forenklet forelegg er en strafferettslig reaksjon som kan ilegges av politiet for nærmere angitte overtredelser som omfattes av forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker. Overtredelsesgebyr er på sin side en administrativ sanksjon som kan ilegges ved overtredelser som er omfattet av forskrift 26. mars 2021 nr. 963 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Overtredelsesgebyr kan ilegges av både politiet og Statens vegvesen, og skiller seg fra forenklet forelegg ved at det ikke er en strafferettslig reaksjon. Verken forenklet forelegg eller overtredelsesgebyr kan benyttes overfor personer under den strafferettslige minstealderen på 15 år.

Brudd på alderskravet vil ikke være omfattet av dagens regler om forenklet forelegg eller overtredelsesgebyr. Dersom en av disse reaksjonsformene skal kunne benyttes ved en slik overtredelse, vil det være nødvendig å fastsette en særskilt bestemmelse om dette i aktuell forskrift.

Statens vegvesen har vurdert om brudd på alderskravet bør omfattes av reglene om forenklet forelegg eller overtredelsesgebyr ved en heving av aldersgrensen til 16 år. Etter en samlet vurdering foreslås det imidlertid ikke å innføre slike regler på nåværende tidspunkt. Dersom erfaringene med etterlevelsen og håndhevingen av en økt aldersgrense tilsier det, kan det på et senere tidspunkt være aktuelt å vurdere om brudd på alderskravet skal omfattes av reglene om forenklet forelegg eller overtredelsesgebyr.

Legitimasjon

For å håndheve en aldersgrense på 16 år må kontrollmyndighetene ha mulighet til å kontrollere førerens alder. Spørsmålet om alderskravet er oppfylt vil i stor grad bero på om førerens identitet kan fastslås.

[11] Jf. HR-2021-2249-A avsnitt 13-19

I dagens kontrollvirksomhet fastsettes alderen og identiteten normalt ved at føreren oppgir navn, fødselsdato og andre identifiserende opplysninger. Føreren plikter etter straffeloven § 162 å oppgi personalia til politiet eller Statens vegvesen ved kontroll. Opplysningene kontrolleres mot Folkeregisteret og andre tilgjengelige registre som ledd i kontrollvirksomheten. Slike registre inneholder normalt ikke fotografi av personen, og kontrollen bygger derfor i stor grad på de opplysningene som gis på kontrollstedet. Tilsvarende fremgangsmåte benyttes også ved håndheving av andre regler som gjelder for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Erfaringene tilsier at ordningen i det vesentlige fungerer godt, selv om det ikke kan utelukkes at det i enkelte tilfeller oppgis uriktige opplysninger eller legges feil identitet til grunn. Uriktige eller manglende opplysninger om identitet kan straffes, og personer som bevisst oppgir feil personalia ved kontroll vil kunne anmeldes.

Et alderskrav aktualiserer likevel spørsmålet om det bør stilles krav om å medbringe legitimasjon ved bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Vegtrafikkloven § 24 andre ledd gir departementet hjemmel til å fastsette krav om medbrakt offentlig aldersbevis ved kjøring med førerkortfrie motorvogner.

Spørsmålet om legitimasjonskrav har vært vurdert tidligere. Da det i 2014 ble innført en aldersgrense på 16 år for selvbalanserende kjøretøy, ble det fra 2015 stilt krav om at føreren skulle medbringe legitimasjon med navn, bilde og fødselsdato. Kravet ble opphevet da aldersgrensen ble fjernet i 2018. Ved høringen om aldersgrense for små elektriske motorvogner i 2021 ble spørsmålet om legitimasjonskrav vurdert på nytt, men ikke fulgt opp da aldersgrensen ble fastsatt til 12 år.

Et krav om å medbringe legitimasjon vil kunne gi kontrollmyndighetene et sikrere grunnlag for å fastslå både identitet og alder direkte på kontrollstedet. Samtidig vil et slikt krav være inngripende for brukerne og kunne medføre praktiske og økonomiske konsekvenser, spesielt for personer som ikke allerede disponerer egnet legitimasjon. Dette vil særlig kunne være problematisk for personer under 18 år.

Etter en samlet vurdering foreslås det på nåværende tidspunkt ikke å innføre krav om medbrakt legitimasjon under kjøring av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. Dagens kontrollordning vurderes å gi et tilstrekkelig grunnlag for håndheving av alderskravet. Dersom erfaringene viser at det blir mer utfordrende å fastslå identitet og alder ved kontroll, kan det på et senere tidspunkt være aktuelt å vurdere behovet for legitimasjonskrav på nytt. Krav om legitimasjon kan også være aktuelt dersom det senere innføres særskilte sanksjonsmuligheter ved overtredelse av alderskravet, herunder forenklet forelegg eller overtredelsesgebyr. Ved slike reaksjonsformer vil det være av større betydning at identitet og alder kan fastslås sikkert allerede i kontrollsituasjonen.

5.4 Forholdet til Grunnloven § 97

I dag antas det å være mellom 500 000 og 700 000 privateide elsparkesykler i Norge. Ettersom utleieaktørene har innført egne aldersgrenser for bruk av elsparkesykler, er bruken blant barn og unge i alderen 12 til fylte 16 år i all hovedsak knyttet til privateide kjøretøy. En heving av aldersgrensen til 16 år vil derfor innebære at denne aldersgruppen ikke lenger lovlig kan benytte elsparkesykler de allerede disponerer eller eier. Det må også legges til grunn at mange har anskaffet slike kjøretøy under forutsetning av at aldersgrensen på 12 år ville bestå.

Etter Grunnloven § 97 kan ingen lov gis tilbakevirkende kraft. Bestemmelsen skal blant annet sikre at borgerne kan innrette seg etter gjeldende regelverk og vernes mot vilkårlig myndighetsutøvelse. Imidlertid vil ikke enhver endring som påvirker etablerte forventninger være i strid med forbudet. I rettspraksis er det lagt til grunn et skille mellom tilfeller hvor det knyttes nye og tyngende rettsvirkninger til tidligere handlinger eller forhold, og tilfeller hvor lovgiver fastsetter nye regler for den fremtidige utøvelsen av etablerte rettsposisjoner[12]. Det klare utgangspunktet er at lovgiver står fritt til å regulere sistnevnte tilfeller, selv om endringen kan få betydning for eksisterende rettsforhold eller etablerte forventninger.

[12] Se Rt-2010-143 avsnitt 153 og Rt-2013-1345 avsnitt 81 flg.

Selv om enkelte brukere kan ha innrettet seg etter dagens regelverk, blant annet ved å anskaffe elsparkesykkel med forventning om at kjøretøyet kan benyttes av personer som har fylt 12 år, knytter forslaget ikke nye rettsvirkninger til tidligere handlinger. Endringen får bare betydning for adgangen til å føre kjøretøyet etter ikrafttredelsen.

I forbindelse med regelendringene i 2022 ble det uttrykkelig lagt til grunn at erfaringene med den reduserte aldersgrensen, sammen med virkningene av de øvrige regelendringene, kunne gi grunnlag for å vurdere alderskravet på nytt på et senere tidspunkt. Forslaget om å heve aldersgrensen må derfor ses i lys av at regelverket på området har vært i endring, og at behovet for ytterligere tilpasninger i dette har vært forutsatt allerede ved innføringen av dagens ordning.

På denne bakgrunn legges det til grunn at den foreslåtte endringen i alderskravet ikke innebærer tilbakevirkning i strid med Grunnloven § 97.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Dette kapittelet omtaler de økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget om å heve aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner til 16 år. Det redegjøres først for forventede samfunnsøkonomiske virkninger som følge av redusert ulykkes- og skadeomfang. Deretter omtales konsekvenser for brukere, næringsaktører og forvaltningen.

6.1 Samfunnsøkonomisk verdi av redusert skadeomfang

Formålet med forslaget om å heve aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner, er å redusere antall ulykker og skader blant ungdom. Forslaget om å heve aldersgrensen forventes også å gi samfunnsøkonomiske gevinster som følge av redusert ulykkes- og skadeomfang. For å belyse disse virkningene er det i utredningen gjennomført forenklede beregninger basert på registrerte skader i den offisielle ulykkesstatistikken, justert for underrapportering og forventede skader ved overgang til andre transportmidler. Beregningene bygger på flere forutsetninger, herunder full etterlevelse av aldersgrensen, og må derfor forstås som anslag og ikke som presise beregninger av faktisk effekt.. For nærmere omtale av datagrunnlag, forutsetninger og beregningsmåte vises det til utredningen..

Med de forutsetningene som er lagt til grunn i utredningen, anslås en aldersgrense på 16 år å kunne redusere skadeomfanget med om lag 474 skader per år, herunder om lag 7 alvorlige skader. Den beregnede samfunnsøkonomiske verdien av denne skadereduksjonen er anslått til om lag 633 millioner kroner per år.

Den samfunnsøkonomiske gevinsten er i hovedsak knyttet til reduserte kostnader som følge av færre personskader, herunder kostnader for helsevesenet, produksjonstap og øvrige samfunnsmessige konsekvenser av trafikkulykker. Beregningene understøtter at forslaget kan gi betydelige gevinster både for den enkelte og for samfunnet som helhet.

6.2 Konsekvenser for brukere og næringsliv

Forslaget vil innebære at personer under 16 år ikke lenger lovlig kan bruke elsparkesykkel og andre små elektriske motorvogner. For barn og unge som i dag benytter elsparkesykkel som transportmiddel til skole, fritidsaktiviteter og trening, kan redusert tilgang innebære at alternative transportløsninger som sykkel, gange eller kollektiv transport, må benyttes. I noen tilfeller kan forslaget også føre til økt behov for at foresatte transporterer barn med bil, noen som kan medføre økt tidsbruk for foresatte, samt potensielt økt biltrafikk på kortere strekninger.

En økt aldersgrense vil også kunne få konsekvenser for barn og unge i alderen 12–15 år som allerede har gått til innkjøp av elsparkesykkel. Mange i denne aldersgruppen disponerer eller eier i dag en elsparkesykkel, og vil ved en regelendring kunne bli sittende med et kjøretøy som de må vente ett eller flere år før de har lov til å bruke det. Selv om det allerede finnes et stort bruktmarked for elsparkesykler, blant annet gjennom salgsplattformer som FINN og ulike kjøp- og salgsgrupper i sosiale medier, kan etterspørselen i dette markedet bli redusert dersom aldersgruppen som lovlig kan bruke slike kjøretøy blir mindre.

Tiltaket kan også få økonomiske konsekvenser for forhandlere av elsparkesykler. Dersom brukergruppen blir mindre som følge av en høyere aldersgrense, er det grunn til å anta at færre nye elsparkesykler vil bli kjøpt. Samtidig foreligger det ikke tall som viser hvor mange elsparkesykler som i dag selges til barn og unge i alderen 12–15 år. Det er derfor vanskelig å anslå hvor stor betydning en eventuell regelendring vil ha for salget hos forhandlere.

Videre forventes forslaget å ha begrensede konsekvenser for utleiemarkedet av elsparkesykler. De fleste utleieaktørene har allerede fastsatt en aldersgrense på 16 år eller eldre for bruk av tjenestene. Forslaget vil derfor i liten grad påvirke hvilke aldersgrupper som har tilgang til utleide elsparkesykler.

6.3 Konsekvenser for forvaltningen

Forslaget om å heve aldersgrensen for bruk av elsparkesykkel antas å ha begrensede økonomiske og administrative konsekvenser for forvaltningen. Endringen vil håndteres med mindre regelverksendringer og forventes ikke å medføre nye oppgaver eller vesentlige kostnader for forvaltningen. Det vil være behov for å oppdatere nettsider, veiledninger og annet informasjonsmateriell om regelverket. Statens vegvesen og politiet vil videre kunne få enkelte utvidede oppgaver knyttet til informasjon, kontroll og håndheving av den nye aldersgrensen, men disse vurderes i hovedsak å kunne ivaretas innenfor eksisterende ressursrammer.

7 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **05. februar 2027**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

1. lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
2. sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
3. sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **26/315420** dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

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

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag