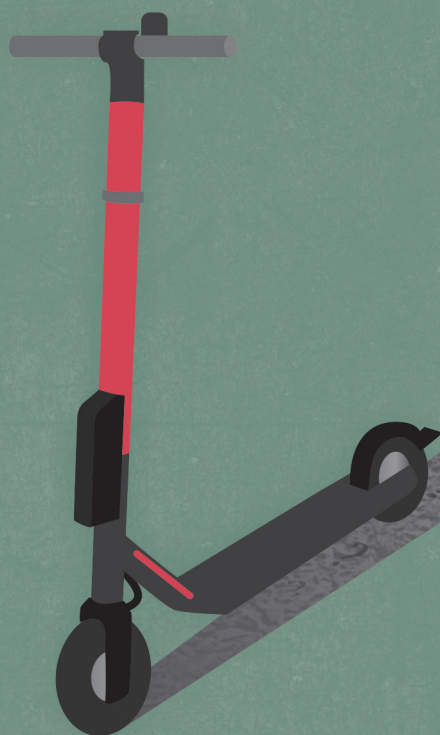


JOU

Jusstudentenes offentlige utredninger 2019: 4

Mikromobilitet og nye utfordringer

Om bruk og utleie av el-sparkesykler



Innholdsfortegnelse

Del I Innledning	5
1 Innledning	5
1.1 Hva har skjedd?.....	5
1.2 Bakgrunn for oppdraget.....	5
1.3 Mandat	5
1.3.1 Tolkning og utførelse	6
1.4 Prosess	7
Del II Problemanalyse og gjeldende rett	8
2 Ansvars- og forsikringsforhold	8
2.1 Problemanalyse.....	8
2.1.1 Innledning.....	8
2.1.2 Presentasjon av tjenestetilbyderne.....	8
2.1.3 Erstatningsansvar for brukeren av elektrisk sparkesykkel	10
2.1.4 Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere	11
2.1.5 Brukervilkår og brukeravtaler	12
2.1.6 Mulig økonomisk tap når man gjør skade på seg selv, egen eiendom eller ting	13
2.1.7 Skader elektriske sparkesykler forårsaker når de står stille. Er det grunneiers, tjenestetilbydernes eller brukeren selv sitt ansvar?	15
2.2 Gjeldende rett.....	15
2.2.1 Innledning.....	15
2.2.2 Erstatningsansvar for brukeren av elektrisk sparkesykkel	16
2.2.3 Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere, brukervilkår og brukeravtaler	16
2.2.4 Mulig økonomisk tap når man gjør skade på seg selv, egen eiendom eller ting	32
2.2.5 Skader elektriske sparkesykler forårsaker når de står stille. Er det grunneiers, tjenestetilbydernes eller brukeren selv sitt ansvar?	34
2.3 Vurderinger	36
2.3.1 Innledning.....	36
2.3.2 Erstatningsansvar for brukeren av elektrisk sparkesykkel	36
2.3.3 Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere, brukervilkår og brukeravtaler	38
2.3.4 Mulig økonomisk tap når man gjør skade på seg selv, egen eiendom eller ting	40
2.3.5 Skader elektriske sparkesykler forårsaker når de står stille. Er det grunneiers, tjenestetilbydernes eller brukeren selv sitt ansvar?	41
3 Trafikkbildet	44
3.1 Problemanalyse.....	44
3.1.1 Innledning.....	44
3.1.2 Hva utgjør de største faremomentene ved bruk av elektriske sparkesykler?	44
3.2 Gjeldende rett.....	47
3.2.1 Innledning.....	47

3.2.2	Legaldefinisjon av «sykkel» og «elektrisk sparkesykkel»	47
3.2.3	Ruspåvirket kjøring, herunder promillekjøring	48
3.2.4	Aldersgrense.....	49
3.2.5	Fart, samt kjøring på fortau og gangvei.....	49
3.2.6	Parkering til hinder for andre.....	52
3.2.7	Antall personer per elektriske sparkesykkel	52
3.3	<i>Vurderinger</i>	53
3.3.1	Innledning.....	53
3.3.2	Legaldefinisjon av «sykkel» og «elektrisk sparkesykkel»	53
3.3.3	Ruspåvirket kjøring, herunder promillekjøring	54
3.3.4	Aldersgrense.....	54
3.3.5	Fart, samt kjøring på fortau og gangvei.....	55
3.3.6	Parkering til hinder for andre.....	57
3.3.7	Antall personer per elektriske sparkesykkel	57
4	Bruk av offentlig grunn	58
4.1	<i>Problemanalyse</i>	58
4.1.1	Innledning.....	58
4.1.2	Parkering.....	58
4.1.3	Antall.....	60
4.1.4	Leie av offentlig grunn	62
4.2	<i>Gjeldende rett</i>	62
4.2.1	Innledning.....	62
4.2.2	Parkering.....	62
4.2.3	Antall.....	66
4.2.4	Leie av offentlig grunn	67
4.3	<i>Vurderinger</i>	67
4.3.1	Innledning.....	67
4.3.2	Begrenset handlingsrom	68
4.4	<i>Komparativ analyse</i>	68
4.4.1	Innledning.....	68
4.4.2	København, Danmark	68
5	Miljø og helse	70
5.1	<i>Problemanalyse</i>	70
5.1.1	Innledning.....	70
5.1.2	Forsøpling.....	71
5.1.3	Klimagassutslipp.....	72
5.1.4	Folkehelse	77
5.1.5	Oppsummering.....	78
5.2	<i>Gjeldende rett</i>	78
5.2.1	Innledning.....	78
5.2.2	Forsøpling.....	78
5.2.3	Klimagassutslipp.....	82
5.2.4	Folkehelse.....	84
5.3	<i>Vurderinger</i>	84
5.3.1	Innledning.....	84
5.3.2	Forsøpling.....	85
5.3.3	Klimagassutslipp.....	85
5.3.4	Folkehelse.....	86
5.4	<i>Komparativ analyse</i>	86
5.4.1	Innledning.....	86
5.4.2	Paris, Frankrike	86

Del III Forslag og anbefalinger	87
6 Innledning.....	87
7 Ansvars- og forsikringsforhold	87
7.1 Innledning	87
7.2 Relevante tiltak.....	90
7.2.1 Ansvarsforsikring.....	90
7.2.2 Reglene i applikasjonene, herunder brukeravtalene	91
7.2.3 Informasjon og brukeropplysning.....	92
7.3 Virkninger av tiltakene	92
7.3.1 Ansvarsforsikring.....	92
7.3.2 Reglene i applikasjonene, herunder brukeravtalene	93
8 Trafikkbildet.....	94
8.1 Relevante tiltak.....	94
8.1.1 Bruk av hjelm for å minske antall skader	94
8.1.2 Promillegrense for føring av elektrisk sparkesykkel	95
8.1.3 Aldersgrense.....	97
8.1.4 Lokal regulering av kjøring med elektrisk sparkesykkel på fortau og gangvei	98
8.1.5 Lokal regulering av parkering av utleiesykkel på fortau og gangvei	99
8.1.6 Forbud mot to personer på én elektrisk sparkesykkel.....	99
8.2 Virkninger av tiltakene	100
8.2.1 Promillegrense for føring av elektrisk sparkesykkel	100
8.2.2 Aldersgrense.....	100
8.2.3 Lokal regulering av kjøring med elektrisk sparkesykkel på fortau og gangvei	101
8.2.4 Lokal regulering av parkering av utleiesykkel på fortau og gangvei	101
8.2.5 Forbud mot to personer på én elektrisk sparkesykkel.....	101
9 Bruk av offentlig grunn	102
9.1 Relevante tiltak.....	102
9.1.1 Innledning.....	102
9.1.2 Parkering.....	102
9.1.3 Antall.....	104
9.1.4 Leie av offentlig grunn	105
9.2 Virkninger av tiltakene	105
9.2.1 Antall.....	105
9.2.2 Leie av offentlig grunn	106
10 Miljø og helse	106
10.1 Relevante tiltak.....	106
10.1.1 Innledning.....	106
10.1.2 Diverse tiltak	107
10.1.3 Andre tiltak for å regulere dumping	109
10.1.4 Andre tiltak for å redusere klimagassutslippet.....	109
10.1.5 Forskning og opplysning	110
10.1.6 Avslutning.....	111
10.2 Virkninger av tiltakene	111
10.2.1 Parkeringsfri sone	111
10.2.2 Opprydningsavtaler.....	112
10.2.3 Utbygging av sykkelveier	112
10.2.4 Forskning og opplysning.....	112

11	Merknader	113
11.1	<i>Innledning</i>	<i>113</i>
11.2	<i>Forskrift om elektriske sparkesykler</i>	<i>113</i>
11.3	<i>Promillegrense for føring av elektrisk sparkesykkel</i>	<i>113</i>
11.4	<i>Parkeringsfri sone.....</i>	<i>113</i>
11.5	<i>Tillatelse fra kommunen for utleie av stativløs sykkel</i>	<i>114</i>
11.6	<i>Forbud mot sykling på fortau og gangvei</i>	<i>115</i>
11.7	<i>Parkering av sykkel for utleie eller utlån.....</i>	<i>115</i>
12	Anbefaling.....	116
12.1	<i>Forskrift om elektriske sparkesykler</i>	<i>116</i>
12.2	<i>Endring av politivedtekter.....</i>	<i>118</i>
	Litteraturliste.....	119

Del I Innledning

1 Innledning

1.1 Hva har skjedd?

I dagens samfunn strebes det stadig etter nye, miljøvennlige, raske og brukervennlige transportmuligheter for å forenkle hverdagen enda litt mer. Da «Segway» meldte sin ankomst fikk folket så vidt smaken på nettopp det. Siden den gang har man sett privatpersoner kjøre rundt på Segways, ClassyWalks, Airwheels og andre små elektriske kjøretøy.

I 2017 kom den første elektriske sparkesykkelen på markedet og ga privatpersoner mulighet til å investere i et nytt fremkomstmiddel. Problemet var imidlertid at den elektriske sparkesykkelen ikke enda var regulert. Reglene for kjøring i det offentlige rom var uklar.

Den 10. april 2018 vedtok Regjeringen at små elektriske kjøretøy skulle likestilles med sykler. Beskjeden ble sendt ut i pressemelding og lød:

«Enklere regler, mindre byråkrati og litt mer moro i hverdagen. Nå forenkler vi regelverket for små elektriske kjøretøy, som el-sparkesykler og ståhjulinger. De ligner mye på sykkel med tanke på bruksområde. Derfor likestiller vi nå slike kjøretøy. De skal nå kunne brukes på samme områder og under samme vilkår.»¹

Selskaper etablert i andre land så dette som en gylden anledning til å utvide sin virksomhet til Oslo. Dette ble gjort tidlig våren 2019 da et par hundretalls elektriske sparkesykler ble plassert rundt i byen. Siden den gang har antallet økt betydelig, og Bymiljøetaten anslo i oktober 2019 at det nå er mellom fem og ti tusen elektriske sparkesykler til utleie her.²

1.2 Bakgrunn for oppdraget

Bruk og utleie av elektriske sparkesykler har økt kraftig på kort tid. Flere har tatt til orde for at det trengs ny politikk og nye regler for utleie og bruk av elektriske sparkesykler.³ I media er det gitt uttrykk for at «fri flyt-modellen» uten regulering og likestillingen med sykler ikke fungerer. Artikler, leserbrev og lignende viser bekymring for mangelen på trafikkregler. Det er rapportert skader, forurensning og andre vanskeligheter. Kommunen gir på sin side uttrykk for manglende muligheter til å regulere de elektriske sparkesyklene. Det er av interesse for flere parter i trafikkbildet å få utredet hvilke problemer som faktisk foreligger og hva man kan og burde gjøre med det.

1.3 Mandat

Studentgruppen er bedt om å vurdere ulike virkemidler for å minske problemene med bruk og utleie av elektriske sparkesykler. Forslaget skal ivareta muligheter for god og grønn transport

¹ Samferdselsdepartementet nr. 49/18 (2018).

² Halvorsen (2019).

³ Breian (2019).

i byer og ikke unødvendig gripe inn i næringsfrihet eller bevegelsesfrihet. Samtidig skal forslaget bidra til å redusere problemene bruk og utleie av elektriske sparkesykler forårsaker.

Utredningen skal:

- analysere problemet
- utrede gjeldende rett
- vurdere gjeldende rett og eventuelle svakheter ved den
- inneholde en komparativ vurdering av regelverket i andre sammenlignbare byer og land, f.eks. København og Danmark.
- inneholde alternative forslag til regelverksendringer på statlig og kommunalt nivå
- inneholde en anbefaling
- anbefalingen må konsekvensutredes

Studentgruppen er bedt om å undersøke og ta stilling til alle spørsmål i mandatet, og utarbeide en skriftlig utredning som skal fremlegges for UiO og Bymiljøetaten i form av en JOU (Jusstudentenes offentlige utredninger).

Studentgruppen er videre bedt om å utføre arbeidet i henhold til Utredningsinstruksen, forvaltningsloven og andre relevante veiledninger. Utredningen skal også bygge på litteraturen og undervisningen i faget JUS5502 Lovgivningslære.

Studentgruppen har stått fritt til å innhente informasjon og kontakte relevante aktører for innspill.

1.3.1 Tolkning og utførelse

Studentgruppen har fokusert på *utleie* av stativløse elektriske sparkesykler og regulering av denne typen drift. Med elektriske sparkesykler mener vi her produktet definert i forskrift til krav om sykkel § 2.

Utredningen gjelder hovedsakelig den faktiske tilstanden i Oslo kommune i dag. Til illustrasjon og sammenligning trekker vi også inn faktiske forhold fra andre steder.

I utredningen av gjeldende rett har studentgruppen tatt utgangspunkt i avtalene som gjelder mellom forbruker og tjenestetilbyder der de er relevante. Ellers redegjør vi for det vi har funnet i norsk gjeldende rett.

For den komparative vurderingen har studentgruppen funnet det vanskelig å finne gode kilder. For det første er det få land som har kommet langt i reguleringen av bruk og utleie av elektriske sparkesykler. For det andre er det begrenset hvor nøyaktig tolkingen blir når kildene blir oversatt til norsk. Det er således begrenset hvor mye komparativ rett utredningen her består av.

Hva gjelder ivaretagelsen av god og grønn transport har studentgruppen tolket det slik at spørsmålet hvorvidt elektriske sparkesykler er en form for god og grønn transport er sentralt. Videre har vi i anbefalingen forsøkt å finne en god balanse mellom miljøvennlige, trygge og effektive løsninger, uten å gripe unødvendig inn i næringsfrihet eller bevegelsesfrihet.

Mandatet henter til at det ikke kun er rettslig regulering vi skal utrede, men andre muligheter for styring og kontroll som løsninger på problemene vi finner. Av tiltak foreslår vi både

rettslige reguleringer, økonomiske og pedagogiske virkemidler, organisatoriske virkemidler og offentlige tilbud.

I del III om forslag og anbefalinger inngår også mandatets krav om konsekvensutredning. I denne delen legger vi frem hvilke tiltak som kan tenkes. Et utvalg av disse tiltakene drøftes nærmere, og vi går gjennom hvorfor nettopp disse tiltakene foreslås og hvilke virkninger de har. Av den grunn fant vi ikke behov for å ha et eget kapittel kalt «konsekvensutredning».

1.4 Prosess

For arbeidet med utredningen ble vi først enige om hvilke aktører vi skulle ta kontakt med for å innhente bakgrunnsmateriale om den faktiske tilstanden i Oslo by. Vi tok kontakt med ulike tjenestetilbydere og stilte dem spørsmål om driften og brukeravtalene deres. I tillegg til informasjonen vi fikk fra dem har vi lest mange norske og utenlandske artikler om elektriske sparkesykler og på den måten fått god oversikt over de problemene som har reist seg siden de kom ut på markedet.

Videre tok vi kontakt med Oslo skadelegevakt for skadestatistikk, samt en klimaforsker som kunne hjelpe oss med å tolke undersøkelser av stativløse elektriske sparkesyklers livssyklus. Gruppen har også foretatt egne undersøkelser av folks oppfatning av gjeldende rett på området for ansvar og forsikring.

Det er ingen i studentgruppen vår som har jobbet med eller skrevet lovutredninger tidligere. Vi har derfor måttet bli kjent med en helt ny skriveform. For å komme i gang med skrivingen så vi til veiledningen til Utredningsinstruksen, noe som har påvirket teksten videre. Vi har forsøkt etter beste evne å svare på de spørsmål som veiledningen foreslår at man skal svare på.

Vi fordelte oss inn i grupper som har jobbet med hver sin type problemstillinger og forfattet hver sin del av utredningen. Slik oppbygningen av teksten vil vise, delte vi oss inn i fire grupper: 1) ansvars- og forsikringsforhold, 2) trafikkbildet 3) bruk av offentlig grunn og 4) miljø og helse.

I løpet av skriveperioden har vi hatt løpende kontakt for å følge opp hverandres arbeid. Vi fant tidlig ut at mandatet var vidtrekkende og at fordelingen i ulike typer problemstillinger medførte at vi tok opp veldig mange problemstillinger. I stedet for å kutte ned på antall problemer i problemanalysen fortsatte vi å skrive så utdypende som mulig om hvert problem.

Vi har jobbet med en mengde aktuelle problemer. Vi har jobbet med et nytt fenomen og tidvis ukjent regelverk. Tiden har vært knapp og vi har ikke revidert hverandres tekster i like stor grad som først planlagt.

Resultatet har blitt en utredning som går bredt ut i sin problemanalyse, noe som gir et godt overblikk over hvilke problemer som reiser seg i forbindelse med bruk og utleie av elektriske sparkesykler. Vi har ikke utredet alt, men mye. Problemstillinger vi gjerne skulle reist er for eksempel hvilket lovvalg man skal foreta dersom det oppstår en ulykke og brukeravtalen er av utenlandsk opprinnelse, eller hvorvidt elektriske sparkesyklers likestilling med sykler strider med EØS-retten.

Stativløse små elektriske kjøretøy er kanskje kommet for å bli. Det er snakk om nye produkter og nye driftsformer som man må ta stilling til hvordan man skal regulere i tiden fremover. Vi håper derfor at utredningen her gir et godt grunnlag for videre drøftelser og utredninger.

Del II Problemanalyse og gjeldende rett

2 Ansvars- og forsikringsforhold

2.1 Problemanalyse

2.1.1 Innledning

Elektriske sparkesykler er for mange enkelt å bruke. De er små, lette og lett tilgjengelige ved at det er flere aktører som tilbyr utleie av elektriske sparkesykler mot betaling. For mange er det blitt et populært fremkomstmiddel.

Det å bruke elektriske sparkesykler er likevel ikke risikofritt. En viss fart i kombinasjon med manglende kontroll og/eller dårlige værforhold kan føre til skader både på person og ting.

Regler knyttet til ansvar og forsikring, herunder erstatnings- og forsikringsrett, er derfor viktige rettslige områder for en nærmere regulering av bruk og utleie av elektriske sparkesykler.

En undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt utført på 431 personer viser at 10 prosent av de som kjører elektrisk sparkesykkel har hatt et uhell med elektrisk sparkesykkel.⁴ Tall fra skadelegevakten i Oslo viser videre at det i perioden 1.april til og med 31. oktober 2019 ble registrert 661 skader etter fall med elektrisk sparkesykkel totalt for perioden.⁵

En undersøkelse utført av studentgruppen i forbindelse med denne utredningen, besvart av 369 personer, viser at mer enn 1/3 tror ansvarsforsikring er inkludert i leien av elektriske sparkesykler.⁶

Det råder derfor uklarheter rundt ansvarsspørsmålene som er knyttet til elektriske sparkesykler. Med undersøkelser som viser at det til stadighet skjer ulykker, og flere ubesvarte rettslige problemstillinger oppstår, må regelverket omkring ansvar og forsikring analyseres nærmere. I det følgende foretas det en analyse av et utvalg av ubesvarte rettslige problemstillinger.

2.1.2 Presentasjon av tjenestetilbyderne

Studentgruppen har identifisert syv tjenestetilbydere av elektriske sparkesykler som har vært eller er på markedet i Oslo kommune. Markedet er ikke konstant og aktører har kunnet starte virksomhet uten å måtte søke kommunen om å etablere utleie.⁷ Mange selskaper har likevel

⁴ Berge (2019) s. 2.

⁵ Personlig kommunikasjon i e-post med Vibeke Kaasi ved Oslo universitetssykehus. 24. september 2019.

⁶ Studentgruppens undersøkelse: «Ansvar for ulykker på el-sparkesykler».

⁷ Breian m.fl. (2019).

kontaktet kommunen, og i mai 2019 hadde flere enn 11 selskaper meldt sin interesse for oppstart av utleievirksomhet.⁸

I mars 2019 kom Voi som første aktør på markedet til Oslo.⁹ Like etter fulgte elektriske sparkesykler fra Tier. Deretter kom elektriske sparkesykler til utleie fra selskapene Flash (nå Circ), Zvipp, Ryde og Lime.¹⁰ Siste tilskudd så langt kom i august 2019, og var selskapet Libo.¹ Selskapenes konsepter er det samme; Utleie av elektriske sparkesykler via en mobil-applikasjon. Applikasjonene er dels like dels forskjellige i design, innhold og vilkår.

Selskapet **Voi** har sitt hovedsete i Sverige. Voi var i juni 2019 den største aktøren i Oslo med en flåte på mer enn 1000 sparkesykler.¹¹ Voi tilbyr utleie med dynamiske priser fra 2 kroner pr min. til 4 kroner pr min, med billigere pris på regnværsdager og dyrere i helger og på kvelden.¹² I tillegg kommer en oppstart-avgift på 10 kroner.¹³ Voi skal ha en ny flåte på vei, inkludert en sparkesykkel med tre hjul.¹⁴

Selskapet **Tier** har sitt hovedsete i Tyskland. Tier har per november 2019 en flåte på mer enn 1000 elektriske sparkesykler.¹⁵ Tier har en pris på 2,50 kroner per minutt. I tillegg en oppstartspris på 10 kroner.

Selskapet **Circ** har sitt hovedsete i Tyskland. Circ hadde per 6. juni 2019 en flåte på 500 elektriske sparkesykler i Oslo.¹⁶ Prisen er 3 kroner per minutt, i tillegg til 10 kroner for oppstart.¹⁷

Selskapet **Zvipp** er et norsk selskap. Zvipp hadde per 6. juni 2019 200 elektriske sparkesykler ute i Oslo.¹⁸ Minuttprisen er 2 kroner per minutt, med oppstart-kostnad på 10 kroner.

Ryde Technology AS har sitt hovedsete i Norge. Ryde hadde per 6. juni 2019 100 sparkesykler ute.¹⁹ 26. oktober 2019 kunne det ved et manuelt søk i applikasjonen registreres tre elektriske sparkesykler fra Ryde i bybildet. Minuttprisen hos Ryde er 3 kroner per minutt med oppstartspris på 10 kroner.

Selskapet **Lime** har hovedsete i USA, men startet i april 2019 også opp et selskap i Irland²⁰. Brukeravtalene med norske brukere er opprettet fra dette irske selskapet. Lime kom til Oslo i

⁸ Ibid.

⁹ Thoresen (2019).

¹⁰ Breian m.fl., (2019).

¹¹ Henriksen (2019).

¹² Ibid.

¹³ Ibid.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Opplysning fra Tier, 1.11.2019.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Keane (2019).

juli 2019 med en flåte på noen hundre elektriske sparkesykler.²¹ Minuttprisen er 3 kroner, samt 10 kroner for å låse opp sykkelen.²²

Libo er et norsk selskap, lansert i Oslo i august 2019.²³ Selskapet hadde da 200 elektriske sparkesykler i Oslo og minuttprisen var 2 kroner²⁴. Selskapet opplyser at tallet nå er om lag 500.²⁵ Libo sine tjenester er per november 2019 nede, men selskapet melder at de ønsker å komme sterkere tilbake i 2020.²⁶

2.1.3 Erstatningsansvar for brukeren av elektrisk sparkesykkel

Et første problem gjelder erstatning ved skade på ting og erstatning ved skade på person. Det er mulig å se for seg to scenarier.

Scenario 1: Du kjører på en elektrisk sparkesykkel, i det du svinger til høyre rundt et hjørne, kjører du inn i en bil og forårsaker en kraftig ulykke.

Scenario 2: Du kjører på en elektrisk sparkesykkel, i det du svinger til høyre rundt et hjørne, kjører du på et eldre par, mannen faller ned og pådrar seg kraftig hjernerystelse.

I begge tilfellene er skadepotensialet stort og erstatningskravet kan bli høyt dersom man stilles til ansvar. En syklist på en elektrisk sparkesykkel, det vil si en privatperson som har forårsaket en skade på person eller ting, kan bli møtt med erstatningsansvar fra personen som ble skadet i ulykken eller personens pårørende. Videre kan man bli møtt med erstatningskrav fra eieren av tingen som ble skadet. Det kan være tredjepersoner eller selskapet som du leide den elektriske sparkesykkelen av.

Hvor høyt et erstatningskrav kan være varierer veldig, avhengig av typen og omfanget av skaden. Så fort det er en personskade, kan erstatningskravet utvikle seg til å bli svært høye summer. På samme måte vil omfanget av tingskade kunne beløpe seg til uforutsigbare og høye summer.

Ved å leie en elektrisk sparkesykkel kan brukeren derfor risikere et omfattende ansvar som kan bli svært dyrt for den enkelte. Etterspørsel etter elektriske sparkesykler og tilbud av de er stort i Oslo. Det er mange – i ulike aldre – som benytter seg av de. Ved den høye bruken av elektriske sparkesykler, øker risikoen for skader og med det erstatningsansvar. Ettersom erstatningskravet gjelder store beløp og rettes mot privatpersoner er mangelen på erstatningsansvar for brukere av elektriske sparkesykler et alvorlig problem med et stort omfang.

Målet med en regelendring er å bedre forutsigbarhet rundt forsikrings- og ansvarstematikken, og eliminere risikoen for å bli økonomisk ruinert. For å oppnå målet vil det være hensiktsmessig å innføre regler om plikt til å ha en ansvarsforsikring. En slik forsikring vil da kunne dekke det økonomiske ansvaret som rettes mot skadevolderen, brukeren av en elektrisk sparkesykkel som har forårsaket en ulykke. Spørsmålet er så hvem som er nærmest til å ha en

²¹ Olsen (2019).

²² Ibid.

²³ Thoresen (2019).

²⁴ Henriksen (2019).

²⁵ Opplysning fra Libo, 31.10. 2019.

²⁶ Ibid.

slik ansvarsforsikring som kan dekke brukernes juridiske ansvar; tjenestetilbyder eller brukeren selv?

Problemets utvikling med og uten endring

Basert på et sammenligningsgrunnlag om hvordan situasjonen kan være i fremtiden sett i forhold til situasjonen i dag, dersom man foretar respektive endringer, kommer man frem til at man kan oppnå flere samfunnsøkonomiske fordeler gjennom en regelendring. Man får mulighet til å forhindre at enkeltpersoner blir økonomisk ruinert og havner i et gjeldsforhold i for eksempel ung alder før man har rukket å etablere seg.

Dersom det ikke foretas noen endringer på dette området, jf. nullalternativet, er det stor sannsynlighet for at mange brukere av elektriske sparkesykler havner i ugunstige økonomiske stillinger med høye erstatningskrav mot seg. Det er spesielt viktig å legge vekt på den yngre gruppen av brukere som ikke har god økonomi, og har dårligere utgangspunkt til å kunne dekke et eventuelt erstatningskrav mot seg. En slik utvikling vil påvirke samfunnsøkonomien dårlig på generell basis.

2.1.4 Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere

Et annet problem som gjør seg gjeldende ved bruk og utleie av elektriske sparkesykler er nettopp knyttet til valgfriheten rundt ansvarsforsikringer for tjenestetilbydere. I tillegg viser en gjennomgang av brukeravtalene til aktørene at det også er foretatt generelle og spesifikke ansvarsfraskrivelser som sikrer tjenestetilbydere mot juridisk ansvar dersom noe skulle gå galt. Hvordan de ulike selskapene har tatt forholdsregler og innrettet seg når det kommer til forsikringer og juridisk ansvar, varierer fra selskap til selskap. Det er likevel et flertall av tjenestetilbydere som har valgt å ikke inkludere forsikringer i sine tilbud.²⁷

For en elektrisk sparkesykkelbruker er det ikke alltid klart om selskapet har en forsikring eller om vedkommende bør tegne en slik forsikring selv eller om tjenestetilbyder har foretatt noen konkrete ansvarsfraskrivelser. Slik informasjon finner man i tjenestetilbydernes brukeravtaler og brukervilkår, eller må slutte fra brukervilkårene at det som ikke er omtalt ikke gjelder.²⁸ Det er likevel mange som velger å ikke lese nærmere hva avtalen de inngår ved utleie av en elektrisk sparkesykkel handler om og hvilke ansvarsfraskrivelser selskaper tar. Dette skjer til tross for at elektrisk sparkesykkelkjøring er et nytt fenomen. Dette problemet viser igjen samfunnets manglende kunnskap om tjenestetilbydernes innhold i deres tilbud. Med dette menes hvilke forsikringer selskapet har og hvilket ansvar som knyttes til bruken av elektrisk sparkesykkel.

Spørreundersøkelse om oppfatning av ansvar

For å tegne et bedre bilde av brukernes forventinger til tjenestetilbydere og ansvarsforsikring har studentgruppen gjennomført en spørreundersøkelse, hvor vi stilte følgende spørsmål:

1. Du leier en el-sparkesykkel som fungerer som den skal, men du forårsaker en person- eller tingskade, hvem tror du har ansvaret?

²⁷ Breian (2019).

²⁸ Se vedlegg til JOU, brukeravtalen til Zvipp punkt 4.

2. Tror du utleieselskaper som leier ut el-sparkesykler har egen ansvarsforsikring eller annen type forsikring?

Undersøkelsen ble besvart av 369 personer.²⁹ Svaret på det første spørsmålet viser at nesten alle av de spurte, 97,6 % mente at den som forårsaker en ulykke er ansvarlig. Kunnskapen om eget erstatningsansvar er derfor stor.

Svaret på det andre spørsmålet viser at det knytter seg sterk tvil til hvorvidt tjenestetilbydere har egen ansvarsforsikring eller annen type forsikring. Undersøkelsen viser at mer enn 1/3 har en oppfatning av at ansvarsforsikring er inkludert, og har en klar forventning om at et personlig erstatningsansvar er dekket. I dette kan det også tolkes inn en forventning om at det stilles krav etter loven om at tjenestetilbydere må ha ansvarsforsikring for å kunne leie ut elektrisk sparkesykler på lik linje det stilles til utleie av biler, jf. bilansvarslova § 15. Samtidig viser undersøkelsen at 12,2% svarte "vet ikke". Dette tyder på at mange ikke har kjennskap til om en slik ansvarsforsikring finnes eller at de er usikre.

Undersøkelsen viser at samfunnet har varierte forventninger til tjenestetilbydere om ansvarsforsikringer, samt at det eksisterer en usikkerhet knyttet til denne problematikken. En slik variert forventning og usikkerhet omkring ansvarsforsikringer kan ha flere årsaker. Blant disse kan være manglende informasjon/opplysning om gjeldende lovverk fra myndighetene, manglende informasjon om ansvars- og forsikringsforhold fra tjenestetilbydernes side og manglende initiativ fra brukere i det å sette seg inn i regelverket. Hvor tilgjengelig informasjon om forsikring og ansvar er i appene, er derfor med å påvirke kunnskapen om ansvarsforhold når det kommer til el-sparkesykler.

2.1.5 Brukervilkår og brukeravtaler

For å identifisere problemet med uklare ansvarsforhold ytterligere, har vi sett nærmere på brukervilkårene og brukeravtalene til Voi, Tier, Lime og Zvipp. De tre er valgt basert på størrelse, i tillegg er Zvipp inkludert fordi det er en av de norske tjenestetilbyderne på markedet. Brukervilkårene og brukeravtalene til disse og flere andre tjenestetilbydere i Norge, finnes i Vedlegg I.

De uklare ansvarsforholdene er knyttet til hvorvidt tjenestetilbydere har ansvarsforsikring, samfunnets forventning om at tjenestetilbydere har en ansvarsforsikring, spørsmålet om hva det er samtykket til gjennom bruk av app, gjennom brukervilkår og brukeraftale i appene, hvor tilgjengelig denne informasjonen er og til ansvarsfraskrivelse i brukeravtaler.

Utredningen omfatter derfor gjennomgang av applikasjonene for å belyse disse punktene. Under punktet «gjeldende rett» vil følgende undersøkes:

- Hvilke opplysninger om forsikrings- og ansvarsforhold fremgår av app/brukeraftale/brukervilkår?
- Foreligger ansvarsforsikring?
- Er det tatt noen ansvarsfraskrivelse?
- Hvor lett er det å finne frem til brukeraftalen og brukervilkår?

²⁹ Studentgruppens undersøkelse "Ansvar for ulykker på el-sparkesykler".

Brukeravtalene og brukervilkårene må godtas før man leier en elektrisk sparkesykkel. Vilråene og avtalene burde dermed være godt kjent av alle brukere av utleide elektriske sparkesykler. Det er imidlertid mye som tyder på det motsatte. Blant annet undersøkelsen som viser at mer enn 1/3 har en oppfatning av at ansvarsforsikring er inkludert i en slik brukeravtale. Også generelle brukervaner tyder på at det trolig er svært få som leser brukervilkårene fr en elektrisk sparkesykkel tas i bruk. Det vil si at avtalenes vilkår fremstår som standardvilkår brukerne i liten grad leser, slik at forventningen til hvordan gjeldende rett er, er forskjellig fra gjeldende rett slik den er. Dette er et problem som kan ha alvorlige konsekvenser dersom det ikke foretas noen endringer for å klargjøre situasjonen. Det er privatpersoner – altså alminnelige borgere - som blir berørt av dette problemet. Fordi det er en svak part som berøres, taler hensynet til å verne den svake part for at det bør foretas endringer slik at problemene fjernes eller minskes. Målet med en eventuell endring vil være å klargjøre rettsforholdene og ansvarsforholdene. Det vil si å plassere ansvaret der det er mest hensiktsmessig, oppnå opplysning og kunnskap blant brukere av elektriske sparkesykler om eksisterende eller ikke-eksisterende ansvarsforsikring hos tjenestetilbydere, kunnskap om hva en bruker samtykker til og om ansvarsfraskrivelser som måtte være foretatt i tjenestetilbydernes brukeravtaler.

2.1.6 Mulig økonomisk tap når man gjør skade på seg selv, egen eiendom eller ting

Til tross for en eventuell plikt til ansvarsforsikring enten for brukeren selv eller tjenestetilbydere, vil ikke dette løse problemet knyttet til økonomisk tap når man gjør skade på seg selv, egen eiendom eller ting. En ansvarsforsikring vil ikke dekke skade på den som leier elektrisk sparkesykkel verken når skaden er forårsaket av en selv eller av andre. Er den forårsaket av andre, vil skadevolder ha erstatningsansvar på bakgrunn av alminnelige erstatningsrettslige regler. Forårsaker man selv en skade på seg selv, vil man kunne risikere et enormt personlig økonomisk tap og stå på bar bakke.

Med økonomisk tap sikter man i utgangspunktet til reduksjon i skadelidtes formuesstilling.³⁰ Denne reduksjonen oppstår som følge av påførte og fremtidige merutgifter i forbindelse med legebesek og medisiner dersom man skader seg selv. I noen tilfeller vil man ha behov for ekstrautstyr eller spesielle klr. Ved invaliditet er det sannsynlighet for at slike merutgifter varer livet ut. Er det en egen ting eller eiendom som er skadet, knytter det seg utgifter til reparasjon eller nytt innkjøp. Videre risikerer man å bli påført inntektstap, også i fremtiden. Avhengig av invaliditetsgraden, kan det også oppstå behov til omskolering, slik at arbeidsinntekter eller forventede arbeidsinntekter forandrer seg. I tilfellet en personskade, taper man også hjemmearbeidsevne og har behov for bistand til husarbeid, noe som fører til tilleggsgutgifter.

Dette viser at en eventuell ulykke på en elektrisk sparkesykkel med egen personskade som følge, kan gi store konsekvenser for vedkommendes nåværende og fremtidige situasjon. Når det er risiko for slike alvorlige konsekvenser, kan problemet kategoriseres til å være alvorlig med et stort omfang.

Til tross for problemets omfang og alvorlighetsgrad, er det en enkel måte å minske dette problemet på ved at tjenestetilbydere oppfordrer sine brukere til å tegne forsikringer som vil

³⁰ Stenvik, Hagstrm (2015) s. 492.

dekke det eventuelle økonomiske tapet ved egen personskade. Dagens marked er fullt av ulike forsikringsordninger som dekker slike tap. Mange godt voksne og etablerte har allerede slike ordninger enten privat eller gjennom jobben. Det finnes likevel en spesiell sårbar gruppe for dette problemet, nemlig unge som har flyttet hjemmefra og ikke er omfattet av foreldrenes forsikringer lenger. Problemet gjelder også studenter som kanskje ikke har råd til å tegne egen forsikring eller ikke er bevisste rundt risikoen for et stort økonomisk tap i tilfelle en personskade.³¹ Man kan derfor konkludere at problemet berører først og fremst de som ikke har respektive forsikringer.

Målet vil derfor være å bidra til bedre kunnskap rundt hvilke forsikringsmuligheter som er på markedet, samt bedre informasjon rundt kostnader for forsikring, og om det blant annet finnes spesielle tilbud for unge og studenter. Det vil også være av stor betydning å bevisstgjøre elektriske sparkesykkel-brukere hvor mye man risikerer å tape ved ikke å ha tegnet en forsikring.

Ved at flere tegner forsikringer skapes det sikkerhet og trygghet i en større samfunnsmessig kontekst.³² Forsikring vil også ha en «skadeforebyggende funksjon».³³ Dette er som følge av at forsikringsselskaper kan stille krav om at sikkerhetsforskrifter overholdes for å få forsikringsdekning, jf. lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven) § 4-8. Videre kan de stille krav om legeundersøkelse. Sett sammen, kan det bidra til redusert risiko for skader i samfunnet.³⁴

Problemets utvikling med og uten endring

Ved å foreta endringer vil man minske risikoen for økonomisk tap blant unge skadelidte, da mange vil være dekket av en forsikringsordning i tillegg til de offentlige ytelsene den kan få. Dette vil skape en økonomisk stabilitet for mange og bedre forutsetninger for å komme tilbake til livssituasjonen fra før ulykken. I tilfellet en ulykke med invaliditet som følge, vil forsikring i tillegg til offentlige ytelser kunne bidra til en lysere fremtid for den rammede personen, uten unødvendig bekymring for fremtiden. Den skadelidte med bedret økonomi vil også ha større rom til å ta en alternativ utdanning, noe som kan bedre psykisk helse blant de som blir invalide etter ulykker.

Dersom man ikke foretar noen endring, vil situasjonen kunne bli dramatisk for en del unge mennesker uten forsikringer. Unge brukere vil være avhengig av offentlige ytelser som er basert på en nærmere vurdering av søknaden, i tillegg til eventuell hjelp fra sin nærmeste krets. En slik utvikling av situasjonen vil verken være bra for samfunnet økonomisk sett eller for folkehelsen blant unge skadde og uføre.

³¹ Breian (2019).

³² NOU 1983: 52 s. 11.

³³ Anderssen (2018), s. 21.

³⁴ Anderssen (2018), s. 21.

2.1.7 Skader elektriske sparkesykler forårsaker når de står stille. Er det grunneiers, tjenestetilbydernes eller brukeren selv sitt ansvar?

Et av de kjente problemene med elektriske sparkesykler er at brukere parkerer dem hvor som helst, da de etter sin konstruksjon ikke tar mye plass og er dermed lett å anse som å ikke være til hinder. Mange elektriske sparkesykler plasseres dermed langs bygninger, ofte er det utenfor innganger til butikker eller generelt på fortau. Til tross for den lille størrelsen på elektriske sparkesykler oppstår det en fare for passerende på fortau i det at det ikke bare er én elektrisk sparkesykkel som er parkert, men ofte flere ved siden av hverandre. Dette innebærer en risiko for at forbipasserende snubler i en eller flere elektriske sparkesykler og pådrar seg skade. Når en skade først skjer har den skadelidte i henhold til de erstatningsrettslige prinsippene rett til erstatning fra skadevolder eller den ansvarlige. Spørsmålet problemet knytter seg til er hvem som regnes som skadevolder eller den ansvarlig i denne situasjonen. Er det den siste brukeren av den elektriske sparkesykkelen som parkerte sykkelen der skaden inntraff? Eller er det kanskje tjenestetilbyder som eier den elektriske sparkesykkelen? Et tredje alternativ er at grunneieren til den plassen hvor den elektriske sparkesykkelen ble plassert har det juridiske ansvaret.

Når spørsmålet om hvem som har det juridiske ansvaret ikke er avklart, er problemet ganske stort og alvorlig. Grunnen til at det er alvorlig er at problemet berører en som tilfeldigvis har passert og skadet seg. Skadelidte er allerede den svake parten i forholdet i kraft av å være forbruker og som følge av skaden. Vedkommendes situasjon blir svakere ved at det ikke er avklart hvem som vil dekke det økonomiske tapet som følge av skaden. Ikke minst er det en vanskelig situasjon for grunneieren som er nærmest situasjonen og ikke vet hvorvidt det påhviler et ansvar.

Målet med en eventuell endring vil være å skape bedre oversikt over situasjonen, slik at klare regler forteller hvem som har ansvaret i en slik situasjon. Eventuelt at man gjennom regler forsøker å påvirke brukere av elektriske sparkesykler til bedre parkeringer, slik at ulykker unngås.

Problemets utvikling med og uten endring

Dersom det ikke foretas noen endringer vil den utryggheten rundt dette problemet vokse. I tillegg øker risikoen for flere tvister i domstolen, noe som ikke hadde vært tilfellet dersom det fantes klare ansvarsregler for slike situasjoner. Det vil også fra grunneieres ståsted være ønskelig med en avklaring av rettstilstanden på dette området. En slik uavklart rettstilstand medfører ekstra utgifter for grunneiere, enten i form av forsikringer eller andre forholdsregler. Det er også ønskelig med avklaring av dette slik at det ikke oppstår en situasjon der grunneiere både for å sikre seg mot ansvar, eller på grunn av uklarheter omkring syklene, selv tar saken i egne hender og flytter de elektriske sparkesyklene ut av sine områder. Dette vil være ødeleggende både for utleier og brukere av sparkesykkel-appene.

2.2 Gjeldende rett

2.2.1 Innledning

For ansvars- og forsikringsproblematikken rundt bruk og utleie av elektriske sparkesykler er flere lover relevante. Videre er også ulovfestet rett, avtaler, herunder standardvilkår av betydning. I det følgende vil gjeldende norsk rett presenteres nærmere i tilknytning til hvert

enkelt problem. Gjennomgangen av gjeldende rett for problemet om ”Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere” og ”Brukervilkår og brukeravtaler” behandles sammen.

2.2.2 Erstatningsansvar for brukeren av elektrisk sparkesykkel

Problemet som gjelder erstatningsansvar for bruker av elektrisk sparkesykkel knytter seg direkte til klassifiseringen av elektriske sparkesykler som sykler. Den någjeldende lovgivningen for elektriske sparkesykler trådte i kraft 10. april 2018. Etter det norske regelverket er det ingen lovpålagt forsikringsplikt for elektriske sparkesykler, hverken for utleier eller bruker, slik det er for biler, jf. lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) § 15. Fraværet av forsikringsplikt følger av at elektriske sparkesyklene er klassifisert som sykkel, jf. forskrift om krav til sykkel § 2, jf. forskrift om endring i forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt. Med dette menes at bilansvarslova § 15 ikke får anvendelse for sykler, herunder elektriske sparkesykler.

Som for vanlige sykler er det den alminnelige erstatningsretten som kommer til anvendelse for elektriske sparkesykler. Av denne følger det at brukeren selv har det juridiske ansvaret når brukeren forårsaker en ulykke som fører til ting- eller personskade.

Det å ha et juridisk ansvar innebærer at man må ”bære følgene av den skadegjørende handlingen eller unnlåtelsen”,³⁵ i form av å være strafferettslig og/eller erstatningsrettslig ansvarlig.³⁶ Etter den norske erstatningsretten må tre kumulative vilkår være oppfylt, jf. langvarig og ensartet rettspraksis. For det første må det foreligge en erstatningsrettslig relevant skade. Videre må kravet om ansvarsgrunnlag og adekvat årsakssammenheng være oppfylt. Det foreligger en erstatningsrettslig relevant skade så lenge skaden kan omsettes i en økonomisk verdi og når det økonomiske tapet rammer en vernet interesse. Adekvat årsakssammenheng anses oppfylt når handlingen var en nødvendig betingelse for at skaden skulle oppstå, jf. Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II) og når skaden ikke er en fjern, avledet eller inadekvat skadefølge i rettslig forstand, jf. Rt. 1973 s. 1268 (Flymanøverdommen). Når det gjelder vilkåret om ansvarsgrunnlag, er det det alminnelige culpaansvaret som vil måtte vurderes. For å konstatere brudd på culpanormen må skadevolderen etter sikker rett ha opptrådt uaktsomt. Det avgjørende er om skadevolderen burde ha reagert på risikoen som senere materialiserte seg i den aktuelle skaden. Ellers sagt med andre ord, om skadevolderen kunne og burde ha handlet annerledes.

2.2.3 Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere, brukervilkår og brukeravtaler

I den videre gjennomgangen av gjeldende rett, skal gjeldende rett for problemene ”Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere” og ”Brukervilkår og brukeravtalen” vurderes samlet.

³⁵ Tranøy (2019).

³⁶ Ibid.

2.2.3.1 Ansvarsforsikring

Fraværet av forsikringsplikt følger av at elektriske sparkesyklene er klassifisert som sykkel, jf. forskrift om krav til sykkel § 2, jf. forskrift om endring i forskrift 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt. Etter loven er det derfor helt opp til utleiefirma selv hvorvidt de frivillig ønsker å tilby ansvarsforsikring eller andre forsikringer. Det er altså ingen plikt til å inkludere ansvarsforsikring. Av de syv aktørene studentgruppen har identifisert, er det kun Tier som har en type ansvarsforsikring.

Gjeldende rett i andre EU-land er ulik, i Sverige er elektriske sparkesyklene formelt regulert som vanlige sykler som i Norge, og det foreligger ingen tvungen forsikringsplikt. I Danmark er det en tvungen forsikringsordning. I henhold til LBK nr. 1324 af 21/11/2018 Færdselsloven § 105 skal hvert enkelt selskap ha forsikring som dekker det eventuelle ansvaret til brukeren i ulykkestilfeller.

Gjeldende rett på området i Oslo kommune følger derfor av de ulike utleie-selskaperens brukeravtaler og brukervilkår slik de fremkommer i selskaperens applikasjoner. I utredningen som følger er det spesielt tre hovedspørsmål som skal belyses nærmere:

- Hvor lett er det å finne frem til brukeravtalen og brukervilkår?
- Hvilke brukervilkår gjelder?
- Hvilke opplysninger om forsikrings- og ansvarsforhold fremgår av applikasjoner/brukeravtaler/brukervilkår?
- Foreligger ansvarsforsikring?
- Er det tatt noen ansvarsfraskrivelser?

Som vedlegg til utredningen ligger brukeravtalene til seks av de syv aktørene studentgruppen har identifisert på markedet i Oslo kommune. Brukeravtalen til LIBO er per 1. november 2019 ikke tilgjengelig på grunn av serverfeil i applikasjonen.

2.2.3.2 Brukeravtaler - standardavtaler og standardvilkår

Brukeravtalene er standardiserte forbrukeravtaler hvor den profesjonelle part ensidig har utformet alle avtalevilkårene³⁷. Det er altså tale om standardvilkår som «er kontraktsvilkår som er utarbeidet på forhånd, og som tilsiktes anvendt i et ubestemt antall fremtidige, konkrete kontraktsforhold av en nærmere bestemt type.»³⁸

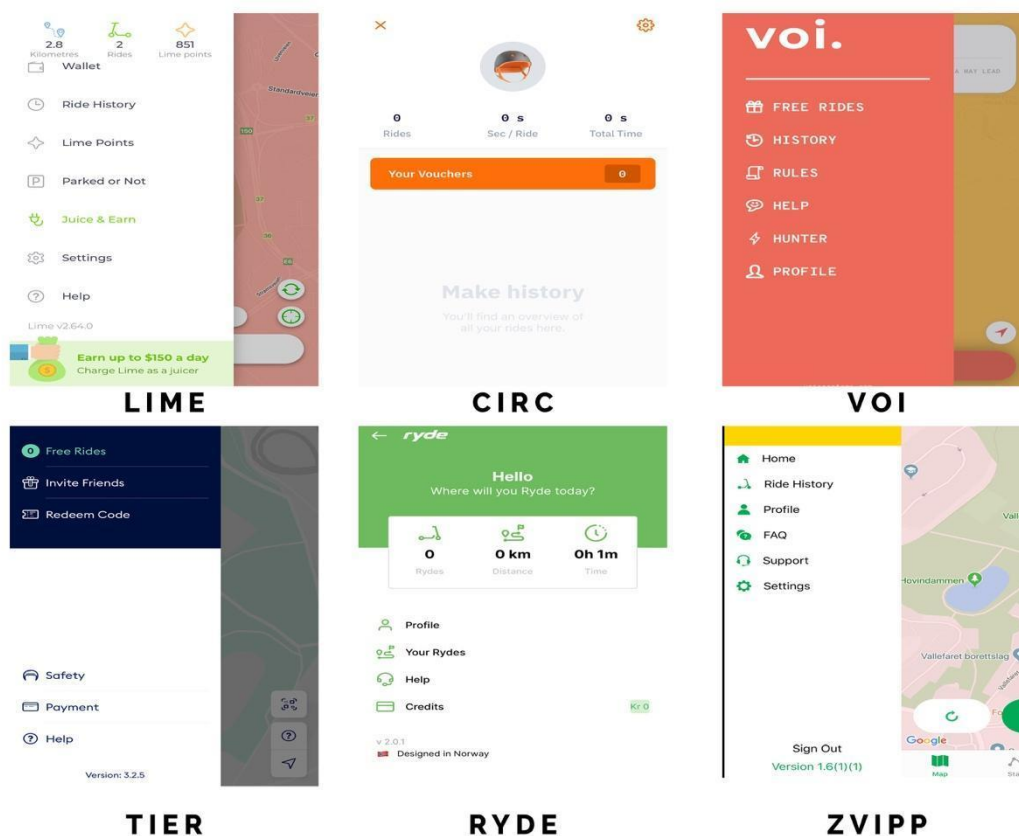
Brukeravtalene sier hvilke vilkår en bruker har akseptert ved å ta i bruk en elektrisk sparkesykkel fra et av selskapene. Vilkårene hos de ulike selskapene er til dels like og til dels forskjellige.

I tillegg til de rene brukeravtalene kommer alle reglene som fremkommer andre steder i appen. Appene viser derfor både til brukeravtalen og har i tillegg ulike regler som står skrevet andre steder i appen. Noen av disse vilkårene gjenfinnes i brukeravtalene, mens andre vilkår eller nyanser av de samme vilkårene kun fremkommer andre steder i appen.

³⁷ Woxholth (2014) s. 43.

³⁸ Jusinfo.no (2019).

Vanskeligheten med å se hva man aksepterer er felles for alle appene, i ulik grad. Det som kan kalles hjem-siden i appene, gir ikke denne informasjonen. I noen av appene må brukeren akseptere en liste vilkår før hver kjøretur, i andre er man ferdig med all bekreftelse etter førstegangs registrering. Å finne ett skjermbilde fra hver app som gir oversikt over alle vilkår som godtas er derfor ikke mulig, og der det er visse ting som skal godtas før en kjøretur viser disse vilkårene igjen til andre vilkår. Brukerens app ser slik ut på hjem-siden i de appene vi har identifisert, eller er tilgjengelig, per 28.11.2019:



Det må legges til grunn at selskapenes rettslige utgangspunkt er at brukere ved å ta i bruk en elektrisk sparkesykkel fra et selskap har samtykket og gitt sin aksept til alle reglene i appen, både de som fremkommer i selve brukeravtalen og de som fremkommer andre steder i appen.

For en bruker stiller det seg annerledes. I en situasjon hvor denne behøver en elektrisk sparkesykkel på grunn av for eksempel tidsnød til et møte, og det står en elektrisk sparkesykkel lett tilgjengelig; da er det ikke en utenkelig brukeratferd å laste ned appen, registrere sitt bankkort, godkjenne alle brukervilkår uten å lese disse, for så å kunne hoppe på sparkesykkelen og rekke møtet.

Juridisk er derfor spørsmålet om brukeren faktisk har akseptert tjenestetilbyderens brukervilkår slik disse fremgår både i brukeravtalen og andre steder i appen. Woxholth beskriver spørsmålet om vedtakelse av standardvilkår slik:

Ved standardvilkår vil spørsmålet være om partene har vedtatt vilkårene i sin helhet, det såkalte vedtagelsesspørsmålet. Standardvilkår kan vedtas på to måter:

1. Standardvilkårene kan utgjøre hele avtalen ved benyttelse av en tjeneste eller transaksjon.
2. Det kan inngås avtale der det er henvist til standardvilkårene i avtalen.³⁹

Ved en rettslig tvist vil vedtagelsesspørsmålet blant annet måtte drøftes ut fra hvem som er parter, rettsområdet, eksistensen av eller fraværet av deklarasjonsrett og andre spesifikke forhold.⁴⁰ Rettspraksis, alminnelige kontraktsrettslige prinsipper og reelle hensyn vil danne et grunnlag for løsningen på spørsmålet.⁴¹ Teoretisk beskrives betingelsen for aksept av standardvilkår slik:

«Hovedregelen er at standardvilkår vil bli akseptert som en del av avtalen dersom henvisningen skjer på en måte som ikke er uvanlig eller atypisk, og dersom vilkårene i rimelig grad er gjort tilgjengelig for den annen part.

Atypiske, ressurskrevende og urimelige standardvilkår vil normalt vanskelig kunne stå seg med mindre de klart er vedtatt gjennom eksplisitt vedtakelse. Det samme gjelder ansvarsfraskrivelser som ikke klart er kommet til syne for den aksepterende part.

[...]

Vesentlige avvik fra deklarasjonsregler som bakgrunnsretten kan også begrunne at avviket må fremtre klart.

Dermed vil man måtte supplere vedtagelsesspørsmålet med forventningsprinsippet, og hvilken aktsomhet som det er rimelig å stille for den kontraherende part ved avtaleinngåelsen, som veies opp mot hvor tilgjengelige og «normale» standardvilkårene er, samt når i avtaleslutningen de er presentert.»⁴²

Oppsummering

Mot denne bakgrunn vil vi vurdere vilkårene i fire ulike applikasjoner. Spørsmålet er hva som skal til for at leietakerne av el-sykler i Oslo kan sies å ha akseptert vilkårene. Som gjennomgangen over viser, må vilkårene i en rimelig grad være gjort tilgjengelig for brukerne gjennom applikasjonen. Det må være klart hvilke vilkår som gjelder slik at henvisningene til vilkårene ikke må gjøres på en atypisk måte. I tillegg må tjenestetilbydernes applikasjoner ikke inneholde ansvarsfraskrivelser som avviker fra regler i lov. Ansvarsfraskrivelser med et urimelig innhold vil heller ikke kunne stå seg etter juridisk praksis. Om det er problemer for en bruker å finne frem til brukervilkår, ikke forstå innholdet eller vite hva, når og hvordan det samtykkes, vil det kunne være vanskelig å si at en bruker av en elektrisk sparkesykkel har akseptert vilkårene i en tjenestetilbyders applikasjon.

³⁹ Jusinfo.no (2019).

⁴⁰ Woxholth (2014) s. 43.

⁴¹ Ibid.

⁴² Jusinfo.no (2019).

2.2.3.3 Analyse av tjenestetilbyderes applikasjoner

For å komme frem til hvor lett tilgjengelig brukervilkårene er, må man se på appen som helhet. I denne undersøkelsen har vi valgt å avgrense undersøkelsene til applikasjonene til tre av de største tjenestetilbyderne i Oslo, nemlig Voi, Tier og Lime, samt Zvipp som er en norsk aktør på Oslo-markedet.

2.2.3.3.1 Voi

Applikasjonsspråk: Engelsk.

Ansvarsforsikring: Nei

Ansvarsfraskrivelser: Ja, se under.

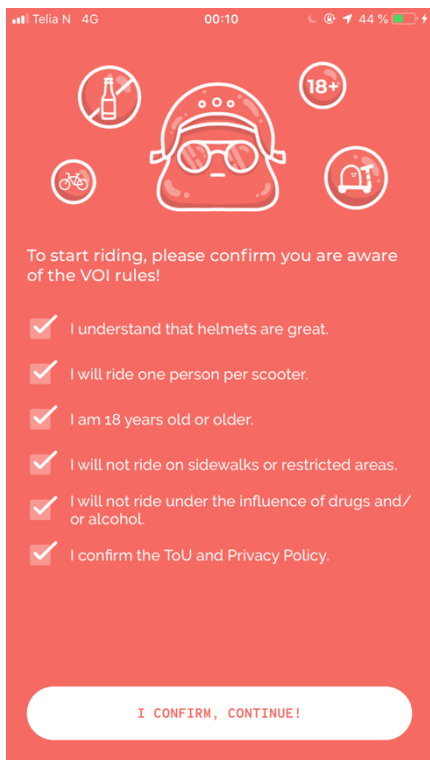
Hvor lett er det å finne frem til brukervilkårene og brukervilkår?

Det første spørsmålet er hvor tilgjengelig reglene er for brukerne. Det første skjermbildet man får opp i Voi-appen er enten nye beskjeder fra Voi eller et kart med tilgjengelige sykler. For å finne frem til regler for bruk, må man trykke øverst til venstre på en menyfane for å komme til hjemmesiden (se bilde i kapittel 2.2.3.2). Her kommer "rules" opp som et eget fanepunkt. Når man trykker på «rules» kommer et skjermbilde opp med ulike regler. En av disse reglene inkluderer en godkjenning av "Terms of Use" (brukervilkårene). Alle reglene er ferdig haket av og bruker trenger bare å trykke på «I confirm, continue». Ved å manuelt å klikke på boksen for "ToU" kan man få opp en link til "Terms of Use/Useragreement". Det er uklart for en bruker hva "ToU" egentlig er i forhold til de andre reglene man bekrefter ved dette skjermbildet med ulike regler. Og det er svært tilfeldig om man oppdager at det er en trykkelig lenke til ToU (brukervilkårene).

Hvilke brukervilkår gjelder?

Listen over regler som godkjennes før bruk er lang. Den inneholder både regler listet i dette ene skjermbildet, en brukeravtale (ToU) på mange sider samt en personvern-avtalte.

Figur 1. Skjermbilde av vilkår som må godtas før en kjøretur.



Oversatt til norsk lyder listen i figur 1 slik:

- «Før å begynne kjøreturen, vær vennlig å bekrefte at du kjenner til Voi-reglene. Jeg forstår at hjelm er flott
- Jeg vil bare kjøre en person per el-sparkesykkel
- Jeg er 18 år eldre eller
- Jeg vil ikke kjøre på fortau eller forbudte områder
- Jeg vil ikke kjøre under påvirkning fra narkotiske stoffer og/eller alkohol
- Jeg godkjenner ToU og personvern-policyen.
- Jeg bekrefter, fortsett»

Spesielle regler

Spesielt for Voi er forbudet mot å kjøre på fortau. Det vil si en strengere regulering og begrensning enn den som følger av forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) § 18.

For syklistene og elektriske sparkesykler sier loven: «Det er tillatt å sykle på fortauet når det er få fotgjengere der, og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående», jf. §18 (3).

Om dette punktet er det nærmere forklart i Vois hjelp-faner i applikasjonen som har form av spørsmål og svar:

“Can I ride on sidewalks? No, sidewalks are for foot people. Use bikes lanes. If there isn't a bike lane, ride your Voi on the street, just like you'd ride an ordinary bike.”

Andre regler hos Voi er at man må godkjenne ”ToU” uten at det står forklart hva ”ToU” er. Det er vanskelig å oppdage at det i dette bildet er en digital lenke til brukeravtalen «Terms of Use», og den er vanskelig å gjenfinne i applikasjonen.

Under en fane som heter «profile» i punktet «legal» finnes også en slik skjult kobling til brukeravtalen. Utover dette klarer vi ikke å finne «Terms of Use» i applikasjonen.

Det reiser seg et klart spørsmål i forhold til Vois applikasjon om en bruker godkjenner mer enn brukeren skulle kunne tro. Det vil si om brukeren forstår at ”ToU” er en henvisning til en brukeravtale og et helt dokument av ytterligere regler man skulle ha lest. Dokumentet gjenfinnes som sagt svært vanskelig.

Under ”Frequently Asked Questions” som gjenfinnes under en hjelp-fane, er en ny fane som heter ”Terms of Use-FAQ”. I disse spørsmålene der Voi stiller og besvarer spørsmål, fremkommer igjen flere regler enn de som står listet under de regler i regelfanen som man må godkjenne før bruk. FAQ er noe annet enn Terms of Use-dokumentet. Det er svært vanskelig i Voi å forstå hva brukervilkårene er, hvilke regler som gjelder, hva som er hva og hva man samtykker til.

Foreligger det ansvarsforsikring?

Forsikring/”INSURANCE” er et eget punkt under ”FAQ” (frequently asked questions) i appen. Dette punktet gjenfinnes under en fane som heter «help». Her står det imidlertid ingen informasjon om forsikring i Norge. Det er listet to punkter. Ett som gjelder Sverige og ett som gjelder Danmark.

Voi spør:

“Am I insured when I ride a Voi or do I need to get my own insurance?”

Voi svarer:

“In Sweden, Voi-scooters are classified as bicycles. This means they don't have any Motor Third-Party Insurance (Swedish: Trafikförsäkring). If you get hurt on a Voi, your own insurance ought to cover your costs. Call you insurance company to learn what your insurance policy covers.”

Svaret er altså at det i Sverige hvor Voi sine elektriske sparkesykler er klassifisert som sykler ikke er en bilansvarsforsikring og det er din egen forsikring som må dekke dine utgifter.

“Where can I find the insurance in Denmark?”- er neste spørsmål.

Svaret lyder:

“In Denmark, Voi's scooters are covered by third-party insurance through TopDanmark Forsikring in accordance with the Procurement Scheme for Motorized Scooters and § 105 of the Road Traffic Act (Færdselsloven).”

Ingen ansvarsforsikring

Voi viser her til den danske loven som innebærer tvungen forsikring for selskapene. Den norske brukeren får kun informasjon om hva som gjelder i Danmark og Sverige, og er dermed nødt til å vite av seg selv at de norske og svenske reglene er like, slik at ansvarsforsikring ikke finnes heller for Norge. Det foreligger ingen opplysninger i applikasjonen om forsikring, eller hva man gjør ved ulykke som innebærer personskade for en norsk bruker i Oslo. Det står heller ikke noe om hva man gjør dersom man skulle skade seg selv.

Ødelagt scooter – det går på din forsikring

Voi har informasjon i et punkt i FAQ som heter “Damaged scooter” (skadet scooter). Punktet inneholder informasjon blant annet om hva man gjør dersom man skulle komme til å skade selve Voi-sykkelen. Voi har her en henvisning til forsikring og svarer her at din innboforsikring (“home insurance”) vil dekke alle kostnader som har å gjøre med skaden. Voi instruerer:

“Accidents happen. So don’t worry! Your home insurance will cover any cost relating to the damage. Just report the accident to our support team. Tell us what happened...Then end your trip as soon as possible, and our technicians will fetch the Voi and fix it.”

Det er på ingen måte gitt at alle brukere har en slik «home insurance» som må forstås som innboforsikring.

Er det tatt noen ansvarsfraskrivelser?

Ansvarsfraskrivelser i Voi sin brukeravtale:

Voi har i brukeravtalen ensidig kontrahert seg bort fra alt ansvar som er mulig å kontrahere seg bort fra. Brukeren har ved bruk akseptert at all bruk er brukerens egen risiko, uavhengig av om det skulle være feil ved den elektriske sparkesykkelen, jf. punkt 3.1 i brukeravtalen.»

Videre har Voi fraskrevet seg ansvar for alle krav som måtte oppstå ved disse formuleringene:

3.2 Limited liability

You do hereby acknowledge and agree, with the limitation of applicable law, that Voi is not responsible or liable for any claim that arise out of or relate to Your use of, or inability to use the Services, a breach of this Agreement, or Your violation of any law while using the Services.

3.3. Your Assumption of Risk

You are solely and fully responsible for the safe operation of the Scooter at all times.

You agree that Scooters are electric machines that may malfunction, even if the Scooter is properly maintained, and that such malfunction may cause injury. You agree that riding a Scooter and the Services involve many obvious and not-so-obvious risks, dangers, and hazards, which may result in injury or death to You or others, as well as damage to property, and that such risks, dangers, and hazards cannot always be predicted or avoided. You agree that such risks, dangers, and hazards are Your sole responsibility, including, but not limited to, choosing whether to wear a helmet as required by local law or utilize other protective gear. You agree that if Your use of any of the Services causes any injury or damage to another person or property, then You

may be liable for all resulting injuries, damages, and related costs. By choosing to operate a Scooter, You assume full and complete responsibility for all related risks, dangers, and hazards, and You agree that Voi are not responsible for any injury, damage, or cost caused by You with respect to any person or property, including the Scooter itself.

I tillegg følger en rekke spesifikke ansvarsfraskrivelser, som for eksempel der Voi har definert en sykkel som mistet eller stjålet.

1.11 Lost or Stolen Scooter.

A Scooter activated by You may be considered lost or stolen if (1.) the Scooter is not deactivated in accordance with this Agreement within 24 consecutive hours, (2.) the Scooter's GPS unit is disabled, (3.) the Scooter is parked in violation with this Agreement, i.e. in a locked area, outside the Usage Area or in a non-public space for more than ten minutes after deactivation, (4.) the Scooter moves after deactivation has ended and Voi has reason to believe such movement was not caused by another user or authorized third party, or (5.) other facts and circumstances that in good faith and with reason suggest that a Scooter has been lost or stolen.

You must report Scooter disappearance or theft to Voi immediately or as soon as possible.

Voi and You agree that the last operator of a Scooter shall be responsible for a lost or stolen Scooter unless circumstances presented to Voi provide sufficient evidence to free the last operator from responsibility.

If Voi deems a Scooter lost or stolen, Voi shall have the authority to take any and all actions it deems appropriate towards You, the last operator of a Scooter, the Scooter or other applicable subject. Actions may include, but are not limited to, obtaining restitution and other appropriate compensation (damages), and filing a police report with local authorities.

Ved å godta Voi sine brukervilkår har en bruker da også godkjent at dersom Voi selv kategoriserer sykkelen som stjålet eller mistet, så er brukeren i ansvar. Merk at den elektriske sparkesykkelen da ikke behøver være stjålet eller mistet. Det er kun vilkårene i avtalen som behøver være oppfylt for at Voi kan anse en av sine elektriske sparkesykler for stjålet eller mistet.

2.2.3.3.2 Tier

Applikasjonsspråk: Engelsk.

Ansvarsforsikring: Ja, men med motstridende informasjon i brukeravtale.

Ansvarsfraskrivelser: Ja, se under.

Hvor lett er det å finne frem til brukeravtalen og brukervilkår?

Det første bildet man får opp når appen åpnes er en boks som handler om alkoholbruk. Her skal man trykke ok på at man ikke skal drikke og kjøre. ... "aldri kjør mens du er påvirket av narkotika eller alkohol." Etter dette får man opp et kart i nærheten med oversikt over tilgjengelig sparkesykler. Man må derfor etter dette trykke på en fane øverst til venstre i dette bildet, for at siden hvor "Help"- fanen vises skal komme opp. For å finne frem til brukervilkårene til Tier må man trykke på "Help"- knappen inne i appen.

Når man trykker på “Help”-knappen kommer man til en ny side. Siden inneholder ulik informasjon og noen brukervilkår ligger langt ned på siden under en fane som heter “Safety and Requirements”. Under denne sikkerhets- og krav-fanen ligger “requirements” - krav, “before you ride” - sikkerhetssjekk før turen, “During your ride” - hva du må passe på mens du kjører, “After your ride”- hva du må passe på etter bruk, “What do I do if I am involved in an accident”- instruksjoner hvis man er involvert i en ulykke, “What about my data & personal information” - informasjon om personvern, “Scooter manual and EU Conformity Declaration” - link til nedlastbart dokument fra det som virker å være produsent av sykkelen. Dokumentet har så liten skrift at det ikke lar seg gjøre å lese på en telefon. Når man tar det opp på en datamaskin kan man her finne et punkt 7 –”Riding Safety” som inneholder omfattende regler for bruk som i stor grad er flere og overgår den sikkerhetsinformasjonen som finnes direkte i TIER-appen.

For å finne frem til dokumentet «Generelle vilkår og betingelser for bruk av Tiers tjenester» må man først lete seg helt til bunnen av help-siden. Deretter trykke på «Terms and Conditions», så velge Norge, først da kommer selve brukeravtalen. Det er med andre ord ikke lett å finne brukeravtalen.

Hvilke brukervilkår gjelder?

Det følger ulike vilkår uavhengig av hvor i appen man er. Noen regler er plassert under fanen «Requirements»:

To keep you and our communities safe, every rider needs to abide by the following rules:

- Follow local traffic laws.
- Be 18 years or older.
- Be attentive and ride smart. Watch out for large vehicles, do not drive in blind spots and always be focused and aware of your surroundings, the traffic and pedestrians.
- Wear a helmet. Wearing a helmet is essential for safe riding.
- One person per scooter. No exceptions.

Dette kreves før kjøreturen. Sikkerhetssjekk:

Tier har under “requirements” i sin applikasjon en fane som heter «Before your ride», oversatt «Før din kjøretur». I denne fanen bes det om at det gjøres en sikkerhetssjekk:

Before every ride do a safety-check:

- Are the brakes working? Pump them to make sure.
- Are the tires undamaged? What about the overall scooter?
- Do the lights work?
- Before your ride, we will also show educational videos in the app. Pay close attention and you’re ready to ride safely.

I tillegg gjelder krav under kjøreturen:

Sikkerhetskrav under pågående sparkesykkeltur, listet under fanen “During your ride”.

During your ride

- Be sure to always follow traffic laws. Make room for pedestrians, drive on the right side of the street, give hand signals as you would on a bike, and stop at red traffic lights.
- Be attentive and ride smart. Watch out for large vehicles, do not drive in blind spots, and always be focused and aware of your surroundings, the traffic and pedestrians.

Under neste fane «After your ride» - etter din kjøretur - er instruksjonen som følger:

- After reaching your destination, please park and end your ride. Park responsibly and ensure your scooter is within our business zone displayed on the map in the app.
- Don't block public pathways, public transportation stops, or driveways and always park your scooter upright.

Reglene er derfor mange, og på engelsk, og spredt i appen og i brukeravtale.

Foreligger det ansvarsforsikring?

Tier er det eneste selskapet på markedet i Oslo som har en ansvarsforsikring for sine brukere. «What insurance do I have» er et eget punkt i appen.

“Within the framework and scope of the General Insurance Conditions for Liability Insurance (AVB-H) and the provisions of the contract between TIER Mobility and Axa Versicherung

AG, the insurance covers the personal legal liability of the renter of the policyholder's products. The insurance cover is limited to the period of use in all operating countries. For more information please see here.»

Linken for mer informasjon er et dokument på tysk og engelsk, utarbeidet av forsikringsselskapet som viser forsikringsavtalen som er beskrevet mellom Tier og Axa Versicherung AG.

Under dette er det linker til ulike land. Landlinken er kun teksten beskrevet over oversatt til norsk, med link til det samme dokumentet.

Oversatt i appen: «Innen rammeverket og omfanget av de generelle forsikringsvilkårene for ansvarsforsikring (AVB-H) og forskriftene i kontrakten mellom TIER Mobility og Axa Versicherung A, dekker forsikringen det personlige rettslige ansvaret for leietaker av poliseinnehaverens produkter. Forsikringsdekningen er begrenset til bruksperioden i alle driftsland...».

Forsikringsdekningen kommer ikke frem av brukeravtalen. Her står det at brukeren selv er ansvarlig for ulykker og kompensasjon av skader. For en bruker vil det derfor reise seg et spørsmål om rekkevidden av forsikringen og hvilken opplysning man skal forholde seg til. For å klargjøre forholdene er det derfor en sterk oppfordring til Tier å ha samsvar opplysningen som fremkommer om ansvarsforsikringen under punktet «What insurance do I have» og opplysningene i brukeravtalen.

Sitert under fra brukeravtalen:

«Ulykker

Dersom Brukeren er involvert i en ulykke gjelder følgende:

Brukeren skal kontakte politiet umiddelbart. Brukeren skal informere Tier om ulykken og

skadene på KPM så snart det er mulig. Brukeren er ansvarlig for ulykken dersom den er en følge av hans eller hennes skyld. Ansvarer inkluderer i alle tilfeller forpliktelsen til å reparere skaden og kompensere tap påført tredjepersoner samt dekning av skader på KPM, selv om KPM må erstattes i sin helhet. Dersom dette er tilfellet fremgår gjenanskaffelsesverdien av de Spesielle Vilkårerne. I samsvar med det ovennevnte har Tier rett til å fakturere Brukeren for enhver reparasjonsutgift og øvrige utgifter knyttet til KPM samt utgifter til tredjeparter som følge av skaden påført av Brukeren. Betalingen kan gjennomføres ved de betalingsmetodene som er konfigurert i Brukerkontoen.»

Er det tatt noen ansvarsfraskrivelser?

Punktet over viser derfor en ansvarsfraskrivelse fra Tier. Om dette vilkåret i brukeravtalen vil gå foran den informasjonen som følger av informasjonen om den tyske ansvarsforsikringen et annet sted i appen, er uvisst. Utover dette foreligger ansvarsfraskrivelser når det gjelder elektriske sparkesykler som blant annet ikke er parkert på en ordentlig måte, eller ved tyveri eller vandalisering. Konsekvensene for brukerne er at det kan påløpe tilleggsavgifter.

2.2.3.3.3 Lime

Applikasjonsspråk: Engelsk.

Ansvarsforsikring: Nei

Ansvarsfraskrivelser: Ja, se under.

Hvor lett er det å finne frem til brukeravtalen og brukervilkår?

For å finne frem til hvilke regler som gjelder for bruk av en Lime-sykkel må man trykke på “help”-knappen i appen. Help-knappen er ikke det første bildet man får opp, og man må selv scrolle seg nedover i appen til “help”.

Nederst i help-delen- er en fane som heter ”Lime Terms and Agreements”. Det er ikke åpenbart for en bruker at selve avtaledokumentet/brukeravtalen finnes her. Om man har valgt “bokmål” som språk, kommer det klarere frem ved at det står ”Vilkår og avtaler for Lime - Brukeravtale og tjenestevilkår”.

Når man trykker videre på Lime sin brukeravtale kommer den opp på engelsk, og man må igjen velge land. Her kan man velge Norge (norsk). Det informeres om at “denne oversatte versjonen er bare gitt for enkelhets skyld. **I tilfelle konflikt, vil den engelske versjonen av disse vilkårene seire**». Dette betyr at man må kunne engelsk for å kunne forstå og ivareta sine rettigheter. Siste oppdatering i brukeravtale var 1. oktober 2019.

Hvilke brukervilkår gjelder?

I tillegg til i brukeravtalen fremkommer brukervilkår andre steder i appen. Under overskriften «Lime-S Scooter Manual» finner man ”Rules and Regulations/ Regler og bestemmelser”. Dette reiser spørsmål om hva reglene under “regler og bestemmelser” er i

forhold til reglene som følger av brukeravtalen.

Under «Rules and Regulations» står følgende:

- Hvis du vil kjøre med Lime-S-sparkesykkel, må du følge reglene nedenfor:
- Ha på deg hjelm
- Følg alle trafikkregler
- Du må ikke kjøre ned bratte bakker
- Du må være 18 år eller eldre
- Du kjører på eget ansvar
- Bare én bruker om gangen er tillatt på en Lime-S.
- Og ikke minst: Ta alltid hensyn når du kjører.

Selve brukeravtalen regulerer bruk av alle Lime sine produkter, tjenester, applikasjoner og programvare som Lime Electric Ireland Limited tilbyr.

I brukervilkårene står det om når vilkårene regnes som akseptert:

«Ved å bruke våre tjenester inkludert f.eks bruk av appen vår eller å opprette en brukerkonto, aksepterer du disse vilkårene.»

Det er altså ikke formelt nødvendig å bruke en elektrisk sparkesykkel før man i henhold til Lime har akseptert avtalen.

I tillegg gjenfinnes noen av reglene allerede fremkommet andre steder i appen og nye kommer til. Bruker aksepterer ved bruk av appen eller ved å opprette en brukerkonto:

«(...) at du er minst 18 år gammel og myndig til å inngå bindende kontrakter. Pass på at du leser nøye igjennom. Du sier deg også enig i at du har myndighet til å samtykke i disse vilkårene.»

Avtalen inneholder informasjon om følger av svindelforsøk og annet. For regler er det listet noen vesentlig regler. Av de reglene som kommer i tillegg til de reglene som står listet under fanen “regler og bestemmelser” et annet sted i appen er:

- Brukeren må være kompetent til å operere Lime sine produkter
- Brukeren må selv orientere seg om lokal lovgivning
- Ikke bruk våre tjenester i forbudte områder, og sørg for at du forstår lover om bruk på fortau, parkering (ikke hindre eller blokkere gangtrafikk, f.eks.) og bruk av alkohol/narkotika under kjøring.
- Ikke tukle med, vandalisere eller prøve å få uautorisert tilgang til våre tjenester.
- Hjelmer og sikkerhetssjekker. Vi anbefaler at du bruker hjelm. Hjelmer er påkrevd ved lov i enkelte områder. Brukeren skal utføre en sikkerhetssjekk på produktet før han/hun bruker den. Det kreves at man sjekker:
 - Den generelle tilstanden, om hjulene er i god stand
 - Om bremsene og lyktene virker
 - Om batteriet er riktig oppladet

- Om det er noen andre tegn på skade, overdreven eller uvanlig slitasje, eller er vedlikehold nødvendig?

Av brukervilkårene fremgår det også:

«Hvis du legger merke til noen av disse eller andre problemer ved et produkt før bruk, skal det ikke brukes» og «Hvis du ikke rapporterer disse problemene, må vi kanskje tilskrive dem til deg, inkludert holde deg ansvarlig for alle relaterte kostnader.»

Foreligger det ansvarsforsikring?

Det foreligger ikke noen informasjon om forsikring. Når man søker «insurance» i «help»-feltet er søket resultatløst. Dette fører til en konklusjon om at Lime ikke inkluderer ansvarsforsikring i sitt tilbud.

Er det tatt noen ansvarsfraskrivelser?

Ansvarsfraskrivelser i Lime sin brukeravtale følger blant annet av punkt 8 i brukeravtalen hvor det fremkommer at ethvert ansvar for tap for bruker for Lime er begrenset til 800 kroner. I dette punktet har Lime også beskrevet hva Lime ikke kan fraskrive seg ansvar for:

Nothing in these Terms shall limit or exclude the Released Parties' liability to you:

- for death or personal injury caused by the Released Parties' negligence;
- for fraudulent misrepresentation;
- for breach of any term implied by the Marketing Control Act 2009 and which, by law, may not be limited or excluded; or
- for any other liability that, by law, may not be limited or excluded.

Denne beskrivelsen gjelder ansvarsforhold det vil være vanskelig å fraskrive seg i avtale.

Når det gjelder andre ansvarsfraskrivelser er disse utførlige. Det står videre at brukeren selv er ansvarlig for enhver skade på personer og ting, med mindre Lime har gjort noe som var den direkte årsaken til en slik skade.

“Any liability we do have for losses you (whether as a business or a consumer) suffer arising under these Terms shall be limited to NOK 800 and is strictly limited to losses that were reasonably foreseeable. Loss or damage is foreseeable if either it is obvious that it will happen or if, at the time the contract was made, both we and you knew it might happen.”

“Our products are machines and there is inherent risk associated with using them, including due to malfunction no matter how well they are maintained. These risks are not always obvious, and they may cause property damage, injury or even death to you or others. Subject to the above, by using our services, you agree that you understand these risks, that it is your responsibility to use our services safely. You are responsible for any harm you cause to other people or property (unless something we did or didn't do was the actual cause of such harm).”

Punkt 9 i brukeravtalen – inneholder ytterligere klargjøring av hvilket ansvar LIME ikke har.

«To the extent permitted by applicable law and subject to section 8 above, you agree that you are responsible for any and all claims, actions, costs, damages, penalties, fines, demands, losses, liabilities and expenses (including reasonable attorneys' fees and court

costs) arising out of or in connection with (i) your breach or violation of any of these Terms or any applicable law, (ii) any of the Released Parties' use of your content discussed in Section 13, or (iii) your violation of the rights of any third party. You agree that the obligations in this Section 9 will survive any termination of these Terms, your user account or your access to our Services generally.”

Videre følger ansvarsfraskrivelser fra de generelle bruksvilkårene i appen og er listet som regler som kan gi bøter ulike steder i appen.

Av brukervilkårene fremgår det også:

«Hvis du legger merke til noen av disse eller andre problemer ved et produkt før bruk, skal det ikke brukes” og “Hvis du ikke rapporterer disse problemene, må vi kanskje tilskrive dem til deg, inkludert holde deg ansvarlig for alle relaterte kostnader.»

Batterinivå: Det er videre i henhold til avtalen brukers ansvar å være oppmerksom på oppladningsnivået i produktet og bruke egen dømmekraft til å avgjøre om det vil få brukeren dit brukeren vil med gjeldende batterinivå. ”(...) Vi kan ikke garantere at det elektriske produktet du leier har nok oppladning til å få deg dit (...)” du skal.

Hjelm: Det er skrevet utdypende om bruk av hjelm. Lime anbefaler å bruke hjelm. “Hvis du velger å ikke bruke hjelm og blir skadet, er det du som har tatt den sjansen og vi er ikke ansvarlige (med mindre noe vi gjorde eller ikke gjorde var den faktiske årsaken til skaden)”.

Frasetting: Lime skiver at man ikke kan forlate et produkt ”på en måte eller på et sted” de ikke har tilgang til”. Deretter kommer det en sanksjonsregel: ”Vi kan avkreve deg opptil 4000 NOK, avhengig av kostnader som påløper ved henting av et produkt på grunn av dine handlinger.”

Begrensninger i hva den elektriske sparkesykkelen kan brukes til:

Videre er det angitt et forbud mot å bruke Lime sine tjenester til å delta i aktiviteter utover et bestemt beregnet bruk for et produkt, eksempelvis: ingen løpskkjøring, og ikke kjør et produkt i terreng eller gjennom enorme mengder vann. Videre ikke bruke Lime sine tjenester til utleie, belønning eller for annen kommersiell bruk som reklame, felleskjøring eller matlevering. “Og selvfølgelig, ikke bruk våre tjenester i forbindelse med brudd på lover.”

Vektbegrensning: Vektberegningen hos Lime er 136 kg for elektriske sparkesykler.

Erstatningsansvar for kostnader ved skade på den elektriske sykkelen/annen Lime produkt:

If you damage it (accidentally or intentionally), or fail to properly return it and damage occurs, you'll be responsible for the associated costs. This can get pricey – up to NOK 5 100 for non-electric bikes and NOK 17 150 for the electric ones and NOK 13 100 for scooters - these amounts are determined based upon the costs of repair or replacement of the relevant Product. The same charges will apply for any Product not returned within 48 hours of rental, which we consider lost or stolen and, depending on the circumstances, we may need to file a police report against you. We also reserve the right to take any action against you that the law allows, including holding you liable for the value of the Product.

Leie utover 24 timer: Etter Lime sine regler er det tillatt å leie et produkt i opptil 24 timer. Ved leie over 24 timer, men hvor produktet ikke anses som tapt eller stjålet, kan Lime etter eget skjønn belaste brukeren med et tjenestegebyr på 220 NOK.

Hentegebyr: Dersom brukeren ikke er i stand til å returnere et produkt til et gyldig område, og ber om at Lime henter produktet, kan Lime belaste deg med et hentegebyr på inntil 1050 NOK. Hvis du forlater et produkt, vil du være ansvarlig for alle de relaterte kostnadene helt til det er hentet tilbake, samt et tjenestegebyr på opptil 1050 NOK.»

Lime har derfor et utførlig sett av både ansvarsfraskrivelser og har gitt seg selv en mulighet til å kreve inn bøter for en rekke forhold som er definert i brukeravtalen.

2.2.3.3.4 Zvipp

Applikasjonsspråk: Norsk

Ansvarsforsikring: Nei

Ansvarsfraskrivelser: Ja, se under.

Hvor lett er det å finne frem til brukeravtalen og brukervilkår?

Zvipp, som er en norsk leverandør, lar deg velge applikasjonsspråk; norsk eller engelsk. Det norske språket gjør at appen føles lettere tilgjengelig. I fanen «Vanlige spørsmål» («FAQ» i engelsk versjon), står det: Hvor finner jeg brukervilkår og orientering om personvern? Svaret er: «De finner du her», med lenke til dokumentene.

Dokumentene er derfor lett å finne frem til.

I Zvipp sin brukeravtale, dokumentet «Vilkår og betingelser for bruk av Zvipp AS sine tjenester, applikasjon og nettsider» er det brukt et klart språk for de regler som gjelder. Alle regler er samlet her. I applikasjonen forøvrig fremgår kun en regel om 15 års aldersgrense, som gjenfinnes i brukeravtalen. Om regelen står det i fanen: «Are there any requirements using Zvipp. - Yes, you must be 15 years or older to use Zvipp. Also all local laws and regulations apply.»

Spesielle regler:

Zvipp har aldersgrense på 15 år, mens de andre selskapene operer med 18 års aldersgrense.

Foreligger det ansvarsforsikring?

Zvipp har en oversiktlig FAQ på norsk eller engelsk. Her er to spørsmål stilt som avklarer forholdene rundt forsikring:

”Trenger jeg min egen forsikring?”

SVAR: Ja. Normalt vil hendelser ved bruk av vår tjeneste dekkes av din innboforsikring. Undersøk vilkårene hos ditt forsikringsselskap.

”Hva gjør jeg hvis det skjer en ulykke?”

SVAR: ... Kostnader knyttet til ulykker vil normalt dekkes av din innboforsikring.

Er det tatt ansvarsfraskrivelser?

Zvipp har fraskrevet seg alt ansvar for skader under brukeravtalens punkt 4 - aksept av risiko.

«4. Aksept av risiko

Som registrert bruker av Zvipp AS sine sparkesykler er man til enhver tid ansvarlig for bruken og eventuell skade den påfører deg eller andre.

Registrert bruker aksepterer at elektriske sparkesykler kan ha feil, selv om de er godt vedlikeholdt, og at slike feil kan medføre skade på ting eller person. Du aksepterer at det å benytte en elektrisk sparkesykkel innebærer en risiko for fare, skade eller død på deg selv eller andre, så vel som skade på ting, bygninger og andre gjenstander. Videre aksepterer brukeren at Zvipp AS ikke under noen omstendighet er ansvarlig for slik skade. Dette gjelder også skade som følge av uaktsomhet fra Zvipp AS, Zvipp AS sine ansatte eller underleverandører med mindre annet følger av preseptorisk lovgivning.

Registrert bruker er selv ansvarlig for skade som denne påfører andre i henhold til alminnelige erstatningsrettslige regler. Skade på Zvipp AS sine sparkesykler eller annen eiendom er brukeren imidlertid objektivt ansvarlig for i leieperioden eller som følge av feil parkering/hensetting av sparkesykkelen.»

I tillegg er det gitt opplysninger om at bruker vil være ansvarlig for kostnader knyttet til ulovlig parkering, hvor ulovlig parkering både er definert i avtalen samt av offentligrettslige regler.

«Brukeren er ansvarlig for eventuelle kostnader knyttet til ulovlig parkering. Krav til parkering innebærer blant annet, men er ikke begrenset av det følgende: På fortau skal det være minst 2,5 meter ferdselsareal forbi sykkelen. I beplantede bed skal det ikke settes sparkesykler. Sparkesykler skal ikke plasseres i skogs- og friområdet, på strener, dumpes i sjøen, elver, våtmarker, sluk med videre. Sykler skal ikke plasseres i eller tas med til Marka. Sparkesyklene kan ikke settes nærmere kaikant eller elver enn 50 m. Sparkesyklene skal ikke tas inn i bygninger eller settes på andre transportmidler, herunder kollektivtransport. ... Registrert bruker er innforstått med at han/hun er ansvarlig for kostnader knyttet til parkering i strid med disse vilkårene eller offentligrettslige regler. Videre er registrert bruker innforstått med at han eller hun må dekke kostnader knyttet til å finne og oppdrive sykler som er parkert utilgjengelig for andre registrerte brukere og/eller for Zvipp AS. Dette gjelder også dersom sparkesykkelen er fjernet på grunn av ulovlig parkering.»

2.2.4 Mulig økonomisk tap når man gjør skade på seg selv, egen eiendom eller ting

Private forsikringsordninger

Fordi skaderisikoen er høy, bør brukere av elektriske sparkesykler sørge for tilstrekkelige forsikringsdekninger. Spørsmålet blir igjen, hvilke forsikringer som er aktuelle for brukere av elektriske sparkesykler.

Gjennom avtaleforsikringsloven har forsikringsselskaper mulighet til å tilby ulike former for forsikringer. Formålet med en forsikring er å overføre risiko fra en forsikringstaker til et forsikringsselskap mot et vederlag forsikringstakeren må betale.⁴³

Den typiske forsikringen som vil kunne dekke eventuelle tap som følge av skade på seg selv, er personskadeforsikring. Med personforsikring menes det livsforsikring, ulykkesforsikringer,

⁴³ NOU 1983:52 s. 148.

sykeforsikringer, jf. forsikringsavtaleloven § 10-1 annet ledd. Det er også en del forsikringsselskaper som har en forsikringsordning som heter uføreforsikring. Praksis viser også at livsforsikringer omfatter ofte ”uføreforsikring”.⁴⁴ Mange er tilknyttet en ulykkesforsikring gjennom helårs reiseforsikring, barneforsikring eller forsikringsdekninger gjennom jobb eller fagforeninger.⁴⁵

Når det gjelder tap som følge av skade på egen eiendom eller egne ting er det tingsskadeforsikring som er relevant, jf. forsikringsavtaleloven § 1-1 annet ledd. For å være helt trygg og sikker i trafikken mens man ferdes med en utleid elektrisk sparkesykkel er det nyttig å tegne både en personskadeforsikring og en tingsskadeforsikring.

Offentlige ytelser

På den annen side kan det være enkelt for mange å tenke at de ikke trenger egne forsikringer når det er god hjelp gjennom trygdeytelser i henhold til lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven) i Norge. Folketrygdloven har som formål å gi ”økonomisk trygghet” ved å ”sikre inntekt” og ”kompensere for særlige utgifter” ved blant annet skade eller uførhet, jf. folketrygdloven § 1-1 første ledd. Dette oppnås ved å tildele sykepenger, arbeidsavklaringspenger eller uføretrygd til medlemmer av folketrygden dersom lovens vilkår om den konkrete ytelsen er oppfylt.

Etter en ulykke hvor man påfører seg selv en skade og er nødt til å sykemelde seg og få dekket tapt inntekt, har man etter folketrygdloven §§ 8-2 til 8-9 rett til sykepenger inntil ett år. Sykepenger er likevel den offentlige ytelsen som er relevant for den gruppen av brukere av elektriske sparkesykler som har vært arbeidsaktive da ulykken inntraff. Er det en student eller en arbeidsledig person som skader seg selv på en elektrisk sparkesykkel, har vedkommende ikke rett til sykepenger. I slike tilfeller må vedkommende søke om andre ytelser som sosialstønad etter lov 18. desember 2009 nr. 131 om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen (sosialtjenesteloven) eller uføretrygd etter folketrygdloven §§ 12-1 til 12-21.

I tilfellet man inntil ett år etter ulykken ikke blir friskmeldt, vil man kunne søke om retten til arbeidsavklaringspenger. Dette forutsetter at vilkår som fremgår av folketrygdloven §§ 11-2-11-6 er oppfylt. Dersom videre arbeid ikke er aktuelt vil uføretrygd være den aktuelle ytelsen. Formålet med uføretrygden er å sikre inntekt når inntektsevnen er ”varig nedsatt på grunn av sykdom, skade eller lyte”, jf. folketrygdloven § 12-1.

Denne gjennomgangen viser at det er mange vilkår som kreves oppfylt før en offentlig ytelse blir tildelt. Det er ikke alltid skader etter fall på elektriske sparkesykler, oppfyller disse vilkårene. I et slikt tilfelle, er man kun henvist til egen privat forsikringsavtale for å dekke tap.

⁴⁴ Anderssen (2018) s. 33.

⁴⁵ Personskadadvokat (2019).

2.2.5 Skader elektriske sparkesykler forårsaker når de står stille. Er det grunneiers, tjenestetilbydernes eller brukeren selv sitt ansvar?

Norsk gjeldende rett omfatter flere ulike rettsgrunnlag som kan pålegge grunneieren, tjenestetilbyderen eller brukeren selv ansvar for ulykken.

Brukerens ansvar

Et av rettsgrunnlagene som kan pålegge brukere av elektriske sparkesykler ansvar er § 18 nr.4 som fremgår av forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler). Bestemmelsen ansvarliggjør den som setter fra seg en elektrisk sparkesykkel på et lite hensiktsmessig sted. Av bestemmelsen fremgår det at ”Sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelvei, gangvei, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe”.

Videre har aktører regulert egne begrensninger for brukere. Begrensninger går ut på at elektriske sparkesykler ikke kan parkeres på bestemte områder. Dette gjennomføres ved at brukeren ikke kan avslutte turen i applikasjonen, fordi GPS-en i den elektriske sparkesykkelen sender signal om at sykkelen er på feil sted. Denne begrensningen er likevel ikke utbredt blant dagens aktører, og brukes ikke mange steder. Det er blant annet mulig å parkere på fortau, uansett om man sparrer for inngangen til en butikk.

Grunneiers ansvar

Når det gjelder det eventuelle ansvaret for grunneiere, vil lov av 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven) §§ 280 og 281 være et relevant rettsgrunnlag. Etter straffeloven § 280 kan den som ”uaktsomt volder betydelig skade på en annen kropp eller helse” straffes inntil 3 år. Etter straffeloven § 281 vil strafferammen være 6 år, dersom skaden resulterer i ”annens død”. Selv om bestemmelsen ikke uttrykkelige nevner grunneiere, regulerer den et generelt straffeansvar dersom man gjennom sine handlinger eller unnlater er skyldig i andres skader eller død. På denne måten får grunneier et selvstendig ansvar at ingen påføres skade på deres eiendommer. Denne bestemmelsen blir brukt i avgjørelser om ansvaret for å rydde snø og is av hustak. I blant annet Rt. 2013 s. 312, vurderte Høyesterett overtredelse av lov av 22. Mai 1902 nr. 10 Almindelig borgerlig Straffelov (Straffeloven) § 238, som tilsvarende § 280 i den nye straffeloven. Spørsmålet i dommen var om grunneier hadde ansvar for personskaden forårsaket av en isklump som falt fra taket.

Ettersom de samme interesser gjør seg gjeldende ved opprydding av elektriske sparkesykler og andre gjenstander på egen eiendom som ved rydding av snø og is av hustak, taler dette for å legge samme utgangspunkter til grunn.

Av samme dom fremgår det at bransjepraksis er relevant ved vurderingen av ansvar. Det er adgang for grunneiere å inngå avtaler med tredjepersoner som påtar seg ansvaret med opprydding, for eksempel en leietaker, eiendomsforvalter eller lederen av vedlikeholdsavdelingen slik det var i den nevnte dommen, se avsnitt 29. På den måten blir ansvaret fjernet fra grunneieren og overført på noen andre. I dommen nevnes det at grunneiere må utforme ”detaljerte retningslinjer for hvordan arbeidet rent praktisk skal utføres”, se avsnitt 28, men dersom dette ansvaret overlates til noen mer profesjonelle på dette området, blir grunneieren fri for ansvar. Det kan tenkes at samme retningslinjer gjelder for grunneieren når det kommer til elektriske sparkesykler.

Et annet rettslig grunnlag er forskrift om politivedtekter, Oslo kommune, Oslo § 4-6 som gjelder plikt til å sikre ferdsel. Bestemmelsen pålegger ”eier av bygning eller grunn mot offentlig sted” å sikre ferdsel ”uten hinder av gjenstander eller lignende” på eller ut over ”fortau langs eiendommen”. Bestemmelsen gjelder direkte for grunneiere og pålegger dem uttrykkelig plikt til å rydde slik at ferdsel på ”fortau langs eiendommen” skjer uten hinder og ulempe.

Tjenestetilbydernes ansvar

I norsk rett er det ingen lover som regulerer tjenestetilbydernes ansvar når noen skader seg som følge av elektriske sparkesykler. Et eventuelt ansvar for tjenestetilbydere vil derfor basere seg på en nærmere vurdering av ulovfestet erstatningsrett. For en gjennomgang av grunnleggende vilkår for erstatningsansvar etter de ulovfestede erstatningsreglene, se kapittel 2.2.2. For å pålegge noen et erstatningsansvar er det et grunnleggende vilkår om ansvarsgrunnlag. Et mulig ansvarsgrunnlag i denne sammenhengen er det ulovfestede objektive ansvaret, hvor kjernen i ansvaret er farlige bedrifter. Dette ansvarsgrunnlaget vokste frem som en følge av den tekniske revolusjonen og industrialismen fra midten av 1800 – tallet, hvor antall hendelige uhell i fabrikken og som følge av fabrikkens arbeid vokste. Det ble sett på som urettferdig at den som hadde interesse i at virksomheten ble satt i gang, ikke bar følgende av ulykker, men en tilfeldig rammet skadelidt. Resultatet ble derfor en domstolsskapt ulovfestet objektivt ansvar som førte til at virksomheter må bære ansvar for skader som oppstår som følge av deres drift, uansett skyld.⁴⁶ Ansvaret er et virksomhetsansvar.

Også i dag kan det anses at tilfeldig rammede skadelidte må bære ansvaret for ugunstig parkerte elektriske sparkesykler. Det er aktører som hadde interesse i at virksomheten ble satt i gang og de oppnår økonomisk gevinst ved at mange benytter seg av deres tilbud. Resultatet blir likevel at mange parkerer elektriske sparkesykler ugunstig slik at sparkesyklene forårsaker skader på tilfeldige forbipasserende. Til slutt må enten skadelidte selv eller grunneieren dekke tapet skaden påfører, selv om hverken skadelidte eller grunneieren har egeninteresse i at virksomheter med elektriske sparkesykler er i drift. Denne likheten med ”farlig bedrift” fra 1800-tallet som i dag er selve kjernen av det ulovfestede objektive ansvaret, taler sterkt for at det er det relevante ansvarsgrunnlaget for at tjenestetilbydere pålegges ansvaret når elektriske sparkesykler forårsaker en skade når de står stille.

Selv om det objektive ansvarsgrunnlaget er passende, må vilkår som er utviklet gjennom langvarig og ensartet praksis være oppfylt for at ansvaret skal kunne pålegges. Det må foretas en risikovurdering og en risikoplassering. Risikovurderingen innebærer at det er en risiko som er ”ekstraordinær”. Med ”ekstraordinær” menes det en risiko som ”vesentlig overstiger” det som kan anses som ”dagliglivets risiko” jf. Rt. 2003 s. 1546 (Røyken-dommen) og HR-2019-52-A (Spinningsdommen). Selv om elektriske sparkesykler har blitt en del av hverdagen til de aller fleste i Oslo i dag, kan det likevel ikke anses at det å skade seg som følge av en dårlig parkert elektrisk sparkesykkel er en del av hverdagslig risiko. Mye taler for at risiko i forbindelse med elektriske sparkesykler ”vesentlig overstiger” dagliglivets risiko. Hvilken konklusjon det blir, kommer likevel an på skadesituasjonen.

Videre må risikoen være stadig ved virksomheten. Ettersom elektriske sparkesykler kan parkeres nesten overalt, er det en stadig risiko ved virksomheten. Det siste vilkåret er at

⁴⁶ Hagstrøm (2015) s. 147.

risikoen er typisk for virksomheten. Aktører tilbyr utleie av elektriske sparkesykler, dette innebærer at brukere kan flytte på seg fra A til B. Etter en endt tur må en elektrisk sparkesykkel parkeres. Parkering og med det ugunstig parkering er derfor typisk for virksomheten.

Når det gjelder risikoplassering er det en helhetsvurdering basert på en interesseavveining av flere hensyn både til partene og overordnede interesser av samfunnsmessig karakter, jf. Rt. 2003 s. 1546 (Røykedommen). Det konkrete spørsmålet er hvem som er nærmest til å bære risikoen for skader. Aktører er de som har direkte interesse i sin utleievirksomhet. De tjener penger på at elektriske sparkesykler benyttes. Det er også de som har best mulighet til å kunne spre tapet på sine brukere ved blant annet øke prisen, jf. Rt. 1978 s. 521. Dette hensynet taler også for at de har en foranledning til å tegne forsikring som ville dekket det objektive ansvaret. Dette ble blant annet vektlagt i Rt. 1972 s. 965 (Mønepanne).

På den annen side taler prevensjonshensynet at ansvaret bør pålegges brukere. Dette ville ha hatt en preventiv funksjon ved at det hadde ført til en skjerpet aktpågivenhet ved parkeringen av elektriske sparkesykler.

Likevel taler hensynet til konkret rimelighet at det er urimelig at brukere eller grunneiere pålegges et så stort ansvar uten at de har hatt mulighet til å påvirke utviklingen av virksomheten med utleie av elektriske sparkesykler. Det er derfor mest rettfærdig at det er tjenestetilbydere som bærer dette ansvaret.

2.3 Vurderinger

2.3.1 Innledning

I denne delen foretas det en nærmere vurdering av den gjeldende retten knyttet til de ovenfor nevnte problemene i Norge i dag. Det vises til både positive og negative sider av den eksisterende lovgivningen eller mangelen på den. Til slutt foretas det en oppsummering med en konklusjon om hva som bør endres for at dagens problemer minskes eller fjernes.

2.3.2 Erstatningsansvar for brukeren av elektrisk sparkesykkel

Selv om tallene fra SSB for 2018 viser at det var 410 skadde i alt i hele Norge på vanlig sykkel⁴⁷, har Skadelegevakten registrert 653 skader etter fall med elektrisk sparkesykkel bare i tidsrommet fra 1. april til og med 31. oktober 2019.⁴⁸ Til tross for at statistikken ikke viser til data om antall ulykker, kan antall fall og skader på sykler og elektriske sparkesykler gi et visst innblikk på hvor høy risikoen er for erstatningsansvar i tilfellet skade på andre personer eller ting.

Om en person blir pålagt erstatningsansvar eller ikke, baserer seg på en nærmere juridisk helhetsvurdering av vilkår utarbeidet gjennom langvarig rettspraksis. Hovedvilkåret for erstatningsansvar er brudd på aktsomhetsplikt. For en vanlig elektrisk sparkesykkelbruker er det ikke enkelt å foreta en vurdering om og i hvilke situasjoner vil han/hun få et erstatningsansvar. Ettersom erstatningsretten som gjelder for sykler er basert på ulovfestet rett, er det også uforutsigbart og vanskelig å finne frem til relevante vilkår uten en juridisk

⁴⁷ SSB (2018) *Trafikkulykker med personskade. Førere og passasjerer på sykkel*.

⁴⁸ Korrespondanse per e-post med Oslo universitetssykehus

bakgrunn. På bakgrunn av dette kan den gjeldende erstatningsretten for sykler kan anses som vanskelig å forstå. Dette taler for at en plikt til ansvarsforsikring ville ha redusert uforutsigbarheten og usikkerheten knyttet til et juridisk erstatningsansvar. Grunnen til dette er at selv om brukeren av en elektrisk sparkesykkel anses som ansvarlig, vil han/hun ikke lide økonomisk, da erstatningskravet dekkes av en pålagt forsikring som det ikke er mulig å velge bort.

Dette taler for at gjeldende rett i Norge i dag - manglende plikt til ansvarsforsikring – ikke er en god løsning som unngår rettslige tvister. Uansett om elektriske sparkesykler klassifiseres som sykler etter den norske loven eller ikke, kan lovgiveren pålegge en tvungen ansvarsforsikring enten for brukeren/eieren eller for tjenestetilbydere. Dette vil skape bedre sikkerhet for alle trafikanter på norske veier.

Videre bør det legges vekt på at det er selskaper som er nærmest til å pålegges forsikringsplikt i motsetning til enkeltbrukere. Først og fremst er de tilbudstilbydere og det bør være i deres interesse at brukere av deres tilbud er trygge. For det andre taler pulveriseringshensynet for at de har best mulighet til å fordele forsikringsutgifter, enten gjennom klassifisering av utgiften som driftsomkostning eller ved å fordele utgifter på sine brukere. Dette hensynet blir sterkt vektlagt av Høyesterett i erstatningssaker, eksempelvis Rt.1978 s. 521 (s. 532).

Det kan også være hensiktsmessig å se på hvordan andre land enn Norge har løst forsikringspliktproblematikken. Eksempelvis gjelder det en tvungen forsikringsplikt for selskaper i Danmark. Etter LBK nr. 1324 af 21/11/2018 Færdselsloven § 105 skal hvert enkelt selskap ha forsikring som dekker det eventuelle ansvaret til brukeren i ulykkestilfeller.

På en annen side kan det i stedet for omfattende tvungen forsikringsordning, være tilstrekkelig at lovgiverne retter en plikt for selskapene til å opplyse godt om deres leieforhold inkluderer en ansvarsforsikring eller ikke. Gjennom en slik informasjon kan brukeren være mer bevisst sine valg i trafikken, samtidig som det skaper bedre forutsigbarhet.

Oppsummering

Vurderingen av gjeldende rett viser at det er flere argumenter som taler for at den manglende lovreguleringen av ansvarsspørsmålet skaper et alvorlig og stort problem. Brukere av elektriske sparkesykler kan få enorme erstatningskrav mot seg. Brukerne som er den svake parten i utleieforholdet blir ikke vernet på noen måte etter den gjeldende retten i Norge i dag. Det eksistere derfor et behov for rettslig regulering av ansvarsforsikringsordning. Tvungen ansvarsforsikring kan derfor være en retts teknisk enkel løsning, da det er opp til en av partene å sørge for en forsikringsordning. Når det gjelder spørsmålet om hvem som står nærmest til å bære tapet i forbindelse med en tvungen forsikringsordning, kan det vises til flere hensyn. Først og fremst taler pulveriseringshensynet for at det er selskapene som står nærmest til å bære kostander ved tvungen forsikringsordning, da det er de som tjener på virksomheten og har muligheten til å spre tapet på sine brukere. Videre kan det legges vekt på at bruken av elektriske sparkesykler foregår i forbrukernes interesse. Likevel er det selskapene som har størst interesse i at elektriske sparkesykler brukes, da dette er formålet til utleieselskapene. Hensynene viser at det er tjenestetilbydere som er nærmest til å ha ansvaret om å tegne ansvarsforsikring.

2.3.3 Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere, brukervilkår og brukeravtaler

I dette kapittelet vil gjeldende rett slik den fremkommer av brukeravtalene for de fire selskapene jf. kapittel 2.2.3.3 bli vurdert.

Voi

Et av de spesielle brukervilkårene som ble fremhevet i kapittel 2.2.3.3, er at Voi har et forbud mot å kjøre elektrisk sparkesykkel på fortau. En slik regel samsvarer ikke med trafikkregelforskriften.⁴⁹

Å tvinge alle elektriske sparkesyklene ut i veibanen er et spørsmål om hvem sin sikkerhet som skal ivaretas. Dette kan skape uro i trafikken. En elektrisk sparkesykkel i kjøreveien er noe annet enn en sykkel, og dette rådet kan potensielt skape farlige trafikksituasjoner for både brukere og bilister. En meningsmåling blant juridiske studenter og personer i sosiale medier viser at det er delte oppfatninger. Likevel slik at det fra meningsmålingen som ble postet 15. oktober 2019 per 20. november 2019 var 190 personer som mente at elektriske sparkesyklene alltid bør være i veibanen med bilister, og 26 som mente at elektriske sparkesyklene bør være på fortau med fotgjengere. De som svarte var både bilister og fotgjengere. Fordi selskapenes regler er forskjellig, er denne reglen om å kjøre i veibanen som Voi har, som da er strengere enn reglene som i dag gjelder for sykkel, en av de reglene som er med på å skape et uoversiktlig regelbilde.

Det er lite trolig at de som bruker Voi har fått med seg denne begrensningen i at sparkesykkelen aldri skal kjøres på fortau. Ofte er det også slik at de elektriske sparkesyklene står parkert på fortau når en ny bruker skal starte sin tur. Det er en generell oppfatning blant et flertall at elektriske sparkesyklene bør vekk fra fortauet. Konklusjonen er at dette er et punkt som behøver en klar regulering så elektriske sparkesyklister, fotgjengere og bilister vet hva de har å forholde seg til.

Når det gjelder brukervilkår har Voi brukervilkår som er svært uklare og vanskelig tilgjengelige. Noen regler må godkjennes før bruk, og noen regler er listet i en FAQ-del under en HELP-fane. Det er flere regler som er listet i FAQ enn det som fremkommer av de reglene som må godkjennes før bruk. Dette kommer i tillegg til selve brukeravtalen som det er svært vanskelig å finne. Voi tilbyr ingen forsikring og har heller ingen informasjon om dette som gjelder bruk i Oslo, eller hva man gjør ved ulykker. Den eneste informasjon er hva man gjør om man skader Voi sin egen sykkel eller ser andre gjøre hærverk på en slik.

For øvrig har Voi en skøyeraktig tone i sine regler og anbefalinger. Når det gjelder hjelm er dette ikke et krav, men en anbefaling. Man skal kun bekrefte at man “forstår at hjelm er flott”. Denne skøyeraktige tonen som er gjennomgående hos Voi, kan bidra til at brukere ikke tar reglene og anbefalingene så seriøst som de er ment. I sin «terms of use», står det eksempelvis:

“Do you have to wear a helmet when you ride a Voi”

We definitely recommend you wear a helmet when you ride scooters. Ride safe, scooter trooper.»

⁴⁹ Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) [kalt trafikkregelforskriften].

Tier

Tier har grundige instruksjoner til brukere som går på trafikkisikkerhet. Tilgjengeligheten av disse instruksjonene er riktignok ikke så god. Ved førstegangs-registrering i applikasjonen vil bruker måtte godkjenne visse vilkår. Dette gjøres i praksis i en situasjon der leier har bruk for en elektrisk sparkesykkel og mest sannsynlig ikke har tid til å lese vilkårene nøye. Etter førstegangsregistrering må bruker selv lete seg frem i appen til hvilke betingelser som gjelder for bruken av Tier sine elektriske sparkesykler.

Tier har som eneste selskap inkludert en ansvarsforsikring i sin applikasjon. Opplysningene om forsikring er riktignok relativt sparsomme. Det står at Tier sin forsikring omfatter det personlige rettslige ansvaret for leietaker.

Samtidig har Tier i sin faktiske brukeravtale foretatt ansvarsfraskrivelse for de samme forhold forsikringen er ment å dekke. Det er derfor helt uklart hva som vil bli utfallet for en bruker som skulle komme i ansvar og ønske å bruke Tiers forsikring. Det er mange spørsmål appen ikke gir svar på i så måte som nettopp går på forholdet mellom ansvarsforsikring og brukeravtale. Vil den alltid gjelde uavhengig av brukeravtalens vilkår. Hva med situasjoner der leier har leid ut en sykkel til en bekjent som har forårsaket skadene? Kan en forsikring gjelde i et slikt tilfelle. Andre spørsmål som knytter seg til forsikringsordningen er hvilke regler som gjelder når det er et tysk og ikke norsk forsikringsselskap som tilbyr forsikringen. Svar på disse spørsmålene finnes ikke i brukeravtalen til Tier.

Lime

Lime har en omfattende brukeravtale på engelsk som binder brukeren til vesentlig mer enn det som fremkommer av de mer tilgjengelige reglene for bruk under fanen “regler og bestemmelser”. Brukeravtalen fastsetter at Lime kan kreve brukeren for bøter på angitte vilkår. Videre inneholder avtalen ansvarsfraskrivelse fra Lime sin side som medfører at alt erstatningsansvar er overført til brukeren. Selskapet har i tråd med dette ingen ansvarsforsikring for brukeren.

Zvipp

Av de appene som er gjennomgått er Zvipp det selskapet som har den mest oversiktlige appen hvor det er lettest å finne frem til bruksvilkår, brukeravtale, hvilke regler som gjelder for forsikring og ved ulykker. Informasjonen er lett tilgjengelig og på norsk. For å finne en applikasjonsstruktur og utforming av tekster som virker tilfredsstillende, bør de andre selskapene se hen til Zvipp. Fordi reglene er lettere tilgjengelige kan det være en forventning om at standardvilkårene presentert av Zvipp i større grad bør være lest før bruker aksepterer bruk. Zvipp er etter gjennomgangen av alle selskapenes applikasjoner, også de som ikke er presentert her, den applikasjonen som derfor fungerer best i et brukerperspektiv med tanke på informasjon og tilgjengelighet til vilkår. Juridisk har Zvipp tatt alle ansvarsfraskrivelse som synes mulige å ta. Spørsmålet er hvorvidt en slik omfattende ansvarsfraskrivelse vil være gangbar overfor en forbruker, dette til tross for at informasjonen er lettere tilgjengelig her enn hos de øvrige selskapene vi har sett på.

Oppsummering

Det er mulig å konkludere med at hos de fleste selskaper er det vanskelig å finne frem til brukeravtalene, det forekommer andre regler andre steder i applikasjonene som gjør regelbildet forvirrende. Zvipp skiller seg ut her som et selskap hvor selve brukeravtalen og reglene er klarere og lettere tilgjengelig. Alle selskapenes avtaler innebærer ansvarsfraskrivelser som legger et stort juridisk ansvar på brukeren.

Disse ansvarsfraskrivelsene reiser spørsmål om hvorvidt avtalene vil være juridisk holdbare både på grunn av vedtakelsesspørsmålet i læren om standardavtaler, og hvis vedtatt hvorvidt innholdet må settes til side eller avtalene revideres som følge av urimelighet, jf. aksept av standardvilkår, jf. blant annet lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeserklæringer (avtaleloven) §§ 36 og 37.

2.3.4 Mulig økonomisk tap når man gjør skade på seg selv, egen eiendom eller ting

Private forsikringsordninger

I dagens marked er det mange ulike forsikringsordninger som vil dekke eventuelle skader i forbindelse med skade på egen person, egne ting eller eiendom. Forsikringer inngås likevel privat, og det er opp til hver enkel person å tegne aktuelle forsikringer. Ut ifra problemanalysen er det først og fremst studenter og unge voksne i etableringsfasen som mangler forsikringer som ville ha gitt dem trygghet i en eventuell ulykke. Hvilke forsikringer brukere av elektriske sparkesykler kan velge er oversiktlig. Det er mulig å skape oversikt gjennom forsikringsavtaleloven som er lett tilgjengelig for alle. Loven er klar og lett å forstå. Det er beskrevet hvilke forsikringsformer som ville ha dekket person- og tingsskader. Forsikringsavtaleloven regulerer ikke kostnader knyttet til de ulike forsikringene. Dette og også nærmere oversikt over forsikringstilbud har brukere mulighet til å få ved å ta kontakt med de ulike forsikringsselskapene, fagforeningene eller organisasjonene som tilbyr forsikringer. Det finnes også egne forsikringspakker for studenter, ofte med en gunstig pris.⁵⁰

Selv om man ikke kommer unna kostnader dersom man velger å tegne en forsikring, kan det være snakk om hvilke økonomiske prioriteringer brukere av elektriske sparkesykler tar. Basert på de gjeldende reglene om forsikring i Norge, er forsikringstilbudet både bredt og tilgjengelig for de aller fleste. At det ikke er svakheter ved reglene taler for at problemet rundt muligheten til å ha økonomisk tap i forbindelse med skader, er i stor grad knyttet til manglende bevissthet rundt risikoen for hvilke skader som kan skje, samt i hvilket omfang disse skadene kan være.

Offentlige ytelser

Når det kommer til offentlige ytelser finnes det ytelser for de som skades og ikke er i stand til å jobbe. Tildeling av disse ytelsene er likevel avhengig av en søknad og nærmere vurdering av søknaden, hvor en saksbehandler avgjør om søkeren oppfyller de aktuelle vilkårene i folketrygdloven. Dette betyr at offentlige ytelser ikke mottas automatisk etter en ulykke. Den

⁵⁰ Norsk studentorganisasjon.

skadelidte må derfor være kjent med risikoen om at han/hun kan motta avslag på søknaden om den offentlige ytelsen. I en slik situasjon vil vedkommende stilles dårlig økonomisk, spesielt i situasjoner hvor avslag på søknad kombineres med mangel på forsikring.

Et annet aspekt ved gjeldende rett om offentlige ytelser er at den kun dekker tap i forbindelse med personskader. Dersom en bruker av elektrisk sparkesykkel har vært uheldig og skadet sine egne ting eller eiendom, vil ikke vedkommende kunne søke dekning av tapet gjennom offentlige ytelser. Hadde brukeren av elektriske sparkesykler tegnet en tingsskadeforsikring i forkant av ulykken, ville vedkommende ha brukt den og ikke lidt mye tap som følge av ulykken.

En annen negativ side ved den gjeldende retten er kravet om å være i arbeid på ulykkestidspunktet. Dette stiller arbeidsledige og studenter i en dårlig situasjon, da de ikke vil motta sykepenges. Disse må søke om andre ytelser som forutsetter en grundigere vurdering av søkers økonomi som sosialstønning, jf. sosialtjenesteloven § 18 eller en varig skade som uføretrygd, jf. folketrygdloven § 12-6 første ledd.

Selv om Norge har gode offentlige ytelser, gir ikke de beskyttelse for alle i alle situasjoner. Det eksisterer derfor et rom med lite forutberegnelighet dersom den skadede ikke hadde forsikring på ulykkestidspunktet. Å kombinere en privat forsikring med muligheten til å motta offentlige ytelser dersom vilkårene i folketrygdloven oppfylles vil derfor gi en bedre trygghet enn at brukere av elektriske sparkesykler velger å mene at offentlige ytelser vil hjelpe dem ved en ulykke.

Oppsummering

Manglende tegning av private forsikringsordninger, samt høye forventninger av offentlige ytelser i samfunnet, viser at den gjeldende retten i Norge ikke er nok for å opplyse samfunnet om hva som er lurt i enkelte situasjoner. Denne uvitenheten kan løses ved at det opprettes opplysningskampanjer iblant annet media om hvilke økonomiske tap man står i fare for som elektrisk sparkesykkelbruker, samt hvordan man bør sikre seg mot økonomiske tap. Selv om dette kan være ressurskrevende, er det viktig å understreke at det er forbrukere som tilbudet med elektriske sparkesykler retter seg mot. Den svake parten - som forbrukere er - bør alltid vernes og med det informeres.

2.3.5 Skader elektriske sparkesykler forårsaker når de står stille. Er det grunneiers, tjenestetilbydernes eller brukeren selv sitt ansvar?

Brukerens ansvar

Til tross for reguleringer i trafikkreguleringene og selskapenes frivillige løsninger for begrensninger i parkeringsmuligheter, er ingen av grunnlagene rettssikkert nok til å kunne brukes som rettsgrunnlag for et eventuelt juridisk ansvar. Dette er som følge av at det er vanskelig å bevise hvem som parkerte den elektriske sparkesykkelen slik at den forårsaket en skade.

Selv om det er lett å finne hvem som var den siste brukeren av den respektive elektriske sparkesykkelen, er det ikke et godt nok bevis for et erstatningsansvar, jf. det alminnelige

overveiktsprisnippet i norsk rett.⁵¹ Prinsippet innebærer at det kreves mer enn 50 % sannsynlighet for at det var den siste brukeren som parkerte den elektriske sparkesykkel der hvor skaden fant sted, jf. også Rt. 1992 s. 64 (P-pille II) side 70. Elektriske sparkesykler veier ikke mye og kan lett flyttes av tredjepersoner. De er heller ikke avhengig av å stå på et fast sted når de først blir parkert. Selv om hjulene ikke går, fordi applikasjonen ikke er aktivert, kan en tredjeperson løfte sparkesykkelen og flytte den dit hvor vedkommende ønsker det. Dersom det ikke finnes videoovervåking av stedet hvor skaden fant sted, gjør de bevisrettslige prinsippene som gjelder i Norge i dag det vanskelig å anse den siste brukeren av den elektriske sparkesykkelen som ansvarlig for skaden.

Grunneiers ansvar

Som presentert i kapittel 2.2, er det flere aktuelle rettslige grunnlag for å pålegge grunneieren ansvar for skader som skjer når en elektrisk sparkesykkel er parkert på deres grunn.

Straffeloven §§ 280 og 281 er to straffebestemmelser som hjemler mange typetilfeller av skader. Gjennom en naturlig ordlydsfortolkning, kan rettsanvenderen gjennom en nærmere vurdering av om grunneieren har opptrådt "uaktsomt" komme frem til at grunneieren har et straffeansvar. Det som bekrefter denne tolkningen, er at Høyesterett har i en rekke avgjørelser brukt disse bestemmelsene til å pålegge grunneiere straffe- og erstatningsansvar.

Bestemmelsene hjemler likevel ikke et objektivt ansvar, uansett skyld. Det forutsetter derimot at grunneieren har opptrådt "uaktsomt". I tilfellene hvor grunneiere har gjort alt for å sikre at opprydding av elektriske sparkesykler skjer, men likevel oppstår det en ulykke, taler sterke grunner for at grunneier ikke skal bli ansvarlig. Et slikt utfall vil være ugunstig for skadelidte. Som følge av dette kan anvendelse av disse bestemmelsene som et rettslig grunnlag for grunneiers plikt til å sørge for opprydding anses som usikkert for de skadelidte.

Høyesterett anser bransjepraksis og retningslinjer som relevante momenter i ansvarsvurderingen. I vurderingen kan det derfor være viktig om grunneieren hadde klare regler om hvordan opprydding av elektriske sparkesykler skal foregå og eventuelt om dette ansvaret har blitt gitt noen andre. Dersom dette er tilfellet, vil grunneieren gå fri, og den som hadde hovedansvaret bli ansvarlig.

En slik ansvarsoverføring kan igjen skape en usikker situasjon. Dette gjelder ikke bare i forholdet mellom grunneieren og den som får ansvaret, men også for de som blir skadet. Det blir uvisst hvem de skal forholde seg til, og kan oppleve det som en vanskelig prosess. I og med at de skadelidte i stor grad er forbrukere, taler hensynet om å styrke den svake parten, at reglene knyttet til ansvar bør være klare for begge partene. Dette taler for at hverken grunneieren eller den grunneieren overfører ansvaret til ikke bør ha ansvar for ulykker forårsaket av elektriske sparkesykler, selv om den elektriske sparkesykkelen befant seg på grunnen til en bestemt person eller selskap. For å skape klarhet, bør tjenestetilbydere ha ansvarsforsikringer som vil dekke ansvar knyttet til slike hendelser.

Når det gjelder den klare regelen i politivedtektene for Oslo kommune, § 4-6, omfatter den en klar plikt for grunneiere til å passe på at ingen "gjenstander eller lignende" er til hinder for sikker "ferdsel". Denne regelen kan lettest anvendes på tilfeller med elektriske sparkesykler, da elektriske sparkesykler omfattes av ordlyden "gjenstander". Denne regelen sammen med

⁵¹ Robberstad (2018) s. 301.

de overfor nevnte bestemmelser og momenter kan til sammen danne et godt grunnlag for at skadelidtes erstatningskrav fra grunneieren.

Likevel som følge av mengden elektriske sparkesykler i Oslo i dag, kan det for en grunneier være en urimelig tyngde at de pålegges å passe på at ingen sparkesykler blir parkert langs deres eiendom slik at de forårsaker skader. Urimeligheten kan lett fjernes ved at det er tjenestetilbydere som påbys å sørge for ansvarsforsikringer som dekker ansvaret for alle skader forårsaker av elektriske sparkesykler. Som vist nedenfor er det tjenestetilbydere som er nærmest til å bære denne kostnaden.

Tjenestetilbydernes ansvar

Som presentert i kapittel 2.2 er det ulovfestede objektive ansvaret den mulige gjeldende retten for tjenestetilbydernes erstatningsansvar. Ansvarsgrunnlaget har et godt fotfeste i norsk rett med klare vurderingslinjer. De tre grunnleggende vilkårene for ansvar er klart oppfylt, i tillegg til at risikoplassering taler sterkt at det er tjenestetilbydere som er nærmest til å bære det eventuelle ansvaret. Som presisert i Rt. 1972 s. 965 (Mønepannedommen) gir dette ansvaret en klar oppfordring for selskapene til å tegne ansvarsforsikringer. Ved at selskapene pålegges dette ansvaret og tegner slike forsikringer, oppnås det allerede et klart rettsbilde på dette området. Dette vil ha hatt en positiv virkning ikke bare for brukere, men også grunneiere, hvor deres rettsstilling er usikker i dag.

Det kan derfor konkluderes med den gjeldende retten på dette området er bra. Det kan med fordel reguleres en tvungen forsikringsordning for selskapene som vil omfatte ansvaret for elektriske sparkesykler som står stille. På den måten unngår man en usikker rettsstilling inntil en slik sak blir vurdert av domstolen.

Uansett om dette ansvaret omfattes av den pålagte forsikringen eller ikke, vil selskapene ha sterke grunner til å tegne en slik forsikring på egen hånd. Det oppnås derfor en løsning på problemet bare ved å legge til grunn at skader elektriske sparkesykler forårsaker når de står stille, er tjenestetilbydernes ansvar, fordi det inngår i deres objektive virksomhetsansvar.

Oppsummering

Selv om det er en del rettslige grunnlag for å tillegge grunneieren ansvar for skader som skjer som følge av elektriske sparkesykler som står stille, taler likevel hensynet til rimelighet at det er den som tjener på utleien av elektriske sparkesykler som bør dekke eventuelle tap forbundet med virksomheten. En gårdseier kan ofte sikre seg mot tap gjennom en ansvarsforsikring. Dette er likevel noe utleieselskaper også kan gjøre. I tillegg er det de som tjener på at elektriske sparkesykler blir brukt og er lett tilgjengelige for folk flest. Med dette følger at elektriske sparkesykler blir parkert hvor som helst, og er til hinder for andre passerende. Også for dette problemet, taler sterke grunner for at det er tjenestetilbydere som skal dekke et erstatningskrav. For å gjøre det retts teknisk enklest, kan det reguleres at den tvungne ansvarsforsikringen også skal omfatte skader som kommer av at elektriske sparkesykler står stille.

3 Trafikkbildet

3.1 Problemanalyse

3.1.1 Innledning

En vesentlig faktor i prosessen vår har vært å finne ut av hva som utgjør den største faren i trafikkbildet når vi diskuterer elektriske sparkesykler. I mediebildet har det stadig kommet ut artikler som skisserer et høyt skadetall på elektriske sparkesykler, og «mannen i gata» uttrykker stadig sin frustrasjon over det voksende antall sparkesykler.

I nabolandet Sverige (Helsingborg) har det per dags dato⁵² vært én dødsulykke, som fikk Oslo-politiet til å gå ut å si at de fryktet at det samme kom til å skje i Norge. Det har videre vært flere dødsulykker registrert blant annet i Danmark, USA, London og Paris.

For å få nøyaktig statistikk over antall ulykker i Oslo, tok vi kontakt med skadelegevakten, herunder Oslo universitetssykehus, for å få innsyn i hvor høye tallene rent faktisk er.

3.1.1.1 Statistikk fra skadelegevakten

Skadelegevakten registrerte fra 1. april til og med 31. oktober 2019, 661 skader etter fall med elektrisk sparkesykkel. Det er ikke skilt mellom privat eie og utleie.

Vi fikk oppgitt at 62 prosent av de skadde er menn og 38 prosent kvinner.

Gjennomsnittsalderen er på 30 år. Den eldste skadde har vært 70 år og den yngste 3 år.

Det skilles mellom alvorlige, moderate og lettere skader – hvorav 476 var lettere skader, 145 moderate og 40 alvorlige. Av de alvorlige skadene var 5 hodeskader og 35 bruddskader – hvorav de fleste i underarm/håndledd.

Det ble registrert flest skader i juni, juli og oktober, med henholdsvis 3.7, 5 og 3.6 skader per døgn.⁵³

Antall skader kan umiddelbart høres mye ut, og det har for all del blitt en ny del av skadebildet. Det er imidlertid interessant at det også i samme periode ble registrert 198 skader med vanlig sparkesykkel (altså uten el-motor). Dette kan tyde på at antall skader i forhold til hvor mange elektriske sparkesykler (både i privat eie og utleie) som eksisterer kanskje ikke er så høyt som først ventet, da vi ba om innsyn i tallene.

3.1.2 Hva utgjør de største faremomentene ved bruk av elektriske sparkesykler?

Nedenfor skal vi gå gjennom noen av de største problemene som gjør seg gjeldende ved bruk av elektrisk sparkesykkel. Listen er ikke uttømmende, men vi har valgt å gå dypere inn på noen av de viktigste problemene, i stedet for å oppsummere «alle» problemene overfladisk. Først skal vi ta opp problemet med manglende promillegrense, deretter problemet med manglende aldersgrense, gjeldende fartsgrense og kjøring på fortau, parkering til hinder for

⁵² 27.11.2019

⁵³ Kommunikasjon per e-post med Oslo universitetssykehus.

andre, og til slutt problemet med flere enn én person per elektriske sparkesykkel.

3.1.2.1 Ruspåvirket kjøring, herunder promillekjøring

Det medfører store konsekvenser å kjøre i ruspåvirket tilstand. Man får eksempelvis dårligere syn og koordinasjon. Med økende promille vil både avstandsbedømmingen og reaksjonsevnen bli svekket, som igjen øker risikoen for å havne i en ulykke.⁵⁴

Ruskjøring vil typisk kunne forekomme spontant når berusede personer enkelt har tilgang til elektriske sparkesykler på utleiemarkedet, gjerne på kvelds- og nattestid, rett utenfor utestedene. Rus svekker den syklende sin dømmekraft, og risikoen for trafikkuhell kan antas å øke.

Flere i studentgruppen har opplevd at folk kjører elektrisk sparkesykkel, til tross for at de virker overstadig beruset. Dette har til og med skjedd til tross for at politiet har stått parkert synlig i nærheten av hvor dette skjer, uten å gripe inn eller kontrollere at vedkommende er skikket til å kjøre.

I øvrige land i verden har det også blitt skrevet flere artikler som belyser problematikken med alkohol og elektriske sparkesykler. I Tyskland ble nylig 414 mennesker tatt for kjøring i beruset tilstand, hvorav 254 mennesker fikk inndratt førerkortet sitt.⁵⁵

Også i USA har det nylig blitt gjort undersøkelser⁵⁶ som viser at store andeler av folk som skader seg er under påvirkning av alkohol. I en undersøkelse var nærmere 50 prosent av skadde som ble testet for alkohol, langt over legal promille.⁵⁷

I nabolandet Danmark følges vanlige promillegrenser selv ved kjøring på elektrisk sparkesykkel, hvor flere har blitt straffet for ruspåvirket kjøring.⁵⁸

I Norge oppga Oslo Universitetssykehus nylig at 130 av 508 registrerte skadde var påvirket av alkohol. Dette utgjør hele 26 prosent. Siden kun 508 av 661 har blitt sjekket for påvirkning av alkohol, kan det tyde på at det reelle tallet er enda høyere.

3.1.2.2 Aldersgrense

Studentgruppen har videre vurdert manglende aldersgrense som et problem ved dagens utlei praksis. At hvem som helst i teorien kan leie et kjøretøy med motor, som for mange ikke er veldig enkelt å styre/bruke, kan være en risiko som øker antall ulykker og skaper et mindre trygt trafikkbilde. Som nevnt over, var den yngste registrerte skadde på skadelegevakten ikke mer enn 7 år.

Manglende aldersgrenser rundt om i verden har vært et svært aktuelt tema siden elektriske sparkesykler kom på markedet.

Den elektriske sparkesykkelen sin konstruksjon er helt annerledes enn for eksempel en sykkel, som har en mykere hjulkonstruksjon som gjør det enklere å komme seg over fortau, trikkespor

⁵⁴ Trygg Trafikk (u.å.).

⁵⁵ Hurts, Luke (2019).

⁵⁶ Kobayashi, Leslie (2019).

⁵⁷ Ries, Julia (2019).

⁵⁸ NTB-Ritzau (2019).

osv. Dessuten er det et komplisert trafikkbilde som skal følges, som ikke nødvendigvis er egnet for barn og mindreårige å mestre.

Et godt eksempel på sistnevnte er dødsulykken som nylig skjedde i Danmark, hvor en 12 år gammel jente ble påkjørt av en bilist. Det er likevel verdt å merke seg at bilisten er mistenkt for å kjøre i beruset tilstand og at ulykken kunne ha skjedd uavhengige av jentas alder.⁵⁹

3.1.2.3 Fart, samt kjøring på fortau og gangvei

Farten på de elektriske sparkesyklene, særlig i travle sentrumsområder og på fortau, har også vært gjenstand for debatt. I dag er maksfarten 20 km/t og blant noen tjenestetilbydere er det ikke lov til å kjøre fortere enn 6 km/t i enkelte travle områder.

Det er flere som har gitt uttrykk for at de elektriske sparkesyklene kommer i alt for høy fart og utgjør en fare for særlig andre myke trafikanter.

Høy fart blant fotgjengere medfører risiko for sammenstøt og personskade. Jo høyere farten er, desto større er risikoen for at et sammenstøt faktisk inntreffer, fordi den elektriske sparkesykkelen og syklisten kommer så brått på de andre trafikantene som ikke rekker å innrette seg og unngå hverandre. Og jo høyere farten er, desto alvorligere personskade kan oppstå, fordi høyenergikollisjoner gir større ødeleggelser på menneskekroppen enn lavenergikollisjoner.

3.1.2.4 Parkering til hinder for andre

Med dagens regulering kan det være tillatt – på visse vilkår – å kjøre og parkere elektrisk sparkesykkel blant fotgjengere på fortau og i gågater.

Ved parkering til hinder for andre er problemet i mindre grad skadepotensialet og i større grad potensialet for ulempe og irritasjon. Men også parkering kan bidra til skade; eksempelvis rapporterer blinde og svaksynte om økt risiko for fall over parkerte sparkesykler.

Skadepotensial er det også når de som hindres er nødetatene, eller når hinderet tvinger sårbare gående ned fra fortauet og ut i kjørebanelen.

I likhet med sykling på fortauet er sykkelparkering på fortauet i utgangspunktet tillatt på visse vilkår. Det har vært uttrykkelig tillatt i mer enn tjue år. At parkering av en viss type sykler på fortau og i gågater først nå oppfattes som et så stort problem at det medfører medieomtale, mens sykkelparkering på fortauet hittil i liten grad har vært ansett som et problem, kan antas å henge sammen med utleietilbudet.

Flertallet av elektriske sparkesykler er utleiesykler. Når leieforholdet er over, parkeres den elektriske sparkesykkelen der den er. Den har ingen dockingstasjon for ladning eller fastlåsing, eller tilsvarende fast installasjon på fortauet. Dette er annerledes enn for øvrige utleiesykler, som for eksempel bysykler, som ved leieforholdets opphør normalt skal anbringes på et nærmere angitt sted.

Det er også annerledes enn for personlige sykler i ordinært privat eie. Slike kan i prinsippet parkeres på fortauet i likhet med elektriske utleiesparkesykler. Men slik sykkelparkering forekommer i liten grad, formodentlig på grunn av risikoen for tyveri. Det som er nytt, er med andre ord at samfunnet står overfor en ny kjøretøytype som det er naturlig for brukerne å

⁵⁹ Andresen, Frode (2019).

parkere på fortauet på en måte og i et omfang som ikke før har vært vanlig.

3.1.2.5 Antall personer per elektriske sparkesykkel

I dagens bybilde er det ikke helt uvanlig å se to personer på én elektrisk sparkesykkel. Kjøring med elektrisk sparkesykkel med flere personer enn kjøretøyet er konstruert for å tåle, vil endre sparkesykkelenes kjøreegenskaper.

På en elektrisk sparkesykkel som er konstruert med én ståplass, vil i tillegg en passasjer som må holde seg fast i den som kjører, kunne hindre en trygg betjening av sparkesykkelen. Det vil for eksempel bli betraktelig vanskeligere å bremse og balansere kjøretøyet med en ekstra fører/passasjer. I tillegg vil de elektriske sparkesyklene måtte raskere vrakes eller repareres når vekten overskrides.

3.2 Gjeldende rett

3.2.1 Innledning

I denne redegjørelsen av gjeldende rett, kommer vi i hovedsak til å vektlegge hva som er eller ikke er gjeldende norsk preseptorisk rett på områdene nevnt under. Privatrettslig er forbrukeren forpliktet til mye, men dette må også sees i lys av at det mangler et klart norsk regelverk på området.

Tjenestetilbyderne fastsetter i dag ulike vilkår for å kjøre elektrisk sparkesykkel, fordi de har friheten til det, og ikke fordi de er uinteresserte i å føye seg etter det norske regelverk. Brukervilkårene til tjenestetilbyderne er imidlertid gjennomgått nøye i kapittel 2.2.3.2 flg., og det vises derfor denne del for de mer gjennomgående drøftelsene av avtalen mellom leier og tjenestetilbyder.

3.2.2 Legaldefinisjon av «sykkel» og «elektrisk sparkesykkel»

Kategoriene kjøretøy og motorvogn er legaldefinert i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 2 (definisjoner). Etter § 2 annet ledd første punktum er kjøretøy «innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner». Etter siste punktum er motorvogn «kjøretøy som blir drevet fram med motor». Definisjonen av kjøretøy er en forutsetning for definisjonen av motorvogn, og kategorien motorvogn inngår i den større kategorien kjøretøy.

Vegtrafikkloven § 2 tredje ledd inneholder hjemmel til å fastsette i forskrift unntak fra definisjonene av kjøretøy og motorvogn i § 2 annet ledd. I § 2 tredje ledd siste punktum fremgår det at slik forskrift kan «bestemme at kjøretøy som etter foregående ledd er motorvogn, likevel ikke skal regnes som motorvogn etter denne loven».

Både forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-5 nr. 12 og forskrift om krav til sykkel § 2 har likelydende definisjoner av sykkel. Første ledd inneholder en tradisjonell sykkeldefinisjon: «Sykkel: Kjøretøy som drives frem ved trå- eller veivanordning, unntatt kjøretøy som bare er beregnet for lek.» Det følger av forskrift om gående og kjørende trafikk (trafikkregler) § 1 nr. bokstav m at leketøy som oppfyller nærmere angitte vilkår ikke regnes som motorvogn og av § 2 nr. 3 at den som bruker leketøy regnes som gående.

Tilsvarende har kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 siste ledd og forskrift om krav til sykkel § 2 siste ledd likelydende definisjoner av elektrisk sparkesykkel, og bestemmer at denne ikke skal anses som motorvogn, men som sykkel. Elektrisk sparkesykkel skal anses som sykkel i vegtrafikkloven og trafikkregelforskriften hvis den elektriske sparkesykkelen oppfyller de vilkår som kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 siste ledd og forskrift om krav til sykkel § 2 siste ledd stiller opp.

Hvis et «elektrisk drevet kjøretøy for transport av én person (føreren)» har «egenvekt ikke over 70 kg (inklusive batteri), bredde ikke over 85 cm, lengde ikke over 120 cm og konstruktiv hastighet ikke over 20 km/t», så anses det ikke som motorvogn, men som sykkel. Det er et tilleggsvilkår at kjøretøyet, hvis det ikke har selvbalanserende teknologi, ikke kan ha «sitteinnretning», altså sete eller sal.

Det følger av trafikkregelforskriften § 1 nr. 2 at sykkeldefinisjonene i kjøretøyforskriften og forskrift om krav til sykkel gjelder for vegtrafikkloven og trafikkregelforskriften.

3.2.3 Ruspåvirket kjøring, herunder promillekjøring

Da Regjeringen vedtok at små elektriske kjøretøy skulle likestilles med sykkel, kunne man ikke lengre vise til vegtrafikklovens bestemmelser om promillekjøring, se vegtrafikkloven § 22 og HR-2016-2228-A (Segway). Det ble så i lys av dette skrevet flere artikler i media som uttrykte bekymring over at det ikke finnes en promillegrense for elektriske sparkesykler.

Vegtrafikkloven gjelder imidlertid på generelt grunnlag for alle «kjøretøy», jf. § 1, jf. § 2 (2) og forarbeidene i Ot.prp.nr.23 (1964-1965) som spesifiserer at loven gjelde for all annen trafikk på veg, for eksempel trafikk med annet kjøretøy enn motorvogn, uansett om trafikk av disse ferdselsarter skjer hver for seg eller samtidig.

Derfor kommer bestemmelsen i vegtrafikkloven § 21 om alminnelige plikter til anvendelse. Bestemmelsen lyder:

Ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan 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.

Man kan også vise til vegtrafikkloven § 3 som sier at: «enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret».

Begge disse bestemmelsene legger opp til at det er opp til hver enkelt kjørende å selv vurdere om man føler seg skikket. Bestemmelsen gjør det imidlertid mulig for politiet å ilegge bøter dersom de stopper en synlig beruset el-sparkesyklist, som kan være til fare for seg selv og andre.

Privatrettslig er det et klart brudd på avtalen om leier av elektrisk sparkesykkel kjører med promille som gjør at vedkommende ikke er skikket til å kjøre. Det er imidlertid ikke mulig for offentlige myndigheter å håndheve denne privatrettslige avtalen og det er ingenting som tilsier at tjenestetilbyderen på markedet har mennesker som aktivt kontrollerer at folk følger reglene.

3.2.4 Aldersgrense

Det foreligger ingen preseptorisk norsk hjemmel for å nekte noen aldersgrupper å leie elektrisk sparkesykkel i dag. I teorien kan barn helt ned i barnehagealder leie elektrisk sparkesykkel, så fremt foreldre gir de godkjenning.

Manglende aldersgrense og problemene som følger av dette har vært oppe for diskusjon tidligere. Det ble foreslått en endring i «Fører kortforskriften», se «Forskrift om endring i forskrift om fører kort, som gjelder fastsettelse av aldersgrense. Endringen lød:

Ny § 12-7 skal lyde:

Små elektriske kjøretøy som er definert som sykkel i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 femte ledd kan føres av person som har fylt 12 år og har nødvendig ferdighet.

Med andre ord ble det foreslått en aldersgrense på 12 år så lenge fører har nødvendig ferdighet. Hva som legges i nødvendig ferdighet er imidlertid uklart, annet enn at vedkommende ikke kan kjøre elektrisk sparkesykkel etter fylte 12 hvis han ikke har ferdighetene til å gjøre det.

Forslaget om endring ble avvist og statsråd Ketil Solvik-Olsen begrunnet det med at barn har forutsetninger for å mestre et lite elektrisk kjøretøy, på samme måte som en sykkel, og at foreldre må forventes å sette nødvendige begrensninger ut fra barnets alder og ferdigheter.

Hva gjelder aldersgrense kan det likevel til en viss grad vises til vegtrafikkloven § 3 som sier at: «enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Man kan argumentere for at dersom vedkommende er for ung til å ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom, kan de heller ikke leie slike kjøretøy.

Privatrettslig er forholdene annerledes. Der er utgangspunktet avtalen mellom leier og tjenestetilbyder, og det er denne avtalen forbrukere må forholde seg til som gjeldende rett per dags dato. Avtaler skal følgelig holdes, jf. NL-5-1-2.

I dag er det forbudt å leie en elektrisk sparkesykkel dersom vedkommende er under 18 år. Dette er konsekvent tatt inn i brukervilkårene til nesten alle tjenestetilbyderne på markedet i dag, foruten den norske tjenestetilbyderen Zvipp som oppstiller en aldersgrense på 15 år. Det er likevel ingen mekanismer som kontrollerer at vedkommende som leier en elektrisk sparkesykkel er 15, 18 år eller eldre.

Problematikken som oppstår dersom leier skader seg på elektrisk sparkesykkel og er under 18 eller 15 år, er blitt drøftet over under «ansvar», og blir derfor ikke drøftet mer inngående her.

3.2.5 Fart, samt kjøring på fortau og gangvei

I dag er gjeldende fartsgrense (og fartssperre) 20 km/t. Dette er regulert forskrift om krav til sykkel, § 2 femte ledd som sier følgende:

«Som sykkel regnes også elektrisk drevet kjøretøy for transport av én person (føreren). Innretningen må ha egenvekt ikke over 70 kg (inklusive batteri), bredde ikke over 85 cm, lengde ikke over 120 cm og konstruktiv hastighet ikke over 20 km/t. Kjøretøy uten selvbalanserende teknologi tillates ikke å ha sitteinnretning. Kjøretøy som nevnt i dette ledd anses ikke som motorvogn etter vegtrafikkloven § 2.»

I bestemmelsen står det videre «konstruktiv hastighet ikke over 20 km/t». Kjøretøyforskriften 2-6 nr. 29 definerer «konstruktiv hastighet» som «[d]en hastighet kjøretøyet er konstruert for av fabrikanten og som bare ved vesentlig konstruktiv forandring kan endres».

Terminologien bygger trolig på UNECEs kjøretøyforordninger, der «bilgruppe» heter «vehicle category» og «konstruktiv hastighet» heter «design speed».

Tjenestetilbyderne har svart oss at deres elektriske sparkesykler er konstruert til å ikke overskride 20 km/t i samarbeid med deres produsenter, hvorav Ninebot Segway er den største.

Kravet i sykkeldefinisjonen om at konstruktiv hastighet maksimalt kan være 20 km/t er ikke et brukskrav eller en adferdsnorm, men et teknisk krav til kjøretøyets konstruksjon. Indirekte vil det likevel kunne ha virkning som en adferdsnorm for den som er innforstått med at kjøring i vesentlig høyere hastighet, eksempelvis etter trimming av motoren, gjør at kjøretøyet anses som motorvogn og at kjøringen vil kunne anses som straffbar kjøring med uregistrert og uforsikret motorvogn.⁶⁰

Som nevnt over, er det enkelte aktører (for eksempel Voi) som har angitt maksfart på 6 km/t enkelte steder i Oslo by, dette til tross for at det foreløpig ikke finnes noen rettslig regulering hva gjelder lavere hastigheter. Tjenestetilbyderne og myndighetene har blitt enig om en «code of conduct», hvor myndighetene bestemmer hvilke fotgjenger-soner som burde være "saktsoner". Blant annet kan man ikke kjøre raskere enn 6 km/t i timen ved Operahuset, Karl Johan, Aker Brygge og Rådhusplassen m.m.⁶¹

Kjøring på fortau og generelle aktsomhetsnormer

Adgangen til å sykle blant gående er et unntak fra forbudet mot kjøring «på fortau eller gangveg» i trafikkregelforskriften § 4 nr. 1 første ledd siste punktum.

Trafikkregelforskriften § 18 gir særlige bestemmelser for syklende. Paragraf 18 nr. 3 gjelder adgangen til å sykle på areal som i utgangspunktet er ment å stå til rådighet for gående:

Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående.

Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.

Regelen oppstiller en serie med vilkår som må være oppfylt for at syklingen skal være tillatt. Eventuell gangtrafikk på stedet kan bare være «liten». Videre må syklingen ikke medføre fare. Det er etter ordlyden uklart om dette vilkåret bare gjelder fare for de gående, men sett i sammenheng med de øvrige aktsomhetskrav som uansett gjelder, har ikke uklarheten avgjørende betydning.

Syklingen må heller ikke være til hinder for gående. For å forebygge fare og hinder, presiserer neste punktum at det bare er tillatt for syklisten å passere gående «i god avstand» og «i tilnærmet gangfart». Vilklårene er kumulative, og samtlige fem vilkår har det til felles at skjønnspregede vurderinger må til for å fastslå om vilklårene er oppfylt.

⁶⁰ Sør-Trøndelag tingretts dom 7. mai 2018.

⁶¹ Kvalheim, Jarle Finn (2019).

Trafikkregelforskriften § 9 retter seg mot kjørende og angir deres særlige plikter overfor gående. For kjørende som ferdes på elektrisk sparkesykkel, er § 9 nr. 1 og 2 relevante. Paragraf 9 nr. 1 angir at kjørende har plikt til å gi gående «tilstrekkelig plass» når de to gruppene bruker samme areal. Paragraf 9 nr. 2 fastsetter vikeplikt for gående ved kjøring på gågate og gatetun samt når kjørende krysser gangveg eller fortau. Bestemmelsen om vikeplikt for gående i § 9 nr. 2 må ses i sammenheng med den generelle vikepliktsregelen i § 7 nr. 1.

Vegtrafikkloven § 6 første ledd krever at den kjørende «skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene» og presiserer at den kjørende «skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet». Formuleringen «slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret» angir både formålet med fartsavpasningen og momenter i vurderingen av hvorvidt aktsomhetsnormen er overtrådt.

Trafikkregelforskriften § 13 gir ytterligere bestemmelser om fart, hvor nr. 1–3 retter seg mot alle kjørende, herunder de kjørende som bruker elektrisk sparkesykkel. Den kjørende skal etter § 13 nr. 1 kunne stanse kjøretøyet hvis det oppstår en «påregnelig hindring» og i tillegg alltid «på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over», noe som indirekte stiller krav om at farten skal avpasses etter forholdene, jf. vegtrafikkloven § 6 første ledd.

Dette presiseres ytterligere i § 13 nr. 2, hvor det framkommer at farten i visse nærmere angitte situasjoner skal være så lav at det er mulig å «om nødvendig stanse straks» for barn, blinde og svaksynte, og «annen person som kan antas å lide av lyte eller sykdom som hemmer ham i trafikken». I § 13 nr. 3 fastsettes maksimal tillatt hastighet i gågater og på gatetun til «gangfart», et krav som for syklende gjentas i trafikkregelforskriften § 18 nr. annet punktum. Særlig nr. 1 og 2 stiller strenge krav til den kjørendes oppmerksomhet, aktsomhet og vurderingsevne.

Trafikkregelforskriften § 16 forbyr blant annet forstyrrende kjøring. Riktig nok gjelder nr. 1 bare for motorvogn, men nr. 2 gjelder for alle kjøretøy og krever at «[i] eller ved bebyggelse skal kjørerute, fart og kjøremåte avpasses slik at ingen forstyrres unødig». Kravet inneholder elementer som gjenfinnes i vegtrafikkloven § 3.

I vegtrafikkloven § 3 finner vi de såkalte grunnregler for trafikk. Grunnregelen er en sammensatt aktsomhetsnorm med flere vilkår. Ordene «hensynsfullt», «aktpågivende», «varsom», «fare», «unødig», «hindret», «forstyrret» og «hensyn» er alle elementer i skjønnsmessige vurderinger som bestemmelsen legger opp til. Bestemmelsen tar inn over seg at trafikken er et fenomen med skadepotensial og ulempepotensial som kan ramme både trafikantene og andre som befinner seg nær trafikken. Vegtrafikkloven § 3 gjelder for all trafikk, og dermed også for ferdsel med elektrisk sparkesykkel blant gående.

Spredt blant bestemmelsene i vegtrafikkloven og trafikkregelforskriften finnes i tillegg et tjuetalls andre skjønnspregede aktsomhetsnormer. Reglene retter seg mot ulike trafikantgrupper og gjelder i ulike trafikksituasjoner. De ligner på hverandre; elementene fare, skade og hinder er gjengangere. Flertallet av reglene gjelder for trafikanter som ferdes på elektrisk sparkesykkel.

3.2.6 Parkering til hinder for andre

Trafikkregelforskriften gir regler om parkering. Hovedreglene for stans og parkering følger av trafikkregelforskriften § 17. Disse gjelder i utgangspunktet for alle kjøretøygrupper, og gjaldt tidligere også for sykkel.⁶² Nå gjelder en avvikende regulering av sykkelparkering, inntatt i trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 blant øvrige særlige bestemmelser for syklende.⁶³

Det er tillatt å parkere en elektrisk sparkesykkel «på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun», men bare hvis sparkesykkelen «ikke er til unødig hinder eller ulempe». I tillegg gjelder den generelle aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 også for parkering av elektrisk sparkesykkel, herunder særlig kravet om «at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret». Et visst hinder tillates sykkelen å utgjøre; det må være snakk om et kvalifisert hinder, angitt som «unødig» i trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 og i vegtrafikkloven § 3, for at parkeringen skal være ulovlig.

Lokale politivedtekter oppstiller i enkelte kommuner ytterligere regler som kan ha betydning for sykkelparkering på fortau. Forskrift om politivedtekt for Oslo kommune § 3-1 bestemmer at «[p]å [...] offentlig sted er det forbudt å sette [...] uregistrerte kjøretøy [...] som kan være til hinder, fare eller ulempe for ferdselen og tilgjengeligheten for alle til offentlig sted».

Relevant for adgangen til sykkelparkering i Oslo er det også at politivedtekt for Oslo kommune § 4-6 fastsetter at «[e]ier av bygning eller grunn mot offentlig sted har plikt til å sikre ferdsel uten hinder av gjenstander eller lignende på eller ut over fortau langs eiendommen», uten at dette er direkte bestemmende for syklistens plikter. Forskrift om politivedtekt for Trondheim kommune § 3-1 bestemmer at «[p]å [...] offentlig sted er det forbudt å sette, henge eller på annen måte plassere noe som kan være til hinder eller ulempe for ferdselen», og § 3-2 bestemmer at «[p]å midtdele, i parker, grøntanlegg o.l. er parkering forbudt med mindre det er særskilt tillatt ved offentlig skilt».

Samlet stiller dette et sammensatt krav til syklisten som parkerer den elektriske sparkesykkelen. Syklisten plikter å vurdere konkret – hver gang – om den parkerte elektriske sparkesykkelen vil være «til unødig hinder eller ulempe» (trafikkregelforskriften § 18 nr. 4) og om annen trafikk, herunder særlig gående, «unødig blir hindret eller forstyrret». Eventuelt krever lokale politivedtekter at syklisten ytterligere vurderer om den parkerte elektriske sparkesykkelen eksempelvis «kan være til hinder, fare eller ulempe for ferdselen og tilgjengeligheten for alle til offentlig sted» (politivedtekt for Oslo kommune § 3-1) eller «kan være til hinder eller ulempe for ferdselen» (politivedtekt for Trondheim kommune § 3-1).

Det er forskjeller i vurderingstemaene som det er grunn til å legge merke til: De nevnte politivedtektene mangler kvalifiseringen «unødig» i angivelsen av når et hinder er ulovlig. Det tilsier at politivedtektene innsnevrer syklistens handlingsrom med en strengere regel enn den som følger av vegtrafikkloven § 3 og trafikkregelforskriften § 18 nr. 4.

3.2.7 Antall personer per elektriske sparkesykkel

Det er ikke tillatt å ha med passasjer under kjøring med elektrisk sparkesykkel. Legaldefinisjonen i kjøretøyforskriften og forskrift om krav til sykkel presiserer i § 2 femte ledd at den elektriske sparkesykkelen er et «kjøretøy for transport av én person (førereren)».

⁶² Engstrøm, Bjørn Edvard (red.) (2019) s. 746.

⁶³ Se for øvrig mer om trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 i kapittel 4.2.2.

Dette harmonerer med regelen i forskrift om bruk av kjøretøy § 3-1 nr. 1 som bestemmer at «[k]jøretøy må ikke brukes med større antall personer» enn det som enten er fastsatt ved registreringen (hvis det dreier seg om et kjøretøy med registreringsplikt) eller er fastsatt av fabrikanten (hvis det dreier seg om et kjøretøy som unntatt fra registreringsplikt). Et tredje alternativ – ikke større antall personer enn fastsatt i forskrift – kan utledes av definisjonen i kjøretøysforskriften § 2-5 nr. 12 siste ledd og forskrift om krav til sykkel § 2 siste ledd.

Elektriske sparkesykler er unntatt fra registreringsplikt, og i lys av legaldefinisjonen har det begrenset relevans hva fabrikanten eventuelt har fastsatt om antall personer på den elektriske sparkesykkelen. Det er dermed legaldefinisjonen som er bestemmende for hvor mange personer som lovlig kan transporteres på en elektrisk sparkesykkel.

Adgangen etter vegtrafikkloven § 13 annet ledd til å gi «nærmere bestemmelser om bruk, og om konstruksjon, innretning, vekt, mål og utstyr, herunder verneutstyr, m.m. for de forskjellige grupper av kjøretøyer, og om last og antall personer kjøretøyet kan føre» er begrunnet i hensynet til trafikksikkerheten. Begrunnelsen kommer tydelig fram i vegtrafikkloven § 13 første ledd, som sier at kjøretøyet skal være konstruert «slik at det kan brukes uten å volde unødig fare eller ulempe og uten å skade veg».

Videre kan også vegtrafikkloven § 3 som sier at «enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret», anvendes på dette tilfellet.

Likt som over kan man argumentere for at man ikke er varsom eller aktpågivende dersom man velger å være to stykker på én elektrisk sparkesykkel, da risikoen for at farer og skader inntreffer øker.

Privatrettslig har tjenestetilbyderne ilagt et forbud mot at flere enn én person kjører elektrisk sparkesykkel. Men heller ikke på dette området kan offentlige myndigheter håndheve en privatrettslig avtale og det er følgelig ingenting som tilsier at tjenestetilbyderen på markedet har mennesker som aktivt kontrollerer at folk følger reglene om «kun én person per elektriske sparkesykkel».

3.3 Vurderinger

3.3.1 Innledning

Trafikken er et samfunnsområde hvor deltakelsen er bred og variert – og ofte ufrivillig. Trafikantene og kjøretøyene har ulike forutsetninger og opplever rutinemessige interessekonflikter. Fare- og skadepotensialet er betydelig. Som en konsekvens av uaktsomhet dør et hundretalls tilfeldige offer årlig i Norge.

Personskader og tingskader medfører høye menneskelige og økonomiske kostnader. Derfor er det nødvendig med regulering av adferden generelt og plikten til å utvise aktsomhet spesielt. Samtidig er det krevende både å utforme, å orientere seg om og å håndheve aktsomhetsnormer i trafikken. Noen trafikanter vil også mene at aktsomhetsnormene er krevende å etterleve.

3.3.2 Legaldefinisjon av «sykkel» og «elektrisk sparkesykkel»

En systematisk lesing av vegtrafikkloven og trafikkregelforskriften gjør leseren oppmerksom på den gjennomgående sondringen mellom den større gruppen kjøretøy og den mindre gruppen motorvogner, hvor den sistnevnte gruppen er en delmengde av den førstnevnte. Den

strengeste reguleringen gjelder for motorvogner. Dette skyldes ikke minst at motorvognene generelt er de av kjøretøyene som har størst skadepotensial. De kjører fort, de er tunge, de er konstruert av relativt harde materialer som metall og hardplast. De er harde trafikanter, og de gir ikke etter i sammenstøt med myke trafikanter.

Når nye kjøretøytyper oppstår, kompliseres risikobildet i trafikken. Når nye kjøretøytyper løftes ut av motorvognkategorien og defineres som sykkel i vegtrafikklovens forstand, selv om de rent faktisk er motoriserte, oppstår spørsmålet om det er hensiktsmessig og forsvarlig å la sykler av ulik type, med ulike forutsetninger, med ulike kjøreegenskaper og med ulikt skadepotensial ferdes på gangarealer som fortau og gangvei. Eksempelvis er det viktige forskjeller for så vidt gjelder kjøreegenskaper og skadepotensial på en tradisjonell tråsykkel, en elektrisk sparkesykkel og en elektrisk liggesykkel med fire hjul og glassfiberkarosseri. Samtlige kan med en viss berettigelse benevnes som sykkel, men det er ikke gitt at samtlige bør ferdes på samme gateareal og være underlagt de samme regler.

Det er vanskelig å se at legaldefinisjonen som unntar de elektriske sparkesyklene fra motorvognkategorien er en velfundert unntaksregel. En konsekvens av legaldefinisjonen er at en rekke regler som gjelder for motorvogn ikke gjelder for elektrisk sparkesykkel. I lys av storbyenes erfaringer i 2019, er det vanskelig å se at unntaksregelen fanger opp de trafikale utfordringene, herunder skadepotensialet, som de elektriske sparkesyklene medfører.

3.3.3 Ruspåvirket kjøring, herunder promillekjøring

Dagens rettssituasjon med manglende promillegrense kan fort skape flere gråsoner. Ordlyden i vegtrafikkloven § 21 er at «ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke anses skikket til å kjøre på en trygg måte, hva enten dette har sin årsak i at han er påvirket av alkohol (...)»

Vurderingen av om man er «skikket» til å føre en elektrisk sparkesykkel blir fort skjønnsmessig og hvor terskelen skal ligge et vanskelig grensedragningsspørsmål. En uklar og skjønnsmessig bestemmelse som i vegtrafikkloven § 21 er derfor problematisk som hjemmelsgrunnlag av flere grunner.

Hva skal til for å si at man ikke kjører trygt og hensynsfullt? Betyr det at man må treffe noen, skade seg selv eller falle av den elektriske sparkesykkelen for å ikke være skikket til å kjøre med alkohol i blodet? Hva blir utfallet dersom en person kjører stødig, rolig og kontrollert, men har en promille på 2? Og hvem er det som bestemmer om vedkommende som har kjørt elektrisk sparkesykkel er skikket eller ikke? Er det opp til hver enkelt politimann å bedømme dette slik han selv vil, uten noen klare retningslinjer?

Ingenting av dette er avklart i dag, og heller i lovens forarbeider gir noen nærmere avklaringer. Et typisk kjennetegn blant folk flest i trafikken er uansett at mange, og da særlig unge, har overdreven stor tro på egne evner, hvilket trolig ikke er et unntak ved kjøring av elektrisk sparkesykkel. Evnen til å tro på egne ferdigheter vil også øke ved inntak av rusmidler, herunder alkohol. Dette taler for at det vil være hensiktsmessig med tydeligere regulering på området.

3.3.4 Aldersgrense

Manglende aldersgrense er problematisk av flere grunner. For det første er barns tenkning før 7-årsalderen konkret og bundet til det som skjer her og nå. De er opptatt av situasjonen i

øyeblikket, og har problemer med å forestille seg en situasjon uten selv å være i den. Derfor har de også liten evne til å forutse hendelser eller til å overføre erfaringer fra andre situasjoner.

Selv om barna kan løpe og gå, har de ikke samme evne til å stoppe brått ved behov. Det er en viktig ferdighet som først utvikles ved 9-årsalderen. Syn og hørsel avgjør hva vi får med oss i trafikken. Ved siden av å se, må vi tolke det vi ser. Den evnen er ikke ferdig utviklet før i 15-årsalderen.⁶⁴ Noen vil trolig utvikle denne evnen tidligere og noen senere. Dette er viktig å ha i bakhodet når en vi eventuelt skal foreslå en bestemt aldersgrense.

Det er flere argumenter som kan tale for at rettstilstanden slik den er i dag, ikke bør endres. På den ene siden er det viktig å ikke undergrave ferdighetene til yngre. Videre er det viktig å stole på at foreldre har kontroll på egne barn, herunder at de selv vet hva som er barnets beste.

På den andre siden er det tross alt ved kjøring av elektrisk sparkesykkel viktig å kunne tolke det som skjer i trafikken, særlig i Oslo, hvor trafikkbildet er komplekst med flere typer «myke trafikanter» som fotgjengere, syklist, rullestolbrukere m.m. og «harde trafikanter» som trikker, busser, biler m.m. Dette taler for at det bør settes en bestemt aldersgrense.

Nesten alle tjenestetilbydere har som nevnt satt aldersgrensen for føring av elektrisk sparkesykkel til 18 år, og det kan spørres om ikke dette er en for høy aldersgrense. Enn så lenge står uansett hver enkelt tjenestetilbyder fritt til å avtaleregulere den aldersgrensen de selv finner hensiktsmessig.

3.3.5 Fart, samt kjøring på fortau og gangvei

Det er vanskelig å si noe konkret om dagens fartsgrense (20 km/t) er den mest gunstige eller ikke. Studentgruppen har ikke klart å finne en begrunnelse for den gjeldende fartsbegrensningen.

Det kan være grunn til å tro at valget av fart er vurdert opp mot hva som er gjennomsnittsfarten til en syklist. En undersøkelse gjort av Transportøkonomisk institutt i 2016 viste at snittfarten på vanlige tråsykler er 18,6 km/t og hele 25 km/t på treningsturer.

Som vi var inne på tidligere, kan 20 km/t enkelte steder, da særlig på fortau, være høyt. Skulle en fotgjenger krasje med en bruker av elektrisk sparkesykkel i 20 km/t, kan det føre til store skader.

Det er derfor mye som taler for at det er hensiktsmessig å operere med fartssoner gjennom «code of conduct» (adferdskoder), hvor farten ikke kan overskride en fart litt høyere enn gangfart (6 km/t). Disse fartssonene er så langt plassert steder hvor det er tett trafikk og mye samhandling med myke trafikanter, jf. avsnitt 3.2.5.

Det er likevel ikke bare fordeler med fartssoner. Enkelte steder kan det være avvik ved GPS-signalet som kontrollerer når vedkommende kjører inn i et område som er en «sakesone». En konsekvens av dette kan være at fartsendringen skjer steder der den elektriske sparkesykkelen egentlig ikke er programmert til å endre fart.

Man kan forestille seg en situasjon hvor fører av elektrisk sparkesykkel opplever en fartsendring fra 20 km/t til 6 km/t i det personen kjører på en trafikkert vei med «harde trafikanter». Bilistene regner med at vedkommende holder en høy, jevn fart og vil ikke være forberedt på at farten plutselig kan senkes til 6 km/t. Her kan det oppstå farlige situasjoner,

⁶⁴ Trygg Trafikk (u.å.).

hvor bilisten trolig må foreta en bråstopp for å ikke treffe vedkommende.

3.3.5.1 *Kjøring på fortau og gangvei – er det egentlig lov?*

Vi går så videre til å se nærmere på om kjøring på fortau og gangvei egentlig er lov.

Det er grunn til å minne om de strenge vilkårene for sykling på fortau og gangvei som gjelder i dag. Samlet sett oppstiller vegtrafikkloven og trafikkregelforskriften så mange vilkår – og presiseringer av vilkårene – for å ferdes med elektrisk sparkesykkel på fortau og gangvei (herunder gågate) at det blir tydelig at mye av den ferdselen som i dag forekommer med elektrisk sparkesykkel på arealer for gående rettslig sett ikke er tillatt.

I bygatene er fotgjengertettheten ofte så stor at vilkåret om «liten» gangtrafikk sjelden er oppfylt. Allerede det forholdet alene suspenderer adgangen til å ferdes blant gående med elektrisk sparkesykkel. Jo flere gående det er på stedet, desto vanskeligere er det å påberope seg at gangtrafikken er liten. Og jo flere fotgjengere det er på stedet, desto vanskeligere er det for den som kjører elektrisk sparkesykkel på det samme arealet å ta hensyn til alle de gående på en måte som er i overensstemmelse med de mange og detaljerte aktsomhetsnormene i vegtrafikkloven og trafikkregelforskriften.

Med andre ord er mye av den syklingen som i dag forekommer på gangarealer som fortau og gangvei, allerede forbudt etter gjeldende norsk rett. Det er grunn til å tro at dette er lite kjent blant trafikantene. Her ser vi et tilfelle av uoverensstemmelse mellom gjeldende rett og operativ rett, altså mellom retten slik den er og rettsoppfatningen slik den oppleves og etterleves.

Fra et regelteknisk perspektiv er det grunn til å merke seg at ordlyden i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 er i sin helhet identisk med ordlyden i forskrift om krav til sykkel § 2. Å gjenta en lang paragraf (234 ord fordelt på fem ledd) i to forskjellige forskrifter er et uvanlig regelteknisk grep. Risikoen for at ordlyden i den ene forskriften i fremtida endres uten at den andre følger etter, skal ikke underslås. Det kan av forskjellige årsaker oppstå avvik i tolkingen av de to forskriftene. Metoden framstår ikke umiddelbart som noen god idé.

Overtredelser av handlingsnormene i vegtrafikkloven og trafikkregelforskriften er straffbare, jf. vegtrafikkloven § 31. Det er ikke uproblematisk å kombinere straff med skjønnspregede aktsomhetsnormer. Skjønnsutøvelsen er en øvelse som må gjentas i hvert enkelt tilfelle, og det konkrete resultatet er ikke alltid gitt på forhånd. Slike regler er dynamiske av natur, slik at deres innhold vil kunne endre seg over tid. Slik vil en skjønnspreget aktsomhetsnorm nødvendigvis stå i et visst spenningsforhold til legalitetsprinsippets forventninger om klarhet og forutsigbarhet. Kjernen i en regel vil oftest være forutsigbar, men det vil kunne oppstå rettsusikkerhet og overraskende rettspraksis i ytterkantene. I praksis avhjelpes problemet for trafikantene av en kombinasjon av pedagogikk og rettspraksis. Dels blir de trafikantene som ferdes i førerkortpliktige motorvogner kjent med reglens innhold gjennom standardisert trafikkopplæring, dels blir de fleste trafikanter formodentlig eksponert for omtale av rettspraksis og regelendringer. Mekanismen kan paradoksalt nok uttrykkes som at det hjelper på regeletterlevelsen at overtredelsene og straffereaksjonene er tallrike.

Situasjonen med bruk av elektriske sparkesykler i strid med eksisterende aktsomhetsnormer i gjeldende regelverk er en situasjon hvor et samfunnsområde er regulert, men i liten grad håndhevet. Et mulig tiltak kunne være å styrke håndhevelsen av de eksisterende reglene. Når studentgruppen likevel ikke foreslår styrket håndhevelse som tiltak, har det sammenheng med at kontrollmyndighetene som opererer i veitrafikk samt påtalemyndigheten allerede er tillagt

håndhevelsesoppgaver som erfaringsmessig vanskelig lar seg prioritere. Viktige og uavklarte spørsmål som oppstår, er om det er realistisk å håpe på håndhevelse og om det er hensiktsmessig å foreslå ytterligere regler hvis det samtidig er grunn til å anta at de nye reglene vil bli håndhevet i like liten grad som de eksisterende reglene.

3.3.6 Parkering til hinder for andre

Når transportmønstrene særlig i byene endrer seg, sykkelbruken øker og kommunene legger til rette for sykkel i trafikken, er det naturlig at parkering av sykkel vies oppmerksomhet som en del av tilretteleggingen. Det er i den sammenheng grunn til å tenke nøye gjennom på hvilke arealer sykkelparkering ideelt bør finne sted og hvor sykkelparkering eventuelt ikke bør være tillatt.

Det har lenge vært anledning til å parkere sykkel på fortauet, men sykkelparkering på fortauet har i liten grad blitt oppfattet som et problem. Innrykket i en rekke norske byer i 2019 av elektriske sparkesykler og opprettelsen av et utleiemarked medførte en ny og utfordrende situasjon.

De elektriske sparkesyklene som tilbys for utleie, kjennetegnes ved at de ikke har dokkingstasjoner som det er nødvendig å parkere dem i. Det er ikke nødvendig med dokkingstasjoner i gatene for å lade de elektriske sparkesyklene, og det er heller ikke nødvendig med dokkingstasjoner i gatene for å starte og avslutte leieforholdet.

Når det i tillegg er tillatt å parkere på fortauet, er det i realiteten mulig for leietakeren å sette fra seg sykkel nærmest hvor som helst. En viss begrensning ligger i at tilbyderne av utleiesykler i noen grad har opprettet geografisk sperre (geogjerde) som gjør at et leieforhold ikke kan avsluttes i visse gater, men sykkelparkeringen har likevel endret gatebildet. En oppblomstring av én type sykler har medført at en eksisterende regel fremstår som uhensiktsmessig og utilstrekkelig for å hankses med endringen. Det gir grunn til å vurdere å endre regelen.

3.3.7 Antall personer per elektriske sparkesykkel

Kjøretøyforskriften og forskrift om krav til sykkel § 2 femte ledd oppstiller ikke et klart og tydelig strafferettslig forbud mot at to personer kjører én elektrisk sparkesykkel. Bestemmelsen er en definisjonsbestemmelse. For å kunne straffe noen for å være mer enn én person på den elektriske sparkesykkelen må det oppstilles et klart og tydelig forbud mot dette i lov eller forskrifts form, jf. legalitetsprinsippet, jf. Grl. § 96. Det oppfyller ikke legaldefinisjonen i § 2 femte ledd slik den er formulert per dags dato.

4 Bruk av offentlig grunn

4.1 Problemanalyse

4.1.1 Innledning

Tidlig våren 2019 startet ulike tilbydere med utleie av elektriske sparkesykler i Oslo. De elektriske sparkesyklene er stativløse hvilket stiller de i en annen posisjon enn bysyklene som låses fast i stativer. Mens bysyklene trenger kommunal grunn til stativene, finnes ikke et slikt behov for elektriske sparkesykler. Forretningsmodellen er bygget opp rundt at tilbyderne plasserer ut elektriske sparkesykler i byen, som deretter kan leies av brukerne gjennom en app mot et vederlag i form av en engangssum for bruk, etterfulgt av en minuttakst. De kan kjøres innenfor gitte grenser (geografiske sperrer) og kan heller ikke parkeres utenfor disse grensene. Det har siden tjenestetilbyderne startet opp vært et stort antall artikler i media om disse elektriske sparkesyklene, både positive og negative.

4.1.1.1 Offentlig grunn

Med "offentlig grunn" forstår studentgruppen områder der det offentlige (kommune/fylkeskommune/stat mv.) er grunneiere. Til dette gjøres unntak for utmark og marka. I utmark og i Marka gjelder ikke sykkeldefinisjonen i forskrift om krav til sykkel § 2 siste ledd og kjøretøysforskriften § 2-5 nr. 12, hvilket innebærer at elektriske sparkesykler reguleres som motorvogn i disse områdene. Det skyldes at vegtrafikkloven med forskrifter ikke er samkjørt med motorferdselloven og markaloven med forskrifter når det gjelder definisjonen av sykkel. Videre er det ikke all offentlig grunn som problematiseres i det følgende. Hovedfokuset vil ligge på offentlig grunn som er alminnelig beferdet eller bestemt for alminnelig ferdsel.

4.1.1.2 Identifiserte problemer

Ved problemanalysen tar vi utgangspunkt i opplevde problemer i Oslo kommune, ettersom etableringen av elektriske sparkesykler til utleie skjedde først i Oslo, og at omfanget av virksomheten er størst i denne kommunen. Studentgruppen har identifisert 3 problemer tilknyttet bruken av offentlig grunn. Problemene knytter seg til hvor de elektriske sparkesyklene står parkert, hvor stor plass de legger beslag på (antallet) og manglende leieinntekter. I det følgende er problemene gitt hvert sitt delkapittel hvor de analyseres.

4.1.2 Parkering

I trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 heter det at «sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe». Ettersom elektriske sparkesykler reguleres likt som sykkel på offentlig grunn innebærer det at elektriske sparkesykler kan parkeres nokså fritt. Før tjenestetilbyderne startet opp med utleie av elektriske sparkesykler var det få klager på parkering av sykkeltyper. Dette antas i det vesentlige å ha sammenheng med at man ikke ville sette fra seg sin privateide sykkel hvor som helst på offentlig grunn, da det innebar og fremdeles innebærer en betydelig risiko for å få sykkelen frastjålet. Det har derfor vært vanlig å låse fast syklene på sykkelstativer eller i diverse anlegg laget for sykkelparkering, eller å låse syklene fast der de gjerne ikke er lett synlige. Siden oppstarten av elektriske sparkesykler til utleie har dette endret seg. De

elektriske sparkesyklene parkeres fritt, og ettersom man kun leier, og ikke eier, føler man ikke behovet for å parkere på det som oppfattes som en «trygg» eller god plass. Isteden er det behovet for å komme nærmest mulig destinasjonen som rå, og dermed ender det gjerne med at man parkerer for eksempel midt på et fortau, en plass man gjerne ikke ville parkert sin privateide sykkel. Dermed blir de elektriske sparkesyklene klart mer merkbare enn hva sykler har vært og er, selv om tradisjonelle sykler antagelig er flere i antall, og også opptar større areal per enhet enn det en elektrisk sparkesykkel gjør.

4.1.2.1 Dagens problemer

Et gjennomgående tema i media og av klager til det offentlige, handler om parkeringen av de elektriske sparkesyklene. Ettersom de er forholdsvis nye på offentlig grunn, opptar de plass som tidligere ikke var okkupert. Det er flere problemer tilknyttet nettopp parkeringen.

For det første at de er til hinder for andre trafikanter. De parkeres midt på fortau, og ofte er de veltet (hvilket kan skyldes at de har veltet i selve parkeringssituasjonen, men som oftest grunnet at andre irriterer seg over dem og derfor dytter til dem så de velter). Dette problemet er særlig relevant for blinde, eldre, personer i rullestol eller andre med nedsatt bevegelse. Dette er grupper som gjerne har behov for forutsigbarhet der de ferdes. Riktignok vil en blind person aldri kunne være trygg på at en gate er fri for hindringer, men det er klart at hyppigheten av slike hindringer har økt siden utleie av elektriske sparkesykler startet. Det må antas at med økt hyppighet av hindringer vil blinde også få økt risiko for å påføres skade/smerter gjennom kollisjon med parkerte elektriske sparkesykler. For personer i rullestol eller med nedsatt bevegelse vil parkerte elektriske sparkesykler stående midt på fortau kunne by på betydelige hindringer. Fortauskanten kan i tillegg være høy slik at personen kan risikere å måtte snu eller dra en betydelig omvei. Man er heller ikke prisgitt at det er andre personer i nærheten som kan hjelpe til med å flytte unna den elektriske sparkesykkelen. Parkerte sparkesykler kan således være til hinder, især for blinde og personer med nedsatt bevegelse.

For det andre klages det på at de elektriske sparkesyklene står overalt. Dette skyldes i stor grad at man ikke føler behov for å skjule den elektriske sparkesykkelen man leier når man skal sette den fra seg. Ettersom brukeren ikke eier den selv, bærer han ingen frykt for at den skal bli stjålet. Og for tjenestetilbyderen kan det være ønskelig at de elektriske sparkesyklene hans er synlige, da det kan øke sannsynligheten for at neste leier velger nettopp denne tjenestetilbyderens elektriske sparkesykkel. Som følge av dette kan man få følelsen av aldri å finne seg på områder hvor det ikke står/ligger elektriske sparkesykler i veien. Dermed oppleves de elektriske sparkesyklene som svært synlige, hvilket skaper irritasjoner. Denne irritasjonen kan også forklare hvorfor mange elektriske sparkesykler ligger veltet. Dette vil igjen få konsekvenser når det kommer til enhetenes levetid og brukernes trygghet, ettersom man risikerer skader på enhetene. Videre er det enkelte områder hvor det er miljømessig uheldig at elektriske sparkesykler står parkert, for eksempel i nærhet til vann ettersom de lett kan dumpes. Av den grunn ble tjenestetilbyderne før oppstart gitt et elektronisk brev med diverse retningslinjer fra Oslo kommune ved Bymiljøetaten. Retningslinjene er blant annet gitt et eget punkt tilknyttet parkering, hvor det fremgår at de elektriske sparkesyklene ikke skal parkeres: på fortau dersom ferdselsarealet forbi sykkelen blir mindre enn 2,5 m, i beplantede bed, i skogs- og friområder, og at tjenestetilbyderne ved hjelp av geografiske sperrer skal hindre brukere fra å plassere syklene nærmere kaikant eller elver enn 50 meter. Disse retningslinjene er i liten grad blitt fulgt ifølge Bymiljøetaten. For eksempel hadde en av tjenestetilbyderne tidligere i år en såkalt «hub» (ansamling av utplasserte elektriske

sparkesykler) på Sørenga i Oslo, et område som på det meste er under 100 meter bredt. Det er klart at når tjenestetilbyderne selv ikke respekterer retningslinjene, vil brukerne også i større grad kunne feilparkere, både som følge av at det ikke er gitt en konkret forbudssone, men også som følge av at de ikke er klar over at det kan være uheldig å parkere de elektriske sparkesyklene nære vann. Som nevnt føler brukerne lite ansvar over et slikt leid produkt, all den gang de har gjort det tjenestetilbyderne krever av dem når de har parkert enheten korrekt innenfor det angitte parkeringsområdet. At tjenestetilbyderne ikke evner å rette seg etter gitte retningslinjer tilsier at det kan være behov for regulering.

For det tredje klages det på at de elektriske sparkesyklene «forsurer» bymiljøet. Dette punktet har, som også de to førstnevnte punktene klare sammenhenger med antallet elektriske sparkesykler, og vil også behandles nedenfor i kapittel 3. Årsaken til at problemene også nevnes her er at det er sannsynlig at klagen hadde vært vesentlig færre om de elektriske sparkesyklene hadde vært parkert på faste angitte plasser, som nevnt ovenfor i kapittel 4.1.2. Bymiljøetaten antar per 27.10.2019 at det finnes anslagsvis 10.000 elektriske sparkesykler i Oslo per 27.10.2019.⁶⁵ Det er naturlig at enkelte kan ha fått følelsen av at de elektriske sparkesyklene forsurer bymiljøet, all den tid tjenestetilbydernes elektriske sparkesykler ikke fantes i byen før i våres.

Felles for alle disse 3 problemene er at de har sammenheng med hvor de elektriske sparkesyklene skal stå parkert. Det er ikke slik at det utelukkende er eksistensen av elektriske sparkesykler som er problemet. Problemet vil kunne forsterkes av ulike faktorer, så som hvor de står parkert.

4.1.2.2 Forventet fremtidig utvikling

Hvordan vil problemene tilknyttet parkeringen forløpe seg fremover uten noen videre form for regulering?

Det er nå gått over et halvt år siden de første tjenestetilbyderne startet med utleie av elektriske sparkesykler i Norge. De elektriske sparkesyklene parkeres fremdeles nære vann og er fremdeles til hinder på fortauene. Som følge av et stadig økende antall er de også blitt mer fremtredende. Det er bruker og tjenestetilbyder som bestemmer parkeringen, og det er lite som tilsier at disse problemene vil bli mindre fremover. Som det fremkommer av utredning av gjeldende rett nedenfor under kapittel 4.2.2, finnes det tilfeller hvor de elektriske sparkesyklene kan fjernes, men dette blir lite prioritert i dag, som følge av at politiets ressurser er fokusert på andre områder. Det er lite sannsynlig at dette vil bli en prioritet fremover uten at det skjer endringer. Det er mulig folks inntrykk av at elektriske sparkesykler «forsurer» bymiljøet vil minskes i fremtiden som følge av økt tilvenning, men dette er ikke sikkert. Det må antas at med dagens regelverk påføres kommunen driftskostnader med opprydding av henslengte elektriske sparkesykler. Det kan tenkes kommunen vil begynne å kreve vederlag mot utlevering av innsamlede feilparkerte elektriske sparkesykler. Det vil i så tilfelle kunne bidra til å redusere kostnadsbildet for kommunen, men vil ikke uten videre løse problemene tilknyttet parkering.

4.1.3 Antall

Siden oppstart med utleie av elektriske sparkesykler våren 2019 har det nærmest vært en eksponentiell vekst i antall elektriske sparkesykler for utleie. Det har strømmet til flere

⁶⁵ Halvorsen (2019).

tjenestetilbydere, som gradvis har økt den elektriske sparkesykkel-parken sin. I juni 2019 anslo Bymiljøetaten at det var ca. 2000 elektriske sparkesykler til utleie i Oslo⁶⁶. Tidlig september 2019 anslo Bymiljøetaten i møte med studentgruppen at det var mellom 5000 og 7000 til utleie i Oslo, og sent oktober 2019 har Bymiljøetaten anslått at det kan være opp mot 10000 til utleie i Oslo, jf. ovenfor under kapittel 4.1.2.1. Det ble ved oppstart hevdet fra politisk hold at det ville være unødvendig å regulere næringen, og heller la markedskreftene styre dette og regulere seg selv. Betalingsviljen og etterspørselen etter de elektriske sparkesyklene har vært svært høy. Det kan reises spørsmål om man etter hvert når et punkt hvor antallet elektriske sparkesykler er blitt så mange at de tar opp veldig stor plass i det offentlige rom. For stor plass vil enkelte mene. Det er nettopp problemer tilknyttet antallet elektriske sparkesykler som er fokus i det følgende.

4.1.3.1 Dagens problemer

Når det kommer til problemene tilknyttet antallet, er problemstillingen gitt på forhånd, nemlig om antallet elektriske sparkesykler utgjør et problem. Jo flere elektriske sparkesykler som er tilgjengelige for utleie, jo synligere vil de være i det offentlige rom. På lik måte vil flere elektriske sparkesykler bidra til redusert framkommelighet, og føre til at de elektriske sparkesyklene oftere vil være til hinder. Dette skaper igjen irritasjon blant folk. Mye av problematikken når det kommer til parkering har tilknytning til antallet, og det er sannsynlig at en reduksjon av antallet elektriske sparkesykler vil bidra til å redusere enkelte av problemene tilknyttet parkering. Så fremt markedet ikke er mettet, må det også antas at økt antall elektriske sparkesykler fører til at antallet skader øker. Imens Oslo har opp mot 10000 elektriske sparkesykler i byen, har til sammenligning København, en by med noenlunde sammenlignbart innbyggertall satt et makstak på 3200 elektriske sparkesykler til utleie i byen.

Avhengig av hvor populære de elektriske sparkesyklene er i bruk, men også hvor miljøvennlig de elektriske sparkesyklene er, kan det tenkes at det er ønskelig å fortsette med et høyt antall og dermed viderebringe dagens problemer grunnet de miljøvennlige effektene man oppnår. I et slikt tilfelle kan det være ønskelig med et stort antall elektriske sparkesykler for å imøtekomme etterspørselen, da det kan føre til at folk heller velger elektriske sparkesykler som fremkomstmiddel enn mer miljøfiendtlige fremkomstmidler. Næringsfrihet tilsier også forsiktighet med å sette et tak på antall elektriske sparkesykler, men næringsfrihet hjelper ikke uten videre å avbøte problemene tilknyttet antall.

4.1.3.2 Forventet fremtidig utvikling

Som nevnt ovenfor i kapittel 4.1.3, ble det ved oppstart anført at markedet etter hvert vil regulere seg selv. Dette kan komme til uttrykk for eksempel gjennom at enkelte tjenestetilbydere må legge ned eller at antallet elektriske sparkesykler i en by ikke økes lengre som følge av at etterspørselen er nådd. Man må da stille spørsmål om antallet elektriske sparkesykler ved metningspunktet (da tjenestetilbyderne ikke lengre tjener penger på å øke størrelsen på den elektriske sparkesykkel-parken sin) er vesentlig høyere enn hva som er ønskelig når det kommer til plassen de tar opp i det offentlige rom og problemene dette medfører. Det må med bakgrunn i den stadig økende veksten i antall antas at metningspunktet fremdeles ikke er nådd, hvilket tilsier at man fremdeles vil se en økning. Studentgruppen ser her bort fra sesongvariasjoner som vinter, der antallet høyst sannsynlig vil reduseres betydelig som følge av værforhold. Studentgruppen legger til grunn at dersom næringen ikke reguleres,

⁶⁶ Jensen (2019).

vil antallet elektriske sparkesykler til utleie fortsette å øke i antall, som igjen vil kunne forsterke eksisterende problemer.

4.1.4 Leie av offentlig grunn

Det har i Oslo kommune for tjenestetilbyderne som leier ut elektriske sparkesykler, ikke vært krevd noe vederlag for bruken av kommunal grunn. Dette skiller seg fra blant annet bysyklene, foodtrucks og andre som benytter kommunal grunn i kommersiell virksomhet. Det vil for disse virksomhetene oppleves urettferdig at de må betale vederlag, mens de som driver utleie av elektriske sparkesykler slipper. I tillegg går Oslo kommune glipp av potensielle inntekter, som blant annet kunne vært brukt til å dekke driftskostnader tilknyttet elektriske sparkesykler. Leieinntektene kunne da også bidratt til større oppfølging og innhenting av ulovlig parkerte sparkesykler.

4.1.4.1 Dagens problemer

Dagens problem er i all hovedsak tilknyttet at Oslo kommune ikke får noe vederlag igjen for å stille kommunal grunn til disposisjon for kommersiell virksomhet. Det skaper misnøye for eksempelvis foodtrucker eller andre som må betale for bruk av offentlig grunn, som da vil kunne føle seg forskjellsbehandlet. Videre kan det som følge av at kommunen ikke mottar leieinntekter føre til at kommunen mangler midler til blant annet å ta inn ulovlig parkerte elektriske sparkesykler og annen drift i tilknytning til de elektriske sparkesyklene, som igjen fører til at folks irritasjon over de elektriske sparkesyklene økes.

4.1.4.2 Forventet fremtidig utvikling

Dersom man fortsetter med dagens praksis vil man ikke motta leieinntekter for de elektriske sparkesyklens bruk av offentlig grunn. En fordel med dagens praksis er at tjenestetilbyderne har en utgiftspost mindre. Om denne utgiftsposten skapes er det mulig at prisen på produktet vil øke, eller at tjenestetilbyderne blir avhengige av større antall elektriske sparkesykler for å drive lønnsomt.

4.2 Gjeldende rett

4.2.1 Innledning

Ved gjennomgangen av gjeldende rett ser studentgruppen på nasjonal lovgivning, og lokal lovgivning for Oslo, ettersom Oslo kommune er oppdragsgiver.

4.2.2 Parkering

Bestemmelsene som gjennomgås under parkering, er for det meste også de bestemmelsene som er aktuelle til vurdering for de øvrige problemstillingene tilknyttet bruk av offentlig grunn. Med parkering forstår vi ikke kun brukernes parkering av de elektriske sparkesyklene etter endt tur, men også tjenestetilbydernes utplassering. En slik forståelse samsvarer godt med trafikkregelforskriften § 1 bokstav k som sier at parkering er enhver hensetting av kjøretøy.

Forskrift om krav til sykkel § 2 siste ledd og kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 siste ledd definerer elektriske sparkesykler som sykkel. Forskriftene utleder sin gyldighet fra vegtrafikkloven. «Sykler» etter vegtrafikkloven omfatter dermed elektriske sparkesykler.

Annerledes stiller det seg for elektriske sparkesykler i utmark og i Marka. Her gjelder motorferdselloven og markaloven som ikke følger vegtrafikklovens definisjon av sykkel. Motorferdselloven forbyr i utgangspunktet all motorisert ferdsel i utmark jf. § 3. Forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 2a spesifiserer at elektriske sykler kan brukes i utmark, og at det med elektriske sykler menes sykler med elektrisk hjelpemotor hvor effekten opphører hvis syklisten slutter å trå. Elektriske sykler utgjør således et unntak fra det generelle forbudet i motorferdselloven § 3. Det er ikke mulig å trå med elektriske sparkesykler, og de kan dermed ikke omfattes av begrepet «elektriske sykler». Det er dermed nærliggende å anta at elektriske sparkesykler er forbudt i utmark etter dagens lovgivning jf. Motorferdselloven § 3. Markalovsforskriften § 2 er identisk med forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag når det gjelder definisjonen av elektriske sykler. Elektriske sparkesykler er heller ikke nevnt i markaloven, men må antas å være forbudt etter markaloven § 10 første ledd. Det er dermed ikke tillatt å drive med noen form for utleievirksomhet i utmark og i marka, og det vil dermed heller ikke være problemer tilknyttet parkeringen i disse områdene.

I det følgende vil det redegjøres for hvordan gjeldende rett er for parkering av elektriske sparkesykler når det kommer til offentlig grunn slik det er definert innledningsvis. Bestemmelsene vil vurderes etter om de er egnet til å kunne regulere parkering av elektriske sparkesykler.

Elektriske sparkesykler er som tidligere nevnt definert som sykkel etter vegtrafikkloven. Trafikkregelforskriften bestemmer i § 18 nr. 4 at: «Sykkel kan stanses eller parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe.» I Trondheim Kommunes saksprotokoll⁶⁷ hvor kommunen anvender trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 for å vise at kommunen kan regulere driften, heter det om utplasseringen av elektriske sparkesykler: «Rådmannens vurdering er at dette ikke er parkering av el-sparkesykler, men utplassering av el-sparkesykler for kommersiell utleie uten fast utleiepunkt. Hver el-sparkesykkel er et salgspunkt for utleie.» Dette er klart i strid med definisjonen av parkering som følger av samme forskrifts § 1 bokstav k som sier at parkering er all hensetting av kjøretøy.

Ordlyden i § 18 nr. 4 omfatter ikke all offentlig grunn. Imidlertid omfatter bestemmelsen store deler av de områder der hvor elektriske sparkesykler står parkert i dag, og man vil ikke effektivt kunne regulere parkeringen av elektriske sparkesykler, dersom man fremdeles kan parkere på områdene omtalt i trafikkregelforskriften § 18 nr. 4. Det generelle utgangspunktet som følge av bestemmelsen er derfor at elektriske sparkesykler kan stanses og parkeres lovlig, all den tid de er definert som sykler. Grensen settes der hvor parkeringen er til «unødig hinder eller ulempe». Et spørsmål er hva eller hvem det må være til unødig hinder eller ulempe for. Det er nærliggende å anta at man her tenker på hinder eller ulempe overfor andre mennesker. Et grensespørsmål kan tenkes å være om en elektrisk sparkesykkel parkert i vann vil utgjøre en ulempe som følge av forurensningsrisikoen. Studentgruppen følger ikke denne konkrete problemstillingen noe videre.

⁶⁷ Trondheim kommune (2019).

Ordlyden «unødig hinder eller ulempe» peker på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle, og stiller ikke opp noen mulighet for et generalforbud. Av bestemmelsen fremgår det også at man må vurdere terskelen for hver enkelte elektriske sparkesykkel, jf. bruken av ordet «den» som peker på noe spesifikt. Finner man en stor opphopning av elektriske sparkesykler liggende i veien vil man riktignok kunne fjerne enkelte på grunn av at de samlet sett er til unødig hinder eller ulempe, men etter å ha fjernet noen vil man nok komme til et nivå der de resterende syklene ikke lenger er til ulempe, med den følge at de kan stå lovlig parkert. Studentgruppen kjenner ikke til at det er blitt gitt straffereaksjoner ved brudd på denne bestemmelsen, og det er mulig den ikke blir praktisert etter sin ordlyd som følge av at det er ressurskrevende. Håndheving vanskeliggjøres også ved at bestemmelsen benytter rettslige standarder. Etter studentgruppens oppfatning er bestemmelsen ikke noe generalforbud, med den følge at man ikke kan benytte bestemmelsen til å regulere parkering i Oslo.

Et spørsmål som kan stilles er om det finnes konkrete områder hvor parkering av elektriske sparkesykler alltid vil være til unødig hinder eller ulempe. Det mest aktuelle er muligens sentrumsområder, hvor det er så stor ferdsel av mennesker at parkering av elektriske sparkesykler vil være til unødig hinder eller ulempe. Imidlertid kan man heller ikke her si at det med sikkerhet alltid vil være til unødig hinder eller ulempe, man har for eksempel ingen garanti for at strømmen med mennesker vil være konstant, og i enkelte timer av døgnet vil det være lavere ferdsel. Man kan dermed heller ikke med bakgrunn i populære sentrumsområder utstede et forbud for parkering med hjemmel i trafikkregelforskriften § 18 nr. 4.

Forskrift om politivedtekt, Oslo kommune, Oslo § 2-1 fjerde ledd forbyr parkering av motorkjøretøyer uten etter særskilt tillatelse fra kompetent kommunal myndighet i offentlige parker, grøntarealer og friområder. Kan man dermed unndra elektriske sparkesykler fra å stå parkert på disse områdene? Elektrisk sparkesykkel er klart nok et motorkjøretøy, og politivedtektene er hjemlet i lov om politiet (politiloven), ikke vegtrafikkloven. Denne bestemmelsen kan også reguleres av kommunen, jf. politiloven § 14 siste ledd jf. første ledd nr. 1. Hvordan elektriske sparkesykler skal forstås i bestemmelsen må avhenge av om «parker, grøntarealer og friområder» faller inn under vegtrafikklovens territoriale virkefelt eller om det er tale om utmark. Av vegtrafikkloven § 1 første ledd fremgår det at loven gjelder ferdsel på veg eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn. Av annet ledd fremgår det at ferdsel i loven også omfatter opphold på veg eller på område der det er alminnelig adgang til og vanlig å kjøre med motorvogn. Av tredje ledd fremgår det at kongen kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde for annet område enn nevnt i paragrafen her, eller at den helt eller delvis ikke skal gjelde for slikt område. Parker, grøntarealer og friområder er ikke blitt omfattet av bestemmelser gitt av kongen etter tredje ledd, men kan tenkes å falle inn under de to første leddene.

Dagens regelverk synes å legge opp til at spørsmålet blir hvorvidt parker, grøntarealer og friområder skal anses som utmark eller ikke. Lov om friluftslivet (friluftsløven) § 3 første ledd synes å omtale park som innmark. Friluftsløven § 1a annet ledd definerer utmark som udyrket mark som etter første ledd ikke regnes som innmark. Parker er gjerne tilrettelagt, blant annet ved at de er beplantet og kontinuerlig vedlikeholdt, hvilket tilsier at det ikke er tale om utmark, med den følge at vegtrafikklovens regler legges til grunn. Når det gjelder friområder er dette omtalt i lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) § 11-7 første ledd nr. 3. Bestemmelsen utgjør et av formålene kommuneplanenes arealdel kan deles inn i. Friområder vil således typisk være grønne arealer som kommunen har opparbeidet til allmenn bruk, som ligger i nærheten av by eller tettsted. Da er man også på vei vekk fra en utmarksdefinisjon. «Grøntarealer» synes å være mer generelt betegnet enn en park. Det er

mulig grøntarealer både vil omfatte parker, men også mindre arealer som ikke nødvendigvis omtales som parker, men som likevel utgjør et grønt område. Studentgruppen antar at områdene nevnt i Oslo kommunes politivedtekter § 2-1 fjerde ledd reguleres etter vegtrafikkloven med den følge at elektriske sparkesykler ikke omfattes av «motorkjøretøyer» som følge av at det er definert som sykkel. Ettersom de elektriske sparkesyklene ikke anses som «motorkjøretøyer» kan heller ikke bestemmelsen benyttes til å forby de elektriske sparkesyklene etter Oslo kommunes politivedtekter § 2-1 fjerde ledd.

Oslo kommunes politivedtekter kapittel 3 benevnt «sikring av ferdselen» har i § 3-1 en bestemmelse om hindringer. Av bestemmelsen fremgår det at «På eller ut over offentlig sted er det forbudt å sette eller henge noe, herunder uregistrerte kjøretøy som kan være til hinder, fare eller ulempe for ferdselen og tilgjengelighet for alle til offentlig sted». Etter vegtrafikkloven § 2 annet ledd defineres kjøretøy som «innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner». Elektriske sparkesykler faller innunder denne definisjonen. Elektriske sparkesykler er heller ikke registreringspliktige, og vil dermed etter gjeldende rett være uregistrerte.

Når det gjelder muligheten til å regulere parkeringen av elektriske sparkesykler er bestemmelsen forholdsvis lik trafikkregelforskriften § 18 nr. 4. Offentlig sted er omfattet av definisjonen av offentlig grunn, men favner videre enn trafikkregelforskriften § 18 nr. 4, og må anses å omfatte de områder som nevnt ovenfor som trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 ikke dekker. Terskelen er også lavere etter politivedtektsbestemmelsen, jf. dens ordlyd «kan være» til hinder, som er mindre strengt enn «er til unødig ulempe». Imidlertid må hinder, fare eller ulempe være på grunn av ferdselen og tilgjengeligheten for alle til offentlig sted, hvilket betyr at bestemmelsen ikke er like generell. Bestemmelsen oppstiller ikke et generalforbud mot parkering av elektriske sparkesykler på enkelte områder, og er dermed lite anvendelig.

Et annet spørsmål er hvem som kan håndheve regelen. Politiloven § 14 regulerer dette. Det følger av bestemmelsens tredje ledd at kommunale vedtekter som nevnt i § 14 første ledd nr. 1 og 2 kan håndheves av både politiet og kommunen. Etter politiloven § 14 første ledd jf. første ledd nr. 1 kan det gis bestemmelser «om å ... sikre ferdselen». Det tilsier at kommunen har myndighet til å håndheve bestemmelsen og kan gi overtredelsesgebyr jf. politiloven § 14 siste ledd. Oslo kommunes politivedtekter § 9-2a «Kommunal håndheving» nevner imidlertid ikke bestemmelsen som en av de kommunalt håndhevbare bestemmelsene i vedtektene, men det må sies å følge av nettopp politiloven § 14 siste ledd at slik håndheving er mulig.

Oslo kommunes politivedtekter § 5-2 gjelder at den som driver gatesalg, serverings- eller kioskvirksomhet, stands eller lignende på eller ut mot offentlig sted, skal sørge for at området ikke skjemmes eller tilgrises av virksomheten. Man drar bestemmelsen for langt om man drar næringen innunder «gatesalg», all den tid salg peker på at eiendomsretten på salgsgjenstanden overføres fra kjøper til selger, noe som ikke skjer i en utleiesituasjon. Når det gjelder «eller lignende» vises det til drøftelsen under kapittel 5.2.2.2. Enkelte vil nok mene at elektriske sparkesykler «skjemmer» bybildet. Dette problematiseres ikke videre ettersom studentgruppen ser bestemmelsen slik at den uansett ikke hjemler et generelt forbud mot næringen, ettersom bestemmelsen kun kan anvendes dersom man kommer til at området «skjemmes eller tilgrises av virksomheten», hvilket peker på konkrete vurderinger, for eksempel krav til opprydding ved eventuell konkurs.

Oslo kommunes politivedtekter kapittel 7 gjelder: «Arrangementer på offentlig sted mv.» I § 7-1 heter det at «den som på offentlig sted vil holde arrangement som overveiende er av underholdningsmessig, kunstnerisk, selskaperlig eller kommersiell art, og som har et omfang

som åpenbart vil medføre behov for betydelige ferdselsreguleringer eller vakthold, må i god tid før arrangementet skal avholdes søke politiet om dette.» Det er klart at elektriske sparkesykler til utleie er av kommersiell art, men man kan neppe si at tjenestetilbyderne holder et «arrangement». Arrangementer er av mer begrenset og kortere varighet, og omfatter ikke en virksomhet som er ment å drives konstant. Bestemmelsen kan sågar ikke benyttes til å regulere elektriske sparkesykler.

Mer aktuell er § 7-3 som bestemmer at: «Det er forbudt å benytte kommunal grunn til kommersiell eller ikke-kommersiell virksomhet, herunder uteservering, vareutstilling, lagerplass, arrangementer, markeringer m.m., uten skriftlig tillatelse fra kommunal grunneierrepresentant.» Utleie av elektriske sparkesykler omfattes ikke av de spesifikt nevnte tilfeller hvor skriftlig tillatelse trengs, men det er ikke tvil om at de elektriske sparkesyklene benytter kommunal grunn til kommersiell virksomhet ettersom de elektriske sparkesyklene er plassert på kommunal grunn og leies ut mot vederlag. Grunnen som blir benyttet vil riktignok være i kontinuerlig variasjon, men dette kan ikke være avgjørende for at bestemmelsen etter sin ordlyd kan anvendes, jf. «benytte kommunal grunn» som kun peker på at kommunal grunn må ha blitt brukt i forbindelse med den kommersielle virksomheten. Etter sin ordlyd synes dermed § 7-3 å være aktuell når det kommer til regulering av parkering av elektriske sparkesykler til utleie ettersom kommunal grunn benyttes til kommersiell virksomhet. Bestemmelsen vil imidlertid bli påvirket av trafikkregelforskriften § 18 nr. 4, som spesifikt sier at sykkel kan parkeres på sykkelveg, gangveg, fortau, gågate eller gatetun. Dersom Oslo kommunes politivedtekter § 7-3 skulle bli brukt av kommunen til å regulere de elektriske sparkesyklens parkering ville bestemmelsen havnet i strid med trafikkregelforskriften § 18 nr. 4. Etter den er det jo ikke forbudt å benytte kommunal grunn til parkering av sykler. Oslo kommunes politivedtekter § 7-3 hjemler altså ikke noen generell mulighet for kommunen til å begrense parkeringen når det gjelder det stedlige området som nevnes i trafikkregelforskriften § 18 nr. 4. Bestemmelsen kan således tenkes å forby parkering på kommunal grunn som ikke faller innunder trafikkregelforskriften § 18 nr. 4, så som grøntarealer i en park. Til nå er bestemmelsen blitt brukt typisk til å kunne forby at faste innretninger settes opp på kommunal grunn, så som innretninger for uteservering og vareutstilling. Disse tilfellene skiller seg fra de elektriske sparkesyklene som ikke benytter slik på forhånd fastsatt areal. Foruten at de elektriske sparkesyklene ikke benytter på forhånd fastsatt areal faller virksomheten heller ikke naturlig innunder de nevnte tilfellene i bestemmelsen. Bestemmelsen er også benevnt «Tillatelse fra kommunen for allment tilgjengelige arrangement m.m» som heller ikke gjør det naturlig å la bestemmelsen anvendes til regulering av utleie av de elektriske sparkesyklene. Studentgruppen er usikre på hvorvidt bestemmelsen kan benyttes til å regulere parkering utenfor de områder som er gitt i trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 etter gjeldende rett, og er under tvil kommet til at slik bestemmelsen er utformet er den ikke egnet til å regulere parkeringen av de elektriske sparkesyklene.

4.2.3 Antall

Det er i Stavanger kommune fattet vedtak om en maksbegrensning på 1000 elektriske sparkesykler til utleie. I Trondheim kommune er det fattet vedtak⁶⁸ om at det skal utlyses konkurranse om hvem som skal få kontrakt for å drive kommersiell utleie av elektriske sparkesykler. Det er uklart hvilke hjemler disse kommunene mener utgjør hjemmelsgrunnlag

⁶⁸ Trondheim kommune (2019).

slike begrensninger. Trondheim kommune synes å ha tolket forskrift om politivedtekt, Trondheim kommune, Sør-Trøndelag § 3-1 (som innholdsmessig svarer til Oslo kommunes tilsvarende bestemmelse redegjort for ovenfor i kapittel 4.2.2) og trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 (også redegjort for ovenfor i kapittel 4.2.2) til å åpne for slik regulering. Dersom vedtaket bygger på disse bestemmelsene er studentgruppen uenige i Trondheim kommunes vurdering av bestemmelsene, og mener de peker på konkrete vurderinger som må gjøres i ethvert tilfelle. For øvrig når det kommer til antallsbegrensning viser studentgruppen til redegjørelsen av bestemmelsene ovenfor i kapittel 4.2.2, med den slutning at man ikke etter gjeldende rett kan regulere antallet elektriske sparkesykler til utleie.

4.2.4 Leie av offentlig grunn

I kraft av å være grunneier vil kommunene i utgangspunktet kunne kreve leie av gategrunn. Dette gjøres allerede i utstrakt grad overfor for eksempel boder, stands og foodtrucker. Når det kommer til de elektriske sparkesyklene står man imidlertid overfor en mer mobil situasjon. De opptar ikke noen fast plass, men er i nokså konstant bevegelse. Hadde tjenestetilbyderne benyttet en dokkingstasjonsmodell ville man enkelt kunne kreve utleie for området dokkingstasjonene står på. Som følge av at de elektriske sparkesyklene reguleres som sykler er utgangspunktet også at de kan parkeres, jf. trafikkregelforskriften § 18 nr. 4. I bestemmelsen ligger det imidlertid ikke noe krav om at parkering skal være gratis, men bestemmelsen hules ut om man begynner å kreve leie for at folk skal få parkere sykkelen sin.

Et spørsmål blir om man likevel kan kreve leie som følge av at tjenestetilbyderne driver kommersiell virksomhet. Det vises til studentgruppens redegjørelse i kapittel 4.2.2 vedrørende Oslo kommunes politivedtekter § 7-3. Som følge av at vi er kommet til at bestemmelsen ikke kan anvendes for utleie av elektriske sparkesykler, vil kommunen heller ikke gjennom bestemmelsen kunne kreve leie etter gjeldende rett. Et annet spørsmål er om kommunen utelukkende i kraft av å være grunneier kan kreve leie av offentlig grunn. Mer konkret grensene for kommunenes eierrådighet. Eckhoff og Smith argumenterer for at det offentliges eiendomsrett til områder beregnet til allment bruk, er undergitt særskilte begrensninger.⁶⁹ Argumentasjonen synes å være at ettersom det for disse områdene allerede er gitt hjemmel både gjennom trafikkregelforskriften og politivedtektene for regulering, vil ikke kommunen som grunneier kunne gripe inn i slik myndighet som allerede utøves med hjemmel i lov. Studentgruppen er enig i disse betraktningene.

4.3 Vurderinger

4.3.1 Innledning

Av gjeldende norsk rett når det gjelder bruk av offentlig grunn er det i dag begrenset hva kommunene kan gjøre for å regulere elektriske sparkesykler til utleie. Bruken av offentlig grunn reguleres, i tilknytningen elektriske sparkesykler, for det meste av vegtrafikkloven med dens forskrifter og av politivedtektene. I det følgende ses det på hvorvidt man etter gjeldende rett kan bøte på de problemer som fremgår av problemanalysen for bruk av offentlig grunn.

⁶⁹ Eckhoff, Smith (2018) s. 353.

4.3.2 Begrenset handlingsrom

Dersom de elektriske sparkesyklene er parkert på den måte at de er til slik hinder som nevnt i trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 og Oslo kommunes politivedtekter § 3-1 første ledd vil de kunne fjernes. Begge bestemmelsene kan håndheves av politiet, imens politivedtektsbestemmelsen også kan håndheves av kommunen. Dersom politiet og kommunen hadde håndhevet bestemmelsen strengt, og med nok ressurser er det sannsynlig at mange av de eksisterende problemene som har oppstått ville vært vesentlig mindre. Slik håndheving er imidlertid svært ressurskrevende, og det er især for politiets del lite sannsynlig at det avsettes ressurser for slik håndheving, all den tid politiet gjerne prioriterer saker av mer alvorlig karakter. Ved oppstarten av utleie av elektriske sparkesykler i Oslo, samlet Oslo kommune inn feilparkerte sykler, for deretter å la tjenestetilbyderne hente de på anvist plass. Dette medførte imidlertid bare at tjenestetilbyderne sparte utgifter ved innhenting av deres elektriske sparkesykler, ettersom mange ble samlet på en plass, og dermed begrenset Oslo kommune denne praksisen. Det finnes altså i dag bestemmelser som gir anledning til å forby parkeringen av enkelte sparkesykler, men dette må vurderes konkret i hvert tilfelle. Som nevnt ovenfor i kapittel 4.2.2, kan Oslo kommunes politivedtekter § 7-3 muligens benyttes til generell regulering av parkering på offentlig grunn på områder som ikke omfattes av trafikkregelforskriften § 18 nr. 4, men studentgruppen er altså kommet til at bestemmelsen ikke er anvendbar. Dersom ønsket er å kunne gi et generelt forbud mot parkeringen av de elektriske sparkesyklene på offentlig grunn er studentgruppens vurdering at det ikke er anledning til dette etter gjeldende rett.

Som det fremgår av kapittel 4.2.3 og 4.2.4, er studentgruppen av den oppfatning at det etter gjeldende rett heller ikke er noen mulighet til generelt å begrense antall elektriske sparkesykler til utleie eller anledning til å kreve leieinntekter for bruken av kommunal grunn. Dersom det er ønskelig å redusere antallet elektriske sparkesykler gjennom regulering eller kreve leieinntekter gjennom bruken av kommunal grunn, er dette således en svakhet ved gjeldende rett.

4.4 Komparativ analyse

4.4.1 Innledning

Studentgruppen har valgt å se på hvordan elektriske sparkesykler er regulert etter dansk rett, nærmere bestemt i København.

4.4.2 København, Danmark

Norsk og dansk rettstradisjon har mange fellestrekk, og landene har flere sammenfallende eller lignende lovreguleringer. Københavns kommune hadde et innbyggertall pr. 1. januar

2017 på 602.481⁷⁰ og et areal på 89,78 km².⁷¹ Til sammenligning bodde det per 1. januar 2019 681.067 innbyggere i Oslo⁷². Oslos totale areal er 454 km².⁷³ Av dette utgjør imidlertid Marka drøye 300 km², hvilket gir et areal på ca. 154 km² som ikke er unntatt definisjonen av bruk av offentlig grunn. For både København og Oslo vil det riktignok være en stor andel av dette arealet hvor man ikke vil kunne bruke arealet til å kjøre/parkere elektriske sparkesykler. Innbyggertallet, arealet og landenes rettstradisjoner tatt i betraktning, anser studentgruppen byene som godt egnet til sammenligning.

Teknik- og miljøudvalget ivaretar forvaltningen av Københavns kommunes oppgaver på bygge- og eiendomsområdet, teknikk- og miljøområdet. 03.06.2019 vedtok utvalget «Retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøjer (2019-0123136)»⁷⁴. Med «mindre udlejningskøretøjer» menes det sykler, sparkesykler skateboard og selvbalsenerende kjøretøy. Utvalget gikk for en midlertidig løsning som gjelder 1 år frem i tid, der kommunen bestemmer hva slags kommersiell aktivitet som kan foregå på kommunens areal.⁷⁵ For elektriske sparkesykler ble det bestemt at det i byrumstype 1⁷⁶ (indre sentrum) settes et tak på 200 elektriske sparkesykler til utleie fra offentlig grunn, mens det ellers i byen ble satt et tak på 3000 elektriske sparkesykler til utleie fra offentlig grunn. Årsaken til at København differensierte indre sentrum og øvrig areal ble begrunnet i utfordringer for den generelle fremkommelighet i indre sentrum. Oslo kommune har ikke uttalt at kommunen har noe spesifikt område der hvor de elektriske sparkesyklene skaper problemer som tilsier en differensiering, og studentgruppen antar at slik problematikk ikke gjør seg gjeldende i like stor grad i Oslo.

Når det gjelder hjemmelsgrunnlaget benyttet i Danmark for å regulere utleie av elektriske sparkesykler følger det av den danske vejloven § 80 at offentlig veiareal med veimyndighetens tillatelse kan anvendes til plassering av kjøretøy til utleie. Videre følger det av samme bestemmelse at veimyndigheten kan kreve betaling for bruk av veiarealet når utnyttelse skjer i kommersiell virksomhet. Håndheving av bestemmelsen skjer etter § 81 som sier at veimyndighetene kan utstede påbud om fjerning av gjenstand dersom gjenstanden er plassert på veiarealet uten tillatelse etter § 80. Veimyndighetene kan fjerne gjenstanden for eiers regning dersom påbudet ikke overholdes. Veimyndighetene og politiet kan også uten forutgående påbud fjerne gjenstanden for eiers regning, når gjenstanden er til ulempe eller til fare for ferdsele. For øvrig regulerer den danske færdselsloven sykkelparkering. Lovens § 3 har klare likhetstrekk med aktsomhetsnormen i vegtrafikklovens § 3. færdselsloven § 28 sier at parkering ikke må skje på sted der, eller på en slik måte at, parkeringen er til fare eller ulempe for ferdsele. Videre følger det av § 49 nr. 7 at parkert sykkel skal være låst, med mindre parkeringen er kortvarig.

⁷⁰ Københavns kommune, 2018.

⁷¹ Københavns kommune, (u.å.).

⁷² Oslo kommune, (u.å.).

⁷³ Oslo kommune, (u.å.).

⁷⁴ Københavns kommune, 2019.

⁷⁵ Københavns kommune, 2019.

⁷⁶ Københavns kommune, 2019.

Måten det foreløpig er blitt regulert på i København er altså i kraft av å være grunneier, hvilket gjennom vejloven åpner for at tjenestetilbydere trenger tillatelse for å drive virksomheten, i tillegg til at kommunen kan kreve leieinntekter for bruken av deres grunn til kommersiell virksomhet.

5 Miljø og helse

5.1 Problemanalyse

5.1.1 Innledning

Spørsmålet videre er hvorvidt bruk og utleie av elektriske sparkesykler innebærer noen miljø- eller helsemessige problemer.

Innledningsvis kan man si at elektriske sparkesykler i seg selv hverken er miljø- eller helsefarlige. For det første utgjør de en miljøforstyrrelse dersom de blir henslengt i naturen. Videre er det selve *bruken og håndteringen* av de elektriske sparkesyklene som innebærer at de utgjør problemer for miljø og helse. En livssyklusanalyse vil vise at stativløse elektriske sparkesykler til utleie i liten grad bidrar til mindre klimagassutslipp fra transportsektoren slik bruken og driften foregår i dag. Bruken kan også innebære problemer for den generelle folkehelsen.

De aktuelle problemene deles videre inn i problemer som gjelder forsøpling, klimagassutslipp og folkehelse.

5.1.2 Forsøpling

Begrepet «forsøpling» brukes her om dumping av elektriske sparkesykler i naturen og annen varig etterlatelse av dem.

I praksis kan elektriske sparkesykler i utgangspunktet parkeres hvor som helst. Med en enkel støtte kan brukeren sette den fra seg på ønsket sted, som regel så nærme reisemålet som mulig.

Mulighetene for parkering av stativløse elektriske sparkesykler til utleie er begrenset gjennom tjenestetilbydernes egne parkeringsfrie soner. Disse sonene er bestemt ut fra flere formål, blant annet for å hindre at de elektriske sparkesyklene havner i fjorden eller i elven. Selv om det finnes slike parkeringsfrie soner står de stativløse elektriske sparkesyklene ikke låst fast. Dette innebærer at brukere og tredjepersoner står fritt til å flytte dem. Dårlig vær og vind kan også medføre at stativløse elektriske sparkesykler blåser bort og havner i vannet. Det er også slik at tjenestetilbyderne i praksis ikke alltid overholder sine egne parkeringsfrie soner. For eksempel har det skjedd at elektriske sparkesykler har blitt plassert til utleie ute på Sørenga, innenfor en parkeringsfri sone, selv om brukerne ikke kunne parkere der selv.

Elektriske sparkesykler utgjør for noen et irritasjonsmoment. Dette har medført at et visst antall elektriske sparkesykler har blitt dumpet i naturen. Flere artikler i media melder om elektriske sparkesykler som har endt opp i Akerselven og i Oslofjorden. I en artikkel publisert 24. september 2019 melder tidsskriftet «Shifter» at en dykker fant 24 sparkesykler og ett batteri på fire kilometer strandlinje ute i Oslofjorden.⁷⁷

Etter at de elektriske sparkesyklene har havnet i vannet kan de ikke lenger brukes. Da må tjenestetilbyderne erstatte de ødelagte elektriske sparkesyklene med nye. I tillegg består de elektriske sparkesyklene av miljøskadelige stoffer som forurensner vannet. Et annet problem tilknyttet dumping av elektriske sparkesykler i naturen er spørsmålet om hvem som har ansvar for å rydde opp de dumpede elektriske sparkesyklene og hvem som eventuelt har et erstatningsansvar. Videre reiser det seg et spørsmål om hvilke reguleringer som gjelder dersom en tjenestetilbyder går konkurs og unngår å rydde opp de elektriske sparkesyklene sine.

Det er usikkert hva tallet på druknede elektriske sparkesykler i Oslo er, men artikkelen i «Shifter» er kun ett av flere eksempler på rapporteringer. Det kan antas at tallet er forholdsvis lavt sammenlignet med andre byer. I september hentet dykkere 109 sparkesykler fordelt på 300 meter opp fra elven Rhône i den franske byen Lyon.⁷⁸ Et eksempel kan også hentes fra Portland, Oregon, hvor dykkere hentet opp 57 druknede sparkesykler og sykler i elven Willamette i juni.⁷⁹

Det er vanskelig å si hvordan dette forhold vil utvikle seg i framtiden. For å hindre at elektriske sparkesykler havner i vannet har tjenestetilbydere uttalt at de vil utvide de parkeringsfrie sonene sine. Om dette kommer til å redusere antallet drukninger er usikkert. I

⁷⁷ Henriksen (2019).

⁷⁸ Coste (2019).

⁷⁹ The Associated Press (2019).

tillegg kan man gjennom media og med tiden bli gjort oppmerksom på problemet, men hvorvidt dette har noen styringseffekt er også usikkert.

Bakgrunnen for hvorfor noen velger å kaste elektriske sparkesykler i vannet kan som nevnt tidligere være irritasjon. Uten å gå inn på motivasjonen for å forsøpe på denne måten kan man si at årsaken til problemet er at man har mulighet til å flytte på de stativløse elektriske sparkesyklene slik man ønsker. I tillegg til muligheten til å flytte på dem har man mulighet til å kaste dem i vannet uten å bli oppdaget. Det er usikkert hvorvidt folk tror at det ikke er ulovlig og hvorvidt det forklarer forsøplingen.

Vi ønsker å forhindre at elektriske sparkesykler havner i vannet. Vi ønsker også effektive tiltak for opphenting av druknede elektriske sparkesykler, fordeling av ansvar, samt sanksjoner som hindrer flere i å forsøpe på denne måten.

5.1.3 Klimagassutslipp

Bruk og utleie av elektriske sparkesykler innebærer ingen reduksjon av klimagassutslippene fra transportsystemet. De elektriske sparkesyklens effekt på global oppvarming påvirkes blant av materialer, produksjon og varetransport, og innhenting og utkjøring av utleide elektriske sparkesykler. Videre er det en underproblemstilling hvilken type transport bruken av elektriske sparkesykler (ikke) erstatter, samt den korte levetiden.

Elektriske sparkesykler har ikke noe eksosrør-utslipp. Stativløse elektriske sparkesykler omtales som løsningen på «last mile»-problemet da de reduserer trafikkaos og oppfattes av mange som et miljøvennlig transportalternativ. For å få et ordentlig bilde av hvor miljøvennlig den elektriske sparkesykkelen er må man foreta en livssyklusanalyse. En livssyklusanalyse kvantifiserer den totale miljøbelastningen innenfor kategoriene global oppvarming, forsuring, eutrofiering og luftkvalitet. Det er kategorien global oppvarming som er sentral for problemanalysen videre.

Per dags dato er det ikke foretatt noen slik analyse for stativløse elektriske sparkesykler i Norge. Utgangspunktet for den videre problemanalysen er en pilotstudie foretatt av Transportøkonomisk Institutt (TØI), publisert i september 2019 og en livssyklusanalyse foretatt av Department of Civil, Construction, and Environmental Engineering, North Carolina State University, publisert i august 2019.

Den livssyklusanalysen som er foretatt viser at stativløse elektriske sparkesykler ikke er like miljøvennlige som man først skulle trodd. De er ikke miljøskadelige i seg selv, men livssyklusen sett under ett viser at de stativløse elektriske sparkesyklene er mindre miljøvennlige enn andre alternativer for transport, og at det er gode muligheter for å redusere det totale klimagassutslippet.

5.1.3.1 Materialer, produksjon og varetransport

Livssyklusanalysen fra North Carolina viser at materialene brukt og produksjonen av de elektriske sparkesyklene står for 50 prosent av de elektriske sparkesyklens virkning på global oppvarming. Prosentandelen for sjøtransporten fra Kina til USA, og videre med lastebil til forhandleren er liten. Til sammen utgjør de mer enn halvparten av virkningene på global oppvarming, forsuring, eutrofiering og luftkvalitet. I verdier utgjør materialer, produksjon og varetransport i gjennomsnitt over 101g CO²-ekvivalent per passasjer per engelske mil. Til

sammenligning utgjør det totale utslippet ved bruk av kollektiv buss kun 82g og personlig tråsykkel kun 8g.⁸⁰

Disse tallene anses for å være ganske like uavhengig av hvor man utfører studien. Studien er gjort på en mye brukt modell, også her i Norge, og transporten kan sammenlignes med veien fra fabrikken til Oslo.

Det er ikke materialene, produksjonen og transporten som i seg selv utgjør problemet her. Ser man det totale utslippet til de elektriske sparkesyklene under ett, utgjør disse punktene størsteparten av utslippet. Oppgaven videre vurderer ikke hvorvidt man kan senke prosentandelen på disse punktene, men hvordan man kan redusere den totale produksjonen av de elektriske sparkesyklene. Utslippet fra materialer, produksjon og varetransport skal således ses i sammenheng med de elektriske sparkesyklens korte levetid.

5.1.3.2 Kort levetid

Det er ikke tilstrekkelig dokumentert hvor lang levetid elektriske sparkesykler til utleie har. Basert på informasjon om levetiden til batterier brukt til visse typer elektriske sparkesykler, produsenters garantitid, selgeres garantitid for henholdsvis hovedmaterialer og tilleggsutstyr, kan de elektriske sparkesyklene ha en antatt levetid på alt fra et halvt år til to år.⁸¹

Det er sannsynlig at den gjennomsnittlige levealderen er en annen for de elektriske sparkesyklene som leies ut. Generelt sett brukes utleide elektriske sparkesykler i større grad og på en annerledes måte enn privateide elektriske sparkesykler. De kjører flere turer på kortere tid og de står ute i lengre perioder. Dermed blir de slitt ut raskere. Det er også grunn til å tro at visse innleide byråer som kjører ut og henter inn de stativløse elektriske sparkesyklene håndterer dem på en slik måte at de slites ut raskere enn ellers. Videre kan det tenkes at man tar bedre vare på en privateid elektrisk sparkesykkel enn en man leier for en enkelttur. I tillegg må man regne med alle de utleide elektriske sparkesyklene som blir utsatt for hærverk og kastet i vannet. Samlet bidrar dette til en redusert gjennomsnittlig levetid.

En amerikansk artikkel rapporterer om en utleiemodell med en gjennomsnittlig levetid på under en måned.⁸² Svenske studier viser at en av tjenestetilbydernes modeller hadde en gjennomsnittlig levetid på cirka to måneder og en annen på to til tre måneder.⁸³ I ettertid har tjenestetilbyderne uttalt at de forventer at nye modeller skal ha en levetid på seks måneder. Andre tjenestetilbydere har hatt ett år som siktemål.⁸⁴ Det er usikkert hvor lang den faktiske gjennomsnittlige levetiden til utleide elektriske sparkesykler er i dag, men det kan antas at den er på én til seks måneder.⁸⁵

Den korte levetiden bidrar til utslipp ved at tjenestetilbydere kjøper nye elektriske sparkesykler når de gamle ikke kan brukes til utleie lenger. Det er i dag ingen begrensninger for hvor mange elektriske sparkesykler tjenestetilbyderne kan kjøpe og leie ut. I teorien kan

⁸⁰ Hollingsworth (2019) s. 8.

⁸¹ Hollingsworth (2019) s. 4.

⁸² Griswold (2019).

⁸³ Blixt (2019).

⁸⁴ Røssland (2019).

⁸⁵ Breian (2019).

de derfor bytte ut de gamle elektriske sparkesyklene sine med nye så ofte og med så mange de ønsker. Med henvisning til det som er skrevet over innebærer produksjon og salg av elektriske sparkesykler størstedelen av deres totale utslipp. Disse utslippene har en negativ innvirkning på miljø og klima.

Dersom levetiden til de elektriske sparkesyklene hadde vært lenger, hadde tjenestetilbyderne sannsynligvis kjøpt færre elektriske sparkesykler og produksjonen samtidig gått ned. Det er således utslipp i forbindelse med materialer, produksjon og transport som følge av den korte levetiden som utgjør problemet. Problemet er mer overordnet at man etter en livssyklusanalyse tilbakelegger færre «grønne» kilometer per elektriske sparkesykkel. Dette påvirker dens miljøvennlighet.

Det er en sentral politisk målsetting å redusere klimagassutslipp. Dette følger blant annet av FNs bærekraftsmål om bærekraftige byer og samfunn, ansvarlig forbruk og produksjon, samt målet om å stoppe klimaendringene, politiske målsettinger som Parisavtalen og Grunnloven § 112. På denne bakgrunn kan man generelt si at alle klimagassutslipp er uønsket og dermed utgjør et problem. Det er lettere å si noe om problemets omfang når det er snakk om utslipp i større skala, og selv da er det vanskelig å si noe konkret om hvor alvorlig konsekvensene av det konkrete utslipp er. Nettopp på grunn av usikkerheten rundt miljøkonsekvenser er det noen generelle prinsipper som taler for at man skal ta mulige problemer på alvor, uansett, som for eksempel føre var-prinsippet, bærekraftig utvikling, hensynet til framtidige generasjoner og så videre.

For å illustrere hva som kan gjøres for å redusere det totale utslippet og øke de elektriske sparkesyklens miljøvennlighet, har man i en amerikansk studie regnet ut at en garantert levetid på to år vil redusere det totale utslippet per sparkesykkel fra 202g CO²-ekvivalent per passasjer per engelske mil, til 141g, altså nærmere 30 prosent reduksjon.⁸⁶

Generelt kan man si at klimagassutslipp berører alle innbyggerne i Oslo kommune, Norge og verden, brukere så vel som ikke-brukere av elektriske sparkesykler. Videre berøres hele økosystem.

Elektriske sparkesykler er en relativt ny teknologi og det er ikke lenge siden de kom ut på markedet. I Oslo kommune ble de første elektriske sparkesyklene utplassert våren 2019. Det kan tenkes at videre utvikling av teknologien vil innebære at de elektriske sparkesyklene får lenger levetid. Det kan videre tenkes at lengre levetid vil innebære færre kjøp, mindre produksjon og avfall og på den måten mindre utslipp.

Selv om det kan forventes en viss teknologisk utvikling er det ikke sikkert at den kommer til å medføre at tjenestetilbyderne går til innkjøp av de nyere modellene med antatt lenger levetid. Det er usikkert hvor dyre de nye modellene vil være i forhold til de eldre modellene og det er usikkert hvorvidt tjenestetilbyderne vil prioritere økonomi eller miljø.

Videre er det usikkert hvorvidt bruken av elektriske sparkesykler kommer til å være like omfattende i fremtiden og dermed hvorvidt dette problemet kommer til å forbli like omfattende. Det er mulig de elektriske sparkesyklene ikke vil være like populære fremover. Det er like mulig at det kommer helt ny teknologi på markedet som utkonkurrerer de elektriske sparkesyklene. I så tilfelle vil dette problemet sannsynligvis uansett bli aktuelt igjen.

⁸⁶ Hollingsworth (2019) s. 1.

Faren er at man med tiden vil utvikle en «bruk og kast»-mentalitet hvor man er uoppmerksom på miljøkonsekvensen av produksjon, kjøp og kast av elektriske sparkesykler. En slik utvikling vil i hvert fall ikke være miljøvennlig og er således uønsket.

Problemet med utslipp knytter seg i denne forbindelse til produksjon, salg og avfallsmengder som følge av den korte levetiden til de elektriske sparkesyklene som leies ut og slites ut fort. De elektriske sparkesyklene er som nevnt et relativt nytt fenomen med teknologi som det kan ta tid å utvikle. Årsaken til at man tok i bruk modeller som ikke var laget for å tåle utleiebruken kan man spekulere i. Trolig hadde konkurranse og gode muligheter for økonomisk gevinst noe å gjøre med saken.

Overordnet sett er målet å ivareta muligheter for god og grønn transport i byer. Generelt er det ønskelig å tilby borgerne i Oslo kommune større og grønnere mobilitet. Ideelt sett skal borgerne ha mulighet til å komme seg fra a til b raskt, enkelt, trygt og miljøvennlig.

Det aktuelle problemet gjelder utslipp knyttet til produksjon, salg og avfallsmengder som følge av den korte levetiden til de elektriske sparkesyklene som leies ut. Målet er således å øke den gjennomsnittlige levetiden til de stativløse elektriske sparkesyklene som leies ut, slik at utslippene reduseres.

5.1.3.3 Innhenting og utkjøring av utleide elektriske sparkesykler

Som nevnt tidligere utgjør ikke bruken av elektriske sparkesykler i seg selv miljøskadelige konsekvenser. Det er når man ser på bruken og håndteringen av elektriske sparkesykler i sin helhet at miljøkonsekvensene synliggjøres. For at brukerne skal kunne leie stativløse og lett tilgjengelige elektriske sparkesykler må de hentes inn når batteriet må lades og kjøres ut igjen og bli plassert der brukerne er. Denne prosessen utgjør nesten halvparten av det totale utslippet fra de stativløse elektriske sparkesyklene.

Studien fra North Carolina viser at daglig innhenting av stativløse elektriske sparkesykler utgjør 43 prosent av det totale utslippet. Det er usikkert hvordan innhenting foregår i Oslo sammenlignet med North Carolina. I studien gikk man ut fra at alle elektriske sparkesykler blir hentet inn daglig. Dermed regnet man med at alle elektriske sparkesykler ble hentet inn selv om de ikke hadde behov for lading. For den aktuelle målingen hadde 4,6 prosent av de innhentede sparkesyklene fulladet batteri.

I Oslo er det ikke forbudt å la de elektriske sparkesyklene stå over natten, men de ulike tjenestetilbyderne har ulike rutiner for innhenting og utkjøring av sine elektriske sparkesykler. Vi har forhørt oss med noen av tjenestetilbyderne med elektriske sparkesykler i Oslo uten å få tilstrekkelige svar på hvordan prosessen utføres og hvor stort utslippet per sparkesykkel i gjennomsnitt er. Det kan derfor hende at selv fulladede elektriske sparkesykler blir hentet inn.

Det kan også være en forskjell i avstandene mellom de elektriske sparkesyklene som hentes inn, og dermed hvor mange kilometer man i gjennomsnitt kjører mellom hver av dem, noe som påvirker det totale utslippet. I den nevnte studien var den gjennomsnittlige avstanden mellom hver elektriske sparkesykkel fra en til fire kilometer. Det er usikkert hva gjennomsnittet er i Oslo.

Studien viser at ulike løsninger for å effektivisere innhenting og utkjøringen vil redusere det totale utslippet. Bruk av mer drivstoffeffektive kjøretøy vil redusere utslippet med 12 prosent. Bruk av elektriske varebiler eller lastesykler vil innebære ytterligere reduksjon. Dersom man kun henter inn de sparkesyklene som faktisk behøver lading, vil man basert på tallene i den amerikanske studien redusere utslippet med 19 prosent. Videre vil en reduksjon av den

gjennomsnittlige avstanden mellom hver sparkesykkel til 1 kilometer redusere utslippet med 27 prosent. Dersom den gjennomsnittlige avstanden mellom hver elektriske sparkesykkel er 4 kilometer eller mer, vil utslippet *øke* med 27 prosent.

Studier fremhever effektivisering og forbedring av innhenting og utkjøring av utleide elektriske sparkesykler som en av de viktigste faktorene for å redusere det totale utslippet i de elektriske sparkesyklens livssyklus.

Årsaken til problemet er delingsmodellen, hvor man er avhengig av å frakte de elektriske sparkesyklene til brukeren.

Vi ønsker å effektivisere innhenting og utkjøringen av utleide elektriske sparkesykler slik at det totale utslippet etter en livssyklusanalyse reduseres.

5.1.3.4 *Bruk*

Med henvisning til det som er skrevet over viser forskning på de elektriske sparkesyklens livssyklus at det er flere faktorer i samspill som påvirker hvilken virkning de har på miljøet. Flere studier fremhever erstatningen av bilkjøring som en av de viktigste faktorene for å redusere utslippet til de elektriske sparkesyklene.⁸⁷

En studie av stasjonsbaserte og stativløse delesykler i USA viser at minst 34 prosent av sykkelturene måtte erstattes bilkjøring for at de skulle innebære en miljøgevinst.⁸⁸ Dette tallet antas å være høyere for elektriske sparkesykler med tanke på at de i utgangspunktet har et høyere livssyklusutslipp enn sykler. Undersøkelser viser at vi er langt fra dette tallet.

For å illustrere dette er det brukt tall fra Oslo⁸⁹, Raleigh, North Carolina i USA⁹⁰ og Portland, Oregon i USA⁹¹. I de tre byene viser undersøkelser at cirka 4, 7 og 8 prosent ikke erstattet sin siste tur med elektrisk sparkesykkel med en annen form for transport. 65, 49 og 45 prosent opplyste at deres siste tur med elektrisk sparkesykkel erstattet en tur de ellers hadde gått eller syklet. Omtrent 26, 11 og 10 prosent ville ellers brukt kollektivtransport. I Oslo var det kun 5 prosent som erstattet bilkjøring. I Raleigh ville 34 prosent ellers brukt en personbil eller bildelingstjenester, og i Portland ville 36 prosent ellers brukt bil, delebil eller drosje.

Studien fra Oslo viser at den gjennomsnittlige varigheten på brukernes siste tur med elektrisk sparkesykkel var 13,5 minutter. Reisene med elektrisk sparkesykkel var først og fremst gjort på fritiden. Det var en del som benyttet elektrisk sparkesykkel til eller fra jobb eller skole, men kun én av ti svarte at de hadde brukt elektrisk sparkesykkel til eller fra en kollektivholdeplass. Til sammenligning har ulike tjenestetilbydere i andre byer forsøkt å kartlegge bruken av elektriske sparkesykler til eller fra kollektivholdeplass. 25 prosent av brukerne i New York⁹² og 22 prosent av brukerne i Paris har opplyst om slik bruk.⁹³

Formålet her er ikke å gå i dybden på hvorfor tallene for de ulike byene er så forskjellige. De undersøkelser som er gjort i Oslo er de som er mest relevante. Det er gjort relativt få studier på

⁸⁷ Hollingsworth (2019) s. 2.

⁸⁸ Hollingsworth (2019) s. 2.

⁸⁹ Berge (2019) s. 9.

⁹⁰ Hollingsworth (2019) s. 8.

⁹¹ Hollingsworth (2019) s. 8.

⁹² Lime (2018) s. 17.

⁹³ Lime (2018) s. 22.

bruken av elektriske sparkesykler i Oslo, men de som er gjort viser at bruken av elektriske sparkesykler i liten grad erstatter bilkjøring og at de elektriske sparkesyklene i det store bildet dermed ikke bidrar til særlig reduksjon av klimagassutslipp fra transportsystemet.

Oppsummert er problemet i denne sammenheng at elektriske sparkesykler ikke i ønsket grad erstatter bilkjøring.

Det er vanskelig å si noe konkret om hvorfor de elektriske sparkesyklene ikke blir brukt til å erstatte bilkjøring. For det første kan det skyldes at de stativløse elektriske sparkesyklene er lettere tilgjengelig for de som bor og beveger seg i sentrumskjernen, en del av befolkningen som i utgangspunktet ikke kjører mye bil. Videre er de mindre tilgjengelige for de som skal reise et stykke og som kanskje har litt reisevei til og fra kollektivholdeplassen, en del av befolkningen som bruker mye bil.

Når man i utgangspunktet bruker bil er også komforten på reise med elektrisk sparkesykkel langt fra den samme. På den andre siden er det flere andre fordeler med å bruke elektrisk sparkesykkel fremfor bil, som for eksempel mindre eller ingen trafikk, lettere og gratis parkering og så videre, så det er usikkert hva som er bakgrunnen for problemet.

Videre kan bruken skyldes dårlig opplysning om de elektriske sparkesyklens livssyklus og deres egentlige miljøvennlighet. Dersom man har lite kunnskap om fordelene ved å bruke elektrisk sparkesykkel fremfor bil, har man tilsvarende mindre motivasjon for å erstatte bilkjøringen.

Det er usikkert hvorvidt prisen påvirker bruken av elektriske sparkesykler. Det er i snitt dyrere enn å bruke egen sykkel eller bruke bysykkel, men korte turer utgjør små beløp og kan dermed oppleves som billig.

5.1.4 Folkehelse

Det er foreløpig usikkert hvor stort problemet vedrørende den generelle folkehelsen er. Som skrevet i TØI sin pilotstudie *kan* utviklingen ha negative konsekvenser for folkehelsen. Bakgrunnen for dette er studiene nevnt over: En stor del av brukerne har erstattet turer de ellers hadde gått eller syklet med turer de nå tar stillestående på en elektrisk sparkesykkel.

Studien viser at 58 prosent av intervjuobjektene erstattet sin siste reise med en tur de ellers hadde gått. 7 prosent erstattet en sykkeltur. Undersøkelser foretatt av Helsedirektoratet viser at personer i alderen 20 til 34 år i mindre grad enn andre aldersgrupper oppfyller det anbefalte daglige dagsbehovet for fysisk aktivitet. Ifølge Helsedirektoratet er menn i alderen 20 til 34 år gruppen hvor færrest oppfyller minimumsanbefalingene for fysisk aktivitet. Av de som bruker elektriske sparkesykler viser TØI sin studie at personer under 30 år, flesteparten menn, er de som bruker dem mest. Det kan slå negativt ut for den generelle folkehelsen at det er den minst aktive gruppen som også bruker elektriske sparkesykler mest. Når det er sagt er det ikke gjort tilstrekkelige undersøkelser av dette eventuelle problemets mulige omfang.

Det er forventet at man med tiden vil finne ny teknologi som innebærer mindre fysisk aktivitet for brukeren. Sammenheng mellom de som bruker elektriske sparkesykler mest og de som liker å prøve ny teknologi mest, kan antyde at den samme gruppen menn i 20 til 34 år som beveger seg lite nå kommer til å fortsette å bevege seg lite dersom ny teknologi kommer på markedet.

Som nevnt over er målet at elektriske sparkesykler i større grad erstatter bilkjøring, og i forhold til folkehelsen at folk beveger mer på seg.

5.1.5 Oppsummering

Problemanalysen over viser at de elektriske sparkesyklene innebærer en ny form for forsøpling. Denne formen for forsøpling aktualiserer spørsmål om det er forbudt, hvem som har ansvaret for opprydning og hva som kan gjøres for å hindre at forsøplingen skjer. På området for klimagassutslipp reises spørsmål om hva man kan gjøre for å gjøre den elektriske sparkesykkelen og driften av stativløs utleie mer miljøvennlig. Kan man iverksette rettslige tiltak? Hvilke andre tiltak kan anvendes? For folkehelse spørsmålet er det fortsatt et spørsmål om det utgjør et problem. I så fall er spørsmålet hvilke plikter man kan tillegge hvem. I neste kapittel er det gjort et forsøk på å finne svar i allerede eksisterende lovgivning.

5.2 Gjeldende rett

5.2.1 Innledning

Formålet videre er å utrede hvilke regler i norsk gjeldende rett som regulerer forbud mot forsøpling, ansvar for opprydning, hvilke krav man kan stille til de elektriske sparkesyklene og utleiedriften av dem, hvorvidt man kan regulere klimagassutslippet og hvordan man kan regulere bruken av elektriske sparkesykler sett fra et miljøbesparende perspektiv.

Innledningsvis må det nevnes at offentlige myndigheter har en generell forpliktelse til å verne miljøet etter Grunnloven § 112. Forpliktelsene i § 112 er operasjonalisert blant annet i naturmangfoldloven og forurensningsloven. Det er flere lover som er relevante for miljøproblemene med de elektriske sparkesyklene. Under dette kapittel 5.2 redegjøres det kun for noen av dem. Det redegjøres for noen av reglene for forsøpling i kapittel 5.2.2, klimagassutslipp i kapittel 5.2.3 og folkehelse i kapittel 5.2.4.

5.2.2 Forsøpling

5.2.2.1 Forurensningsloven

De viktigste reglene om forsøpling finner vi i lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven).

Det følger av lovens § 1 at lovens formål er «å verne det ytre miljø mot forurensning, å redusere eksisterende forurensning, å redusere mengden avfall og å fremme en bedre behandling av avfall». Dumping i naturen og varig etterlatelse av elektriske sparkesykler omfattes av lovens virkeområde «i det ytre miljø», jf. § 3 første ledd første punktum.

Lovens § 5 gjør ikke unntak for dumping i naturen og varig etterlatelse av elektriske sparkesykler. Bestemmelsen gjør unntak for «forurensning fra det enkelte transportmiddel» og kommer til anvendelse først når det er snakk om utslipp fra transportmiddelet, ikke når transportmiddelet i seg selv er avfallet. Er det snakk om lekkasjer fra elektriske sparkesykler, for eksempel fra batteriene, kommer § 5 til anvendelse.

Forbudet mot forsøpling er hjemlet i § 28. Det følger av denne bestemmelsens første ledd at «Ingen må tømme, etterlate, oppbevare eller transportere avfall slik at det kan virke skjæmmende eller være til skade eller ulempe for miljøet.» Etter tredje ledd må den som har overtrådt forsøplingsforbudet i første ledd «sørge for nødvendig opprydning». Håndheving av dette skjer ved pålegg etter § 37.

En elektrisk sparkesykkel som er dumpet i naturen eller etterlatt ute av en eier som ikke har tenkt å bruke den igjen, er en løsøregjenstand som noen har kassert eller til hensikt å kassere, og er således «avfall», jf. § 27 første ledd første punktum.

Forbudet i § 28 retter seg mot den som avfallet «skriver seg fra».⁹⁴ Forarbeidene gir ikke på dette punkt nærmere veiledning, og man er således henvist til det som står om uttrykket «skriver seg fra» i forarbeidenes merknader til § 7. Etter disse er «den ansvarlige» og den forurensningen «skriver seg fra» normalt eieren av gjenstanden som forurensningen stammer fra.⁹⁵ Er gjenstanden bortleid og disponert fullt ut av leieren, står det i disse forarbeidene at leieren som regel bør anses som den ansvarlige. Hovedsiktemålet er å finne fram til hvem som kan treffe nødvendige tiltak mot forurensning, og i denne vurderingen viser forarbeidene til at det kan være grunn til å legge vekt på hvor nær tilknytning den enkelte har til forurensningen eller faren for forurensning, og hvilke muligheter vedkommende har til å treffe effektive tiltak. Den nærmere grensedragning er overlatt til praksis.⁹⁶

Hvem som er å anse som «den ansvarlige» eller den som forurensningen «skriver seg fra» kan være et vanskelig spørsmål. For vårt tilfelle er det spesielt driftsformen med utleie av stativløse elektriske sparkesykler og det stativløse element, som bidrar til usikkerheten om hvem som er ansvarlig og hvem som bør være det. Etter Bugge sitt synspunkt⁹⁷ vil det, i tillegg til momentene nevnt i forarbeidene, ha betydning hvem som har økonomisk interesse i den aktuelle virksomhet. En hovedregel må etter hans mening være at den som har inntektene ved en virksomhet også må bære kostandene for eksempel ved å forhindre eller fjerne forurensning. Viktige spørsmål å stille seg er etter hans syn: «Hvem har muligheten – og myndigheten – [til] å påvirke forurensningen?» Flere kan anses som ansvarlige samtidig. Det vide begrepet om hvem som er «den ansvarlige» bekrefte blant annet i Høyesterettsdommen «Hempel» i Rt. 2010 s. 306 (HR-2010-03-10).

Konklusjonen til studentgruppen er at forbudet i § 28 gjelder for alle og at eier av den elektriske sparkesykkelen må anses som ansvarlig for opprydning etter tredje ledd dersom den som faktisk dumpet eller etterlot den ikke kan identifiseres.

Som nevnt kan opprydning pålegges etter § 37. Bestemmelsens første ledd første punktum sier at «Kommunen kan gi pålegg om at den som har etterlatt, tømt eller oppbevart avfall i strid med § 28, skal fjerne det, rydde opp innen en viss frist, eller dekke rimelige utgifter som noen har hatt til fjerning eller opprydning.»

Av relevans for hvilke muligheter forurensningsmyndighetene har til å forhindre at elektriske sparkesykler etterlates som avfall kan § 31 nevnes. Etter denne bestemmelsens første ledd kan de i forskrift⁹⁸ (Klima- og miljødepartementet) eller i det enkelte tilfelle (Miljødirektoratet) «pålegge en kommune å samle inn elektriske sparkesykler som spesialavfall og fastsette plikt for den enkelte til å levere sitt spesialavfall til kommunen eller annen avfallsmottaker.»

⁹⁴ Ot.prp.nr. 11 (1979-1980) s. 135 og Bugge (2018) note 143.

⁹⁵ Ot.prp.nr. 11 (1979-1980) s. 97.

⁹⁶ Bugge (2018) note 31.

⁹⁷ Bugge (2018) note 31.

⁹⁸ Se Avfallsforskriften.

I tilknytning til pålegget etter § 31 skal kommunen etter § 34 første ledd første punktum «fastsette gebyrer til dekning av kostnader forbundet med avfallssektoren, herunder innsamling, transport, mottak, oppbevaring behandling, etterkontroll mv.»

Etter § 51 første ledd kan forurensningsmyndigheten pålegge den som har, gjør eller setter i verk noe som fører til eller som det er grunn til å tro kan føre til forurensning, «å sørge for eller bekoste undersøkelser eller lignende tiltak som med rimelighet kan kreves for å a) fastslå om og i hvilken grad virksomheten fører eller kan føre til forurensning, b) kartlegge årsaken til eller virkningene av inntrådt forurensning, c) kartlegge hvordan forurensningen skal motvirkes.»

Etter andre ledd får første ledd tilsvarende anvendelse på virksomhet som fører eller kan føre til avfallsproblemer. Etter tredje ledd kan pålegg fastsettes ved forskrift eller i det enkelte tilfelle. Er det flere bedrifter som foretar utslipp, kan de pålegges å utføre undersøkelser i fellesskap.⁹⁹ Bestemmelsen er relevant da den gir forurensningsmyndighetene mulighet til å skyve ansvar for videre undersøkelser av problemene i kapittel 5.1.2 over på tjenestetilbyderne.

Hva gjelder erstatning for forurensningsskade etter kapittel 8 er ansvarssubjektet etter § 55 første ledd første punktum «Eier av fast eiendom, gjenstand, anlegg eller virksomhet som volder forurensningsskade». Vedkommende er ansvarlig uten hensyn til egen skyld dersom eieren også «driver, bruker eller innehar eiendommen mv.» I motsatt fall hviler ansvaret alene på «den som faktisk driver, bruker eller innehar eiendommen mv., for så vidt skaden ikke skyldes forhold som også eieren hefter for etter ellers gjeldende erstatningsregler.»

Et aktuelt spørsmål er om utleiery av stativløse elektriske sparkesykler «driver, bruker eller innehar» dem når de leies ut og anvendes av brukerne. Regelen om ansvarssubjektet her skulle «i hovedsak» være den samme som for «den ansvarlige for forurensning».¹⁰⁰ Uttrykket «driver, bruker eller innehar» skal således i all hovedsak tilsvare «ha, gjøre eller sette i verk», jf. § 7 første ledd. Ordlyden er forskjellig, men etter Bugges syn er det ikke holdepunkter for å anta at lovgiver ønsket å innskrenke kretsen av de som vil kunne bli erstatningsansvarlige i forhold til de som har tiltakspått etter loven.¹⁰¹

Avslutningsvis nevnes bestemmelsene om gjennomføring av loven i kapittel 9 og bestemmelsene om straff i kapittel 10. Det kan fattes vedtak om tvangsmulkt (§ 73), forurensningsmyndigheten kan sørge for umiddelbar gjennomføring (§ 74), forurenserne kan ilegges straffansvar (§§ 78 og 79) og ilegges overtredelsesgebyr (§ 80).

5.2.2.2 Forskrift om politivedtekt, Oslo

Forskrift om politivedtekt for Oslo kommune er hjemlet i lov om politiet (politiloven) § 14.

Etter politiloven § 14 nr. 1 har kommunen mulighet til å gi bestemmelser i vedtekts form «om å opprettholde ro og orden, sikre ferdselen og for å hindre tilgrising, herunder klistring og maling på vegger, murer o.l., på steder som er alminnelig beferdet eller bestemt for alminnelig ferdsel.»

⁹⁹ Ot.prp.nr. 11 (1979-1980) s. 163.

¹⁰⁰ Ot.prp.nr. 33 (1988-1989) s. 67 og Bugge (2018) note 254.

¹⁰¹ Bugge (2018) note 254.

I samsvar med ordlyden «herunder» følger det av forarbeidene til politil. § 14 at vedtektene kan inneholde forbud mot ulike former for tilgrising¹⁰², men de opplyser ikke nærmere hva som menes med begrepet. Politivedtektene kan inneholde egne hjemler om tilgrising for å gi praktisk viktige regler med sikte på å opprettholde et godt lokalmiljø, selv når det ellers er regulert i annen lovgivning som for eksempel forurensningsloven.¹⁰³

Hva gjelder problemene oppstilt i kapittel 5.1.2 er politivedtektene §§ 5-1 og 5-2 relevante.

Et spørsmål er om forskriftens § 5-1 forbyr dumping av elektriske sparkesykler.

Etter bestemmelsens punkt 1 er det «på, ut over eller i umiddelbar nærhet av offentlig sted» forbudt «å kaste glass, flasker, spiker, papir, sigarettstumper, fruktskall eller annet avfall utenom i oppsatte egnede søppelkasser».

Det er usikkert hvorvidt elektriske sparkesykler etter denne bestemmelsen anses som «annet avfall». Etter ordlyden knytter bestemmelsen seg til mindre avfall som typisk kastes på gaten og tilgriser utemiljøet. Dumpede eller varig etterlatte elektriske sparkesykler anses som avfall, jf. for eksempel forurensningsloven § 27, men det passer ikke helt inn med denne bestemmelsens avfallsbegrep. Likevel anses formålet med bestemmelsen å være forhindring av all form for forsøpling på offentlige steder og områder i umiddelbar nærhet. Normen er at man ikke skal kaste ting fra seg. Avfall skal kastes i riktig beholder eller leveres til riktig avfallshåndtering. Det ville vært betenkelig dersom forbudet her ikke skulle gjelde for elektriske sparkesykler som «annet avfall» fordi ordlyden ellers ikke passer.

Det er ingen søppelkasser som egner seg for elektriske sparkesykler. De anses som spesialavfall etter forurensningsloven § 27a og skal håndteres etter forurensningslovens og avfallsforskriftens bestemmelser. Dersom elektriske sparkesykler ikke overleveres til godkjent avfallshåndtering er det nærliggende å tenke seg at dette innebærer et brudd på bestemmelsen, men det er likevel ikke helt klart.

Et annet spørsmål er om § 5-2 regulerer en plikt til å rydde opp dumpede eller varig etterlatte elektriske sparkesykler, og i så fall for hvem.

Etter bestemmelsen plikter den som arrangerer idrettsstevner, friluftsmøte eller lignende, eller «driver gatesalg, serverings- eller kioskvirksomhet, stands eller lignende» på eller ut mot offentlig sted, å sørge for at området «ikke skjemmes eller tilgrises av virksomheten». Vedkommende plikter å sørge for at det blir satt opp et tilstrekkelig antall søppelkasser og at «området holdes ryddig under og i etterkant av den gjeldende aktivitet».

Det er usikkert hvorvidt utleie av stativløse elektriske sparkesykler omfattes av bestemmelsen. Ordlyden viser til «gatesalg» «eller lignende». Dersom «gatesalg» skal forstås som salg på gateplan er spørsmålet om overdragelsen som skjer mellom bruker og tjenestetilbyder er et «salg». Uttrykket «salg» forstås som en overdragelse av eiendomsrett til en ting mot et vederlag i form av penger. Den aktuelle overdragelsen gir ikke brukeren eiendomsrett til den elektriske sparkesykkelen, men midlertidig bruksrett. Etter dette står vi ikke overfor et «gatesalg».

Hva så med ordlyden «eller lignende»? Uttrykket utvider anvendelsesområdet til bestemmelsen. Formålet med bestemmelsen anses å være å forhindre tilgrising m.m., jf.

¹⁰² Ot.prp.nr. 22 (1994-1995) s. 64.

¹⁰³ Ot.prp.nr. 22 (1994-1995) s. 24.

tittelen på kapittelet i politivedtektene, og den spesifiserer et ytterligere opprydningsansvar for arrangører som trekker til seg folkemengder og som dermed genererer avfall.

For vårt tilfelle foreligger det en pengeoverføring som iverksetter virksomhet på eller ut mot offentlig sted. Det kan være nærliggende å komme til at virksomheten omfattes av ordlyden «eller lignende». Igjen ville det vært betenkelig dersom man skulle få slippe å ryddeplikten fordi aktiviteten vanskelig passer inn i ordlyden til forskriften. Det er likevel ikke helt klart. Denne formen for virksomhet er ganske ny.

Avslutningsvis er bestemmelsene om gjennomføring og håndhevelse relevante å nevne. Etter § 9-1 kan politiet utføre plikter etter vedtekten eller pålegg gitt med hjemmel i den, på den forpliktedes bekostning. Etter § 9-2 kan forsettlig eller uaktsom overtredelse av vedtektene eller bestemmelser gitt i medhold av vedtekten, straffes med bøter eller fengsel inntil tre måneder, jf. politiloven § 30 nr. 4. I utgangspunktet håndheves vedtektene av politiet, jf. politiloven § 14 andre ledd, men bestemmelsen i vedtektens § 9-2a innebærer at forbudet mot tilgrising m.m. kan håndheves av Oslo kommune, jf. politiloven § 14 tredje ledd. Kommunen eller dens utpekte kan illegge overtredelsesgebyr.

5.2.3 Klimagassutslipp

Hva gjelder problemene knyttet til de stativløse elektriske sparkesyklens klimagassutslipp er spørsmålet hvorvidt det finnes lovgivning som regulerer eller gir mulighet til å regulere tjenestetilbydernes drift slik at utslippene reduseres.

5.2.3.1 Produktkontrollen

Lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollen) sitt formål er etter § 1 første ledd b) å «forebygge at produkter medfører miljøforstyrrelse, bl.a. i form av forstyrrelse av økosystemer, forurensning, avfall, støy og lignende». Elektriske sparkesykler er et «produkt», jf. § 2a første ledd. Uttrykket «miljøforstyrrelse» skal ifølge departementet indikere at ikke bare klare skadevirkninger dekkes, men også ulemper av forskjellig art. Hvorvidt ulempen omfattes beror på en konkret vurdering.¹⁰⁴ Formålsbestemmelsen skal tolkes på bakgrunn av ønsket om muligheten til en samlet vurdering av et produkts virkninger på helse og miljø.

Loven kommer etter § 2 til anvendelse på «produksjon, herunder utprøving, innførsel, omsetning, bruk og annen behandling av produkt og forbrukertjenester». Ordlyden gir uttrykk for at loven kommer til anvendelse på enhver befatning med produkt.¹⁰⁵ Det er et viktig siktemål med loven å åpne muligheten for å se et produkts samlede livsløp under ett. Et produkt kan medføre forurensning og skade under produksjon, under bruk, for brukeren og omgivelsene, som avfall osv. Disse forskjellige virkningene bør etter departementets mening kunne gjøres til gjenstand for en samlet vurdering.¹⁰⁶

Dersom det finnes påkrevet for å forebygge virkning som nevnt i § 1, har Kongen etter § 4 fullmakt til å gi nærmere regler mv. om produkter etter første ledd og forbrukertjenester etter

¹⁰⁴ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 87.

¹⁰⁵ Aarhus (2014) note 4.

¹⁰⁶ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 39.

andre ledd. I praksis vil denne myndighet kunne delegeres til departementet, Produktkontrollrådet, Statens forurensningstilsyn eller andre myndigheter.¹⁰⁷

På området for produktkontroll står man overfor ulike oppgaver og situasjoner. Dette gjør det nødvendig med et sett av forskjellige og fleksible virkemidler. Bestemmelsen hjemler en rekke forskjellige virkemidler, herunder krav om godkjenning av produkt og forbud mot produksjon mv. av produkt. Vedtak skal i alminnelighet treffes ved forskrift og gjelde produkter av en viss art,¹⁰⁸ men det kan ikke treffes mer vidtgående tiltak enn det som er påkrevet.¹⁰⁹

I lovens forarbeider fremgår det at departementet var oppmerksom på at en fullmaktslov kunne reise visse betenkeligheter.¹¹⁰ Departementet fant det likevel ikke praktisk mulig eller hensiktsmessig at loven selv skulle gi nærmere materielle regler for produksjon, import, omsetning, bruk og annen behandling av produktet. Det var etter deres syn umulig å gi uttømmende regler på feltet uten at de både ville bli svært detaljerte og kunne være til hinder for nødvendige tiltak. På denne bakgrunn så departementet det som vanskelig å gjennomføre loven uten å gi Kongen en forholdsvis vid fullmakt.¹¹¹

I og med at formålet er å forebygge helseskader og miljøforstyrrelser vil det være for sent å handle etter at miljøforstyrrelsene har oppstått. Derfor kan man operere med en sikkerhetsmargin, som innebærer at det kan være tilstrekkelig at det er en fare for skadevirkninger.¹¹² Dette er i samsvar med “føre var-prinsippet” grunnlovsfestet i § 112.

Spørsmålet videre er det nærmere innholdet i Kongens myndighet til å gi regulerende bestemmelser og iverksette tiltak. Mest relevant for problemene analysert over er muligheten til å treffe vedtak med hjemmel i bestemmelsens første ledd bokstav a) og b).

Bestemmelsens første ledd bokstav a) omfatter regler om hvordan produkter rent teknisk skal behandles og begrensning av mengder produsert eller importert vare, regler om at de nevnte handlinger bare kan foretas av eller for personer med bestemte kvalifikasjoner eller for bestemte formål mv. Bestemmelsen omfatter ikke selve markedsføringen.¹¹³

«Det kan f. eks. bli tale om sikkerhetsregler under tilvirkning for håndtering av produktet og bestemmelser om emballasje, merking, lagring mv. Det kan også i enkelte spesielle tilfelle kunne bli aktuelt å gi bestemmelser om retur og behandling av produkt etter § 4 a) (eller § 4 b)) i samband med forbud etter § 4 e) av produkter som allerede er blitt spredt i samfunnet, dersom dette finnes påkrevet for å oppfylle lovens formål».¹¹⁴

¹⁰⁷ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 89.

¹⁰⁸ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 10.

¹⁰⁹ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 89.

¹¹⁰ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 42-43.

¹¹¹ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 42.

¹¹² NOU 1995:4 s. 53.

¹¹³ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 90.

¹¹⁴ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 90.

Bestemmelsens første ledd bokstav b) retter seg særlig mot forurensende produkter og produkter som medfører at det oppstår problemavfall eller forsøpling. Vi har flere effektive retur- og panteordninger, og dette virkemiddelet vil ofte være aktuelt som ett av flere mulige.¹¹⁵

En aktuell problemstilling i tilknytning til denne bestemmelsen er hvorvidt eventuelle tiltak vil innebære en utilsiktet diskriminering av utenlandske produkter. Her nevnes det kun at dette er problemer som må vurderes i det enkelte tilfelle.¹¹⁶ I denne redegjørelsen slår studentgruppen kun fast at 4 første ledd a) og b) fremstår som en mulighet for myndighetene til å regulere problemstillingene nevnt over særlig i tilknytning til klimagassutslipp.

Loven inneholder flere bestemmelser som regulerer hvilke muligheter myndighetene har til å føre produktkontroll. Videre er det flere bestemmelser som gjelder overtredelser av bestemmelser i loven eller gitt i medhold av den. § 12 gjelder straffansvar, § 12a gjelder overtredelsesgebyr og § 13 tvangsmulkt.

5.2.4 Folkehelse

5.2.4.1 Folkehelseloven

Kort sagt skal lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven) medvirke til en samfunnsutvikling som styrker folkehelse og utjevner sosiale forskjeller i helse og levekår. Formålet med loven er å bedre folkehelsen og forebygge sykdom. Loven har noen hovedtrekk, som at den legger ansvaret for folkehelsearbeidet til kommunene. Kommunene har ansvar for å ha oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer. Folkehelsearbeidet skal bygge på fem sentrale prinsipper: 1) utjevning, 2) «helse i alt vi gjør», 3) bærekraftig utvikling, 4) føre var-prinsippet og 5) medvirkning.¹¹⁷

Loven pålegger det offentlige et ansvar for å holde oversikt over folkehelseutfordringer, til å opplyse om dem, og å iverksette tiltak for å møte dem dersom de er alvorlige nok.

Problemet som gjelder folkehelsen er beskrevet som usikker. Problemet baserer seg på den enkeltes bruk av elektrisk sparkesykkel og hva slags fysisk bevegelse den enkelte velger å erstatte med stillestående bruk av den. Da en nærmere redegjørelse av folkehelseloven vil vise at den ikke egner seg til å regulere de oppstilte problemstillinger har studentgruppen valgt å avslutte redegjørelsen av loven her.

5.3 Vurderinger

5.3.1 Innledning

På miljørettsområdet er det klare regler om prioritering av bærekraft osv., men tilnærmet ingen konkrete regler som setter krav til miljøvennligheten til produkter og drift av virksomhet. Lovgivningen er preget av «runde», overordnede bestemmelser som avhenger av konkrete helhetsvurderinger. I praksis kan det tenkes at økonomiske hensyn ofte blir prioritert foran omdiskuterte og dels usikre miljøhensyn. Det er ofte usikkert hva miljøkonsekvensen

¹¹⁵ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 43 og 90.

¹¹⁶ Ot.prp.nr. 51 (1974-1975) s. 90.

¹¹⁷ Magnussen (2017) note *.

kan være og hvorvidt tiltak vil hjelpe. I tillegg innebærer miljøtiltak ofte store eller i det minste ekstra omkostninger.

5.3.2 Forsøpling

Ordlyden i og forarbeidene til forurensningsloven peker på at man med intensjon har unngått å sette absolutte mål. Dette kan være fordi absolutte miljømål kan være for store forpliktelser å fastsette ved lov. Videre er det andre hensyn som må måles opp mot miljøhensynene, som igjen kan innebære at eventuelle miljømål ikke oppnås. Likevel gir lovgivningen klare regler om forbud mot forsøpling og forurensning, og ganske klare regler for konsekvenser av dette og håndheving av disse.

Problemet som utpeker seg for vårt tilfelle er at personen som faktisk foretar den forurensende handlingen ikke alltid kan identifiseres. Dersom den som faktisk dumper den elektriske sparkesykkelen ikke kan identifiseres har man tre muligheter. Enten kan man anse den siste loggførte brukeren som ansvarlig, eller så kan man anse eier som ansvarlig. Eventuelt kan man la være å forfølge noen i det hele tatt.

Det strider mot generelle miljørettslige prinsipper å la være å gjøre noen ting. Etter vårt syn vil det være feil å forfølge den siste loggførte brukeren, særlig hvis man har mekanismer for å dokumentere at den elektriske sparkesykkelen opprinnelig ble parkert slik at det ikke foreligger mistanke om at vedkommende bruker har dumpet den i naturen. Vi mener at eieren, altså tjenestetilbyderen, den som kan og burde treffe tiltak for å unngå at dumping skjer, burde anses som ansvarlig. Eieren kan med GPS lokalisere de elektriske sparkesyklene og raskt sette i gang opprydning ved mistanke om dumping i naturen. Videre har eieren større ressurser og mulighet til å pulverisere sine kostnader ved å justere utleieprisen til sine kunder. Ved opprydning krever det lite ressurser å identifisere hvem som er eier, da dette fremgår av de elektriske sparkesyklens design.

Videre er det et spørsmål hvorvidt det er klart nok at forurensningsloven anser eieren som ansvarlig i de tilfeller forurenseren ikke kan identifiseres. Studentgruppen antar at de færreste har kjennskap til innholdet i forurensningsloven, og innholdet i den fremstår som noe mindre tilgjengelig. På den andre siden er det først og fremst tjenestetilbyderne som må være klare over sitt ansvar, og disse kan man stille høyere kunnskapskrav til. Dette er et argument for at det ikke skal foreslås endringer i forurensningsloven.

Som nevnt over er ordlyden i politivedtektene ikke så klar hva gjelder reguleringen av elektriske sparkesykler som avfall. Bestemmelsene *kan* tolkes slik at de omfavner dumping og varig etterlatelse av elektriske sparkesykler, men etter studentgruppens syn er dette ikke tydelig nok. Det kan derfor foreslås at ordlyden bør presiseres dersom det er behov for å regulere dumping av elektriske sparkesykler i vedtekten.

5.3.3 Klimagassutslipp

Produktkontrollen gir hjemmel til å vedta forskrift som kan tenkes å inneholde bestemmelser om for eksempel levetid, panteordninger og prosess for innhenting og utkjøring av delte stativløse elektriske sparkesykler. Det er usikkert hvor langt forskriftene kan gå og det er flere hensiktsmessighetsvurderinger som må foretas for det konkrete tilfelle. Loven regulerer ikke erstatning av bilkjøring og det er trolig ingen andre lover eller regler som gjør det.

5.3.4 Folkehelse

Folkehelseloven regulerer i hovedsak det offentliges ansvar for kunnskap og opplysning, ikke direkte styring av borgerne. Loven er således, som nevnt over i kapittel 5.2.4, ikke egnet til å regulere den problemstilling at brukere av elektriske sparkesykler i stor grad erstatter fysisk aktivitet.

Det kan reises spørsmål hvorvidt opplysning er en mer effektiv måte å regulere individer på. Direkte regulering av individer kan være vanskelig å håndheve og vil virke inngripende overfor borgernes frihet og privatliv. Studentgruppen heller mot at folkeopplysning i dette tilfelle er veien å gå.

5.4 Komparativ analyse

5.4.1 Innledning

Lovgivningen i andre land kan vise alternativer til lovreguleringen i Norge og gi inspirasjon til valget av løsninger. I Norge har vi enda ikke tatt stilling til hvordan vi skal regulere de elektriske sparkesyklene, etter at regjeringen i 2018 likestilte små elektriske kjøretøy med sykler.¹¹⁸ Andre land og byer som ble introdusert for de stativløse elektriske sparkesyklene har nå gjort det og kan brukes som inspirasjon.

Det er begrenset hvor omfattende utredningen kan være og svært begrenset hvilke utenlandske kilder vi har kunnet oversette.

Av særlig interesse for studentgruppen, både fordi det utpeker seg som det største miljøproblemet og fordi det er utfordrende å regulere, er de problemstillingene som gjelder de elektriske sparkesyklens klimagassutslipp. Dessverre har vi ikke funnet relevante kilder på dette punkt, foruten de forslag som legges frem i livssyklusanalysen fra North Carolina og som deler av forslagene i del III baserer seg på.

5.4.2 Paris, Frankrike

De elektriske sparkesyklene kom til den franske byen Paris i god tid før de inntok markedet i Oslo. Ulike artikler i media illustrerer at delingsmodellen på flere måter fungerer bedre der enn her, til tross for at også denne byen har opplevd mange ulykker og utfordringer.¹¹⁹ Blant annet er det rapportert en høyere prosentandel brukere som erstatter bilkjøring og som kombinerer bruk av elektriske sparkesykler med kollektivtransport. Det kan være ulike grunner til at det er slik, for eksempel større avstander og bedre egnet terreng og infrastruktur. Uten å gå nærmere inn på forskjellene og grunnen til at det er slik, har vi i det videre forsøkt å se litt nærmere på hvordan gjeldende rett er i Paris.¹²⁰

Det vi har funnet relevant for miljø og helse er reguleringer som omhandler parkering og antall elektriske sparkesykler. Regulering av parkering kan avhjelpe problemet med dumping av elektriske sparkesykler i naturen. Regulering av antall gjør at man kan redusere den totale effekten av alle problemene oppstilt i kapittel 5.1.

¹¹⁸ Samferdselsdepartementet nr. 49/18 (2018).

¹¹⁹ Bird (2018) s. 22.

¹²⁰ Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019).

Vi har funnet ut at det i Paris nå er innført parkeringsbøter for «dårlig parkering» til hinder og ulempe for andre. Boten er på 35 Euro og ble håndhevet av politiet.¹²¹ Det skal nå være nedsatt en egen styrke som overvåker dette. Det er uklart for studentgruppen hvilken type myndighet dette er, men vi antar at den kan sammenlignes med Oslo kommunes parkeringsvakter.

I Paris reguleres også tjenestetilbydernes antall elektriske sparkesykler. Dette gjøres ved å pålegge dem et gebyr på 50 Euro per elektriske sparkesykkel for de 499 første, og deretter 65 Euro for sparkesykkel nummer 3001 og oppover.¹²² Det er usikkert for oss hva som er det rettslige grunnlaget for dette gebyret og hvordan det håndheves.

Til slutt nevnes som relevant regulering at tjenestetilbyderne må betale bot for ødelagte og feilparkerte elektriske sparkesykler som ryddes vekk av kommunen.¹²³ Det er usikkert hvordan dette håndheves, på hvilket grunnlag og på hvilket tidspunkt kommunen tar affære og rydder opp selv.

Del III Forslag og anbefalinger

6 Innledning

I denne delen av teksten har vi skrevet om hvilke tiltak man kan foreslå og hvilke tiltak vi ønsker å foreslå innenfor hver type problemstillinger. Tekstene er bygget opp slik at vi først gjennomgår mulige tiltak. Deretter velger vi hvilke tiltak vi ønsker å foreslå videre. For disse tiltakene har vi sett nærmere på hvilke virkninger de kan ha. I kapittel 11 har vi skrevet merknader til forslagene samlet, og i kapittel 12 har vi skrevet et forslag til regeltekst.

Målet med utredningen er først og fremst å avdekke hvilke problemer bruk og utleie av elektriske sparkesykler reiser. Dernest er formålet å finne løsninger på problemene vi har oppstilt i problemanalysene over.

7 Ansvars- og forsikringsforhold

7.1 Innledning

Som identifisert i avsnittene over er det per nå et uklart og lite tilgjengelig regelbilde for en bruker av en elektrisk sparkesykkel. Reglene skiller seg fra by til by, fra selskap til selskap. Det finnes brukere som leser avtalevilkår og brukere som ikke leser avtalevilkår.

¹²¹ Crellin (2019).

¹²² Crellin (2019).

¹²³ The Guardian (2019).

Det er imidlertid rimelig å anta at en typisk bruker er mest opptatt av å komme seg fra A til B, noe ukritisk laster ned utleie-applikasjoner, bekrefter det som bekreftes skal, med et ønske om raskest mulig å komme i gang med turen.

Reglene i applikasjonene finnes på flere nivåer, og er forskjellige på de ulike nivåene. Noen regler framkommer i en liten oversikt som må godkjennes før bruk, andre regler framkommer av hjelp-sidene ofte stilte spørsmål-faner, og brukeravtalene er fulle av regler og ansvarsfraskrivelser. For en bruker er det vanskelig å vite hva som er hva. Det er høyst uklart hva det samtykkes til og hva konsekvensene av et samtykke kan være.

Applikasjonenes regler er standardvilkår. Fordi det så langt i Norge ikke har vært saker for retten som har prøvd holdbarheten av et selskaps regelutforming, herunder omfattende brukeravtaler og ansvarsfraskrivelser, er det også et stort spørsmål hvorvidt brukeravtalene og reglene vil stå seg i en rettslig tvist. Med et blikk på rettspraksis rundt standardavtaler er det høyst usikkert hvorvidt selskapene vil kunne vinne rett med avtalene slik de i dag er utformet sett i lys av hvordan brukerne gir sin aksept til vilkårene.

Alle selskapene har utformet egne brukervilkår for trafikkreguleringer. Disse nyansene av trafikkreguleringer skiller seg fra både gjeldende lovreguleringer for elektriske sparkesykler og fra de andre selskapenes regler. Tanken bak dette må antas å være et ønske om å fokusere på sikkerhet, skape færre farlige situasjoner og en god regulering av trafikken. Konsekvensen er imidlertid det motsatte, - et trafikkbilde og regelbilde som er høyst uoversiktlig og forvirrende nettopp fordi reglene er forskjellige; For eksempel ved at Voi har en strengere regulering enn vegtrafikkloven med sitt forbud mot fortauskjøring, hvor de andre selskapene følger angitt regulering for sykkel. Det vil da være vanskelig for å en bruker å huske hvilket selskap dette gjaldt. På samme måte vil det være vanskelig for en bruker å huske hvilket selskap det var som hadde 15 års aldersgrense (Zvipp) når alle de andre har 18 år. Det vil også da kunne skapes en forventning om at flere selskaper har 15 års aldersgrense. Forskjellene viser seg også i vektbegrensningen, som er cirka 100 kg for noen selskaper, 136 kg for Lime. Og der Lime har et forbud mot å kjøre ned bratte bakker har ingen av de andre selskapene noe slikt forbud. En bruker vil med stor sannsynlighet glemme regler, og blande de sammen på flere nivåer. Både sammenblanding av reglene for de ulike selskapene og sammenblanding med de reglene som følger av loven for elektriske sparkesykler. Dette er en naturlig konsekvens av mange regler som skal regulere det samme, men er forskjellige. På samme måte og i enda større grad vil dette regelbildet være høyst uklart for trafikanter og publikum som ikke har lastet ned applikasjonene eller leier elektriske sparkesykler.

Rent praktisk innebærer derfor en slik ulik regulering av trafikkregler i de ulike appene en fare for trafikksikkerheten. Dette har igjen som følge at det blir høyst uklart og uforutsigbart hvilket juridisk ansvar som er knyttet til bruken av elektriske sparkesykler som leies av et av de ulike selskapene.

En bruker kommer da i en posisjon hvor vedkommende kan overholde trafikkregelforskriften for elektriske sparkesykler, men likevel bryte brukeravtalen med det selskapet man har leid elektrisk sparkesykkelen fra. Avhengig av hvilket dette er, kan selskapet, hvis avtalen håndheves av selskapet, kreve bøter eller ikke kreve bøter. Avhengig av hvilket selskap det er, vil størrelsen på erstatningsansvaret kunne variere.

Og om bøtene rettslig sett kan innkreves og hvorvidt ansvarsfraskrivelser vil stå seg vil være et spørsmål om standardvilkårene må anses vedtatt og om brukeravtalenes rettslige gyldighet.

For utleie av elektriske sparkesykler befinner vi oss i et rom som ikke er lovtomt, men hvor dagens lovregulering ikke passer helt. Det etterlyses reguleringer fra mange kanter; fra

politisk hold, fra publikums hold og til dels også fra selskapene selv. Det arbeides også på flere kanter med utredninger for hvordan elektriske sparkesykler best skal reguleres. Denne JOUen er en del av dette store bildet.

Uklarheten omkring hvilke regler som gjelder for elektriske sparkesykler og det forhold at dagens lovregulering ikke passer helt for elektriske sparkesykler viser seg derfor også i en stor rettsusikkerhet når det kommer til juridisk ansvar.

Hvem har det juridiske ansvaret når noe går galt med en elektrisk sparkesykkel?

En ulykke kan tenkes å være forårsaket av en bruker, av andre trafikanter, av sykkelen selv og av en rekke uforutsigbare situasjoner. En ulykke kan skje der en elektrisk utleie-sparkesykkel har ligget i veien for noen på en privat grunn. Ansvarsforholdene er ikke rettslig avklart. Erstatningssummene slike ulykker kan føre med seg er høyst uforutsigbare og kan tenkes å bli enormt høye. Spørsmål må derfor stilles om hvem som er nærmest å bære det juridiske ansvaret forbundet med elektriske sparkesykler, og om ansvaret skal deles opp.

Hvilken rolle spiller forsikringer i dette bildet, og hvem er nærmest å skulle forsikre sparkesyklene og brukerne, og ta høyde for de store økonomiske følgene ulykker kan ha?

Svarene på disse spørsmålene finnes ikke i selskapenes applikasjoner. Den alminnelige erstatningsretten- og forsikringsretten kommer som vi har sett til anvendelse, sammenholdt med høyst usikre brukeravtaler.

Dette er et ansvar som må avklares gjennom fremtidig regulering og være forutsigbart. For et selskap er det av avgjørende betydning å kjenne til hva som skal til for å kunne drive med utleie av elektriske sparkesykler. Utleiemarkedet i Oslo omfattes av EØS-lovgivningen som innebærer at markedet skal være tilgjengelig på lik måte for alle EØS-aktører. Dette så sant det ikke foreligger lovlig unntak. Å regulere næringsdriften innebærer derfor at alle selskapene må behandles likt og at det ikke kan gjøres uforholdsmessige inngrep i næringsfriheten. En forutsigbar regulering må ligge i bunn slik at ingen stenges ute fra markedet.

På den andre siden er brukerne, - privatpersoner som ved et enkelt trykk i en applikasjon og en liten tur på en elektrisk sparkesykkel kan komme til å sette seg i et juridisk ansvar som kan ha helt uforutsette og uforutsigbare økonomiske konsekvenser.

Det er et spørsmål om det kan kreves at en bruker er kjent med dette enorme ansvaret, den tid det er gjort på et lite tastetrykk å sette en elektrisk sparkesykkel i bruk. Undersøkelser utført i forbindelse med denne JOUen viser at de færreste har god kjennskap til elektriske sparkesykler og juridisk ansvar/forsikring.

Privatpersonen kan være over eller under 18 år. I henhold til gjeldende lovregulering er det ingen aldersgrense på bruk av elektriske sparkesykler. Selskapene har egne aldersregler, hvor et av selskapene har 15 års aldersgrense og de øvrige på markedet i Oslo har 18-års aldersgrense. Dette er altså grenser satt av selskapene selv. Forholdene skaper ikke bare forvirring, men også et spørsmål om det juridiske ansvaret for både myndige og ikke myndige personer. Uten å gå nærmere inn i det, kan det også tenkes en problemstilling der et barn under 15 år skulle befinne seg på en elektrisk utleie-sparkesykkel og komme i en ansvarssituasjon. Rekkevidden av ansvarsforhold og brukeravtaler er så langt uavklarte for alle problemstillinger.

Reguleringen som studentgruppen foreslår har derfor som formål å gjøre ansvarsforholdene klare og tydelige for alle parter, slik at ansvar som følge av bruk av elektrisk sparkesykkel vil være et forutsigbart juridisk område. Dette uten at det vil gripe inn i næringsfrihet og

gevinstene elektriske sparkesykler i dag gir. Det sees i det videre på mulige tiltak samlet knyttet til problemene som er utredet i denne delen av oppgaven:

- Problem 1: Erstatningsansvar for brukeren av elektrisk sparkesykkel
- Problem 2: Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere (brukeravtalene)
- Problem 3: Mulig økonomisk tap når man gjør skade på seg selv, egen eiendom eller ting.
- Problem 4: Skader elektriske sparkesykler forårsaker når de står stille. Er det grunneiers, tjenestetilbydernes eller brukerens selv sitt ansvar?

7.2 Relevante tiltak

7.2.1 Ansvarsforsikring

Alternativene når det kommer til ansvar og forsikring kan sees på som et spørsmål om enten eller. Enten fortsetter reguleringen slik den er i dag med frivillig forsikringsordning eller så må det innføres en tvungen forsikringsordning.

Dagens regulering med en frivillig ordning, som i praksis arter seg slik at selskapene til stor del har valgt en ansvarsforsikring bort fra sine tilbud, har vist seg som en svært usikker og uoversiktlig ordning. Dette uforutsigbare juridiske ansvaret er av selskapene lagt på brukerne, uten at brukerne selv synes å være klar over dette.

Ansvarsforholdene er mange og uoversiktlige. Det er også helt uklart hvilket ansvar en bruker har samtykket til, og hvilket ansvar en bruker har påtatt seg gjennom selskapenes ansvarsfraskrivelser- gyldige eller ikke. Dagens regulering er derfor en løsning som gir forbrukere, selskaper og publikum en uavklart rettsstilling på området for erstatningsansvar. Denne rettslige usikkerheten gir grobunn for rettslige tvister.

Å skulle pålegge brukerne av elektriske sparkesykler en særskilt ansvarsforsikring for bruk av elektriske sparkesykler fremstår som et alternativ som ikke løser dagens problem der privatpersoner kan havne i et stort erstatningsansvar ved en liten sparkesykkel-tur. Det er sannsynlig at en slik løsning ville medført at få ønsket å bruke penger på en slik ansvarsforsikring, og at dette igjen ville føre til redusert bruk av selskapenes elektriske sparkesykler. Dette vil derfor ha som konsekvens både at en slik forsikring - dersom pålagt brukere - vil gi en for stor økonomisk byrde til en privatperson slik at utleiemarkedet vil rammes på en måte som ødelegger det.

En tvungen ansvarsforsikring for selskapene kan gjennomføres i forskrift og det kan sees hen til hvordan dette er gjort i land som Danmark. Et slikt tiltak reiser et spørsmål om hvor mye som kan kreves av et selskap for å kunne etablere seg på markedet for utleie av elektriske sparkesykler før det griper inn i næringsfriheten. En forsikring vil koste selskapene ekstra, og kanskje gjøre slik at mindre selskaper ikke vil se det lønnsomt å satse på en slik virksomhet. Slik kan utleiemarkedet komme til å få en viss dominans av større selskaper med god økonomi. En slik ordning vil imidlertid ikke gripe inn i næringsfriheten på en slik måte at aktører stenges ute fra markedet. Det er også en klar forutsetning for næringsvirksomhet at selskaper til en viss grad er dekket av forsikringsordninger. Tiltaket reiser derfor ikke

prinsipielle spørsmål som setter begrensninger for det å innføre en tvungen ansvarsforsikring for utleieselskaper.

Etter denne utredningen er derfor tvungen ansvarsforsikring for selskapene det tiltaket som løser problemet på en mest hensiktsmessig måte, fordeler risikoen på en oversiktlig og rimelig måte og gjør rettstilstanden forutsigbar.

7.2.2 Reglene i applikasjonene, herunder brukeravtalene

For å løse problemene på området for juridisk ansvar er det etter gjennomgangen klart at noe må gjøres i forhold til brukeravtalene. Relevante tiltak kan være å samkjøre applikasjonene i større eller mindre grad. Å tvinge selskapene til å ha helt like applikasjoner vil innebære et inngrep i næringsfriheten og i konkurransefriheten. Å skulle styre applikasjons-utformingen slik at alle selskapenes applikasjoner ser like ut, kan derfor ikke være et alternativ. Dette kan rettferdiggjøres ut fra allmenne hensyn, - trafikkikkerhet og rettsikkerhet.

Selskapene må få overlatt et stort rom for konkurranseutforming av sine applikasjoner. Men for å eliminere den trafikkfaren og uforutsigbare regeltilstanden de ulike reglene i de ulike applikasjonene skaper, må tiltak gjøres for å samkjøre deler av applikasjonene.

For å forstå hva som skal samkjøres må utgangspunkt tas i hvordan en bruker av elektriske sparkesykler forholder seg til applikasjonene og de ulike aktørene. For en bruker kan tilgjengelighet til nærmeste sykkel være utgangspunktet for hvilket utleiefirma som velges, alternativt vil en bruker velge en sykkel fra det selskapene man har en preferanse for basert på individuelle preferanser som teknisk utforming, pris og brukervennlighet av applikasjonen etc. Det er å anta at en bruker ikke alltid kun bruker et selskap, men har flere applikasjoner lastet ned og varierer mellom selskapene i større eller mindre grad. Utgangspunktet for bruken må derfor være en forventning om at reglene er like, slik at om man kjenner reglene i en applikasjon/hos et selskap, så kjenner man reglene hos et annet.

Reglene som forventes å være like er regler som gjelder adferd i trafikken.

Dette er regler som i utgangspunktet reguleres av vegtrafikkloven ved at elektriske sparkesykler er definert som sykkel og følger reglene for sykkel.

En bruker har derfor en forventning om at den elektriske sparkesykkelen kan brukes som en sykkel og vil bruke den som man bruker sin egen sykkel.

Dette innebærer at de av selskapenes regler som direkte avviker i sterkere eller mildere retning fra vegtrafikkloven slik den er i dag, må samkjøres.

I tillegg må det gis felles regulering for den type regler vegtrafikkloven ikke regulerer for elektriske sparkesykler i dag, men som selskapene allerede har identifisert et behov for å regulere. Dette kan være forhold som alder, antall på hver sykkel, tillatt vekt, alkohol/rus.

Det identifiserte tiltaket for anbefaling er i tråd med dette å etablere i forskrift utvalgte fellesregler alle selskapene må forholde seg til når det kommer til regler og brukeravtaler. En slik type fellesregulering vil gi et stort rom for konkurranse mellom selskapene samtidig som man gjør det forutsigbart for brukere, publikum, øvrige trafikanter og politiet hvilke regler som gjelder for elektriske sparkesykler. På denne måten vil ikke ulike regler hos selskapene virke mot sin hensikt og skape trafikkfarlige situasjoner og et uklart regelbilde.

At selskapenes brukervilkår samkjøres med vegtrafikklovens reguleringer reiser ikke store prinsipielle spørsmål. At noen av selskapene ønsker en egen trafikkikkerhetsprofil ved å innføre egne regler, eller at de ønsker selv å regulere trafikkbildet, kan ha gode hensikter og

også være et ønsket konkurranseelement fra selskapenes side. Å ta dette bort som et konkurranseelement kan likevel ikke anses som et inngrep som ikke kan rettferdiggjøres ut fra trafiksikkerhet. Tiltaket reiser derfor ikke prinsipielle spørsmål som setter begrensninger for det å forskriftsregulere like brukervilkår om trafikkvilkår.

7.2.3 Informasjon og brukeropplysning

Informasjon og brukeropplysning er pedagogiske virkemidler som i teorien kan synes som en løsning på flere av de identifiserte problemene. I sine brukeravtaler har selskapene informasjon om ansvar i ulik grad og med ulik grad av tilgjengelighet for brukerne. Dette taler derfor for at en slik informasjon ikke når fram om den ligger i selskapenes standardavtaler. Som et tiltak kan det derfor tenkes informasjonskampanjer rettet mot brukere om at:

- de selv bør sjekke om tjenestetilbydere har en ansvarsforsikring, hva som er dekket og hva som ikke er dekket, og hvilke forsikringer en bruker selv bør ta
- de selv har ansvaret for å vite hva det samtykkes til i brukervilkår, herunder ansvarsfraskrivelser i brukeravtaler
- skade på egen person ikke er omfattet av typiske ansvarsforsikringer, og at offentlige ytelser har mange vilkår som må innfris før skade på egen person dekkes

Informasjon og brukeropplysning, i form av informasjonskampanjer som tiltak, vil derfor gi brukere nødvendig informasjon for å ivareta egen rettssikkerhet. Et slikt tiltak innebærer imidlertid i praksis en rekke utfordringer og reiser grunnleggende spørsmål. Borgere i Norge forventes å kjenne til norsk lov. Til privatautonomien hører det å kunne inngå avtaler og det å ha et ansvar for selv å kjenne innholdet i de avtaler man frivillig inngår.

Informasjonskampanjer på dette området vil derfor vanskelig kunne forsvares og innebærer i seg selv en politisk debatt. Spørsmålene som reiser seg er hvem som skal bære kostnadene av en slik kampanje, om ikke det offentlige – hvem, og hvorfor? Og om det offentlige, - hvorfor skal opplæring i gjeldende rett gjøres akkurat på området for elektriske sparkesykler som retter seg mot en begrenset del av befolkningen. Hva med alle andre uavklarte rettsområder? Pedagogiske virkemidler synes derfor lite gjennomførbart for å løse de identifiserte problemene under ansvar og forsikring. Det kan imidlertid tenkes en virksom kampanje om trafikkregler og trygg trafikk som berører slike spørsmål, men det å gjennomføre rene informasjonskampanjer som går på forsikring og ansvar vil ikke forfølges i det videre som et aktuelt tiltak av grunnene nevnt over.

7.3 Virkninger av tiltakene

7.3.1 Ansvarsforsikring

Tiltak: Ved forskrift innføres tvungen forsikringsordning for tjenestetilbydere samt krav til applikasjonenes synliggjøring av ansvarsforhold.

En tvungen ansvarsforsikring for selskapene vil gi brukere en enorm trygghet. Det vil avklare ansvarssituasjonen for alle de identifiserte problemområdene:

- Problem 1: Erstatningsansvar for brukeren av elektrisk sparkesykkel

- Problem 2: Frivillig ansvarsforsikring og ansvarsfraskrivelser hos tjenestetilbydere (brukeravtalene)
- Problem 3: Mulig økonomisk tap når man gjør skade på seg selv, egen eiendom eller ting.
- Problem 4: Skader elektriske sparkesykler forårsaker når de står stille. Er det grunneiers, tjenestetilbydernes eller brukerens selv sitt ansvar?

I en tvungen ansvarsforsikring vil problem 3 – økonomisk tap når man gjør skade på seg selv falle utenom. Dette følger av alminnelige forsikringsvilkår. En bruker er derfor likevel nødt til å bære en viss del av ansvaret og se til at man selv har en slik type forsikring.

Det vil i forskrift stilles krav til applikasjonenes synliggjøring av ansvarsforhold. Slik at ansvarsforhold og brukeravtalen tydelig fremkommer av applikasjonen. Dette er et krav til brukeropplysning, og det må være forutsigbart hva som er dekket av en tvungen forsikring og ikke.

Det vil i forskriften også stilles krav til synliggjøring av forsikringsavtalen.

Virkningene av dette vil gi en trygghet for brukere av elektriske sparkesykler og for andre trafikanter som involveres i en ulykke med en elektrisk sparkesykkel. Det vil gi klarhet i situasjoner som for eksempel innebærer grunneiers ansvar. En tvungen ansvarsforsikring vil gi færre rettsvister ved at ansvaret er klarlagt.

For små selskaper som ønsker å komme raskt inn på markedet kan dette fremstå som en hindring. Hindringen må i så fall rettferdiggjøres av allmenne hensyn, der forutsigbarhet og risikofordeling er det essensielle.

7.3.2 Reglene i applikasjonene, herunder brukeravtalene

Tiltak: Ved forskrift innføres **like brukervilkår om trafikkregler og krav til brukeravtalen.**

Like regler skaper forutsigbarhet og klare rettsforhold. De nye reglene vil være i tråd med gjeldende trafikkregler, likevel slik at de avviker og innfører strengere reguleringer enn for sykkel på utvalgte punkter. **Det innføres en forskriftsbestemmelse om like brukervilkår om trafikkregler som skal inngå i enhver applikasjon til et utleieselskap av elektriske sparkesykler.** I tillegg innføres det en forskriftsbestemmelse som stiller krav til én brukeravtale, og dens nærmere innhold.

Utleieselskaper som baserer utleien på bruk av mobile applikasjoner er i et marked der brukerne trykker fort og det både kreves raske trykk og det ønskes raske løsninger. Det vil gi forutsigbarhet for brukere, trafikanter og publikum med trafikkregler som er like.

Det negative ved en slik detaljregulering må antas å ligge i selskapenes ønsker om å differensiere seg fra konkurrentene. Likevel vil reguleringen ikke innebære noe annet enn at alle aktørene forholder seg til det samme regelverket som følger av lov, og der loven er taus, så vil like brukervilkår som følger av forskrift avklare en uklar regel situasjon som ikke synes å kunne ha innvirkning på brukerens valg av selskap.

8 Trafikkbildet

8.1 Relevante tiltak

Det kunne i teorien vært mulig å ramse opp «ubegrenset» med mulige tiltak som hadde bidratt til å skape et klarere og mer forutberegnelig regelverk. Under kommer vi til å liste opp de tiltakene vi anser som mest relevante for å minske antall skader og som er de viktigste å få på plass slik situasjonen er i dag.

8.1.1 Bruk av hjelm for å minske antall skader

Det kan tenkes at mange i dag ikke er klar over betydningen en hjelm faktisk kan ha om man skulle være uheldig og havne utfor en ulykke.

Hjelm fungerer som beskyttelse for hodet gjennom å være støtdempende. Hvis hodet blir utsatt for kraftige krefter ved et fall eller en kollisjon, sørger hjelmen for at kraften fra sammenstøtet fordeles over en større flate enn det som ellers ville ha skjedd. Slik rammer ikke belastningen fra sammenstøtet kun ett punkt på hodet. Denne støtdempingen er derfor svært viktig for å unngå både lettere og mer alvorlige hodeskader.¹²⁴

I forslag om endring av forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn ble det derfor foreslått at ny § 2a skulle lyde slik:

§ 2a. *Påbud om bruk av hjelm.*

Under kjøring med små elektriske kjøretøy som er definert som sykkel i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 femte ledd, skal fører under 17 år bruke godkjent og CE-merket hjelm beregnet for sykling, skating eller rulleskøyting.

Heller ikke denne endringen ble vedtatt og det er i dag ikke noe krav om bruk av hjelm for å bruke elektrisk sparkesykkel.

Studentgruppen har diskutert hvorvidt påbud om bruk av hjelm hadde vært et hensiktsmessig middel for å minske antall ulykker. Det er blitt dratt opp flere fordeler og ulemper som jeg nå skal gå gjennom.

Det er ingen tvil om at påbudt bruk av hjelm hadde minsket skadeutfallet, særlig ulykkene hvor vedkommende skader hodet.

Havner man først utfor en stygg ulykke, kan hjelm i aller høyeste grad være livsavgjørende. Selv forholdsvis små hodeskader kan føre til store plager som hodeverk, svimmelhet, konsentrasjonsvansker og ømfintlighet for lys og lyder. Disse plagene kan videre være kroniske.

En studie fra svenske *Folksam* viser videre at hjelm forhindrer 60 prosent av alle sykkelrelaterte skader som fører til kroniske hodeplager. Selv om sykkel og elektriske sparkesykkel har helt ulik konstruksjon, er slike studier likevel relevante.

Det vil imidlertid kunne være et stort inngrep for forbrukeren å skulle påby bruk av hjelm for å kunne leie en elektrisk sparkesykkel. Enkelte turer varer også bare noen få minutter.

¹²⁴ Trygg Trafikk (u.å.).

Noe av grunnen til at fenomenet elektriske sparkesykler har vært vellykket, har vært fleksibiliteten forbrukere har ved bruk. Man trenger ikke lete etter stativer for å hverken finne en eller sette fra seg en elektrisk sparkesykkel. Man treng heller ikke huske på hjelm, førerkort, bankkort m.m.

Elektriske sparkesykler blir ofte brukt fra og til hverdagslige gjøremål i tillegg til at turene er korte, og det er ikke sannsynlig at hjelm kommer til å bli et fast inventar i folks hverdag. Med dette mener vi at det ikke er sannsynlig at folk kommer til å ta med seg hjelm på handleturen i byen, til lesesalen og til jobb – bare i tilfelle de skulle bli fristet til å kjøre elektrisk sparkesykkel på vei hjem, i stedet for for eksempel kollektivt eller taxi.

Dette hadde igjen trolig minsket bruken av elektriske sparkesykler og i verste fall ødeleggende for mindre etablerte tjenestetilbydere. Norge skal bidra til å fremme norsk næringsliv/innovasjon og bistå virksomheter i å vokse. Et påbud om hjelm vil derfor til en viss grad gå imot dette.

Det er i dag ikke et påbud om bruk av hjelm på sykkel, selv om det har vært tatt opp til diskusjon opptil flere ganger gjennom årenes løp. Hovedargumentet for å ikke påby hjelm er at det kan, og trolig vil, minske antall syklist, som igjen er negativt for folkehelsen.

Videre har det også vært usikkerheter om et påbud om bruk av sykkelhjelmer rent faktisk hadde minsket antall ulykker, ifølge en undersøkelse gjort av Norges forskningsråd. Grunnen til dette er at folk føler på en slags «falsk trygghet» ved bruk av hjelm, som gjør at de sykler de raskere og mindre sikkert. Dermed blir den ulykkesreduserende effekten av påbudet mindre.

Det kan derfor være mye som taler for at det mest hensiktsmessige hadde vært å drive holdningskampanje, som fremmer viktigheten av å ferdes sikkert, herunder viktigheten av bruk av hjelm - særlig hvis man normalt ferdes i områder som er sterkt trafikkert.

8.1.2 Promillegrense for føring av elektrisk sparkesykkel

Forut for endringen som likestilte elektriske sparkesykler med sykkel, var promillegrensen på 0,2. Dette gjaldt alle motoriserte kjøretøy, så vel som gressklipper, el-sykkel, Segway m.m.

I Segway-dommen (HR-2016-2228-A) uttalte Høyesterett i avsnitt 25 følgende:

«I forarbeidene til forskriftsendringen er det fremholdt at selv om bruksområdet for selvbalerende kjøretøy skulle være omtrent som for sykkel, er kjøretøyet «like fullt en motorvogn og bruken dermed for øvrig i all hovedsak omfattet av adferdsreguleringer for førere av slike», se foredraget til kgl. res. 13. juni 2014 [PRE-2014-06-13-726]. I

Vegdirektoratets høringsnotat 26. mars 2014 var det også uttrykkelig sagt at vegtrafikkloven § 22 var forutsatt å skulle gjelde for førere av selvbalerende kjøretøy, slik at promillegrensen skulle være 0,2 promille.»

Med andre ord fant Høyesterett ingen betenkeligheter rundt det at promillegrensen for kjøring av elektriske kjøretøy skulle være den samme som for kjøring av bil.

Promillegrensen for bilister er i dag satt til 0,2 i promille i Norge. Begrunnelse for promillegrensen i Norge er at det stort sett ikke skal mer skal til før konsentrasjonen og synet svekkes. Det er likevel verdt å merke seg at det ikke er mange land som har en så lav promillegrense som Norge. Blant øvrige land som følger en like restriktiv grense som Norge, har vi Sverige, Japan og Polen. Den vanligste promillegrensen i resten av verden er 0,5. Denne grensen har for eksempel Finland, Danmark, Tyskland og Spania.

Det er likevel flere land som opererer med en promillegrense på 0,8. I Europa har fortsatt Malta og England denne promillegrensen. Ellers er det mange stater i USA og mange land i Afrika som har satt 0,8 som promillegrense.¹²⁵

En så vidt forskjellig fastsettelse av promillegrense, er begrunnet i at hvert enkelt land har sin egen oppfatning av hva som skal til for at en sjåfør ikke er egnet til å kjøre. Det er følgelig ingen land som mener at det er lov til å være påvirket/beruset ved kjøring av bil.

Med denne informasjonen i betraktning, skal vi se nærmere på hva en eventuell promillegrense bør ligge på ved kjøring av elektrisk sparkesykkel.

Som Høyesterett også påpeker i Segway-dommen, er farepotensialet ved bruk av selvbalsenerende kjøretøy klart nok mindre enn for biler, motorsykler og mopeder. Dette er et godt argument for at promillegrensen for kjøring av elektrisk sparkesykkel bør være høyere enn for kjøring av bil.

På den andre siden er ikke farepotensialet ved bruk av elektriske sparkesykler ubetydelig, og som Høyesterett uttaler i samme dom, fremstår det «på ingen måte meningsløst å stille krav om at den som kjører et selvbalsenerende kjøretøy, skal være edru». Med andre ord mener Høyesterett at en promillegrense på 0,2 er tilsvarende det samme som at en person er «edru».

Studentgruppen har funnet det vanskelig å ta stilling til om promillegrensen bør være tilsvarende som for kjøring av bil, om det ikke bør gjøres noen endringer i det hele tatt eller om vi bør stille opp et forslag til en ny promillegrense for kjøring av elektriske sparkesykler.

Vi har landet på at det er mest hensiktsmessig å finne en mellomting mellom en «skikket-vurdering», jf, vegtrafikkloven § 21 og en promillegrense tilsvarende den oppstilt i vegtrafikkloven § 22.

I Norge er det en promillegrense på 0,8 for kjøring av båt. Vi i studentgruppen har vurdert om dette hadde vært en ideell promillegrense, men kommet til at dette trolig er for høyt. De elektriske sparkesyklene skal samhandle med bilister og er følgelig en svært utsatt trafikantgruppe om de først havner utfor en ulykke med en bil. En promille på 0,8 kan videre forårsake dårligere reflekser, dybdesyn, avstandsbedømmelse og dømmekraft. Man vil i tillegg ha mindre hemninger.

Alt det nevnte er viktige egenskaper å ha kontroll over når man kjører i trafikken med en elektrisk sparkesykkel. Færre hemninger kan føre til at man kjører for fort på steder hvor farten bør være lav. Dette kan bidra til at andre myke trafikanter utsettes for farer. Det kan også i verste fall være skjebnesvangert for eget liv, dersom man krasjer med en «hard» trafikanter som trikk, bil, lastebil m.m.

Det ble så drøftet om en promillegrense på 0,5 hadde vært mer hensiktsmessig. Det er verdt å merke seg at promillegrensen for kjøring av bil i Norge (før 2000) var 0,5.¹²⁶ Det er enighet blant forskere at en promille på 0,5 kan svekke dømmekraften og koordinasjonen til en viss grad. Svekkelsene vil imidlertid være begrenset i forhold til hva de vil være med promille på 0,8. At de fleste land har satt grensen til 0,5 forsterker nevnte argument.

Dette, sett i lys av at farepotensialet ved bruk av elektrisk sparkesykkel er mindre enn for biler, motorsykler og mopeder, taler for at en promillegrense på 0,5 hadde vært gunstig for å

¹²⁵ Wikipedia (2019).

¹²⁶ Skretting (2018).

kunne kjøre elektrisk sparkesykkel. Promillegrensen må således gjelde for både utleie og privat bruk.

8.1.3 Aldersgrense

Som vi var inne på i kapittel 3.2.4, så er det ikke alltid unge har forutsetninger for å håndtere alle situasjoner som kan oppstå i et komplisert trafikkbilde. Det er ofte vanskelig å se for seg hvilke valg man må ta for å minske risikoen for ulykker.

Som ellers i livet, er det likevel viktig å skaffe seg erfaring og utvikle rutiner, før man klarer å oppfatte og handle riktig i en trafikksituasjon.

Det er med andre ord viktig å ikke stille for strenge alderskrav til når man skal få begynne å skaffe seg denne erfaringen. Samtidig vil man trolig ha bedre forutsetning for å klare å utvikle disse ferdighetene gjennom erfaring, når man nærmer seg 15-årsalderen. Det er tross alt først da de nødvendige kognitive evnene er ferdig utviklet, jf. kapittel 3.2.4.

Studentgruppen har derfor etter en nøye avveining kommet til at en aldersgrense på 15 år for leie av elektrisk sparkesykkel, vil være mest ideell. Aldersgrensen skal gjelde for både utleie og privat bruk.

8.1.3.1 Hvordan skal aldersgrensen håndheves?

Det neste spørsmålet blir så hvordan en aldersgrense på 15 år skal håndheves. Samme problemstilling gjorde seg gjeldende da Brun og Blid innførte en 18-årsgrense for solariumsbruk. Studentgruppen har derfor sett til hva Brun og Blid gjør for å håndheve denne aldersgrensen.

For å ta solarium bruker de aller fleste Brun og Blid sin app. For at denne appen skal fungere er man nødt til å legge inn kortopplysningene og deretter bekrefte alder og identitet gjennom BankID. Gjennom bruk av BankID aldersverifiseres du på et par sekunder, og appen husker så alderen din til øvrig bruk. Du trenger med andre ord bare å bekrefte alder/BankID ved førstegangsregistrering.

Vi i studentgruppen ser ingen grunn til at tjenestetilbyderne ikke kunne brukt samme metode for å aldersverifisere sine brukere.

I dag er det videre mulig å få BankID fra fylte 15 år, som gjør det enda enklere for tjenestetilbyderne ene å håndheve aldersgrensen. Hver enkelt bank stiller noe ulike vilkår for å få BankID men det som går igjen er at man må ha nettbank, konto og være legitimert med pass. Foreldrene eller verge må videre godkjenne at den mindreårige får tilgang til BankID.

Nedenfor vises et illustrerende bilde tatt fra Brun og Blid sine hjemmesider: ¹²⁷

1. Søk etter "Brun og blid solpass" i Appstore eller Google Play og installer app



2. Legg inn ditt telefonnummer -> Få kode på SMS -> Lag personlig konto



3. Følg stegene for aldersverifisering og legge til bankkort



8.1.4 Lokal regulering av kjøring med elektrisk sparkesykkel på fortau og gangvei

Ved å oppheve bestemmelsene i kjøretøyforskriften og forskrift om krav til sykkel som gir legaldefinisjonen av elektrisk sparkesykkel, ville lovgiveren oppnå både at det ikke lenger var anledning til å kjøre med elektrisk sparkesykkel på fortau og gangvei, og at den elektriske sparkesykkelen ble ansett som motorvogn i tråd med hovedregelen i vegtrafikkloven § 2 annet ledd.

En regelendring som medfører bortvisning av en trafikantgruppe og en kjøretøygruppe fra et gateareal de i dag har lovlig tilgang til, reiser spørsmålet om hvor de – bokstavelig talt – skal ta veien.

Det er nærliggende å ta til orde for en plikt for det offentlige til å tilby erstatning i form av sammenhengende og hensiktsmessig sykkelinfrastruktur, herunder å etablere slik sykkelinfrastruktur der hvor den ikke allerede finnes. Dette gjelder særlig i det øyeblikket det foreligger tallmateriale som eventuelt viser forholdsmessige (antallsmessige) endringer trafikantgruppene imellom. Argumentet støttes av at det var nettopp besparelsen i å ikke

¹²⁷ Skogen, Iversen (u.å.).

etablere og tilby sykkelinfrastruktur som i sin tid bidro til å begrunne unntaksregelen som på visse vilkår tillater noe ferdsel med sykkel på fortau og gangvei.

Studentgruppen finner ikke å kunne foreslå å oppheve generelt i nasjonalt regelverk, jf. trafikkregelforskriften § 18 nr. 3, den begrensede adgangen til å sykle på fortau og gangvei uten først å ha vurdert alle typer sykler og syklistere i en bredere sammenheng. Studentgruppen antar at en eventuell generell opphevelse av adgangen til å sykle på fortau og gangvei vil kunne få fornyet og økt aktualitet etter hvert som nye kjøretøygrupper kommer til og interessekonfliktene forsterkes. En slik situasjon vil kreve en mer helhetlig vurdering av de ulike trafikantgruppene og samspillet mellom dem enn rammene for framstillingen her tillater.

Det er viktig at en regelendring ikke går lenger og ikke er mer inngripende enn nødvendig. En eventuell opphevelse av adgangen til å på visse vilkår sykle på fortau og gangvei vil være en inngripende endring for syklistene som trafikantgruppe. Samtidig er det grunn til å anta at opphør av sykling på fortau og gangvei vil redusere risikoen for de gående.

Studentgruppen foreslår at den enkelte kommune kan gjøre forsøk med lokal regulering som forbyr sykling på fortau og gangvei, under forutsetning av at alternativ sykkelinfrastruktur etableres på stedet.

8.1.5 Lokal regulering av parkering av utleiesykkel på fortau og gangvei

En eventuell ny parkeringsregulering bør begrense seg til de elektriske sparkesyklene som tilbys for utleie. De øvrige elektriske sparkesyklene, hovedsakelig elektriske sparkesykler til privatpersoners personlige bruk, vil i likhet med tradisjonelle sykler ikke antas å utgjøre noe parkeringsproblem. Dette taler for en målrettet regulering som ikke favner for vidt.

Sentrale hensyn for og imot er i betydelig grad sammenfallende for henholdsvis sykling på fortau og gangvei og parkering av sykkel samme sted. Studentgruppen viser til vurderingene ovenfor knyttet til forslaget om at den enkelte kommune skal kunne gjøre forsøk med lokal regulering som forbyr sykling på fortau og gangvei.

Tilsvarende foreslår studentgruppen at den enkelte kommune kan gjøre forsøk med lokal regulering som tillater parkering av utleiesykkel på fortau bare når offentlig trafikkskilt angir at slik parkering er tillatt. Tilbyder av utleiesykkel skal opprette geografisk sperre i samsvar med offentlig trafikkskilt.

8.1.6 Forbud mot to personer på én elektrisk sparkesykkel

Et tydeligere formulert og mer tilgjengelig forbud mot å være to personer på én elektrisk sparkesykkel er en forutsetning for å knytte en straffetrussel til overtredelse av forbudet. Det er grunn til å anta at et tydeligere formulert og mer tilgjengelig forbud i kombinasjon med straffetrussel kunne ha en avskrekkende effekt, og være et egnet tiltak for å forebygge bruk av elektriske sparkesykler med flere enn én person av gangen.

Studentgruppen tar til orde for å gjennomføre en slik tydeliggjøring av forbudet ved en ny forskriftsregel, som foreslått i kapittel 12.1.

Alternativt kunne den nødvendige tydeliggjøringen av forbudet gjennomføres ved endring av forskrift om bruk av kjøretøy § 3-1.

8.2 Virkninger av tiltakene

8.2.1 Promillegrense for føring av elektrisk sparkesykkel

En bestemt satt promillegrense vil berøre alle som er gamle nok til å kjøre elektriske sparkesykler og vil ha varige virkninger.

Det er naturligvis ikke utelukkende positive virkninger ved å innføre en bestemt promillegrense. For det første kan det tenkes at en person som lav nok promille til å kjøre/leie elektrisk sparkesykkel, lar være å gjøre det, fordi vedkommende er redd for å bli kontrollert og bøtelagt av politiet.

At folk flest tenker «bedre føre var» kan igjen «hemme» næringsvirksomheten. Det er en kjent sak i Norge at forbud med strafferettslige sanksjoner har sterke allmennpreventive virkninger. Med allmennpreventive virkninger menes trusselen straff antas å ha, med hensyn til å avholde mennesker i sin alminnelighet fra å begå straffbare overtredelser.

For det andre, og kanskje det viktigste, er det en stor fare for at folk som skader seg i ruspåvirket tilstand, lar være å dra til legevakten fordi de er redde for å bli bøtelagt for overtredelse av promillegrensen. Det mest alvorlige i så fall, vil være de som unnlater å sjekke seg for hodeskader, før promillen er ute av kroppen.

En annen negativ virkning kan være at man finner ut etter noen år at promillegrensen ble satt for høyt eller for lavt. Promillegrensen studentgruppen har fastsatt bygger på en hypotetisk-deduktiv metode. Med dette menes at promillegrensen er basert på en hypotese (deduksjon), hvor man først vet om hypotesen viste seg å være «rett eller gal» etter å ha testet den ut i praksis.

Den største fordelen med en bestemt promillegrense er at ulykkesstatistikken trolig vil gå ned, da vi så fra skadelegevakten sin statistikk, at en ikke ubetydelig del av de skadde var beruset. Denne fordelen vil videre måtte anses som så stor, at de negative virkningene kommer litt i «skyggen» av fordelene en bestemt promillegrense har.

8.2.2 Aldersgrense

En bestemt aldersgrense på 15 år for å kunne kjøre elektrisk sparkesykkel vil trolig kunne virke inngripende og «urettferdig» for de under 15 år som føler seg mer enn nok skikket, og som helt sikkert også er det.

Slik vil det imidlertid alltid være ved fastsatte aldersgrenser, uavhengige av rettsområde. Det er mange ungdommer i dag som engasjerer seg politisk fra de er 14-15 år, som sitter med en oppfatning av at de selv er mer kompetente til å avgi en stemme politisk enn mange som er mye eldre. Flere unge har i dag gode grunnlag for å treffe selvstendige valg, og det er ikke uten grunn at det stadig er debatter om grensen for å stemme skal settes ned til året vedkommende fyller 16 år. Likevel er det mange 16-åringer som ikke er politisk modne og som kan komme til å ta valg basert på vilkårlige grunner. Med andre ord må grensen settes et sted, uten at man kan ivareta alle hensyn.

Det kan også argumenteres for at tjenestetilbyderne kommer til å tape penger og et ganske stort marked (alle under 15 år), som igjen er negativt for næringen. Dette argumentet har imidlertid sine klare svakheter, da tjenestetilbyderne selv har satt sin grense på 18 år.

Positive virkninger en bestemt aldersgrense får er mange. For det første kan det tenkes at antall ulykker går ned – både fordi det er en færre gruppe mennesker som får bruke de elektriske sparkesyklene og fordi det antas at barn over 15 år er bedre rustet til å ferdes i trafikkbildet.

For det andre er det lett å håndheve en aldersgrense på 15 år, slik som vi beskrev over med BankID-verifisering gjennom de enkelte appene.

For det tredje er det bedre med en «for høy» aldersgrense enn en «for lav», da særlig i Oslo by, hvor trafikkbildet er mer komplisert enn ellers i Norge.

8.2.3 Lokal regulering av kjøring med elektrisk sparkesykkel på fortau og gangvei

En eventuell opphevelse av adgangen til å på visse vilkår sykle på fortau og gangvei vil være en inngripende endring for syklistene som trafikantgruppe. Samtidig er det grunn til å anta at opphør av sykling på fortau og gangvei vil redusere risikoen for de gående. Lokal regulering som forbyr sykling på fortau og gangvei vil kunne ha en positiv trafiksikkerhetseffekt som kanskje til og med vil være målbar i personskadestatistikken. En viktig forutsetning er at reglene etterleves.

8.2.4 Lokal regulering av parkering av utleiesykkel på fortau og gangvei

Lokal regulering som forbyr parkering på fortau og gangvei utenom nærmere angitte parkeringsarealer, vil kunne ha en oppryddende effekt i områder som har vært preget av rask vekst i forekomsten av elektriske sparkesykler. Bedret framkommelighet vil kunne forventes for gående som konkurrerer om samme areal. For blinde og svaksynte vil økt forutsigbarhet i parkeringsmønstrene være av det gode og i beste fall redusere skadefrekvensen. Viktige forutsetninger er at lokale forhold tas i betraktning ved fastsettelsen av parkeringsarealene og at reglene etterleves.

8.2.5 Forbud mot to personer på én elektrisk sparkesykkel

Det kan absolutt tenkes at et strafferettslig forbud mot to stykker på én elektrisk sparkesykkel vil gjøre forbrukere opprørte. Mange har pekt på «stiv» pris som grunnlag for at det i dag er gunstig å kunne kjøre to stykker sammen, og andre at det er dumt om man skal bli straffet for å kjøre en forelder og et barn sammen, når barnet selv ikke kan kjøre en alene.

Sistnevnte er et godt argument for at et totalt forbud ikke hadde vært helt heldig. Det må likevel foretas en avveining, hvor regler som er klare, forutberegnelig og like for alle, må prioriteres foran den enkeltes foreldres ønske om å transportere barnet sitt på en elektrisk sparkesykkel.

Det at mange finner prisen tjenestetilbyderne for høy, kan indikere at færre velger å benytte seg av de elektriske sparkesyklene. Selv om dette så klart ikke er bra for næringen, havner det likevel i skyggen av sikkerhetshensyn. Dersom et straffesanksjonert forbud mot å være to personer på én elektrisk sparkesykkel viser seg å ha avskrekkende effekt, vil det videre kunne være et egnet tiltak for å forebygge den uønskede adferden i trafikken. Det er grunn til å anta at det vil kunne redusere risikoen for skade ved trafikkuhell. Dessuten vil det kunne redusere slitasjen på de elektriske sparkesyklene, hvilket i sin tur vil kunne gi ytterligere indirekte positive virkninger for eksempelvis miljøet.

9 Bruk av offentlig grunn

9.1 Relevante tiltak

9.1.1 Innledning

Av problemanalysen fremkom det flere problemer som har reist seg tilknyttet bruken av offentlig grunn for elektriske sparkesykler til utleie. Og selv om handlingsområdet for regulering av elektriske sparkesykler til utleie på offentlig grunn etter gjeldende rett er nokså begrenset, finnes det flere tiltak som kan benyttes for å få bukt med problemene. Det fremgår av mandatet at studentgruppens forslag skal bidra til å redusere problemene med bruk og utleie av elektriske sparkesykler, og ikke unødvendig gripe inn i nærings- eller bevegelsesfriheten. Tiltak vil dermed på den ene side vurderes ut fra hvor godt egnet tiltaket er til å redusere problemene som fremkom i problemanalysen, mens de på den andre siden vil vurderes ut fra hvorvidt de unødvendig griper inn i næringsfrihet- eller bevegelsesfriheten.

9.1.2 Parkering

Oslo kommune har foreløpig anlagt et pedagogisk virkemiddel for reguleringen av parkering på offentlig grunn gjennom retningslinjene gitt til tjenestetilbyderne. I følge Oslo kommune er retningslinjene i liten grad blitt overholdt, hvilket kan tilsi at regulering av parkering bør skje gjennom rettslige virkemidler.

For parkering på offentlig grunn av elektriske sparkesykler til utleie finnes det 3 overordnede modellvalg når det kommer til reguleringen. Disse kan sies å være:

1) *Fri flyt-modell* som er modellen som benyttes i dag hvor sparkesyklene parkeres hvor som helst, såfremt tjenestetilbyderne ikke frivillig har begrenset dette gjennom såkalte geografiske sperrer, og med unntak for konkrete tilfeller hvor parkeringen er til unødig hinder, jf. trafikkregelforskriften § 18 nr. 4 og eventuelle andre generelle forbud.

2) *Sone-modell* der kun kan parkere på gitte parkeringssoner. Den ligner på fri flyt-modellen ved at parkeringen er stativløs, og den ligner på dokkingstasjonsmodellen ved at parkeringen skjer i mer fastsatte soner. Forbuds- eller parkeringssoner vil være spesifikt utformet av hver enkelt kommune etter behov.

3) *Dokkingstasjonsmodellen* der de elektriske sparkesyklene må parkeres i en dokkingstasjon for å avslutte leien. En slik modell lar seg dårlig forene med en samtidig fri-flyt modell, ettersom parkeringsplassene i en dokkingstasjonsmodell er bestemt på forhånd. Lik løsning nr. 2 ved at det vil være enkelte plasser de kan parkeres, men stiller større krav til orden.

Dokkingstasjonsmodellen antas å være modellen som i størst grad avhjelper problemene tilknyttet parkering. Ettersom de elektriske sparkesyklene gjennom modellen kun kan parkeres i på forhånd utplasserte stativer, gir det en forutsigbarhet for blinde og personer med nedsatt bevegelighet når det kommer til ferdsel i gata. Man vil heller ikke få de samme klagen på at de elektriske sparkesyklene står «overalt», ettersom de til enhver tid må parkeres i et stativ. Dette har fordeler ved at parkeringen vil skje i mer «ordnede» former, og således kunne være egnet til å redusere ulemper tilknyttet parkering. En slik modell fører også til at parkering kun kan skje på de på forhånd fastsatte områder for stativene.

Dersom man ikke vil at elektriske sparkesykler skal parkeres nært vann, kan man plassere stativene en annen plass. Det er likevel viktigere at en dokkingstasjonsmodell innebærer at syklene er låst til stativet, dermed vil det være vanskeligere å dumpe syklene i sjøen.

Dokkingstasjonen har også ulemper. Det vil bli et begrenset antall parkeringsplasser, det kan være at stativene ikke er der brukeren ønsker å parkere og brukeren risikere å møte et fullt stativ. Flere byer har allerede bysykkel-ordninger som medfører at potensielle gode områder for å ha stativer allerede er tatt for bysykkel-stativer. De elektriske sparkesyklene vil av disse årsakene kunne få redusert dagens fleksibilitet når det kommer til parkering. Dette vil kunne påføre brukeren et usikkerhetsmoment tilknyttet parkeringen, som igjen vil kunne føre til at hver tur vil kunne forlenges ved at brukeren må bruke tid på å lete etter tilgjengelig parkering.

Hver enkelt tur risikerer også å bli dyrere som følge av økt varighet. Dyrere turer og mindre fleksibilitet når det gjelder parkering er faktorer som sannsynligvis vil føre til færre brukere. Etablering av stativer vil også være tilknyttet utgifter, og dersom stativene skal være tilknyttet strøm vil det gå med utgifter i tilknytning dette. Dokkingstasjonene er som regel heller ikke universelt utformet, med den konsekvens at man begrenser seg til en enkelt, eventuelt få tilbydere. Dokkingstasjonsmodellen er slik sett den av de 3 modellene som i størst grad griper inn i nærings- og bevegelsesfriheten.

For de øvrige problemstillingene drøftet i problemanalysen vil dokkingstasjonsmodellen være godt egnet. Man vil få en naturlig antallsregulering ved at antall stativplasser utgjør en begrensning i maksimalt antall enheter til utleie, gitt at man sperrer for fri flyt- modeller. Og ettersom stativene vil stå fast på offentlig grunn vil det være enkelt for kommunen å kreve leieinntekter.

Sone-modellen kan sies å havne i en mellomstilling mellom fri flyt-modellen og dokkingstasjonsmodellen. Dens basis er en fri flyt-modell, som gir klare fordeler når det kommer til hvor man kan parkere enheten, samt at det blir billigere for brukerne ved at turene blir kortere ettersom man slipper å lete etter ledig stativplass til parkering. Gjennom at man vedtar visse parkeringssoner, kan man også forby parkering for eksempel i nærheten av vann (sjø/elv osv.). En slik modell vil også kunne unnta parkering i for eksempel travle gater/ gågater osv. avhengig av behov. Det vil også være betydelig rimeligere å fastsette parkeringssoner enn å bestemme alle områder dokkingstasjoner skal stå på. Tjenestetilbyderne har allerede mulighet til å begrense parkering gjennom geografiske sperrer, og implementering av soner vil således kunne gjøres rimelig.

Det finnes imidlertid enkelte ulemper også ved sone-modellen. Selv om man kan sørge for at de elektriske sparkesyklene parkeres et stykke unna for eksempel vann, vil dumping av elektriske sparkesykler fremdeles kunne skje, all den tid de ikke står fastlåste der de er parkerte.

Problemene tilknyttet hindringer i gaten for blinde og personer med redusert bevegelighet vil kun bli delvis løst. Man kan for eksempel forby parkering i høyt trafikkerte gater, men de vil fremdeles kunne bli parkert midt på fortau i områder hvor de kan parkeres. Det største problemet tilknyttet sone-modellen er at den i sin rene form kan utgjøre et sterkt inngrep i nærings- og bevegelsesfriheten. Dersom hver enkelt kommune kan vedta parkeringssoner for elektriske sparkesykler til utleie, kan kommunen la være å vedta en eneste parkeringssone i hele kommunen, med den virkning at tilbudet forsvinner.

Dersom det overordnet er ønskelig at slik næringsvirksomhet skal gis mulighet til å etableres i ulike kommuner i Norge, bør det i så fall måtte bestemmes regler som begrenser hvor store områder det skal være forbudt å parkere, eventuelt at forbudssoner må begrunnes med for

eksempel miljøhensyn. Dersom det overordnet er ønskelig at hver enkelt kommune selv skal kunne forby eller tillate næringsvirksomheten vil sone-modellen være en egnet løsning uten eventuelle tilleggsregler.

For de øvrige problemstillingene vil sone-modellen ikke stå i veien for potensiell antallsregulering eller adgang til leie av offentlig grunn, men modellen isolert sett fører ikke til at kommunen kan gjennomføre slike regler uten videre.

Fri flyt-modellen som hittil er blitt praktisert i Norge gjør det svært enkelt og attraktivt for brukerne ved at de står svært fritt når det kommer til parkeringen av de elektriske sparkesyklene. Ettersom de elektriske sparkesyklene kan parkeres på de fleste områder, er det også større sannsynlighet for at de er mer spredt, hvilket øker sannsynligheten for at man har en elektrisk sparkesykkel til utleie i nærheten. Det er også den mest attraktive modellen for tjenestetilbyderne ettersom de står fritt til å utplassere de elektriske sparkesyklene på de til enhver tids mest lukrative plasser. Fri flyt-modellen er også modellen som griper minst inn i nærings- og bevegelsesfriheten. Problemene som relaterer seg til parkeringen av de elektriske sparkesyklene i dag har imidlertid oppstått dels som følge av denne modellen, da det er denne modellen som ligger til grunn for problemanalysen.

For de øvrige problemstillingene vil fri flyt-modellen ikke stå i veien for potensiell antallsregulering eller adgang til leie av offentlig grunn, men modellen isolert sett fører ikke til at kommunen kan gjennomføre slike regler uten videre.

Basert på en helhetsvurdering som bygger på at det er ønskelig at elektriske sparkesykler til utleie skal brukes finner studentgruppen at fri flyt-modellen har de beste grunner for seg. Riktignok avbøtes ikke problemene i lik grad som for de to andre modellene, men som det fremgår av problemanalysen kan mange av problemene reduseres betraktelig gjennom en begrensning av antall elektriske sparkesykler til utleie innen hver kommune. Det kan da være ønskelig å opprettholde fleksibiliteten som allerede eksisterer, dersom problemene likevel kan reduseres. Fri flyt-modellen er heller ikke til hinder for at det innføres lovgivning som begrenser parkeringsmulighetene generelt, for eksempel miljøulemper, som forslag om forbud mot parkering av elektriske sparkesykler nærmere enn 50 meter fra vann. Det er risikoen for at det innføres for strenge parkeringssoner som begrunner studentgruppens preferanse for fri flyt-modellen. Gjennomføring av fri flyt-modellen vil ikke kreve rettslig regulering.

9.1.3 Antall

Som nevnt i Del II kapittel 4.1.3 legger studentgruppen til grunn at problemene tilknyttet antall elektriske sparkesykler til utleie ikke antas løst av seg selv, og at det er gode grunner for å innføre begrensninger i antallet elektriske sparkesykler til utleie i en kommune, da det vil bidra med også å begrense problemene tilknyttet parkering. Antallsbegrensning vil i praksis kunne detaljreguleres på flere ulike måter, for eksempel ved å begrense antall tjenestetilbydere, eller antall elektriske sparkesykler totalt, eller begge deler.

Antallsbegrensning vil imidlertid også kunne medføre enkelte ulemper. Dersom begrensningen settes lavere enn det antall elektriske sparkesykler som er til utleie i dag, vil det innebære inngrep i tjenestetilbydernes næringsfrihet. Det samme gjelder om antall tjenestetilbydere reduseres. Studentgruppen anser antallsbegrensning som et relevant og ønskelig tiltak som vil drøftes videre. Virkemiddelet for gjennomføring av antallsbegrensning vil være rettslig regulering, da andre virkemidler vil vanskeliggjøre gjennomføring av tiltaket..

9.1.4 Leie av offentlig grunn

Kun aktuelt med leieinntekter for bruk av offentlig grunn i forbindelse med parkering. Som for sykling generelt vil man heller ikke her kunne kreve noen leieinntekt for bruken. Det er selve parkeringen det vil være aktuelt å innhente leieinntekter fra. Dersom tjenestetilbyderne skulle endre parkeringssoner slik at de kun parkeres på privateid grunn vil ikke kommunen kunne kreve leieinntekter. Det er imidlertid parkering på offentlig grunn det vurderes ut ifra når det kommer til muligheten for å kreve leieinntekter. Eventuelle leieinntekter vil måtte begrunnes ut i fra at det drives kommersiell virksomhet på kommunal grunn.

Studentgruppen anser leieinntekter som et interessant og relevant tiltak for å skaffe inntekter fra næringen, og for at tilbydere av andre tjenester som allerede betaler leie for bruk av kommunal grunn i kommersiell virksomhet ikke skal føle seg urettferdig forskjellsbehandlet. Som aktuelt virkemiddel for å gjennomføre tiltaket vil kommunen se på rettslig regulering.

9.2 Virkninger av tiltakene

Tiltakene studentgruppen ønsker å drøfte videre når det kommer til bruk av offentlig grunn er: innføring av antallsbegrensning av stativløse elektriske sparkesykler til utleie, og åpne opp for at kommunene kan kreve leieinntekter for de elektriske sparkesyklene som benyttes til utleie. Vi vil se på de positive og negative virkningene ved disse tiltakene, for deretter å vurdere virkningene av tiltakene opp mot nullalternativet (forventet fremtidig utvikling uten regulering) under problemanalysen. Avslutningsvis drøftes hvordan tiltakene kan gjennomføres.

9.2.1 Antall

Innføring av en antallsbegrensning av elektriske sparkesykler til utleie vil kunne medføre flere positive virkninger. For enkeltpersoner vil det kunne føre til færre personskader som følge av at tilbudet reduseres, skape mindre irritasjon av at de elektriske sparkesyklene «forsurer» bymiljøet og redusere hindringer for blinde og personer med redusert bevegelighet. Disse virkningene lar seg gjelde også for staten og kommunen da det alltid er ønskelig med færrest mulig skader, og et «ryddig» bymiljø vil føre til at innbyggerne blir mer fornøyde med de som sitter på makten. Antallsbegrensning vil også føre til at mindre av kommunens grunn blir brukt til utleie av elektriske sparkesykler.

Når det gjelder potensielle negative virkninger av innføring av antallsbegrensning vil det for enkeltpersoner kunne føre til at tilbudet reduseres og at det blir vanskeligere å finne tilgjengelige elektriske sparkesykler til utleie. Det vil også kunne føre til høyere priser for brukerne ved at tjenestetilbyderne får sine inntekter redusert. Hvorvidt disse negative virkningene inntreffer vil imidlertid i stor grad avhenge av hvor kraftig begrensningen er. For tjenestetilbyderne kan en for sterk antallsbegrensning føre til at virksomheten ikke lengre blir lønnsom. Det kan også føre til en reduksjon i inntektene, i tillegg til at det griper inn i deres næringsfrihet, og vanskeliggjør etablering av nye tjenestetilbydere. Hva gjelder lønnsomhet vil dette kunne avbøtes ved at antallsbegrensning ikke er for streng. For stat og kommune vil antallsbegrensning kunne føre til at kommunens mulige totale leieinntekter reduseres, og det kan påløpe kostnader i forbindelse med å passe på at ansvarsbegrensningen overholdes. Reduksjon av leieinntekter antas imidlertid å være en konsekvens man kan leve med, ved at antall elektriske sparkesykler blir redusert.

Utgangspunktet for vurderingen av innføring av en antallsbegrensning bunner ut i et ønske om å endre den forventede fremtidige utvikling dersom regulering ikke skjer. Denne utviklingen er antatt å føre til at problemene i liten grad vil avta av seg selv, både når det gjelder parkering og antall, jf. kapittel 4.1.2.2 og 4.1.3.2. Studentgruppen kan ikke se at de negative virkningene av innføring av en antallsbegrensning, eller at den forventede fremtidige utvikling uten regulering er sterke nok argumenter for at ansvarsbegrensning ikke skal skje. Tvert imot anser studentgruppen antallsbegrensning som det beste og minst inngripende, egnede middel for å avbøte mange av problemene tilknyttet bruk av offentlig grunn. Studentgruppen anser den fremtidige utviklingen med antallsbegrensning som bedre egnet enn fremtidig utvikling uten antallsbegrensning.

9.2.2 Leie av offentlig grunn

Dersom kommunen gis anledning til å kreve leieinntekter fra de elektriske sparkesyklene for bruken av kommunal grunn vil dette gi positive virkninger for kommunen ved at kommunen gis inntekter. Disse inntektene kan brukes til blant annet å gi kommunen midler for håndheving av feilparkerte sykler og andre kostnader kommunen måtte ha i forbindelse med virksomheten. Dermed kan også problemer tilknyttet parkeringen bli redusert. Andre næringsdrivende som driver kommersiell virksomhet på kommunal grunn vil og kunne føle at det er rettferdig at også tjenestetilbydere av elektriske sparkesykler til utleie må betale for bruken av kommunal grunn. Når det gjelder de negative virkningene i tilknytning til at kommunen kan kreve leieinntekter, kan det føre til at tilbudet blir dyrere for enkeltpersoner som følge av at tjenestetilbydernes utgifter økes. At tjenestetilbydernes utgifter økes er heller ikke ønskelig på noe som helst vis for tjenestetilbyderne selv. Ved for høy leieinntekt vil det også kunne bli ulønnsomt å drive, hvilket gir negative virkninger både for tjenestetilbyderne og brukerne.

Som for andre som driver kommersiell virksomhet på kommunal grunn synes det ikke urimelig at også tjenestetilbyderne pålegges en leie for bruken av kommunal grunn. De negative virkningene er etter vår mening heller ikke sterke nok til å begrunne at kommunen ikke skal kunne kreve leie som kan brukes for at totalinntrykket og problemene med elektriske sparkesykler til utleie bedres. Studentgruppen anser fremtidig utvikling med leieinntekter for bruk av kommunal grunn, som en bedre fremtidig utvikling for virksomheten enn uten leieinntekter.

10 Miljø og helse

10.1 Relevante tiltak

10.1.1 Innledning

Det finnes mange mulige tiltak som kan løse de identifiserte problemene i tilknytning til miljø og helse. Av de mulige tiltakene vi har funnet, er det både reguleringer, økonomiske virkemidler, dels organisatoriske virkemidler, pedagogiske virkemidler og offentlig tilbud. Videre sorteres de mulige tiltakene etter problemstilling.

I mandatet vårt står det:

«Det er viktig at forslaget ivaretar muligheter for god og grønn transport i byer og ikke unødvendig griper inn i næringsfrihet eller bevegelsesfrihet, men samtidig bidrar til å redusere problemene bruk og utleie av elektriske sparkesykler forårsaker.»

En side av å ivareta muligheter for god og grønn transport i byen er å regulere bruk og utleie, en annen er å legge til rette for miljøvennlig transport. I hvilken grad skal Oslo kommune legge til rette for dette, og i hvilken grad skal kommunen eller staten regulere den grønne transporten? Når blir det for mye regulering slik at de miljøvennlige alternativene ikke blir brukt eller tilbudt? Er det en bedre løsning å belønne grønn drift? Hvem skal reguleres? Er det tjenestetilbyderne eller brukerne? Dette er spørsmål studentgruppen har diskutert, og som er bakgrunnen for forslaget videre.

10.1.2 Diverse tiltak

10.1.2.1 *Bymiljøetatens retningslinjer*

I forbindelse med utredningsarbeidet har studentgruppen lest retningslinjene som Bymiljøetaten sendte til aktuelle tjenestetilbydere i Oslo.

Om håndheving av retningslinjene skriver etaten at intensjonen ikke var å lage regler som kunne håndheves, men å gi tjenestetilbyderne en klar forståelse for de forventninger kommunen har til dem.

10.1.2.1.1 *Lastesykler og el-varebiler for å redusere klimagassutslippet*

I en retningslinje om trafikkregler for driftsbilene som henter inn og kjører ut de elektriske sparkesyklene til utleie, oppfordres det i en bisetning til bruk av lastesykkel fremfor varebil. Hva gjelder denne retningslinjen er den i svært varierende grad fulgt opp av tjenestetilbyderne. Basert på egne observasjoner er det kun et fåtalls ganger nevnte lastesykler er å se ute i gatene. Bruk av disse lastesyklene inngår ikke som fast praksis hos de ulike tjenestetilbyderne vi har vært i kontakt med, og det er begrenset hvor effektive modellene som er tilgjengelige i dag er. Studentgruppen ønsker å videreføre et slikt initiativ.

Et mulig tiltak er å gi subsidier til de tjenestetilbyderne som investerer i lastesykler og andre drivstoff-effektive varebiler (el-varebiler). Det er mer aktuelt enn å pålegge tjenestetilbyderne slike investeringer.

10.1.2.1.2 *Geografiske sperrer for å forhindre dumping*

Videre står det i retningslinjene:

«Tjenestetilbyder bør instruere brukere om hvor sykler kan parkeres, eller legge tekniske begrensninger på hvor de kan parkeres, for eksempel med «geo-fencing».

c) Sykler skal ikke plasseres i skogs- og friområder eller på strender, dumpes i sjøen, elver, våtmarker, sluk med videre. Sykler skal ikke plasseres eller tas med til Marka.

d) Dersom syklene er utstyrt med «geo-fencing», bør den hindre brukere å plassere syklene nærmere kaikant eller elver mer enn 50 m, for å hindre at tredjeperson dumper sykkelen i sjøen. Av samme grunn bør ikke syklene tas med til eller plasseres på øyene i Oslofjorden.»

Hva gjelder bokstav c) er dette ikke hjemlet på nøyaktig samme måte i gjeldende rett. Det er forbudt med elektrisk sparkesykkel i utmark, jf. motorferdselloven § 3. Eier av privat vei kan forby slik ferdsel etter friluftsløven § 4. I henhold til politivedtektene § 2-1 kreves det tillatelse fra kommunen for å kjøre og parkere «motorkjøretøyer» i offentlige parker, grøntarealer og friområder, men dette gjelder trolig ikke for elektriske sparkesykler. Dumping i sjøen, elver, våtmarker, sluk mv. er forbudt etter forurensningsloven.

De relevante reglene ligger spredt i lovgivningen og de dekker ikke alle områdene som nevnes i retningslinjene. Mulige tiltak er derfor å samle alle disse bestemmelsene på ett sted, lage en ny bestemmelse som omfatter de samme områdene som er nevnt i retningslinjen, og/eller pålegge tjenestetilbyderne slike geografiske sperrer.

Etter studentgruppens syn er det ikke et problem at elektriske sparkesykler blir brukt i områder som ikke egner seg for slik kjøring. Det er ikke et problem at de blir brukt i skogsområder eller på strender, og visse friområder og annen innmark har lagt opp til ferdsel med sykkelstier osv. Derfor ønsker vi ikke å gå videre med en generell regel om hvor det er forbudt å ferdes med elektrisk sparkesykkel.

Hva gjelder bokstav d) er den ikke hjemlet i lov, men burde etter studentgruppens syn lovfestes. Tjenestetilbyderne har installert geografiske sperrer på sine elektriske sparkesykler, men de varierer. Erfaringer nevnt over i kapittel 5.1.2 viser at de ikke har fungert. Dette kan skyldes ulike grunner, men studentgruppen foreslår at det innføres en lovpålagt minsteavstand til kaikant og vannkant, som skal gjelde for både brukere og tjenestetilbydere. Overtredelse bør bøtelegges.

10.1.2.1.3 Opprydningsplikt

En tredje relevant retningslinje er denne:

«Tjenestetilbyder skal aktivt følge opp deres sykler. Det innebærer å fjerne ødelagte eller defekte sykler, rydde sykler som står til hinder for øvrig ferdsel og fjerne sykler som er forlatt i sjøen, elver, skogsområder og så videre.»

Studentgruppen er som vist over enig med Bymiljøetaten i at politivedtektene kan tolkes til å omfatte *deler av* denne retningslinjen. Vi mener at forurensningsloven også gjør det. Gjeldende rett inneholder en plikt for tjenestetilbyder til å fjerne ødelagte eller defekte elektriske sparkesykler, også de som er forlatt i sjøen, elver og skogsområder eller lignende. Etter vårt syn er det da i forhold til miljøproblemene ikke like nødvendig med en ny lovfesting av forholdet. Samtidig kan det være lurt å samle både forbud og håndhevelse av det nevnte på ett sted hvor det også kan spesifiseres at det gjelder for stativløse elektriske sparkesykler.

Videre nevnes:

«Ved opphør av tjenesten skal tjenestetilbyder rydde alle sykler og eventuelt annet løse, og sørge for at disse behandles forsvarlig. Farlig avfall som batterier, el-komponenter, olje etc. skal behandles som spesialavfall. Bymiljøetaten har ikke ansvar for håndtering av forlatte sykler.»

Slik Bymiljøetaten antyder, mener studentgruppen at dette forhold er regulert i forurensningsloven, og dels i politivedtektene. Forurensningsloven pålegger blant annet tjenestetilbyderne å forhindre forurensning og forsøpling, og hjemler pålegg om opprydning som de må betale for selv, samt håndheving av reglene. Også i dette tilfelle tenker studentgruppen at det kan være lurt å dra en slik bestemmelse inn på et samlet sted om elektriske sparkesykler, om ikke bare for å henvise tilbake til allerede gjeldende rett.

10.1.3 Andre tiltak for å regulere dumping

Utover de allerede nevnte tiltak er det flere andre som kan regulere dumping av elektriske sparkesykler. Som et tillegg til forsøplingsforbudet kan man oppfordre tjenestetilbyderne til å avtale felles opprydning av dumpede elektriske sparkesykler, pålegge dem en plikt til å føre regnskap over elektriske sparkesykler som blir borte og/eller dumpet, og redusere antall elektriske sparkesykler på markedet da dette sannsynligvis vil redusere det totale antallet problemer.

10.1.4 Andre tiltak for å redusere klimagassutslippet

Hva gjelder klimagassutslipp har studentgruppen kommet på mulige tiltak som kan avhjelpe problemene med kort levetid, innhenting og utkjøring, og bruk. Igjen melder færre elektriske sparkesykler seg som et alternativ, da færre elektriske sparkesykler innebærer mindre utslipp, i tillegg til at det har andre grunner for seg. Videre er opplysning alltid et mulig tiltak. Informasjon om de elektriske sparkesyklens livssyklus burde rettes mot brukere så vel som tjenestetilbydere.

10.1.4.1 *Kort levetid*

Hva gjelder den korte levetiden kan man oppfordre til bruk som forlenger levetiden og/eller forby typer bruk som reduserer den. Levetiden kan forlenges dersom de elektriske sparkesyklene slites ut langsommere, for eksempel ved at man ikke kjører mer enn én person av gangen, dersom man ikke kjører på brostein, dersom hjulene er bedre egnet for Oslo by og dersom de elektriske sparkesyklene ikke blir kastet rundt. Levetiden vil også forlenges ved at man reparerer dem når de blir ødelagte, fremfor å kaste dem og kjøpe nye.

Et mulig tiltak kan være å forby kjøring med mer enn én person. Dette har også andre enn miljømessige grunner for seg. Hva gjelder utformingen av hjulene og kjøring på brostein burde dette neppe reguleres, men heller oppfordres til. Når det kommer til reparasjoner kan det være en generell oppfordring og/eller man kan belønne de som kan dokumentere en viss lengde eller gjennomsnittlig lengde på levetiden. Hvor lang levetiden burde være er etter tidligere nevnt forskning to år, men et realistisk siktemål bør kanskje være ett år.

For å kunne belønne lang gjennomsnittlig levetid, eventuelt sanksjonere de som skroter elektriske sparkesykler etter kort tid, har man behov for et register. I dette registeret burde man holde oversikt over hvilke tjenestetilbydere som kjøpte hvilke elektriske sparkesykler når. Videre kan man bruke dette registeret til å ilegge et gebyr for registrering, som man eventuelt kan få tilbake deler av dersom den elektriske sparkesykkelen har hatt en gitt levetid. Alternativt kan registeret anvendes for å ilegge gebyr for avfallshåndteringen. Gebyret kan reguleres ut fra levetiden.

Studentgruppen anser det som mer relevant å ilegge gebyr først, som eventuelt kan lettes, fremfor å be om gebyr for riktig avfallshåndtering. Etter vårt syn er førstnevnte alternativ et sterkere intensiv for å forlenge levetiden enn det andre, som til og med kan virke negativt ved å heve terskelen for korrekt avfallshåndtering.

10.1.4.2 *Innhenting og utkjøring*

Hva gjelder innhenting og utkjøring av utleide elektriske sparkesykler kan man som nevnt i kapittel 10.1.2.1.1 enten oppfordre til eller gi subsidier til lastesykler og mer miljøvennlige varebiler.

Videre kan en mer effektiv praksis redusere klimagassutslippet. For at praksisen skal bli mer effektiv kan man la de elektriske sparkesyklene som ikke trenger landing stå, eller man kan kjøre kun avtakbare batterier og ikke hele sparkesykler. Man kan ha faste hentetidspunkter hvor man henter inn alt på en gang eller man kan hente for alle eller flere tjenestetilbydere om gangen. Man kan behandle de elektriske sparkesyklene mer varsomt, regulere antall hentesteder og merke opp parkeringsplasser og knutepunkter for å samle flere elektriske sparkesykler på ett sted. Videre kan man for eksempel forby parkering der transportbilen ikke slipper til.

Tiltak for effektiv innhenting og utkjøring kan fort virke inngripende for tjenestetilbyderne og det er vanskelig å finne hjemler for slik regulering i forskrift. Videre er det viktig å opprettholde de elektriske sparkesyklens kjerneegenskap som et mikromobilt transportmiddel. Deler av tiltakene burde derfor etter vårt syn gjennomføres i avtaler og ikke i lov og forskrift.

10.1.4.3 *Bruk*

Hva gjelder bruk av elektriske sparkesykler og erstatning av bilkjøring kan mulige tiltak være mer taktisk utplassering. Dersom de elektriske sparkesyklene i større grad utplasseres i nærheten av kollektivtransport kan dette medføre at brukerne i større grad anvender dem i kombinasjon med slik transport, noe som igjen kan medføre at flere lar bilen stå.

Videre kan man regulere hastighetsgrensen i sentrumskjernen på en slik måte at det blir tilnærmet gåhastighet i de travleste gatene, og mulighet til å kjøre litt fortere på de lengre avstandene utenfor sentrum. På den måten kan det bli mindre attraktivt å bruke de elektriske sparkesyklene på de korte distansene man ellers ville gått, og gjøre det mer attraktivt å kjøre lengre distanser litt utenfor sentrum. Dette fordrer at de elektriske sparkesyklene har rekkevidde utover sentrumskjernen, noe som igjen kan føre til større utslipp i forbindelse med innhenting og utkjøring.

Et annet alternativ er å gjøre reisen billigere desto lengre den er. Det vi i studentgruppen anser som det beste tiltaket er å bygge ut sykkelveiene. Dette kan også fungere som et tiltak for å forbedre folkehelsen dersom sykkelveiene også bidrar til mer sykling.

10.1.5 **Forskning og opplysning**

Vi ønsker å foreslå at det gjøres forskning på elektriske sparkesykler og utvikling innen mikromobilitet ettersom dette er relativt nytt og burde utforskes nærmere. Denne form for rørutslippfri, enkel persontransport er sannsynligvis kommet for å bli. Transportformen reiser mange spørsmål, som for eksempel de vi har reist i utredningen og ikke minst: hvordan kommer trafikkbildet til å se ut i framtiden? Hva kan vi gjøre for å sikre grønnere, enklere, billigere og bedre transport i tiden framover?

Det er utført én studie om de elektriske sparkesyklens miljøvennlighet. Studien er fra USA (North Carolina) og vi må regne med at studien hadde vist noe annerledes resultater i Oslo. TØI sin studie også nevnt tidligere gir ikke et god nok bilde av de miljømessige

konsekvensene ved bruk av elektriske sparkesykler, selv om den til en viss grad kartlegger i hvor liten grad de erstatter bilkjøring.

Studien fra USA viser at det er et stort forbedringspotensiale. Når studien til og med viser at elektriske sparkesykler på et visst punkt innebærer mer forurensning enn bilkjøring, og mye mer forurensning enn vanlig sykkel og kollektivtransport med buss, er det av stor interesse for Osloborgerne og verden ellers å utforske den stativløse elektriske sparkesykkelen og andre små elektriske kjøretøy nærmere.

Videre er studentgruppen av den oppfatning at bevisstgjøring av de problemene som er, vil bidra til å redusere utfordringene vi ser i dag. Tanken med forslaget om opplysning er at ulike aktører, både staten, kommunen og tjenestetilbyderne burde videreformidle fordelene og særlig ulempene med elektriske sparkesykler på en ryddig og enkel måte.

Fram til nå har det mer eller mindre vært ulike aviser og tidsskrifter som har publisert mange, oppstykkede og dels ulike artikler om de elektriske sparkesyklene. Hver for seg gir de et uoversiktlig bilde av dagens tilstand, og mengden oppmerksomhet kan oppfattes som masete av leserne. Stat, kommune og tjenestetilbyder vil oppfattes som mer seriøse avsendere, og forhåpentligvis styre borgernes handlinger, i hvert fall til en viss grad.

10.1.6 Avslutning

Miljøproblemer endrer seg stadig. Verdioppfatninger forandres, og den tekniske og økonomiske utvikling åpner for nye muligheter til å redusere risikoen for skadevirkninger på miljøet. Videre medfører nye produkter og ny teknologi nye utfordringer. Forurensning som vi godtok før, er uakseptabel i dag, og det vi aksepterer i dag kan finnes uhørt i framtiden.

Det er ulike holdninger til miljø og helse, og dersom man skal oppnå de miljømål som er satt er man i stor grad avhengig av lovfestede regler som håndheves effektivt. Dette illustreres for eksempel av hvordan årets sesong med stativløse elektriske sparkesykler har gått.

Bymiljøetatens retningslinjer innebærer ingen rettslige forpliktelser for tjenestetilbyderne, og de har i varierende grad blitt overholdt. Dette antyder at ikke alle problemene kan løses gjennom avtale og egen fri vilje hos tjenestetilbyderne og brukerne, men faktisk må lovfestes gjennom sterkere rettslige virkemidler.

Av hensyn til hva studentgruppen anser som de mest håndterlige og effektive tiltakene, og som ikke griper for mye inn i næringsvirksomheten til tjenestetilbyderne, velger vi å gå videre med å foreslå følgende: 1) parkeringsfri sone ved vannkant og kaikant, 2) opprydningsavtaler mellom tjenestetilbyderne, 3) utbygging av sykkelveier, 4) forskning på miljøproblemene med elektriske sparkesykler og opplysning om resultatene.

10.2 Virkninger av tiltakene

10.2.1 Parkeringsfri sone

Tiltaket har virkninger for brukere av stativløse elektriske sparkesykler til utleie. Et parkeringsforbud innenfor et 50-meters belte kan innebære at man må gå lenger før man er fremme på bestemmelsesstedet. De stativløse elektriske sparkesyklene mister da litt av sin funksjon som løsninger på «last mile»-problemet. Det kan diskuteres hvorvidt det å måtte gå 50 meter ekstra utgjør et problem eller ikke. Problemet vil kun melde seg for de tilfeller reisemålet befinner seg innenfor 50-meters beltet.

For andre enn brukerne vil forbudet mest sannsynlig bidra til et bedre utemiljø og mindre forurensning av naturen. Langs Oslofjorden har vi Havnepromenaden og populære turstier langs Akerselven som ligger i 50-meters beltet. Dersom parkeringsforbudet gjør det mindre attraktivt å *kjøre* stativløse elektriske sparkesykler gjennom de samme områdene bidrar tiltaket til ytterligere bedre for fotgjengere.

For tjenestetilbyderne vil det være en fordel å ha færre hentesteder for de stativløse elektriske sparkesyklene. En ulempe er at områder innenfor 50-meters beltet ofte er populære, slik at forbudet *kan* innebære tap av kunder.

Hva gjelder gjennomføring av tiltaket anvender alle tjenestetilbyderne i Oslo GPS teknologi som kan brukes til å opprette geografiske sperrer. Politiets og kommunens kontroll med etterlevelse og håndhevelse ved overtredelser vil da sannsynligvis innebære mindre tilleggsbyrder.

10.2.2 Opprydningsavtaler

Tiltaket er foreslått fordi det kan effektivisere etterlevelsen av den opprydningsplikt tjenestetilbyderne allerede har etter forurensningsloven og politivedtektene.

Virkningene av en eventuell avtale kommer an på hva som avtales. Det kan likevel forventes at en avtale om felles opprydning vil innebære kostnadsbesparelser for tjenestetilbyderne.

Det er foreslått en avtale fordi lovregulering ikke oppfattes som nødvendig. Studentgruppen har forhørt seg med enkelte tjenestetilbydere og de stiller seg positive til en slik avtale.

10.2.3 Utbygging av sykkelveier

Tanken bak dette tiltaket er at det er svært få muligheter til å regulere hvordan brukere av elektriske sparkesykler skal erstatte bilkjøring med mer miljøvennlige transportalternativer. Studentgruppen mener kommunen og staten til en viss grad må legge til rette for at bruk av alternative transportmidler blir mer attraktive å anvende.

Å utbygge sykkelveiene i Oslo er en måte å påvirke flere til å bruke sykkel, elektrisk sparkesykkel og andre transportalternativer.

Det er vanskelig å si hva virkningene av dette tiltaket vil bli. Mest sannsynlig bidrar det til mer miljøvennlig persontransport og bedre trafikkflyt. Hva gjelder det økonomiske aspektet ved tiltaket har studentgruppen ikke hatt mulighet til å regne på dette. Det må nevnes at tiltaket går overens med Oslos sykkelstrategi 2015-2025. De allerede vedtatte planene m å bygge ut sykkelfeltet kan innebære at den økonomiske byrden ved tiltaket ikke blir like stort som først antatt.

10.2.4 Forskning og opplysning

Tiltaket er tenkt å være frivillig. Virkningene av det vil således være vanskelig å gå nærmere inn på. Det nevnes kort at noe av ulempen med slike undersøkelser og forskning er usikkerheten rundt hva man faktisk finner ut av og et mulig skjevt forhold mellom den økonomiske investeringen i arbeidet og resultatets anvendelighet. Usikkerhet rundt miljøspørsmål skal uansett møtes med de miljørettslige prinsipper om føre var og bærekraftig utvikling.

11 Merknader

11.1 Innledning

Her i kapittel 11 har vi skrevet merknader til tiltakene vi anbefaler i kapittel 12. Merknadene knytter seg til de tiltak som kategoriseres som reguleringer. Tiltak som frivillige avtaler, forskning og opplysning nevnes ikke her. Formålet med kapittelet er å forklare hvordan vi har kommet frem til anbefalingen under, hvilket innhold tiltaket skal ha, og hvordan den skal gjennomføres og håndheves. Å skrive slike merknader faller utenfor vårt mandat. Det er derfor skrevet merknader til kun deler av anbefalingen.

11.2 Forskrift om elektriske sparkesykler

Forskriftens lovhjemmel bør utredes nærmere. I kapittel 12 har studentgruppen foreslått en forskrift om elektriske sparkesykler uten å fullt ut ha undersøkt om bestemmelsene har hjemmel i lov.

11.3 Promillegrense for føring av elektrisk sparkesykkel

Studentgruppen har valgt å se til vegtrafikkloven § 22 sin ordlyd og øvrige ledd foruten siste ledd, ved utforming av bestemmelsen om promillegrense. Vegtrafikkloven er grundig og solid, med utfyllende forarbeider.

Forskrift om faste grenser for påvirkning av andre berusende eller bedøvende middel enn alkohol m.m. skal gjelde tilsvarende hva gjelder «berusende eller bedøvende middel» i vår anbefaling.

11.4 Parkeringsfri sone

Reguleringen er basert på lokale behov og kunne vært foreslått i forskrifts form med hjemmel i politiloven § 14 første ledd nr. 1. Regelen kunne således ha blitt håndhevet av kommunen, jf. tredje ledd. Problemet har likevel aktualisert seg i flere andre byer rundt i verden, og det er greit at samtlige regler om elektriske sparkesykler samles på samme sted i regelverket i én forskrift.

Tanken bak dette tiltaket er at det skal fastsettes en grense på et bestemt antall meter som skal hindre elektriske sparkesykler i å havne i vannet, enten det måtte være en elv, innsjø, fjord, hav, våtmark eller sluk. Ordlyden er valgt for å understreke at grensen gjelder fra all vannkant, også kaikant.

Grensen på 50 meter er satt med bakgrunn i Bymiljøetatens egne retningslinjer nr. 4 d). Flertallet i studentgruppen anser dette som en rimelig lengde. Formålet er at de stativløse elektriske sparkesyklene ikke skal 1) velte eller blåses ned i vannet på grunn av været eller 2) bli kastet ut i vannet av enten brukere eller tredjepersoner. Grensen kunne vært lenger, men ettersom store og populære deler av Oslo by ligger i tilknytning til Akerselven og Oslofjorden, og det ofte er satt opp bygninger eller andre hindringer innenfor 50-meters beltet, ville flertallet ikke sette grense på mer enn 50 meter.

Det presiseres at forbudet gjelder parkering av *stativløse* elektriske sparkesykler til *utleie*. Dette innebærer at eiere av private elektriske sparkesykler ikke berøres av forbudet. Dette er

begrunnet i at eiere ofte velger å låse fast sine sparkesykler og således utgjør et mindre problem. I tillegg ville det vært vanskeligere og mindre kostnadseffektivt å håndheve regelen overfor privateide elektriske sparkesykler. For de stativløse elektriske sparkesyklene til utleie skal kommunen etter regelen kunne pålegge tjenestetilbydere å opprette geografisk sperre gjennom GPS teknologi, og ilegge bøter for manglende overholdelse.

Forbudet gjelder kun parkering og ikke kjøring, men det presiseres at forbudet også gjelder for tjenestetilbydere som utplasserer elektriske sparkesykler til utleie.

Tiltaket er ment å være teknologinøytralt, slik at det også kan anbefales for ny teknologi og andre små elektriske kjøretøy.

11.5 Tillatelse fra kommunen for utleie av stativløs sykkel

Studentgruppen har funnet det ønskelig å innføre rettslig regulering som åpner for å begrense antallet, og samtidig gi kommunene anledning til å kreve leie for bruken av kommunal grunn til kommersiell virksomhet.

Studentgruppen vurderer lov om politiloven § 14 som hjemmelsgrunnlag for slik regulering. Politiloven § 14 gjelder politivedtekter, og sier i første ledd, jf. første ledd nr. 6 at «I vedtekter som fastsettes av kommunen og godkjennes av departementet eller den instans departementet fastsetter, kan det gis bestemmelser om regulering av ervervsvirksomhet på offentlig sted som ikke faller inn under regulering av andre lover. Hva som menes med «ervervsvirksomhet» er ikke forklart i bestemmelsen eller i forarbeidene til politiloven.

Ervervsvirksomhet ble i - den nå opphevede - lov om kontroll og regulering av priser, utbytte og konkurranseforhold (prisloven) § 60 nr. 4 definert som «all slags varig eller leilighetsvis økonomisk virksomhet som drives mot vederlag». I lov om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven) som var en av to lover som avløste prisloven, sier § 2 at foretak i loven er definert som enhver enhet som utøver privat eller offentlig ervervsvirksomhet. Spørsmålet blir så hva foretak betyr. Av forarbeidene fremgår det at foretaksdefinisjonen er i overensstemmelse med foretaksbegrepet etter EU/EØS-konkurranseretten.¹²⁸ Forarbeidene viser og til at foretaksbegrepet er definert i EØS-avtalens protokoll 22 artikkel 1, hvor det heter at foretak er «enhver enhet som utøver virksomhet av handelsmessig eller økonomisk art». Studentgruppen legger til grunn at «ervervsvirksomhet» er virksomhet av handelsmessig eller økonomisk art. Utleie av elektriske sparkesykler er således ervervsvirksomhet. Det andre spørsmålet som reises er om utleie av elektriske sparkesykler faller inn under regulering av andre lover. Da politiloven ble vedtatt var handel av varer på offentlig sted regulert gjennom lov om handelsvirksomhet (handelsloven). Handelsloven er senere blitt opphevet, uten at varehandel er regulert i ny lov. Det er således unødvendig å vurdere hvorvidt utleievirksomhet skal anses som varehandel, ettersom det uansett ikke er regulert av andre lover.

Studentgruppen anser at politiloven § 14 gir hjemmel til å gi bestemmelser om antallet elektriske sparkesykler til utleie på offentlig sted. Bestemmelsen vil med slik hjemmel måtte plasseres i kommunenes politivedtekter. Kommunen vil måtte fastsette bestemmelsen i

¹²⁸ Ot.prp.nr. 6 (2003-2004) s. 222.

bystyret, for deretter å godkjennes av Politidirektoratet eller den instans Politidirektoratet fastsetter.

Kommunenes mulighet til å kreve leie, hjemles også i den foreslåtte bestemmelsen. Leien knytter seg mot tillatelsen til å drive utleie av stativløse sykler, altså kommersiell virksomhet, og ikke til parkeringen som sådan. Leien vil gjelde hver enkelt stativløse sykkel til utleie og vil gjennomføres ved den tillatelse kommunen gir tilbyderer.

Når det gjelder bestemmelsens forhold til trafikkregelforskriften § 18 nr. 4, presiserer studentgruppen at det ikke er parkering av sykler som reguleres, men muligheten til å drive utleie av elektriske sparkesykler. I teorien vil tjenestetilbyderne dermed fremdeles kunne ha elektriske sparkesykler stående på kommunal grunn, men dersom de skal brukes i kommersiell virksomhet forutsetter det tillatelse fra kommunen.

Studentgruppen har vurdert hvorvidt bestemmelsen kun skal omfatte stativløse elektriske sparkesykler til utleie, eller også andre stativløse sykler til utleie. Elektriske sparkesykler er definert som sykkel etter vegtrafikklovens regler. Problematikken tilknyttet stativløse elektriske sparkesykler til utleie, antas også å kunne gjøre seg gjeldende for andre stativløse sykler til utleie. Videre vil man ved å bruke «sykkel» fremfor «elektrisk sparkesykkel» i bestemmelsen gi en regel som er mer framtidsrettet for ny teknologi, gitt at mikromobilitet fortsatt blir definert og regulert som sykler. Kommunene gis dermed større forutsigbarhet og mulighet til å regulere ny fremtidig mikromobilitet. Av den grunn finner studentgruppen det ønskelig å benytte det mer generelle «sykkel» fremfor «elektrisk sparkesykkel».

For at kommunene skal kunne ha kontroll på antallet, kan kommunen gjennom tillatelsen for eksempel pålegge at de elektriske sparkesyklene registreres, gis oblat eller lignende. Dette overlates til kommunene selv.

Ved at utleievirksomheten forbyes på kommunal grunn med mindre man har skriftlig tillatelse fra kommunal grunneierrepresentant, vil kommunen gis anledning til å sette et tak på antall stativløse sykler til utleie gjennom å begrense antall tillatelser og regulere det innholdsmessige i tillatelsen. I kraft av dette vil kommunen også kunne kreve leie for hver enkelt stativløse sykkel som benyttes til utleie.

11.6 Forbud mot sykling på fortau og gangvei

Samferdselsdepartementet har i vegtrafikkloven § 4 annet ledd første punktum hjemmel til å «gi særlige trafikkbestemmelser for en kommune eller del av en kommune». Etter § 4 annet ledd siste punktum kan departementet «delegere sin myndighet til å gi slike bestemmelser» til blant annet kommunen. Videre har kommunen i politiloven § 14 første ledd nr. 1 hjemmel til å gi lokal forskrift (politivedtekter) som fastsetter «bestemmelser [...] om å [...] sikre ferdsele». Studentgruppen vurderer hjemlene som dekkende for den foreslåtte bestemmelsen.

Bestemmelsen retter seg mot sykling og gjelder all sykling med kjøretøy som regnes som sykkel.

11.7 Parkering av sykkel for utleie eller utlån

Samferdselsdepartementet har i vegtrafikkloven § 4 annet ledd første punktum hjemmel til å «gi særlige trafikkbestemmelser for en kommune eller del av en kommune». Etter § 4 annet ledd siste punktum kan departementet «delegere sin myndighet til å gi slike bestemmelser» til blant annet kommunen. Videre har kommunen i politiloven § 14 første ledd nr. 1 hjemmel til

å gi lokal forskrift (politivedtekter) som fastsetter «bestemmelser [...] om å [...] sikre ferdsele». Studentgruppen vurderer hjemlene som dekkende for den foreslåtte bestemmelsen.

Bestemmelsen retter seg ikke mot alle sykler, men bare de som er stativløse (uten dokkingstasjon) og som tilbys publikum for utleie eller utlån.

12 Anbefaling

I dette kapitlet har vi skrevet regeltekst i form av forskrift (kapittel 12.1) og forslag til endringer i eksisterende politivedtekter i ulike kommuner (kapittel 12.2). Hva gjelder forskriften vises det for øvrig til merknaden i kapittel 11.2.

12.1 Forskrift om elektriske sparkesykler

Forsikring, brukeravtaler og brukervilkår

§ X Tvungen ansvarsforsikring for utleieselskap av elektriske sparkesykler

Selskapene plikter å ha en ansvarsforsikring som dekker brukerens erstatningsansvar for skade på personer, omgivelser og ting, herunder den elektriske sparkesykkelen selv.

Ansvarsforsikringen skal også dekke skade den elektriske sparkesykkelen gjør på personer, ting, omgivelser når skaden kommer av at:

- a) brukeren eller noen annen ikke har opptrådt forsvarlig, eller
- b) den elektriske sparkesykkelen ikke var i orden eller sviktet, eller
- c) den elektriske sparkesykkelen var kjørt, frasatt eller på annen måte håndtert slik at den kom i strid med gjeldende trafikkregler eller annen regulering i lov eller forskrift, eller
- d) den elektriske sparkesykkelen var frasatt, sto stille, ikke var i bruk eller ikke var aktivisert.

§ X Mobil applikasjon

Leie av elektriske sparkesykler skal formidles via en applikasjon som er nedlastbar til en mobil enhet. Utleie skal skje via denne applikasjonen.

§ X Obligatorisk forsikringsbevis

Applikasjonen skal inneholde et forsikringsbevis som dokumenterer gyldig ansvarsforsikring.

§ X Opplysningsplikt om forsikring og ansvar

Applikasjonen skal inneholde lett tilgjengelig informasjon om den tvungne forsikringen. Det skal uttrykkelig fremgå hva den dekker og hva den ikke dekker. Det skal uttrykkelig fremgå at skade på egen person ikke omfattes av den tvungne ansvarsforsikringen.

Informasjon om forsikring og ansvar skal fremkomme på hovedsiden i applikasjonen.

§ X Brukeravtalen

Applikasjonen skal ha én brukeravtale.

Leieforholdet mellom bruker og utleieselskap reguleres kun av brukeravtalen.

Brukeravtalen skal ikke inneholde ansvarsfraskrivelser som er eller kan komme i strid med den tvungne ansvarsforsikringen.

Brukeravtalen skal fremkomme på hovedsiden i applikasjonen.

§ X Obligatoriske brukervilkår om trafikkregler

Brukervilkårene skal være i samsvar med gjeldende lovregulering for elektriske sparkesykler slik at elektriske sparkesykler regnes som sykkel med de unntak som er fastsatt i lov.

Det er ikke tillatt å innføre andre brukervilkår om trafikkregler enn de som følger av lov eller forskriften her.

Trafikkregler

§ X Føring av elektrisk sparkesykkel i ruspåvirket tilstand

Ingen må føre elektrisk sparkesykkel eller lignende kjøretøy under påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel.

Har føreren større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften enn 0,3 milligram per liter luft, regnes føreren i alle tilfeller for påvirket av alkohol i henhold til bestemmelsene i loven

Overstiger konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i loven, eller en mengde slikt middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av slikt middel i blodet, regnes føreren i alle tilfeller for påvirket i forhold til bestemmelsene i loven. Dette gjelder likevel ikke hvor overskridelsen skyldes legemiddel inntatt i henhold til gjeldende forskrivning fra lege eller tannlege

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Det samme gjelder villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av annet berusende eller bedøvende middel, med mindre slikt middel er inntatt i henhold til gjeldende forskrivning fra lege eller tannlege, jf. tredje ledd

Fører av motorvogn må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timene etter at han er ferdig med kjøringen, når han forstår at det kan bli politietterforskning på grunn av kjøringen eller utviser grov uaktsomhet i så måte. Dette

forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas

§ X *Testing av ruspåvirkning*

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og foreløpig test av om fører av elektrisk sparkesykkel er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel når:

1. det er grunn til å tro at han har overtrådt bestemmelsene i X
2. han med eller uten egen skyld er innblandet i trafikkuhell, eller han er blitt stanset i trafikkontroll

§ X *Aldersgrense for føring av elektrisk sparkesykkel*

Den som skal føre elektrisk sparkesykkel må være fylt 15 år.

§ X *Forbud mot flere enn én person per elektriske sparkesykkel*

Det er ikke lov å være mer enn én person per elektriske sparkesykkel.

Ved overtredelse av bestemmelsen i første ledd er straffen bot.

Ved grov overtredelse av første ledd er straffen bot eller fengsel inntil 1 år. Ved vurderingen av om overtredelsen er grov, skal det særlig legges vekt på den skade som er påført og omfanget av overtredelsen for øvrig.

§ X *Parkeringsfri sone ved kaikant og vannkant*

Det er forbudt å parkere stativløse elektriske sparkesykler mindre enn 50 meter fra kaikant eller vannkant. Det samme gjelder utplassering av elektriske sparkesykler til utleie.

Aktører som tilbyr utleie av elektriske sparkesykler må sørge for at utleieobjektene deres har en geografisk sperre i samsvar med forbudet i første ledd.

12.2 Endring av politivedtekter

I forskrift om politivedtekt for X kommune gjøres følgende endringer:

Ny § X *Tillatelse fra kommunen for utleie av stativløs sykkel* skal lyde:

Det er forbudt å benytte kommunal grunn til utleie av stativløs sykkel uten skriftlig tillatelse fra kommunal grunneierrepresentant.

Ny § X *Forbud mot sykling på fortau og gangvei* skal lyde:

I X kommune er sykling på fortau eller gangvei forbudt.

Ny § X *Parkering av sykkel for utleie eller utlån* skal lyde:

I X kommune kan stativløs sykkel for utleie eller utlån parkeres på fortau bare når offentlig trafikkskilt angir at slik parkering er tillatt. Tilbyder av utleiesykkel skal opprette geografisk sperre i samsvar med offentlig trafikkskilt.

Litteraturliste

Litteratur

Bøker

Anderssen, Harald Benestad. *Forsikringsrett i et nøtteskall*. Polen: Gyldendal, 2018.

Ceder, Maria mfl. *Trafikkcommentarer*. 9. utg., Stockholm: Norstedts Juridik AB, 2018.

Eckhoff, Torstein og Eivind Smith. *Forvaltningsrett*. Oslo: Universitetsforlaget, 2018.

Engstrøm, Bjørn Edvard (red.). *Vegtrafikkloven og trafikkreglene. Lovkommentar*. 6. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2019.

Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik. *Erstatningsrett*. Oslo: Universitetsforlaget, 2015.

Robberstad, Anne. *Sivilprosess*. 4. utg., Oslo: Fagbokforlaget, 2018

Spielhaupter, Alex og Anna Zajc. *Eldrivna enpersonsfordon – En kunskapsöversikt om deras plats i trafiken*. Göteborg: Koucky & Partners AB (med finansiering av Trafikverkets Skyltfond), 2018.

https://www.trafikverket.se/contentassets/e93ace6024524c3e9db9f343cd5b2899/huvudrapport_eldrivna_enpersonsfordon_20180629.pdf hentet 02.12.2019

Woxholth, Geir, *Avtalerett*. 9. utg., Oslo: Gyldendal, 2014

Artikler

Andresen, Frode. «Jente døde i ulykke med sparkesykkel». *Dagbladet*, 11.11.2019.
<https://www.dagbladet.no/nyheter/jente-dode-i-ulykke-med-sparkesykkel/71804737> hentet 27.11.2019

Berge, Siri Hegna. *Kickstart for mikromobilitet: En pilotstudie om elsparkesykler*. Rapport. Oslo: Transportøkonomisk institutt, Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning (2019)
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50932> hentet 01.10.2019

Blixt, Tobias. "Elscootrar med en livstid på 60 dagar – hur hållbart är det?." *Breakit*, 15.03.2019 <https://www.breakit.se/artikel/19054/elscootrar-med-en-livstid-pa-60-dagar-hur-hallbart-ar-det> hentet 01.10.2019

Breian, Åshild, m.fl. «Oslo kan oversvømmes av elsparkesykler. Hvem som helst kan leie ut syklene.» *Aftenposten*, 13.05.2019. <https://www.aftenposten.no/osloby/i/Xg4j5g/oslo-kan-oversvoemmes-av-elsparkesykler-hvem-som-helst-kan-leie-ut-syklene> hentet 23.11.2019

Breian, Åshild. "Det kan bli dyrt hvis du kjører på noen med elsparkesykkel." *Aftenposten*, 11.05.2019. <https://www.aftenposten.no/osloby/i/dOMdgq/det-kan-bli-dyrt-hvis-du-kjoerer-paa-noen-med-elsparkesykkel> hentet 30.10.2019

Breian, Åshild. "Oslos miljøbyråd krever at regjeringen rydder opp i sparkesykkel-rotet." *Aftenposten*, 30.04.2019. <https://www.aftenposten.no/osloby/i/AdbMzq/oslos-miljoebraad-krever-at-regjeringen-rydder-opp-i-sparkesykkel-rotet> hentet 01.10.2019

Breian, Åshild. "Elsparkesyklene varer fra rundt en til rundt seks måneder." *Aftenposten*, 25.04.2019. <https://www.aftenposten.no/norge/i/2GVPER/elsparkesyklene-varer-fra-rundt-en-til-rundt-seks-maaneder> hentet 01.10.2019

Coste, Vincent. "France: Volunteers in Lyon fish more than 100 e-scooters out of Rhône river." *Euronews*, 17.09.2019 <https://www.euronews.com/2019/09/16/france-volunteers-in-lyon-fish-more-than-100-e-scooters-out-of-rhone-river> hentet 01.10.2019

Gregersen, Nils Petter. «Tenåringer i trafikken». 2011. *Trygg Trafikk*, <https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2017/10/Tenåringer-i-trafikken-TT-rapport-2011.pdf> hentet 27.11.2019

Griswold, Alison. "Shared scooters don't last long." *Quartz*, 01.03.2019 <https://qz.com/1561654/how-long-does-a-scooter-last-less-than-a-month-louisville-data-suggests/> hentet 01.10.2019

Halvorsen, Bjørn Egil og Julia Nilsen Martinčič. "Europeiske byer rydder opp i elsparkesykkel-kaos. Nå følger trolig Oslo etter." *Aftenposten*, 27.10.2019. <https://www.aftenposten.no/norge/i/BRn5Ow/europeiske-byer-rydder-opp-i-elsparkesykkel-kaos-naa-foelger-trolig-oslo-etter> hentet 28.10.2019

Haugli, Mina. "Oslo: Omtrent fire skader i døgnet på elsparkesykkel." *VG*, 02.07.2019. <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/kJBPML/oslo-omtrent-fire-skader-i-dognet-paa-elsparkesykkel> hentet 26.10.2019

Henriksen, Torill. «Her drar de opp et titalls sparkesykler fra Oslofjorden: “Kriminelt og utrolig leit.” *Shifter*, 24.09.2019 <https://shifter.no/her-drar-de-opp-et-titalls-sparkesykler-fra-oslofjorden-kriminelt-og-utrolig-leit/> hentet 01.10.2019

Henriksen, Torill. «Enda flere sparkesykler: Deli de Luca-Bølla ruller ut Libo i trangt marked.» *Shifter*, 26.08.2019. <https://shifter.no/el-sparkesykkel-libo-solutions/enda-flere-sparkesykler-deli-de-luca-bolla-ruller-ut-libo-i-trangt-marked/127819> hentet 23.11.2019

Henriksen, Torill. «Dette skiller el-sparkesyklene: Alle selskapene mener at de er best.» *Shifter*, 06.06.2019. <https://shifter.no/detaljene-som-skiller-el-sparkesyklene-alle-selskapene-mener-at-de-er-best/> hentet 23.11.2019

Hollingswoth, Joseph. «Are e-scooters polluters? The environmental impacts of shared dockless electric scooters.» *Environmental Research Letters* Volume 14 Number 8 (2019) <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/ab2da8/pdf> hentet 01.10.2019

Hurts, Luke. «Oktoberfest. Hundreds caught riding electric scooters drunk during Munich beer extravaganza». 2019 <https://www.euronews.com/2019/10/09/oktoberfest-hundreds-caught-riding-electric-scooters-drunk-during-munich-beer-extravaganza> hentet 27.11.2019

Jensen, Martin Huseby. «Oslo kommune kan gjøre lite med elsparkesyklene», 26.06.2019. <https://www.dagsavisen.no/oslo/oslo-kommune-kan-gjore-lite-med-elsparkesyklene-1.1545342> hentet 19.11.2019

Keane, Jonathan. «Electric scooter giant Lime has Ireland in its sights as part of a European push». *Fora*, 12.09.2019. <https://fora.ie/lime-e-scooter-ireland-4587331-Apr2019/> hentet 28.11.2019

Kobayashi, Leslie mfl. «The e-merging e-pidemic of e-scooters». *BMJ Journals* Volume 4 Issue 1 (2019) <https://tsaco.bmj.com/content/4/1/e000337> hentet 27.11.2019

Københavns kommune. «Status på København 2018». 2018. https://www.kk.dk/sites/default/files/nogletalsrapport_2018_endelig_version_printervenlig.pdf hentet 21.11.2019

Lime. «Lime Year End Report 2018» 18.12.2018 https://www.li.me/hubfs/Lime_Year-End%20Report_2018.pdf hentet 01.10.2019

Luo, Hao, Kou Zhaoyu m.fl. “Comparative life cycle assessment of station-based and dockless bike sharing systems.” *Resources Conservation Recycling* nr. 146 (2019) s. 180–189 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921344919301090?via%3Dihub> hentet 01.10.2019

NTB-Ritzau. «28 personer siktet for fyllekjøring på elsparkesykkel i København.» *Aftenposten*, 08.07.2019 <https://www.aftenposten.no/verden/i/kJB56Q/28-personer-siktet-for-fyllekjoering-paa-elsparkesykkel-i-koebenhavn> hentet 27.11.2019

Olsen, Stein Jarle. «Ny elsparkesykkelgigant lanserer i Oslo.» *Tek*, 05.07.2019. <https://www.tek.no/artikler/ny-elsparkesykkelgigant-lanserer-i-oslo/469151> hentet 23.11.2019

Ries, Julia. «Rising Number of E-Scooter Accidents Tied to Alcohol». *Healthline*, 04.09.2019. <https://www.healthline.com/health-news/scooter-dui-most-e-scooter-accidents-related-to-drinking#Many-riders-were-under-the-influence-and-without-helmets> hentet 27.11.2019

Røssland, Marie. “Kan “gå ut på dato” etter bare noen måneder.” *Dagbladet*, 09.04.2019 <https://www.dagbladet.no/nyheter/kan-ga-ut-pa-dato-etter-bare-noen-maneder/70961193> hentet 01.10.2019

Skretting, Astrid. «Historisk oversikt alkohol i Norge 1816-2018». *FHI*, 09.10.2018. <https://www.fhi.no/nettpub/alkoholinorge/alkohol-i-historien/historisk-oversikt-alkohol-i-norge-1816-2018/#2000-2018>

Statistisk sentralbyrå. 2018. «Trafikkulykker med personskade. Førere og passasjerer på sykkel.» <https://www.ssb.no/statbank/table/09011/> hentet 28.10.2019

The Associated Press. “57 electric scooters, bikes pulled from Willamette River in Portland.” *The Seattle Times*, 27.06.2019 <https://www.seattletimes.com/seattle-news/northwest/57-electric-scooters-bikes-pulled-from-willamette-river/> hentet 01.10.2019

Thoresen, Jan. «Slik leier du el-sparkesykkel i Oslo.» *Elbil 24.no*, 03.09.2019. <https://www.elbil24.no/nyheter/slik-leier-du-el-sparkesykkel-i-oslo/70869996> hentet 23.11.2019

Kommentarer og merknader

Aarhus, Mona. «Kommentar til produktkontrollloven.» i *Rettsdata* 2014 hentet 01.10.2019

Bugge, Hans Christian. «Kommentar til forurensningsloven.» i *Rettsdata* 2018 hentet 01.10.2019

Magnussen, Lola. «Kommentar til folkehelseloven.» i *Rettsdata* 2017 hentet 01.10.2019

Nettsider

Av og til. «Slik virker alkohol på kroppen». 2019 <https://avogtil.no/slik-virker-alkoholen-pa-kroppen/> hentet 27.11.2019

Jusinfo.no. «Vedtakelse av standardvilkår.» 2019 <http://jusinfo.no/index.php?site=default/721/839/868/869> hentet 23.11.2019

Personskadeadvokat.no. ”Bør man ha egne forsikringer når man kjører elektrisk sparkesykkel?” 05.06.2019. <https://personskadeadvokat.no/aktuelt/2019/mai/bor-man-ha-egne-forsikringer-nar-man-kjorer-elektrisk-sparkesykkel/> hentet 30.10.2019

Student.no. ”NSO Studentforsikring: Innbo-, reise- og ulykkesforsikring.” <https://www.student.no/studentforsikring/> hentet 31.10.2019

Tranøy, Knut Erik. s.v. «Ansvar». Store norske leksikon. 08.11.2018. <https://snl.no/ansvar> hentet 28.10.2019

Trygg Trafikk. «Barns forutsetninger». (u.å.) <https://www.tryggtrafikk.no/skole/barns-forutsetninger/> hentet 27.11.2019

Trygg Trafikk. «Hvorfor bruke sykkelhjelmer». (u.å.) <https://www.tryggtrafikk.no/trygg-og-sikker-sykling/hvorfor-bruke-sykkelhjelmer/#> hentet 27.11.2019

Trygg Trafikk. «Slik påvirker rus deg i trafikken». (u.å.) <https://www.tryggtrafikk.no/rus-og-helse/slik-pavirker-rus-deg-trafikken/> hentet 27.11.2019

Wikipedia. «Drunk driving law by country». 2019. https://en.wikipedia.org/wiki/Drunk_driving_law_by_country hentet 27.11.2019

Norske rettskilder

Lover

1814 Kongeriket Norges Grunnlov

2011 lov av 24. juni 2011 nr. 29 om folkehelsearbeid (folkehelseloven)

2009 lov av 18. desember 2009 nr.131 om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen (sosialtjenesteloven)

- 2008 lov av 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)
- 2005 lov av 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven)
- 2004 lov av 05. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven)
- 1997 lov av 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven)
- 1995 lov av 04. august 1995 nr. 53 om politiet (politiloven)
- 1989 lov av 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven)
- 1981 lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)
- 1980 lov av 06. juni 1980 nr. 21 om handelsvirksomhet (opphevet)
- 1977 lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)
- 1976 lov av 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven)
- 1965 lov av 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)
- 1961 lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova)
- 1957 lov av 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet (friluftsløven)
- 1953 lov av 26. juni 1953 nr. 4 om kontroll og regulering av priser, utbytte og konkurranseforhold (opphevet)
- 1918 lov av 31. mai 1918 nr. 4 om avslutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljeserklæringer (avtaleloven)
- 1902 lov av 22. mai 1902 nr. 10 Almindelig borgerlig Straffelov (Straffeløven) (opphevet)
- 1814 lov av 17. mai 1814 Kongeriket Norges Grunnlov (Grunnloven)

Forskrifter

- 2018 Forskrift av 9. april 2018 nr. 545 om om endring i forskrift om krav til sykkel
- 2015 Forskrift av 04. september 2015 nr. 1032 om Marka (Markalovforskriften)
- 2014 Forskrift av 13. juni 2014 nr. 725 om unntak fra forsikringsplikt
- 2012 Forskrift av 20. januar nr. 85 om faste grenser for påvirkning av andre berusende eller bedøvende middel enn alkohol m.m
- 2007 Forskrift av 6. juni 2007 nr. 577 om politivedtekt, Oslo kommune
- 1999 Forskrift av 2. desember 1999 nr. 1245 om politivedtekt, Trondheim kommune
- 1994 Forskrift av 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften)
- 1990 Forskrift av 19. februar 1990 nr. 119 om krav til sykkel
- 1988 Forskrift av 15. mai 1988 nr. 356 for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag

1986 Forskrift av 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) [kalt trafikkregelforskriften]

Forarbeider

Ot.prp.nr.6 (2003-2004) A) om lov om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven) B) om lov om gjennomføring og kontroll av EØS-avtalens konkurranseregler mv. (EØS-konkurranseloven)

Ot.prp.nr.22 (1994-1995) Om lov om politiet (politiloven)

Ot.prp.nr. 33 (1988-1989) Om lov om endringer i lov 13 mars 1981 nr 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) m.v (Erstatningsansvar ved forurensningsskade)

Ot.prp.nr.11 (1979-1980) Om lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)

Ot.prp.nr.51 (1974-1975) Lov om produktkontroll

Ot.prp.nr.23 (1964-1965) om Vegtrafikklov.

NOU 1995:4 Virkemidler i miljøpolitikken

NOU 1983: 52. Forsikring i Norge. Oslo: Universitetsforlaget.

https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2011103106032 hentet [29.10.2019

Vegdirektoratet. Høringsnotat. Små elektriske kjøretøy. 12.01.2017.

Vegdirektoratet. Høringsoppsummering. Små elektriske kjøretøy. 2017.

Dommer

Rt. 1972 s. 965 (Mønepanne).

Rt. 1973 s. 1268 (Flymanøverdommen)

Rt. 1978 s. 521

Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II)

Rt. 2003 s. 1546 (Røykedommen)

Rt. 2010 s. 306 (Hempel)

Rt. 2013 s. 312

HR-2016-2228-A (Segway).

HR-2019-52-A (Spinningsdommen)

Sør-Trøndelag tingretts dom 7. mai 2018.

Annen offentlig praksis

Bymiljøetaten Oslo kommune. “Retningslinjer for stativløse delesykler og sparkesykler.” 15.03.2019

Københavns kommune, “Annoncering af tilladelser til opstilling af cykler, el-løbehjul mv. til udlejning (forsøgsordning).” 2019

https://www.kk.dk/sites/default/files/annoncering_juni_2019_mindre_udlejningskoeretoer_0.pdf hentet 20.11.2019

Københavns kommune, “Bilag 2: Oversigt over byrumstyper.” 2019

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23095033-32138669-5.pdf> hentet 20.11.2019

Københavns kommune. “Faktaark fra Velfærdsanalyse”. (u.å.)

https://www.kk.dk/sites/default/files/2017_befolkningen_efter_bydele_og_areal.pdf hentet 20.11.2019

Københavns kommune. “11. Retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøyer (2019-0123136) [https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-](https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/03062019/edoc-agenda/28254415-7c5b-426f-ad97-7e2b2382b296/17c6a6e3-aa93-4fe5-965d-d9685b606f7d)

[modemateriale/03062019/edoc-agenda/28254415-7c5b-426f-ad97-7e2b2382b296/17c6a6e3-aa93-4fe5-965d-d9685b606f7d](https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/03062019/edoc-agenda/28254415-7c5b-426f-ad97-7e2b2382b296/17c6a6e3-aa93-4fe5-965d-d9685b606f7d) hentet 20.11.2019

Ministère de la Transition écologique et solidaire. *Les trottinettes électriques et les nouveaux engins de déplacement personnel: entrent dans le code de la route*. Brosjyre. 25.10.2019

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2019.10.25_dp_trotinettes.pdf hentet 01.11.2019

Oslo kommune. “Areal og friområder”. (u.å.) [https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-](https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/statistikk/miljostatus/areal-og-friomrader/#gref)

[administrasjon/statistikk/miljostatus/areal-og-friomrader/#gref](https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/statistikk/miljostatus/areal-og-friomrader/#gref) hentet 21.11.2019

Oslo kommune. «Folkemengde og endringer». (u.å.) [https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-](https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/statistikk/befolkning/folkemengde-og-endringer/#gref)

[og-administrasjon/statistikk/befolkning/folkemengde-og-endringer/#gref](https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/statistikk/befolkning/folkemengde-og-endringer/#gref) hentet 21.11.2019

Samferdselsdepartementet. Pressemelding nr. 49/18: “Små elektriske kjøretøy blir likestilt med sykkel” 10.04.2018 [https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/sma-elektriske-kjoretoy-blir-](https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/sma-elektriske-kjoretoy-blir-likestilt-med-sykkel/id2596831/)

[likestilt-med-sykkel/id2596831/](https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/sma-elektriske-kjoretoy-blir-likestilt-med-sykkel/id2596831/) hentet 27.11.2019

Trondheim kommune. "Saksprotokoll PS 0173/19 Saksprotokoll - El-sparkesykler - utleie på kommunal grunn" 13.08.2019

Dansk rett

LBK nr. 1324 af 21/11/2018 Færdselsloven § 105

LOV nr. 1520 af 27/12/2014 Lov om offentlige veje m.v.

Brukeravtaler

Circ. https://goflash.com/terms/no_terms_no.html hentet 01.12.2019

Lime. <https://www.li.me/user-agreement/nn> hentet 01.12.2019

Ryde. <https://www.ryde-technology.com/terms-and-conditions/> hentet 01.12.2019

Tier. <https://www.tier.app/terms-conditions/> hentet 01.12.2019

Voi. <https://www.voiscooters.com/no/Voi-user-agreement-12rr/> hentet 01.12.2019

Zvipp. <https://www.zvipp.no/terms-of-use> hentet 01.12.2019

Utilgjengelige kilder

Kommunikasjon i e-post med Oslo universitetssykehus. 24.09.2019