



Statens vegvesen

Høringsnotat - unntak fra kravet til bruk av styrthjelm

Høring om forslag til endring i forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn.

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
12. april 2013

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Vegdirektoratet foreslår en endring i kravet til bruk av styrthjelm under kjøring med firehjuls motorsykkel og firehjuls moped på nærmere bestemte vilkår i forskrift 21. september 1979 nr. 7 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn (verneutstyrforskriften).

1. Innledning

Vegdirektoratet har mottatt søknad fra bransjen om muligheten for å innføre et unntak fra styrthjelm for enkelte kjøretøy ved kjøring i lav hastighet der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass, slik det er for setebelte i § 1 femte ledd bokstav d) i verneutstyrforskriften.

Bakgrunnen for henvendelsen er at det den senere tid er utviklet en del mindre elektriske motorvogner som har utfordret gjeldende regler knyttet til bruk av sikkerhetsutstyr. Et slikt unntak kan være aktuelt for kjøretøy med frontrute, gulv, tak og bakvegg. Disse kjøretøyene oppfyller ikke kravet til «lukket karosseri» slik det er vist til i § 2 annet ledd bokstav d) i forskrift om personlig verneutstyr. Etter dagens regler må disse kjøretøyene benytte både styrthjelm og setebelte hvis setebelte er tilgjengelig.

Vegdirektoratet ser en mulighet for at slike kjøretøy som oppfyller kravet til karosseri, men ikke lukket karosseri, likevel i enkelte tilfeller kan oppfylle kravet til trafiksikkerhet uten bruk av styrthjelm.

Vegdirektoratet anser det derfor nødvendig å vurdere reglene for bruk av styrthjelm for slike kjøretøy på nytt.

Vegdirektoratet ønsker også å vurdere om det istedenfor å gi en generell unntakshjemmel, heller bør åpne for at Vegdirektoratet har dispensasjonsmyndighet. På denne måten vil Vegdirektoratet ha en større kontroll over bruken av kjøretøy uten styrthjelm og kan sette vilkår for bruken.

2. Norsk og EU-rett

2.1. Gjeldende rett i Norge

Personlig verneutstyr er ethvert utstyr som har til formål å verne personer mot skader, herunder ved kjøring med motorvogn. I begrepet inngår først og fremst bilbelte og styrthjelm.

Påbud om bruk av godkjent styrthjelm gjelder under kjøring med beltemotorsykkel, to – og trehjuls motorvogn (herunder firehjuls motorsykkel), sidevogn til tohjuls motorsykkel eller i slede til beltemotorsykkel, jf. verneutstyrforskriften § 2 første ledd. Påbudet gjelder ikke når motorsykkel mv. står stille, under kjøring i garasje m.m., jf. § 2 annet ledd.

Påbudet gjelder heller ikke under kjøring med tre- og firehjuls motorsykler og tre- og firehjuls mopeder som har «lukket karosseri og har montert bilbelte», jf. § 2 annet ledd bokstav d). Bakgrunnen for unntaket er at det i de såkalte «mopedbilene», for eksempel «Buddy», er innmontert bilbelter samt at karosseriet er heldekkende og at en ikke så nødvendigheten av å bruke både hjelm og bilbelter i slike kjøretøy.

For tre- og firehjuls motorsykler og tre- og firehjuls mopeder med karosseri som ikke er heldekkende og montert setebelte er det krav til styrthjelm.

Etter forskrift om personlig verneutstyr § 10 kan regionvegkontoret i enkelttilfelle gjøre unntak fra § 2 om styrthjelm. Som vist til rett nedenfor har regionvegkontorene fått relativt få søknader om fritak for påbud, og har for øvrig holdt en restriktiv linje når det gjelder fritak.

Alle regionene har gitt tilbakemelding til Vegdirektoratet om at adgangen til unntak for bruk av hjelm benyttes sjelden og praktiseres strengt. Region sør og midt har ikke hatt noen slike saker siden regionaliseringen i 2003. Region vest og øst har hatt noen få søknader i denne perioden. Region øst opplyser at de ikke har innvilget noen av disse, mens region vest uttaler at de i disse tilfellene har hatt en restriktiv holdning. Region nord har hatt noen flere søknader, men de fleste av disse er knyttet til bruk av beltemotorsykel (snøscooter). De forteller at de innvilger ca. tre dispensasjoner i året.

I håndbok om vegtrafikkreglene¹ vises det til at for styrthjelm er det gjort unntak for søkere som tilhører en religion som foreskriver permanent bruk av turban. Det har også forekommet unntak når det ikke produseres tilstrekkelig stor, eller liten styrthjelm.

2.2. Europeisk rett

Direktiv 97/24/EF som senest endret ved 2006/27/EF om visse deler av og egenskaper ved motorvogner med to eller tre hjul i avsnitt om sikkerhetsbeltefester og sikkerhetsbelter uttaler i overskriften i vedlegg I til kapittel 12 at:

« (...) *'bodied vehicle'* means a vehicle for which the passenger compartment is bounded or may be bounded by at least four of the following elements: windscreen, floor, roof, side and rear walls or doors».

«Bodied vehicle» er i den danske versjonen av direktivet oversatt til karosseri. Den norske regelen om sikringsutstyr krever imidlertid lukket karosseri. Lukket karosseri tilsier et noe strengere krav ettersom det krever at alle fem elementene vist til ovenfor er tilstede.

Transportstyrelsen opplyser at i Sverige er det ikke nødvendig med styrthjelm hvis kjøretøyet har karosseri og setebelte anvendes. Det er heller ikke her krav om lukket karosseri.

Den danske ferdselsloven krever at der det er setebelte skal dette benyttes. Videre er det ikke krav til styrthjelm der det er plikt å anvende setebelte. Det anses ikke nødvendig med dobbelt sikringsutstyr.

3. Trafikksikkerhet

Det er klart at mopeder og motorsykler er klassifisert som en høyrisikogruppe når det gjelder ulykker og dødsfall. Basert på våre egne undersøkelser, litteraturstudier og UAG-materiale synes det likevel nokså klart at høy fart er den viktigste risikofaktoren knyttet til slik kjøring.

For ulykker med firehjuls moped og -motorsykel har vi et begrenset datagrunnlag fordi disse kjøretøyene ikke har en egen kjøretøykategori. Fra og med 2006 finnes det imidlertid en kategori i ulykkesregisteret STRAKS som heter «ATV/mopedbil/4hjuls moped». Det er usikkert hvor godt denne kategorien er kjent, og hvor mye den er brukt og derfor også hvor sikre tallmaterialet er. For perioden 2010-2011 viser registeret at antall ulykker for denne kategorien er 31. Av disse ulykkene er tre personer drept. Årsaken til alle dødsulykkene er utforkjøring.

¹ Vegdirektoratets håndbok nr. 080 om vegtrafikkloven, 2. utgave 1994

Flere UAG-rapporter viser at for kjøretøygruppen mc/moped/ATV er risikoen for å bli drept i utforkjøringsulykker størst. Deretter kommer risikoen for møteulykker og kryssulykker. Andre ulykker som påkjørsel av vilt eller velt inntreffer sjeldnere.

Vegdirektoratets forslag om unntak for hjelm gjelder kun for lav hastighet der fører ofte må gå inn og ut av kjøretøyet. Det er i tillegg knyttet flere andre vilkår til slik bruk. Dette fører til at få personer og kjøretøy vil oppfylle kravene til å ikke bruke hjelm. Vi mener derfor at et slikt unntak ikke vil føre til en dårligere trafiksikkerhet.

4. Forslag til endringer

4.1. Dispensasjonshjemmel

Adgangen til å ikke bruke hjelm kan enten innføres ved en klar unntakshjemmel, dette kommer vi tilbake til i punkt 4.3. nedenfor, eller ved en dispensasjonsadgang.

Flere steder i vegtrafikklovgivningen har Vegdirektoratet hjemmel til å gi dispensasjon fra gjeldende regler, se for eksempel § 6-2 i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy. Det er gode grunner til å ha slike dispensasjonshjemler. Det er vanskelig å kunne forutse alle situasjoner som kan oppstå og enkelte avgjørelser hvor man holder seg strengt til loven vil virke uforståelige og urimelige. Det kan derfor være et behov for at man i enkelte tilfeller åpner for en annen løsning.

Vilkårene for dispensasjon er imidlertid strenge. Det er ikke ønskelig at en dispensasjonsadgang skal uthule reglene eller at praksisen på vegen i stor grad ikke skal følge de fastsatte reglene.

Ved en søknad om dispensasjon får Vegdirektoratet mulighet til å vurdere kjøretøyene og kontrollere at unnlatt bruk av hjelm er forsvarlig. Et vurderingspunkt kan være hvordan kjøretøyet er bygget. Hvis for eksempel kjøretøyet har et høyt tyngdepunkt kan dette øke faren for velt. I et slikt tilfelle kan det være rimelig i alle tilfeller å kreve hjelm.

Ved en dispensasjon får også Vegdirektoratet mulighet til å vurdere kjøretøyene og kontrollere at unnlatt bruk av hjelm er forsvarlig. Et vurderingspunkt kan være hvordan kjøretøyet er bygget. Hvis for eksempel kjøretøyet har et høyt tyngdepunkt kan dette øke faren for velt. I et slikt tilfelle kan det være rimelig i alle tilfeller å kreve hjelm.

Videre kan det være relevant hvor kjøretøyet skal benyttes og i hvilken hastighet. Jo større hastighet, jo større vil behovet for sikring ved bruk av hjelm være. Ordlyden i forskriftsendringen og forståelsen av denne skal være den samme som under punkt 4.3.

Når Vegdirektoratet innvilger en dispensasjon er det adgang til å sette vilkår til dispensasjonen. Vi har likevel valgt å si dette uttrykkelig i forslag til ny § 10. Dette er for å klargjøre at selv om man oppfyller alle vilkårene i ny § 10 første punktum vil dette ikke føre til en rett til en dispensasjon. Videre vil Vegdirektoratet ha mulighet til å stille ytterligere krav til slik kjøring. Dette kan være av stor trafiksikkerhetsmessig betydning ettersom dette gjelder kjøretøy hvor det arbeides mye med å utvikle nye og mer effektive kjøretøy.

Vegdirektoratet har vurdert om endringen i kravet til bruk av styrthjelm bør komme frem i forskriftsform og ikke innføres ved en dispensasjonsadgang. Vi mener imidlertid at adgangen til å søke om dispensasjon er så snever og vil gjelde i få tilfeller slik at dette ikke i praksis vil

være en generell regelendring. Videre er det mulig å stille ytterligere vilkår til bruken i en dispensasjon noe en unntakshjemmel ikke legger opp til.

4.2. Myndighet til å gi dispensasjon

For det tilfelle at høringen fører til en dispensasjonsadgang i forskrift om verneutstyr anser vi det nødvendig å gå noe nærmere inn på hvem som bør være rette instans til å behandle slike søknader om dispensasjon.

I dag kan Regionvegkontoret gi dispensasjon i enkelttilfelle. Det kan derfor være naturlig å tenke at denne utvidede dispensasjonsadgangen også bør ligge til Regionvegkontorene. Vi foreslår imidlertid at myndigheten til å gi slik dispensasjon blir lagt til Vegdirektoratet.

For det første er dispensasjonene begrunnet i helt forskjellige hensyn. Dette vil si at ny praksis for å gi dispensasjon uansett må opparbeides. Videre vil søknadene om dispensasjon komme fra en bedrift og ikke en enkeltperson. Den vil omfatte mange kjøretøy og bruksområdet vil være hele landet i motsetning til et kjøretøy, eid av en person for bruk i en region.

En av grunnene til at vi anbefaler en dispensasjonsadgang heller enn et unntak er for å sikre at Vegdirektoratet har kontroll med ordningen og at kravet til sikkerhet blir opprettholdt. Ved å legge myndigheten for slike dispensasjoner til Vegdirektoratet sikrer vi at praksisen rundt dispensasjonen blir lik og at kravene til sikkerhet for kjøretøyene er de samme i hele landet.

Vi viser også til punkt 6 hvor vi viser at selv om Vegdirektoratet blir førsteinstans med Samferdselsdepartementet som klageinstans, vil ikke dette føre til mye merarbeid for etatene. Vilkårene i forskriftsteksten er så strenge og konkrete at få bedrifter oppfyller vilkårene til å søke om dispensasjon.

4.3. Unntakshjemmel

Påbudet om bruk av setebelte i § 1 gjelder ikke under kjøring i lav hastighet «*der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass*». Dette vil være tilfelle ved for eksempel utdeling av post eller aviser, ved renovasjonsarbeid eller lignende. Ved kjøring med så liten fart og uten fare for kraftig kollisjon med annet kjøretøy har ikke bruk av belte vært ansett nødvendig. I slike tilfeller må det også antas å være til noe ulempe for fører eller passasjer å ta av og på setebelte hver gang man skal kjøre bilen. Den lave hastigheten og liten fare for skade innebærer at ulempen ved bruken kan tillegges vekt.

Vegdirektoratet mener praksisen og begrunnelsen for unntak fra setebelte kan overføres til bruk av styrthjelm for enkelte kjøretøy uten å gå på akkord med sikkerheten. Praksisen vil knyttes opp til kjøretøy som ikke har stor fare for velt, spesielt ikke i lave hastigheter. Unntaket omtaler kun kjøretøy med fire hjul. Dette er for å sikre en god stabilitet.

Videre er det stilt som vilkår at kjøretøyet oppfyller kravene til «bodied» ved at det minst må ha gulv, front, tak og bakvegg. Unntaket vil kun gjelde der kjøretøyet kjører i lav hastighet. Dette er samme ordlyd som i unntaket for bruk av setebelte. Lav hastighet tilsier at kjøretøyet ikke kan kjøre i høyere hastighet enn 30 km/t. En hastighet på 30 km/t vil uansett i svært få tilfeller være mulig å oppnå ettersom vilkåret også er at fører med korte mellomrom må forlate sin plass. Når det vises til utdeling av post eller aviser, vil korte mellomrom ikke være lengre enn mellom hver postkasse i et boligområde.

Ved enhver transportetappe, eller korte etapper der farten kommer opp i høye hastigheter, vil kravet til bruk av styrthjelm gjelde som før. I tillegg vil flere av disse kjøretøyene ha setebelte, noe som tilsier at ved høyere hastigheter vil føreren være beskyttet av både setebelte og styrthjelm.

4.4. Konklusjon

Vegdirektoratet ser at både en unntakshjemmel og en dispensasjonsadgang åpner for slik bruk bransjen ønsker uten at dette går på akkord med hensynet til trafikksikkerhet. Vilkårene og forståelsen av begge løsningene skal være den samme. Ved en dispensasjonsadgang vil Vegdirektoratet få en ytterligere mulighet til å vurdere kjøretøyet, hvordan kjøretøyet skal bli brukt og eventuelt sette flere vilkår til bruken.

Vi ønsker likevel primært å foreslå løsningen med en klar unntakshjemmel. En unntakshjemmel følger oppsettet og systematikken i forskriften slik den er i dag. Videre er vilkårene for unntatt bruk av styrthjelm veldig spesifikke slik at unntaket kun vil gjelde i helt konkrete situasjoner. Vi mener også at vilkårene i unntakshjemmelen fører til at den spesifikke bruken ikke fører til trafikkarlige situasjoner for føreren av kjøretøyet eller andre trafikanter. Vi ber likevel om at høringsinstansene gir tilbakemelding på begge de foreslåtte løsningene.

5. Konsekvenser ved ulovlig bruk

Den som unnlater å bruke styrthjelm etter forskrift om personlig verneutstyr kan ilegges gebyr, jf. forskriften § 3, jf. forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 1 bokstav h). Gebyrbeløpet er per mai 2011 fastsatt til 1 500,-, jf. samme forskrift § 2. Det gjøres ingen endringer i konsekvensene av ulovlig bruk uavhengig av om endringen gjennomføres ved en unntakshjemmel eller en dispensasjonsadgang.

6. Administrative og økonomiske konsekvenser

Hvis endringen i regelverket blir en unntakshjemmel kan vi ikke se at dette fører til vesentlige administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige. Endringen vil også være forholdsvis enkel å kontrollere.

Hvis endringen i regelverket blir en adgang til å få dispensasjon vil dette føre til noe merarbeid både for Vegdirektoratet som førsteinstans og også for Samferdselsdepartementet som klageinstans. Det er imidlertid satt strenge vilkår for å bli vurdert for en slik dispensasjon, noe som gjør at kretsen av personer og selskaper som vil kunne søke blir liten.

7. Vegdirektoratets oppsummering og anbefaling

Vegdirektoratet mener at et kjøretøy som oppfyller de krav som er vist til over, gir god effektivitet og sikkerhet samtidig som brukerens krav til komfort er ivarettatt, selv uten å benytte styrthjelm. Ved å innta enten et unntak eller en dispensasjonsadgang vil vi være nærmere reglene om sikringsutstyr som gjelder i Danmark og Sverige, samt ordlyden i direktiv 97/24/EF som senest endret ved 2006/27/EF.

Vegdirektoratet anser den beste måten å åpne for unnlatt bruk av styrthjelm vil være en klar unntakshjemmel slik det i dag er for setebelte. De foreslåtte vilkårene i unntaket er strenge slik at unntaket kun vil gjelde i spesielle tilfelle. En unntakshjemmel opprettholder også systematikken som ellers er valgt i forskrift om personlig verneutstyr. Vi ønsker imidlertid en tilbakemelding fra høringsinstansene på begge de foreslåtte løsningene.

8. Forslag til ny § 2 i forskrift om personlig verneutstyr

«Forslag til forskrift om endring av forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet 21. september 1979 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 23a, § 31 og § 31a.

Tilføyd hjemmel: Delegeringsvedtak 13. juni 1975 nr. 4.

I

Alternativ 1: Unntak

§ 2. Påbud om bruk av styrthjelm skal lyde (endringer i *rødt* og kursiv)

Enhver skal bruke godkjent styrthjelm under kjøring med beltemotorsyssel, to- og trehjuls motorvogn (herunder firehjuls motorsyssel), sidevogn til tohjuls motorsyssel eller i slede til beltemotorsyssel.

Påbudet gjelder likevel ikke:

- a) når kjøretøyet står stille,
- b) under kjøring i garasje, på parkeringsplass, bensinstasjon, verkstedområde eller lignende avgrenset område,
- c) under kjøring med beltemotorsyssel i forbindelse med reindrift, skogbruk, vedlikehold og ettersyn av kraftgater/ -linjer, eller for pasient og andre med transportbehov i forbindelse med rekvirert eller definert redningsoppdrag.
- d) under kjøring med tre- og firehjuls motorsyssel og tre- og firehjuls moped når disse har lukket karosseri og har montert bilbelte,

Ny bokstav e)

under kjøring med firehjuls motorsyssel og firehjuls moped når disse har karosseri bestående av minst gulv, front, tak og bakvegg og kjører i lav hastighet der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass, så som under utdeling av post eller aviser, eller ved renovasjonsarbeid eller lignende,

- f) under kjøring med beltemotorsyssel/ fire-/ sekshjuls motorsyssel i militære avdelinger når Forsvarets hjelm benyttes,
- g) når godkjent ¹ og CE-merket ² alpinhjelme brukes under kjøring med beltemotorsyssel eller i slede til beltemotorsyssel.

Alternativ 2: Dispensasjonsadgang

§ 10. Utfyllende bestemmelser (endringer i *rødt* og kursiv)

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra § 2 under kjøring med firehjuls motorsyssel og firehjuls moped når disse har karosseri bestående av minst gulv, front, tak og bakvegg og kjører i lav hastighet der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass, så som under utdeling av post eller aviser, eller ved renovasjonsarbeid eller lignende. Vegdirektoratet kan sette ytterligere vilkår til bruk av slikt kjøretøy uten styrthjelme hvis dette er nødvendig av hensyn til trafikksikkerheten. Regionvegkontoret kan i enkelttilfelle gjøre unntak fra § 1 og/eller § 2 i forskriften.

Direktoratet kan gi nærmere bestemmelser til gjennomføringen av disse forskrifter.

II

Endringen iverksettes straks.»