



Statens vegvesen

Vedlegg 1 - Høring om forslag til endring av hastighetsbegrensning for rullestol og en klargjøring av regelen om passasjerer på små elektriske kjøretøy

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
1.1	Bakgrunn.....	3
1.2	Avgrensninger.....	3
1.3	Klargjøring av regelen om passasjer på små elektriske kjøretøy.....	4
2	Gjeldende regelverk for rullestol.....	4
2.1	Vegtrafikkloven	4
2.2	Trafikkreglene	5
2.3	Praksis i andre land	5
2.3.1	Sverige.....	5
2.3.2	Danmark	5
2.4	Harmonisert standard på medisinsk utstyr	6
3	Trafikksikkerhet	6
4	Vegdirektoratets forslag og vurderinger	6
4.1	Økt hastighet.....	6
4.2	Gående eller syklende	7
4.3	Vurdering av aktsomhetsbestemmelse tilsvarende den særlige regelen for sykling på fortau	8
5	Forsikring.....	8
5.1.1	Generelt om bilansvarslova	8
5.1.2	Rullestol, elsykkel og små elektriske kjøretøy	8
5.1.3	Vegdirektoratets forslag.....	9
6	Klargjøring av reglen om passasjerer på små elektriske kjøretøy	9
7	Økonomiske og administrative konsekvenser	10
8	Forslag til forskriftsendringer	11
8.1	Forslag til endring i trafikkreglene.....	11
8.2	Forslag til endring i bruksforskriften.....	11
8.3	Forslag til endring i forskrift om unntak fra forsikringsplikt	11
8.4	Forslag om endring i forskrift om trafikktrygd	11

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet utarbeide og gjennomføre høring av et forslag til endring i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav l), om at rullestol må være konstruert for en hastighet ikke over 15 km/t.

Departementet ber også Vegdirektoratet vurdere om eventuelle særlige utfordringer på fortau gjør det aktuelt også å foreslå en aktsomhetsbestemmelse tilsvarende den særlige regelen for sykling på fortau, jf. trafikkreglene § 18 nr. 3 annet punktum.

Trafikkreglenes definisjon av rullestol skal ivareta brukerens fremkommelighet og sikkerhet, samt sørge for at disse rettighetene ikke går på bekostning av sikkerheten til andre brukere av de samme trafikkarealene.

Gjeldende hastighetsbegrensning må antas primært å være satt av hensyn til sikker bruk av rullestol på fortau og gangarealer. Samferdselsdepartementet viser til at det må ses hen til både at egenskapene til rullestoler er endret over tid og at de også nyttes på andre trafikkarealer enn fortau, dvs. områder hvor høyere fart enn 10 km/t kan være både hensiktsmessig, trafiksikkert og ikke minst; viktig for brukeren.

Det er i senere tid fremsatt et særlig ønske om at den maksimale tillatte hastigheten for rullestol økes. I en avveining av de ulike hensynene legger Samferdselsdepartementet til grunn at brukerperspektivet her må veie tungt, og antar at trafiksikkerhetshensynet vil kunne ivaretas også ved en mindre økning av tillatt maksimal hastighet for rullestol fra 10 km/t til 15 km/t.

Rullestoldefinisjonen var også på høring sammen med endring av regelverket for små elektriske kjøretøy i 2017. Den 10. april 2018 ble definisjonen av rullestol endret ved at kravet til minimum antall hjul ble tatt bort og bredden ble økt fra 80 cm til 85 cm. Formålet med å øke bredden var også ved denne endringen å legge til rette for nye typer rullestoler som utfordret dimensjonsbegrensningene i det gjeldende regelverket.

1.2 Avgrensninger

6. april 2018 sendte Samferdselsdepartementet et brev til Vegdirektoratet med oppdrag om å gjennomgå gjeldende regelverk for rullestoler. Samferdselsdepartementet viser til at den teknologiske utviklingen fører til at det i dag produseres nye typer rullestoler, som det kan være ønskelig å tillate bruk av. Noen av disse produktene utfordrer imidlertid vekts-, dimensjons- og hastighetsbegrensningene i gjeldende definisjon av «rullestol».

I oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet den 11. mars 2019, bes det om at en høring med forslag til begrensningene for hastighet tas ut av det opprinnelige oppdraget, og gis høy prioritet. Begrensningene i vekt og dimensjoner er derfor ikke del av denne høringen.

Vegdirektoratet vil presisere at trafikkreglene, hvor definisjonen av rullestol er hjemlet, ikke automatisk gjelder utenfor offentlig veg, for eksempel i parker og i skog og mark. En endring av rullestoldefinisjonen i trafikkreglene vil derfor ikke nødvendigvis ha betydning for kjøring utenfor

offentlig veg. Hvis ønsket er å åpne for kjøring i parker og i skog og mark kan det være nødvendig at Klima- og miljødepartementet endrer sitt regelverk. En slik endring er ikke med i denne høringen. Mer informasjon om motorferdselsregelverket utenfor offentlig veg finnes på Miljokommune.no¹.

Ved bruk på andre områder som er private, men likevel åpen for allmennheten, f.eks. kjøpesenter, flyplasser, togstasjoner, private veier o.l., er det opp til eieren eller forvalteren å avgjøre hva som tillates brukt på området. I dag har det vært vanlig å ikke ha noen begrensninger på bruk av motorisert rullestol på private områder. Denne praksisen kan imidlertid bli endret hvis raskere motoriserte kjøretøy skal anses som rullestol. Vegdirektoratets klassifisering av rullestol er ikke automatisk bindende for områder som ligger utenfor vegtrafikklovgivningen. De som har myndigheten over disse områdene er følgelig i sin fulle rett til å regulere motorisert ferdsel.

1.3 Klargjøring av regelen om passasjer på små elektriske kjøretøy

I april 2018 ble det, på visse vilkår, tillatt med små elektriske kjøretøy i Norge. Det ble bestemt at små elektriske kjøretøy skal defineres som «sykkel», og følge regelsettet som gjelder for sykler. Det ble også bestemt at små elektriske kjøretøy skulle være innrettet for én person, og at det ikke var tillatt med passasjerer.

I senere tid har Vegdirektoratet imidlertid blitt gjort oppmerksom på en uoverensstemmelse med det som ble vedtatt i 2018 og det som står om passasjerer på sykkel i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) § 3-1 om antall personer på sykkel. Vi ønsker derfor i denne høringen å gjøre en klargjøring i ordlyden i bruksforskriften, slik at det blir klart at det ikke er tillatt med passasjerer på små elektriske kjøretøy.

2 Gjeldende regelverk for rullestol

2.1 Vegtrafikkloven

Formålet med vegtrafikklovgivningen er å gi adgang til å treffe nødvendige tiltak for å sikre trygg og hensiktsmessig avvikling av trafikken.

Lov 18. juni 1965 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) gjelder all trafikk med motorvogn. Den gjelder også annen ferdsel, men da bare på veg eller område som har alminnelig trafikk med motorvogn. I vegtrafikkloven § 2 andre ledd er kjøretøy definert som «*innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner*», og motorvogn definert som «*kjøretøy som blir drevet fram med motor*».

Vegtrafikkloven § 3 bestemmer 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.*" Dette er lovens hovedbestemmelse og det prinsipielle utgangspunktet for all vegtrafikk. Andre bestemmelser i loven presiserer dette utgangspunktet nærmere. Et eksempel på dette er lovens § 6 som bestemmer at "*Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret. Føreren skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet.*"

¹ <http://www.miljokommune.no/Temaoversikt/Motorferdsel/Motorferdsel/Sjekkliste-og-maler-for-utforming-av-dispensasjoner/>

2.2 Trafikkreglene

Trafikkreglene gjelder ferdsel på gater og veger som er åpne for alminnelig ferdsel. I dagens trafikkregler § 1 nr. 1 bokstav l) heter det:

«Rullestol: Innretning med hjul og/eller belter som er særskilt konstruert for forflytning av en person med redusert gangevne. Innretningen må ha egenvekt ikke over 250 kg (inkludert eventuelle batterier), lengde ikke over 180 cm og bredde ikke over 85 cm. Dersom innretningen er motordrevet, må den være konstruert for en hastighet som ikke overstiger 10 km/t. Slik innretning anses ikke som kjøretøy etter vegtrafikkloven § 2.»

Det følger videre av trafikkreglene § 2 nr. 3 bokstav b at «som gående regnes også den som ... fører rullestol». Som gående har en rullestolbruker dermed rett til å benytte de samme områdene, på samme vilkår, som en gående.

Rullestolen kan f.eks. kjøres på fortau uten hinder av trafikkreglene § 4 nr. 1 fordi brukeren anses som gående, jf. trafikkreglene § 2 nr. 3. En annen konsekvens er f.eks. at rullestolbrukeren ikke behøver å oppfylle kravene i vegtrafikkloven § 21 om å være skikket til å kjøre på trygg måte. Vegtrafikkloven § 3 gjelder likevel for alle trafikanter, også for rullestolbrukere. Det er derfor krav om at også rullestolbrukere kjører på en hensynsfull og aktpågivende måte.

2.3 Praksis i andre land

Det kan være vanskelig å sammenligne reglene for rullestol i de ulike landene fordi de øvrige trafikkreglene også er ulike. Det er for eksempel ulike krav til når man kan benytte fortau, slik at høyere hastighet lettere kan aksepteres hvis kjøretøyet/rullestolen ikke kan brukes på fortau. Vi har likevel sett nærmere på reglene for rullestol i våre to nærmeste naboland.

2.3.1 Sverige

I Sverige gjelder det tre forskjellige regelsett for rullestoler, avhengig av hvilken hastighet rullestolen benyttes med. Hvis rullestolen kjøres i gangfart, er de gående og kan benytte gangveg og fortau. Benyttes rullestolen med høyere hastighet enn ganghastighet og opp til maks konstruktiv hastighet på 20 km/t timen, klassifiseres den som sykkel. I Sverige er det ikke tillatt for syklist, med unntak av barn under ni år, å sykle på fortau. Hvis rullestolen brukes med slike hastigheter, vil den måtte benyttes på sykkelveg eller bilveg. Rullestol med hastighet opp til 20 km/t klassifiseres som moped klasse II.

Det er ingen effektbegrensning for kjøretøy som er tiltenkt personer med fysisk funksjonsnedsetting.

2.3.2 Danmark

En motorisert rullestol er i Danmark kategorisert som et motorkjøretøy i henhold til vegtrafikkloven.

Hvis en motorisert rullestol er konstruert for å ha en maksimal hastighet på 15 km/t, og kun med en betydelig konstruktiv forandring kan oppnå høyere hastighet, vil kjøretøyet bli underlagt de samme regler som sykler.

Hvis rullestolen kjøres av funksjonshemmede ved normal ganghastighet, ca. 5-6 km/t, anses rullestolen som en fotgjenger. Rullestolen kan da benytte fortauet, gangveg osv.

Andre regler gjelder for motorvogner, som motorvogner, elektriske rullestoler og elektriske scootere som brukes av fysisk funksjonshemmede. Disse kjøretøyene må være CE-merket for å bli betraktet som en motorisert rullestol.

2.4 Harmonisert standard på medisinsk utstyr

Rullestoler skal være CE-merket. CE-merket finnes på en rekke ulike produkter, på alt fra leketøy til maskiner og medisinsk utstyr. Hvis produktet har godkjenningssmerke betyr det at produktet anses å oppfylle krav fra myndighetene gitt i direktiv eller forordning. Rammedirektivet gir overordnede krav til helse, miljø og sikkerhet. Rullestoler er omfattet av direktivet for medisinsk utstyr og skal oppfylle den harmoniserte standarden i EN 12184. I EN 12184 gis det krav til rullestolen og hvordan dette skal testes. Tilsvarende krav og testing stilles også til batteriene brukt i rullestoler.

3 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er basert på nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Risikoen for dødsulykker blant gående er blitt redusert i løpet av de siste 20 årene. Likevel er risikoen for å bli drept eller skadet tre ganger høyere for gående enn for bilførere og bilpassasjerer. Spesielt risikoutsatte grupper er barn og eldre. Barn kan mangle nødvendige ferdigheter for å ferdes trygt alene i trafikken, og de kan ofte være impulsive og vanskelige å oppdage for bilførere. Eldre kan ha vansker med å bedømme luker i trafikken og bruke lengre tid for å krysse vegen enn andre. Både barn og eldre tåler også fysisk sett mindre enn andre grupper, noe som har avgjørende betydning hvis en ulykke først skjer.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det et mål om at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange - nullvekstmålet. For å nå målet om økt gange, er det avgjørende at dette blir opplevd som attraktivt og trygt fremkomstmiddel. Det er Statens vegvesens oppgave å ivareta både sikkerheten og fremkommeligheten til gående.

Hvis rullestoler skal ha høyere hastighet enn det som er tillatt i dag, er det viktig at dette gjøres på en måte som ikke fører til flere ulykker for gående. Det er også viktig å sikre at gange føles som en attraktiv og trygg fremkomstmåte for alle kategorier gående.

4 Vegdirektoratets forslag og vurderinger

4.1 Økt hastighet

I rettspraksis er det fastslått at vanlig ganghastighet er ca. 5 km/t, se for eksempel TOSLO-2013-179074. Samtidig er hastigheten for elektriske rullestoler i dag satt til maks 10 km/t. Dette betyr at rullestolbrukere kan ferdes i normal ganghastighet. Det er også lagt til rette for at rullestolbrukere skal ha muligheten til å kjøre raskere enn normal ganghastighet på områder hvor dette ikke er til fare for dem selv eller andre. Ved å sette opp hastigheten for rullestolbrukere med 5 km/t kan dette føre til en forbedret og enklere hverdag for rullestolbrukere, noe som igjen kan føre til en forbedret livskvalitet.

For å unngå feil bruk og forebygge alvorlige uhell med elektrisk rullestol, er det nødvendig at bruker får god opplæring og oppfølging. Nav² har satt krav til hva opplæringen skal bestå av og gir viktige føringer ved formidling av elektrisk rullestol. Det er kommunene som har ansvar for alle ledd i formidlingsprosessen; hjelpe bruker å finne rett hjelpemiddel, opplæring i bruk av hjelpemidlet og å evaluere nytten av det. En del av opplæringen er praktisk kjøreopplæring, informasjon om trafikkbestemmelser og vurdering av praktiske kjøreferdigheter. Kommunene har også regler for inndragning av elektrisk rullestol ved uforsvarlig kjøring.

Vegdirektoratet mener andelen rullestolbrukere er liten sett hen mot antallet andre gående. Vi kjenner heller ikke til at de utgjør en stor fare i trafikken for seg selv eller andre. Kjøringen skal alltid være i henhold til vegtrafikkloven § 3; hensynsfull, aktpågivende og varsom slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes skade.

Godkjente rullestoler og batterier til elektriske rullestoler skal bære et godkjenningssmerke. Merke viser at de oppfyller visse krav og er testet etter disse. Vegdirektoratet legger derfor til grunn at godkjente rullestoler er sikre i bruk.

Vegdirektoratet mener derfor at den konstruktive hastigheten kan økes fra 10 km/t til 15 km/t.

4.2 Gående eller syklende

I Sverige og Danmark må man holde ganghastighet hvis man skal regnes som gående. Antatt ganghastighet er lik som i Norge, ca. 5 km/t. Hvis man kjører fortere enn dette, blir man regnet som syklist. Vi har vurdert om man skal innføre en tilsvarende regel i Norge, slik at ved kjøring i hastighet mellom 10-15 km/t er man definert som en syklist, med den konsekvens at man må forholde seg til de reglene som gjelder for syklister.

Vi mener likevel at dette ikke er en hensiktsmessig inndeling av trafikantgrupper. Det vil være svært utfordrende for både rullestolbrukere og kontrollmyndigheter å avgjøre om personen kjører i 9 km/t eller 11 km/t. Slik vi har forstått det, er heller ikke rullestoler vanligvis utstyrt med speedometer. Politiet har heller ikke utstyr som er tilpasset vurdering av så lave hastigheter. I et slikt tilfelle vil politiet i realiteten være nødt til å gjennomføre en vurdering etter vegtrafikkloven § 3; om kjøringen er hensynsfull, aktpågivende og varsom. I likhet med alle andre trafikanter innebærer vegtrafikkloven § 3 at jo høyere hastighet man kjører i, jo strengere aktsomhetsplikt.

Ved å definere en rullestol som holder en hastighet over 10 km/t som en sykkel, vil det være flere situasjoner der denne ikke er tillatt brukt på gangarealer som fortau og gangveg. Trafikkreglene § 18 nr. 3 lyder:

«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.»

En rullestolbruker vil da ved kjøring på en gangveg eller et fortau med mange gående ha valget mellom – forutsatt at det ikke er tilrettelagt for syklister på en annen måte – å flytte seg ned i vegbanen eller å senke farten slik at kjøring på fortauet skjer i tilnærmet gangfart. Tilpasning til de gåendes hastighet kan man imidlertid også utlede av vegtrafikkloven § 3. Det er dessuten slik at de

² <https://www.nav.no/546436/opplæring-og-oppfølging-i-bruk-av-elektrisk-rullestol>

fleste rullestoler verken er tilpasset å kjøre ned høye fortauskanter eller å brukes i vegbanen på en trafikkert veg. Av hensyn til rullestolbrukeren selv vil det derfor være naturlig at han senker farten og tilpasser kjøringen sin til andre gående på fortauet.

Vegtrafikkloven § 3 ivaretar følgelig de hensyn som eventuelt skulle begrunne at en rullestol i det ene øyeblikket er gående og i det neste er syklende. Vi mener derfor at hensynet til trafikksikkerheten allerede er godt ivaretatt i vegtrafikkloven § 3 uten å dele opp rullestolbrukere i to forskjellige trafikantgrupper avhengig av hastighet. Vegdirektoratet mener også at enkle regler for trafikanter og kontrollorganer er et gode i seg selv.

Vegdirektoratet mener derfor at hastigheten til rullestoler kan settes opp til 15 km/t og beholde sin status som gående.

4.3 Vurdering av aktsomhetsbestemmelse tilsvarende den særlige regelen for sykling på fortau

Som redegjort for under pkt. 4.2, mener Vegdirektoratet trafikksikkerheten til både rullestolbrukere og andre trafikanter er godt ivaretatt etter vegtrafikkloven § 3, og at det derfor ikke er behov for å etablere en særlig aktsomhetsbestemmelse tilsvarende det vi har for sykling på fortau.

5 Forsikring

5.1.1 Generelt om bilansvarslova

Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) skal sikre at skadelidte får erstatning for skade som en motorvogn påfører personer eller eiendom (andre kjøretøy, løsøre og fast eiendom).

Bilansvarslova § 15 pålegger eieren av en registreringspliktig motorvogn å tegne ansvarsforsikring. Bestemmelsen slår videre fast at eier eller bruker av en ikke-registreringspliktig motorvogn skal tegne forsikring dersom han «let vogna verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denna lova». Erstatningskrav etter loven oppstår når motorvognen påfører skade på folk eller eiendom, jf. § 1. I praksis vil det derfor være krav om ansvarsforsikring på en ikke-registreringspliktig motorvogn når den brukes der det er andre personer og eiendom.

Det følger av bilansvarslova § 3 fjerde ledd første punktum at «Kongen kan fastsetja at inkje eller berre sumt av lova skal gjelda for serskilt nemnde motorvogner når han meiner at vognene sjølve eller bruken av dei, er til serleg liten fare i vegferdsla.» Det følger videre av Kongelig resolusjon 7. november 2008 at SD skal ha "ansvaret for å fremje kongelege resolusjonar om forskrifter og vedtak etter § 3 fjerde ledd første punktum og § 21 første ledd og andre ledd fjerde punktum".

5.1.2 Rullestol, elsykkel og små elektriske kjøretøy

Ved forskrift 14. april 1961 *Ikrafttredelse av bilansvarsloven*. *Delegering* annet ledd ble det gitt et unntak som betyr at blant annet motoriserte rullestoler er unntatt forsikringsplikt:

«I medhald av § 3 fjerde leden vert fastsett at lova ikkje skal gjelda for motorvogner som er byggt for største køyrefart 10 km/time og som det er vanskeleg å endre til større køyrefart.»

Gjennom forskrift 13. juni 2014 om unntak fra forsikringsplikt ble det gjort unntak for selvbalerende kjøretøy. Denne forskriften ble i 2017 endret slik at unntaket gjelder alle små elektriske kjøretøy og elsykkel som defineres som «sykkel» i kjøretøyforskriften og forskrift om krav til sykkel.

Av forskrift om trafikktrygd § 2 annet ledd fremgår det at skade som påføres av motorvogner som er unntatt forsikringsplikt, skal dekkes av trafikkforsikringselskapene i fellesskap. Tilsvarende gjelder for forsikringspliktige motorvogner der eier eller bruker ikke har tegnet forsikring, jf. bilansvarslova § 10. Felles for begge tilfellene er at forsikringselskapene etter nærmere kriterier kan kreve regress mot eier eller bruker av motorvogna, jf. bilansvarslova § 12 og forskrift om trafikktrygd § 2 annet ledd. I Norge er det Trafikkforsikringsforeningen som på vegne av forsikringselskapene administrerer ordningen og utbetaler erstatning i disse tilfellene.

Det er viktig å være klar over at vegtrafikkloven skiller mellom *kjøretøy* og *motorvogn*. Klassifisering i vegtrafikklovgivningen er imidlertid ikke bestemmende for hva som regnes som *motorvogn* i bilansvarslovgivningen. Det er dermed slik at en innretning som defineres bort fra motorvogn-definisjonen i vegtrafikklovgivningen, likevel vil være en motorvogn etter bilansvarslova. Dette gjelder for eksempel en motorisert rullestol der vi tidligere i høringsnotatet (pkt. 2.2) har sett at rullestol iht. sin definisjon ikke regnes som kjøretøy. Det betyr da at den heller ikke er motorvogn. Men den er altså motorvogn i bilansvarslovgivningen.

5.1.3 Vegdirektoratets forslag

Vegdirektoratet mener at rullestol i kraft av sin lave skaderisiko og at man ikke skal skape en barriere for de som har behov for slikt hjelpemiddel, har særskilt grunn til å være unntatt forsikringsplikten – også etter økning av tillatt hastighet. Dette foreslår vi løst ved å innta rullestol i forskrift om unntak fra forsikringsplikt. I tillegg ønsker vi å klargjøre at skader påført av slike innretninger heller ikke skal dekkes av den kollektive forsikringsordningen. Dette foreslår vi ved å innta et unntak i forskrift om trafikktrygd § 2 annet ledd.

6 Klargjøring av reglen om passasjerer på små elektriske kjøretøy

I høringen fra 2017 som førte til de nye reglene for små elektriske kjøretøy som ble vedtatt i april 2018, ble det presisert i punkt 6.3.3 om personantall at:

«Formålet med reglene er å legge til rette for bruk av små kjøretøy beregnet for én person (føreren). Kjøretøyet skal følgelig ikke være innrettet for flere personer. Om man hadde tillatt flere personer på kjøretøyet, ville dette innebære en økning av den totale vekten på kjøretøy og personer, samt gjort det mer ustabil. Dette ville igjen medført et større skadepotensiale.»

Det var derfor klart at det ikke skulle være tillatt med passasjerer. I høringsrunden kom det inn ett innspill på dette, hvor innsender stilte spørsmål om hvorfor kjøretøyene bare tillates brukt av én person. I høringsoppsummeringen ble det vist til omtalen av dette i høringen og lagt til at personantallsbegrensningen også var ment for å hindre bruk av for store kjøretøy på arealer ment for gående.

Ved forskriftsendringene ble det ved en forglemmelse ikke gjort endringer i bruksforskriften § 3-1 om antall personer på sykkel. I bruksforskriften § 3-1 nr. 2 bokstav f) og g) står det at det er tillatt med følgende personbefordring på sykkel i tillegg til fabrikantens bestemmelser, så lenge de tillatte vekter ikke overskrides og befordringen er betryggende:

«f) To barn under 6 år eller ett barn under 10 år på sykkel. Dersom sykkelen er påmontert tilhenger, kan det bare transporteres ett barn under 10 år på sykkelen.

g) To barn under 6 år eller en person i tilhenger til sykkel.»

Man kan argumentere med at disse bestemmelsene ikke gjelder for små elektriske kjøretøy fordi definisjonen stiller krav om at kjøretøyet skal være innrettet kun for én person. Dermed vil man kunne hevde at én ekstra person ikke vil kunne være betryggende, slik bruksforskriften krever. Uansett, så etterlater bestemmelsene en viss grad av uklarhet. Denne ønsker vi fjerne.

Vegdirektoratet foreslår derfor å avgrense bestemmelsene i bokstav f) og g) til det som er definert som vanlig sykkel og elsykkel, se forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-5 nr. 12 første og andre ledd, og tilsvarende i forskrift 19. februar 2019 nr. 119 om krav til sykkel § 2 første og andre ledd. På denne måten vil det kun være tillatt med passasjerer på vanlig sykkel og elsykkel, slik intensjonen også var med høringen om små elektriske kjøretøy i 2017.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Hvis det blir tillatt med høyere hastighet på rullestoler, kan dette utløse et ønske fra rullestolbrukere om å skifte ut den rullestolen de har i dag. Dette kan medføre både økonomiske konsekvenser ved innkjøp av rullestoler og administrative konsekvenser ved administrasjon av ordningen. Dersom det lar seg gjøre å øke hastigheten ved et enkelt inngrep fra fabrikanten, eller noen som kan gjøre dette med tillatelse fra fabrikanten, vil kostnaden være langt lavere.

En eventuell regelendring må formidles til rullestolbrukere, offentlige etater og kontrolltater. Dette vil medføre noe administrative konsekvenser. Det forventes imidlertid at en stor del av informasjonen kan gjennomføres ved at disse instansene involveres i høringsarbeidet som høringsinstanser.

Ut over dette ser vi ikke at forslaget vil ha noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

Vi ser heller ikke at presiseringen av at det ikke er tillatt med passasjerer på små elektriske kjøretøy vil medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

8 Forslag til forskriftsendringer

8.1 Forslag til endring i trafikkreglene

§ 1 nr. 1 bokstav l) skal lyde:

l) *Rullestol*: Innretning med hjul og/eller belter som er særskilt konstruert for forflytning av en person med redusert gangevne. Innretningen må ha egenvekt ikke over 250 kg (inkludert eventuelle batterier), lengde ikke over 180 cm og bredde ikke over 85 cm. Dersom innretningen er motordrevet, må den være konstruert for en hastighet som ikke overstiger 15 km/t. Slik innretning anses ikke som kjøretøy etter vegtrafikkloven § 2.

8.2 Forslag til endring i bruksforskriften

§ 3-1 nr. 2 bokstav f) og g) skal lyde:

f) To barn under 6 år eller ett barn under 10 år på sykkel som nevnt i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 første til tredje ledd. Dersom slik sykkel ~~sykkelen~~ er påmontert tilhenger, kan det bare transporteres ett barn under 10 år på sykkelen.

g) To barn under 6 år eller en person i tilhenger til sykkel som nevnt i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 12 første til tredje ledd.

8.3 Forslag til endring i forskrift om unntak fra forsikringsplikt

Forskriften skal lyde:

Loven gjelder ikke for sykkel som nevnt i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-5 nr. 12 og rullestol som nevnt i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 1 nr. 1 bokstav l.

8.4 Forslag om endring i forskrift om trafikktrygd

§ 2 annet ledd tredje punktum skal lyde:

Dette ledd gjelder ikke for sykkel som nevnt i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-5 nr. 12 og rullestol som nevnt i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 1 nr. 1 bokstav l.