

# Trafiksäkerhetsinformation vid privatköp av elrullstol och elskoter



## NTF RAPPORT 2021:4

Undersökning och dialog om trafiksäkerhet med återförsäljare.



SÄKER TRAFIK



## Förord

NTF är en fri, självständig och ideell organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda.

Projektet "Elrullstol i trafiken" genomförs med stöd av Allmänna arvsfonden och i nära samarbete med Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Personskadeförbundet RTP, SKPF Pensionärerna och Sveriges Arbetsterapeuter. Det främsta syftet med projektet är att bidra till att antalet skadade och omkomna i elrullstolsrelaterade trafikolyckor minskar trots att antalet elrullstolar och elskotrar i trafiken ökar. Detta görs genom att nå ut med konsumentinformation och utbildning. I projektet har tidigare publicerats undersökningar om trafiksäkerhetsrelaterad information från förskrivare och användares upplevelser (NTF rapport 2020:2). I denna rapport redovisas en undersökning av privata återförsäljare av elrullstol och elskoter. Förhoppningen är att den ska ge en bättre bild av vilken trafiksäkerhetsrelaterad information den som köper en elrullstol eller elskoter privat får, samt lyfta goda exempel.

Ett stort tack till alla återförsäljare som deltagit i undersökningen!

Solna, april 2021

Jenny Norell, Projektledare

[jenny.norell@ntf.se](mailto:jenny.norell@ntf.se)

[www.ntf.se](http://www.ntf.se)



# Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund.....	5
2 Syfte.....	5
3 Metod.....	5
4 Resultat.....	6
4.1 CE-märkning och EN 12184:2009/2014 .....	6
4.2 Efterfrågan på hög fart .....	6
4.3 Trafiksäkerhetsinformation .....	7
4.4 Körträning.....	7
4.5 Avrådan från köp .....	8
4.6 Underhåll, service och reparationer .....	8
4.7 Övrigt.....	8
5 Sammanfattande diskussion och slutsatser .....	9
5.1 Trafikinformation och körträning .....	9
5.2 Återförsäljarens ansvar .....	9
5.3 Goda exempel från branschen.....	10
6 NTF:s material .....	11
Referenser .....	12
Bilaga 1 – Dialogmall.....	13

## Sammanfattning

NTF har med stöd av Allmänna arvsfonden och i nära samarbete med Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Personskadeförbundet RTP, SKPF Pensionärerna och Sveriges Arbetsterapeuter genomfört en undersökning med 15 återförsäljare av elrullstol och/eller elskoter runt om i landet. Syftet med undersökningen har varit att ta reda på vilken trafiksäkerhetsrelaterad information den som privat köper en elrullstol eller elskoter får, samt föra dialog med återförsäljarna om de kan ge mer information till kunden. Samtalen skedde via telefon under perioden januari till mars 2021. Undersökningen visar att de flesta återförsäljare ger någon form av trafiksäkerhetsinformation, men innehåll och omfattning skiljer sig mycket mellan olika återförsäljare. Flera tar stöd av bruksanvisningen och går igenom trafiksäkerhetsinformationen i den muntligt. Andra överlämnar endast skriftlig information. Ett par återförsäljare lämnar varken skriftlig eller muntlig information. Vanligast är att kunden får information om var man får köra, följt av trafikregler för gående respektive cyklist. Därutöver ges information om att ta sig över trottoarkanter och ojämnheter i marken, samt risken med halka och rullgrus. Information som genomgående saknas är vad som gäller vid möte med gående eller cyklist, trafikskyltar som visar var du får köra i gång- respektive cykelfart, samt information om alkohol och mediciner.

Flertalet återförsäljare erbjuder ingen körträning. Endast sex återförsäljare ger någon form av sådan och bara tre av dem i trafikmiljö. Många återförsäljare erbjuder service och reparationer och kan även åka hem till kunden vid mindre åtgärder. Ingen återförsäljare erbjuder serviceavtal, trots att ett sådant skulle kunna bidra till att fler fordon servas kontinuerligt. Vidare så visar undersökningen att kännedomen om EU-standarden för elrullstol/elskoter är förvånansvärt låg bland återförsäljarna. Återförsäljarna upplever inte att kunderna efterfrågar hög fart, eller att det är vanligt att man "mixtrar med maskineriet" för att få upp hastigheten. Resultatet visar vidare att det händer att återförsäljare avvisar kunder som inte bedöms som lämpliga för köp av elrullstol eller elskoter, och i den situationen lyfts stödet från anhöriga som viktigt.

Dialogen visar att det finns ett intresse från återförsäljarna att informera mer. Vi vill därför lyfta några goda exempel från undersökningen, med förhoppning att det kan inspirera i det fortsatta arbetet. Vi hoppas även att det material som tagits fram i projektet (se kapitel 6) kan vara ett stöd.

### Goda exempel från återförsäljarna i undersökningen:

- Går igenom trafikinformationen i bruksanvisningen muntligt.
- Använder NTF:s material och går igenom det muntligt.
- Ger körträning på olika underlag som grus och gräs, nivåskillnader, svängar, lutning mm.
- Ger körträning i trafikmiljö.
- Åtgärdar mindre fel och reparationer hemma hos kund.
- Visar hur man pumpar däck och kontrollerar däcktryck.
- Rekommenderar kund att köpa reflexer till sig själv.
- Rekommenderar kund att köpa flagga.
- Rekommenderar kund att köpa hjälm.

# 1 Bakgrund

Mellan 2007 till 2016 tredubblades antalet olyckor i Sverige, där en elrullstol eller elskoter var inblandad. Under tidsperioden 2001 till 2017 rapporterades 743 vägtrafikolyckor med 998 personer inblandade och 22 personer omkom (Carlsson och Lundälv, 2019). NTF har tillsammans med Personskadeförbundet RTP, SKPF pensionärerna, Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft och Sveriges Arbetsterapeuter tagit initiativ till att vända denna olyckstrend. Med stöd från Allmänna Arvsfonden drivs projektet "Elrullstol i trafiken" under åren 2019–2021. Projektet har med utgångspunkt i användarnas erfarenheter tagit fram information och utbildningsmaterial som riktar sig direkt till användarna. I dialog med förskrivande arbetsterapeuter och privata återförsäljare undersöker vi också om och vad vi tillsammans kan göra för att bidra till att minska olyckorna. Inom ramen för projektet förs även dialog med ett femtiotal kommuner angående hur utformning av trafikmiljön kan förebygga skador och dödsfall.

I NTF-rapporten *Elrullstol och elskoter i trafiken. Trafiksäkerhetsrelaterad information från förskrivare och användares upplevelser - enkätstudier* (NTF, 2020) belystes trafiksäkerhetsaspekten utifrån användarnas och de förskrivande arbetsterapeuternas perspektiv. En fråga som undersöktes var vilken trafikinformation användaren av elrullstol/elskoter får, samt vilken information förskrivaren ger. Undersökningen visade att förskrivarna i högre utsträckning anger att de ger olika slag av trafiksäkerhetsinformation och körträning till brukarna än vad dessa upplever att de får. Det kan bero på många olika anledningar. Undersökningen visade också att många förskrivare kände en osäkerhet inför att förmedla trafiksäkerhetsinformation och trafikregler och frågan väcktes om inte detta borde ske på exempelvis en körskola istället.

Undersökningen bland användare visade på en skillnad mellan de som köpt sin elrullstol/elskoter privat och de som fått den förskrivna från hälso- och sjukvården. Totalt deltog 87 personer i undersökningen och drygt tre fjärdedelar av dem hade fått sin elrullstol eller elskoter förskrivna, resten har köpt den. Av de som köpt den själva var det vanligast att ha köpt en trehjulig skoter som kan gå i cykelfart. Bland de som fått sin elrullstol förskrivna uppgav 57 procent att de fått trafiksäkerhetsinformation, medan det bland dem som själva köpt sin elrullstol var 32 procent som uppgav att de fått sådan information. Vad gäller körträning återfanns samma mönster. Bland de som fått elrullstolen förskrivna svarade ungefär tre fjärdedelar att de fått körträning utomhus. Bland de som själva införskaffat sin elrullstol/elskoter svarade endast drygt en tredjedel att de fått körträning utomhus.

Användningen av elrullstol och elskoter ökar i många länder i västvärlden till följd av att den äldre befolkningen ökar. Från många länder kommer också rapporter om att olyckorna ökar. Framför allt lyfts en oro över att en ökad användning av elskotrar ska medföra fler olyckor. En marknadsrapport från Storbritannien visar att trenden där går mot mer försäljning i icke-specialiserade butiker samt i webbutiker (Barton m. fl., 2014). Även andrahandsmarknaden ökar. I Storbritannien ser man också att de som köpte sitt hjälpmedel i webbutik eller i andrahand i lägre utsträckning uppgav att de mottagit körträning från återförsäljaren. Även i Sverige förekommer försäljning på andrahandsmarknaden och i icke specialiserade butiker och webbutiker.

## 2 Syfte

Syftet med studien är att ta reda på vilken trafiksäkerhetsrelaterad information den som privat köper en elskoter eller elrullstol får, lyfta goda exempel, samt föra en dialog med återförsäljarna kring om de kan ge mer information.

## 3 Metod

Undersökning och dialog har företrädesvis skett med återförsäljare via telefon utifrån en dialogmall (se bilaga 1). Samtalen har utförts av NTF:s lokala projektledare. Urval av återförsäljare har gjorts utifrån spridning över landet och är i första hand inriktad på specialist-butiker. Webbutiker ingår inte i

undersökningen, och inte heller icke-specialiserad handel. Vid varje dialog har NTF avslutningsvis ställt frågan om intresse finns att ta del av NTF:s material (filmer, folder, webbutbildning, konsumentinformation). Om återförsäljaren önskat har länkar till materialet skickats via mail.

## 4 Resultat

NTF har fört dialog med 15 återförsäljare i större och mindre städer runt om i landet. Tio av dem säljer både elrullstolar och elskotrar, tre säljer endast en hopfällbar modell av elrullstol, och två säljer endast elskotrar. Merparten (10 återförsäljare) säljer inga elrullstolar/elskotrar som går fortare än 15 km/tim. Fyra säljer sådana som går upp till 20 km/tim och en återförsäljare säljer fordon som går över 20 km/tim. Se bild 1 och 2 för skillnaden mellan elskoter och elrullstol.



*Bild 1 Elskotern styrs manuellt och har tre eller fyra hjul.*



*Bild 2 Elrullstolen styrs mekaniskt, t.ex. med joystick och har fyra hjul.*

### 4.1 CE-märkning och EN 12184:2009/2014

CE-märkning visar att en produkt lever upp till EU:s grundläggande krav på exempelvis funktion och miljö. EU-standarden EN 12184:2009/2014 visar i sin tur att elrullstolen/elskotern har producerats och testats i enlighet med särskilda krav. Här ingår bland annat sådant som krav på bromsar, kapacitet att köra på ojämnt underlag och stabilitet. EU-standarden omfattar elrullstolar och elskotrar som går i hastigheter upp till max 15 km/tim. I skrivande stund pågår en revidering av standarden och det föreslås då att hastighetsgränsen ska ändras till 20 km/tim.

Samtliga återförsäljare uppger att modellerna de säljer är CE-märkta. Det råder större osäkerhet kring huruvida alla modeller de säljer är testade enligt EU-standarden. Sex av återförsäljarna kan inte svara med säkerhet, eller hänvisar till att de enbart säljer modeller som är godkända av regionen. Två av de som svarar att de säljer testade modeller, säljer samtidigt modeller som går snabbare än 15 km/tim och därmed inte omfattas av dagens standard.

### 4.2 Efterfrågan på hög fart

År 2010 ändrades lagstiftningen (SFS 2010:757) så att "ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning" omfattar elrullstolar och elskotrar som går upp till 20 km/tim, från att tidigare enbart ha avsett "eldrivna rullstolar konstruerade för en hastighet upp till 15 km/tim". I skrivande stund finns också ett förslag om att standarden EN 12184 ska utvidgas från att enbart omfatta elrullstolar och elskotrar upp till max 15 km/tim till 20 km/tim. Vid planeringen av denna undersökning hörde vi även talas om återförsäljare som erbjöd sig att "mixtra med maskineriet" så att elskotern kunde gå snabbare. Med anledning av detta ville vi ta reda på hur efterfrågan på hög fart ser ut, och om återförsäljarna uppfattar att det är vanligt att man mixtrar med maskinen för att den ska gå snabbare. Undersökningen visar att kunderna mycket sällan efterfrågar hög fart. Det är också ytterst ovanligt att någon kund frågar om det går att trimma elrullstolen eller elskotern och återförsäljarna uppfattar inte att detta är vanligt förekommande.



### 4.3 Trafiksäkerhetsinformation

Vilken trafikinformation som ges skiljer sig mycket mellan olika återförsäljare. Åtta återförsäljare ger muntlig och skriftlig information. Vanligast är att man berättar var man får köra, följt av trafikregler för gående respektive cyklist. Information omfattar också att ta sig över trottoarkanter och ojämnheter i marken, samt risker med halka och rullgrus. Andra saker som tas upp av enstaka återförsäljare är vad man ska tänka på när man korsar en gata, hastighet, reflexer, att visa hänsyn till andra gångtrafikanter, samt allmänt om risker. En återförsäljare informerar felaktigt kunden att det är cykelregler som gäller, trots att elrullstolarna/ elskotrarna de säljer endast går i gångfart.

Sju återförsäljare hänvisar till bruksanvisningen, där det finns information om trafiksäkerhet och trafikregler. Fyra av dem går också igenom denna muntligt med kunden. En återförsäljare visar också NTF:s material och diskuterar det med kunden.

Två återförsäljare svarar att de inte ger någon trafiksäkerhetsinformation. På frågan "Varför?" svarar en att det är ett långsamgående fordon och att de inte har sett så mycket risker med det. De har inte heller reflekterat över att det skulle vara deras uppgift, eller menar att det är kundens ansvar att ha koll på trafikregler. Här görs en jämförelse med när man köper en bil, bilhandlarna pratar om bilen, inte om trafiksäkerhet eller risker.

Samtliga återförsäljare fick också frågan om NTF:s material skulle kunna vara någonting för dem att förmedla till kunden. Det var 13 återförsäljare som visade intresse för detta och fick materialet sänt till sig.

### 4.4 Körträning

I undersökningen har vi skiljt på provkörning och körträning. Vid körträning får man till exempel prova på riskfyllda moment som att köra över trottoarkant, köra och stanna på olika underlag som grus och asfalt, köra och stanna i lutning, samt korsa en gata. Körträning bör ges utomhus i riktig trafikmiljö, alternativt i körsimulator.

Tre återförsäljare erbjuder körträning utomhus och i trafikmiljö. Ett par av dem har övningsbanor där kunden får prova att köra på olika underlag (ex. grus, gräs), köra över nivåskillnader, backa och stanna i lutning. I trafikmiljö visar man var man får köra och kunden får prova på att korsa vägen, köra upp och ned för trottoarkanter och får en genomgång om vad som är viktigt att tänka på vid mörker och vad gäller hänsyn till andra trafikanter. Ytterligare tre återförsäljare ger viss körträning på olika underlag och nivåskillnader, men ej i trafikmiljö. Nio återförsäljare erbjuder ingen körträning.

Anledningarna till att inte erbjuda körträning varierar från att inte ha någon lämplig plats för detta, till att det tar tid. Man skulle behöva ta betalt från kunden för att genomföra körträning, men man upplever inte att det finns någon efterfrågan. En återförsäljare menar att möjlighet saknas eftersom leveransen beställs direkt hem till kunden. Två återförsäljare uppger att den elrullstol/elskoter kunderna köper från dem är ett komplement till den de har fått förskrivna från regionen och att kunden därmed redan har kännedom om trafikregler och trafiksäkerhet. Frågan lyfts också om det är återförsäljarens uppgift att ge körträning.



Bild 3 Utdrag ur bruksanvisningen till Eloflex elrullstol.

## 4.5 Avrådan från köp

När en elrullstol eller elskoter förskrivs från hälso- och sjukvården gör legitimerad personal en bedömning av personens lämplighet. Motsvarande procedur sker inte vid privatköp och man skulle kunna tänka sig att personer med betalningsförmåga som blivit bedömda som olämpliga av hälso- och sjukvården istället vänder sig till den privata marknaden. Vi frågade därför återförsäljarna om det kan vara aktuellt för dem att avråda någon från att köpa en elskoter/elrullstol, samt om de ser behov av stöd för att kunna neka kunder. Undersökningen visar att avrådan från köp förekommer, men återförsäljarna beskriver att det sällan behövs. Sju återförsäljare har någon gång avrått en kund. Oftast är det då frågan om tydliga fall då kunden varit alkoholpåverkad, haft påtaglig motorisk nedsättning, kraftig synnedsättning eller demens. Ingen återförsäljare ser behov av ett allmänt stöd. Istället pekar man på att situationen kräver fingertoppskänsla och att man behöver ta det olika beroende på person. Anhöriga beskrivs som viktiga i den här typen av situationer. Flera återförsäljare berättar om hur de tagit hjälp av anhöriga för att förmedla avrådan. En återförsäljare lyfter att man även kan göra en anpassning till ledsagarstyrning, och att det skulle kunna vara ett alternativ att lyfta fram om situationen uppkommer.

## 4.6 Underhåll, service och reparationer

Årlig service av elrullstolen/ elskotern är viktig, inte minst för att säkerställa att bromsar fungerar som de ska. Användare kan vara obenägna att lämna ifrån sig sitt hjälpmedel för att åtgärda mindre skador, eftersom man är så beroende av det i vardagen. Lättillgänglig service och reparationer är således viktigt för att säkerställa att de elrullstolar och elskotrar som rullar på våra vägar är i trafiksäkert skick. Tio återförsäljare erbjuder service och reparationer, en erbjuder endast reparationer och en förmedlar detta genom tillverkaren. Tre återförsäljare erbjuder varken service eller reparation. Ingen återförsäljare erbjuder serviceavtal, trots att ett sådant sannolikt skulle kunna bidra till att fler fordon servas kontinuerligt. Svårighet med prissättning lyfts som en anledning till att man inte erbjuder det. Av de återförsäljare som utför reparationer och/eller service kan åtta av elva resa hem till kunden för att åtgärda mindre fel (i geografiskt stora regioner beror det dock på var kunden bor).

Merparten av återförsäljarna (10 av 15) visar kunden hur man pumpar däcken och kontrollerar däcktrycket. Övriga ger informationen muntligt, hänvisar till bruksanvisningen, eller inte alls.

## 4.7 Övrigt

Dialogen avslutades med frågan om det fanns något annat som återförsäljaren ville lyfta med NTF. Nedan redovisas vad som togs upp:

### *Hjälmor, reflexer och flaggor*

En återförsäljare säljer hjälmar till kunder som köper elskoter och elrullstol och tycker att NTF bör rekommendera det. Återförsäljaren hade även varit i kontakt med Hövding, för att få sälja deras krockkudde-krage, men de var inte intresserade. Det beror troligen på att Hövding inte är testad för att användas av förare av elrullstol/elskoter.

En annan återförsäljare rekommenderar alltid att kunden köper reflexer till sig själv, samt en flagga, så att man syns bakom exempelvis parkerade bilar.

### *Oseriösa handlare*

En återförsäljare lyfte problemet med oseriösa handlare och föreslog någon form av ackreditering för försäljare av elrullstol/elskoter för att säkerställa att de har utbildning och/eller erfarenhet inom området.

### *Olika modeller, olika risker*

När det gäller vältolyckor med elskoter framhöll en återförsäljare att trehjuliga elskotrar välter lättare, det kan räcka med att brukaren har fel vinkel mot en trottoarkant. Med detta i åtanke tyckte återförsäljaren att det är märkligt att regionen förskriver så många trehjuliga elskotrar.

En annan återförsäljare tycker att man bör införa olika klassificeringar av elrullstolar, då det skiljer så mycket mellan olika modeller.



## 5 Sammanfattande diskussion och slutsatser

När en elrullstol eller elskoter förskrivs av hälso- och sjukvården ska körträning och trafikinformation ges. Personens körförmåga bedöms och en passande modell prövas ut. Hälso- och sjukvården säkerställer också att fordonet lever upp till vissa kvalitetskrav. Motsvarande krav finns inte när en elrullstol eller elskoter säljs privat. Vår undersökning visar att många seriösa återförsäljare ger åtminstone någon form av trafiksäkerhetsinformation och/eller körträning, men sällan i den omfattning och med den systematik som ges av hälso- och sjukvården. Endast tre av femton återförsäljare erbjuder körträning i trafikmiljö. Mot denna bakgrund finns det anledning att ställa frågan vilka konsekvenser en ökad privat försäljning av elrullstol och elskoter kan ha på trafiksäkerheten. Regionernas regler för vem som kan få en förskriven elrullstol/elskoter kan därmed också ha påverkan på trafiksäkerheten, där en skärpt bedömning skulle kunna resultera i fler privatinköp och därigenom en lägre kunskapsnivå hos förarna.

Undersökningen ger inte en bild av hela den privata marknaden. Elrullstolar och elskotrar som säljs via webbhandlare, privatimport, i icke-specialiserad handel och på andrahandsmarknaden åtföljs av praktiska skäl inte av samma trafiksäkerhetsinformation som en specialiserad butik. Det är också inom denna del av marknaden man återfinner fordon med högre hastigheter. Kännedom om standarden EN 12184:2009/2014 är förvånansvärt låg bland de återförsäljare vi har pratat med. Standarden är en viktig kvalitetsstämpel och ett stöd för konsumenten. I synnerhet när köp sker via icke specialiserad webbhandel och privatimport, kan standardmärkningen vara kundens bästa sätt att avgöra fordonets kvalitet.

### 5.1 Trafikinformation och körträning

En del handlare utgår från bruksanvisningen och går igenom den muntligt. Det ger en systematik som bidrar till att all information kommer med, men det förutsätter givetvis att informationen i bruksanvisningen är tillräckligt omfattande och pedagogisk. Ett alternativ är att visa NTF:s material och gå igenom det muntligt, eller låta kunden genomföra NTF:s webbutbildning på plats. Information som genomgående saknas från återförsäljarna är vad som gäller vid möte med gående eller cyklist, trafikskyltar som visar var du får köra i gång- respektive cykelfart samt information om alkohol och mediciner. Det är också hjälpsamt att rekommendera kunden att se över sitt försäkringskydd, då en vanlig hemförsäkring inte alltid räcker. Att enbart förlita sig på att kunden själv ska läsa trafiksäkerhetsinformationen i bruksanvisningen är inte tillräckligt. Det är helt enkelt inte särskilt vanligt att människor läser bruksanvisningar från pärm till pärm, och de som kanske mest behöver informationen är antagligen minst benägna att göra det. En del användare av elrullstol/elskoter har också en kognitiv nedsättning som gör att de har svårt att ta till sig skriftlig information.

Endast ett fåtal återförsäljare erbjuder körträning i trafikmiljö. Här bör finnas en förbättringspotential. Saknas tillgång till en större asfalterad yta kan det kanske ändå vara möjligt att körträna i trafikmiljö. Det förutsätter givetvis att trafikmiljön i anslutning till butiken är lämplig för det, att det finns trottoar/gångbana och att bilarna håller en låg hastighet i området.

### 5.2 Återförsäljarens ansvar

En fråga som väcks är vilket ansvar återförsäljaren har att lämna trafiksäkerhetsinformation och körträning. Det är alltid den som kör elrullstolen/elskotern som ansvarar för att den framförs på ett säkert sätt. Information och körträning vid försäljning är ett frivilligt åtagande som vår undersökning visar att merparten av återförsäljarna tar på sig i någon grad. När hälso- och sjukvården förskriver en elrullstol eller elskoter ingår trafiksäkerhetsinformation och körträning och frågan är om det kan anses rimligt att någon som betalar själv ska få sämre information i detta avseende.

Även kunder som redan har en förskriven elrullstol/elskoter och köper ett komplement behöver få information. I synnerhet som NTF:s undersökning bland brukare visar att många anger att de inte fått trafiksäkerhetsinformation eller körträning (NTF, 2020). Sådan information tåls med andra ord att upprepas.

Det finns specifika riskfaktorer kopplade till elrullstol och elskoter som gör att de inte kan liknas vid bilförsäljning. För det första finns inget körkortskrav eller krav på förarutbildning. För det andra är föraren betydligt mer oskyddad vid en krock. För det tredje har brukaren många gånger en kroppslig skörhet till följd av ålder eller funktionsnedsättning som gör dem mer sårbara vid en olycka. Till skillnad från en bil finns inte heller något krav på årlig besiktning. Därför är regelbunden service mycket viktig. Undersökningen visar att många återförsäljare erbjuder service och reparationer. Däremot finns ingen försäljning av serviceavtal. Serviceavtal skulle kunna bidra till att servicen blir av varje år.

### 5.3 Goda exempel från branschen

Om vi ska kunna vända olyckstrenden krävs samarbete mellan många olika aktörer och här har återförsäljarna en viktig roll. Avslutningsvis vill vi därför lyfta några goda exempel på hur några återförsäljare arbetar med trafiksäkerhet, med förhoppning att det kan inspirera i det fortsatta arbetet.

*Goda exempel från återförsäljarna i undersökningen:*

#### **Går igenom trafikinformationen i bruksanvisningen muntligt.**

De flesta människor har lättare att ta till sig muntlig än skriftlig information. Bäst är en kombination, så att kunden kan gå tillbaka och läsa i texten i efterhand. Bruksanvisningen kan vara ett bra stöd vid muntlig information. Särskilt om den är pedagogiskt upplagd med mycket illustrationer. Att ta stöd i bruksanvisningen bidrar till att ingen information glöms, men det kräver så klart att trafiksäkerhetsinformationen i bruksanvisningen är tillräckligt omfattande.

#### **Använder NTF:s material och går igenom det muntligt.**

NTF:s folder och filmer tar upp trafikregler, tips för en säker resa, utrustning och skötsel. Foldern kan gås igenom muntligt med kunden och filmer kan visas i samband med köpet. Foldern är gratis att beställa och kan delas ut till kunden efter muntlig genomgång.

#### **Ger körträning på olika underlag som grus och gräs, nivåskillnader, svängar, lutning mm.**

En del återförsäljare har en övningsbana där kunden får pröva att köra på olika underlag, köra över trottoarkanter, köra i backar och svänga. Förutsättningarna för en övningsbana ser naturligtvis olika ut för olika återförsäljare, men alla moment kräver inte en stor övningsbana. Kanske finns det en park eller öppen asfaltsyta nära butiken som är lämplig för körträning.

#### **Ger körträning i trafikmiljö.**

Att visa var man får köra, korsa en gata och ta sig upp och ner för trottoarkanter görs bäst i trafikmiljö. Tänk på att välja ett lugnt område där trafiken kör långsamt.

#### **Åtgärdar mindre fel och reparationer hemma hos kund.**

Många kunder drar sig för att åtgärda mindre fel på elrullstolen/elskotern eftersom de är så beroende av den i vardagen och inte vill lämna ifrån sig den. Då är det en utmärkt service att åtgärda mindre fel och reparationer hemma hos kund.

#### **Visar hur man pumpar däck och kontrollerar däcktryck.**

Rätt däcktryck är en fråga om komfort och trafiksäkerhet. Här är det bra att inte bara ge muntlig information, utan också visa kunden hur man praktiskt gör.

#### **Rekommenderar kund att köpa reflexer till sig själv.**

En elrullstol/elskoter ska enligt lag vara utrustad med reflexer och lyktor, men de är sällan tillräckliga för att synas. Föraren behöver också bära reflexer på sig själv.

#### **Rekommenderar kund att köpa flagga.**

En flagga som syns över biltak och buskage bidrar till ökad synlighet.

#### **Rekommenderar kund att köpa hjälm.**

En hjälm skyddar huvudet vid en olycka.

## 6 NTF:s material



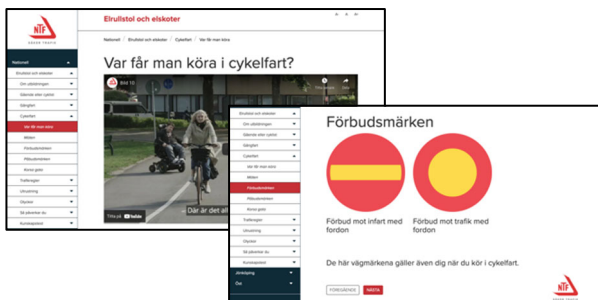
Folder. Ladda ned eller beställ i tryckt format kostnadsfritt.

<https://ntf.storedo.com/p/elrullstol--elskoter-i-trafiken>



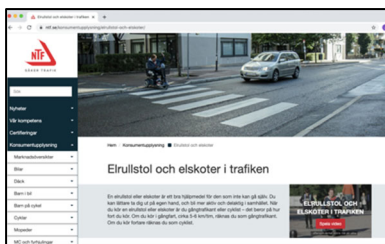
Korta filmer

<https://ntf.se/konsumentupplysning/elrullstol-och-elskoter/>



Webbutbildning

<https://ntf.se/bibliotek/e-learning/elrullstol-och-elskoter/>



Konsumentinformation på NTF.se

<https://ntf.se/konsumentupplysning/elrullstol-och-elskoter/>

## Referenser

Barton, C., Holmes, J. & Jacobs, C. (2014). Mobility scooters: A market survey. Research institute for Consumer Affairs (Rica). Maj 2014.

Carlsson, A. & Lundälv, J. (2019). Acute injuries resulting from accidents involving powered mobility devices (PMDs) – Development and outcomes of PMD-related accidents in Sweden. Traffic Injury Prevention, 20:5, s. 484-491.

NTF. (2020). Elrullstol och elskoter i trafiken. Trafiksäkerhetsrelaterad information från förskrivare och användares upplevelser - enkätstudier. NTF-rapport 2020:2.

SFS 2010:757. Lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Näringsdepartementet, 23 juni 2010.

# Bilaga 1 – Dialogmall

## Dialog återförsäljare elrullstol/elskoter

*Samtalet tar 15-30 min. Boka en tid så att den som svarar avsätter tid för detta.*

*Presentera dig själv, NTF och ditt ärende: Vi gör en undersökning- och vill ha en dialog med återförsäljare om trafiksäkerhet för elrullstol och elskoter.*

Känner du till NTF sen innan?

- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande – fri, självständig och idéburen organisation
- Arbetar för säker trafik
- Arbetar genom folkrörelser organisationer, företag m. fl.

### Berätta om projektet och undersökningen

- Bakgrunden är att antalet skadade och omkomna i elrullstols- och elskoter-relaterade trafikolyckor ökar. Syftet med projektet är att vända trenden, trots att antalet elrullstolar och elskotrar i trafiken ökar.
- Därför genomför NTF just nu ett projekt om elrullstol och elskotrar i trafiken. Projektet är finansierat av Allmänna arvsfonden och genomförs i samarbete med Hjärnskadeförbundet Hjärnkraft, Personskadeförbundet RTP, SKPF Pensionärerna och Sveriges arbetsterapeuter.
- Projektet består av olika delar: Vi har genomfört en **enkätundersökning** bland förskrivare och användare för att ta reda på mer. Vi har tagit fram **informationsmaterial** som vänder sig direkt till användarna (en webbutbildning, korta filmer för youtube och sociala medier, en folder och information på NTF:s konsumentsidor). En annan del handlar om **trafikmiljöns utformning**. Vi för dialog med ett fyrtiotal kommuner. Vi uppmuntrar också användarna att gå in och felanmäla brister i trafikmiljön.
- Vi vill också ha en dialog med privata återförsäljare. Många köper en elskoter eller elrullstol privat och vi vill ta reda på vilken trafiksäkerhetsinformation de får då och om det finns någonting som vi tillsammans kan göra för att bidra till att minska olyckorna. Vi ser behov av att alla användare, även de som köper privat, åtminstone får körträning och trafikinformation.
- Svaren kommer sammanställas i en rapport med syftet att sprida goda exempel. I rapporten kommer vi redogöra för vilka företag vi har pratat med, men det kommer inte framgå vilket företag som har svarat vad.

## Olika typer av fordon

Med elrullstol/elskoter avser vi:

"elfordon utan trampor, som är avsedda för personer med fysisk funktionsnedsättning. De har ingen effektbegränsning men en maxhastighet på 20 km i timmen (ex. elrullstol, el-skoter)."

Fordonet räknas i lagens mening som en cykel, men ska följa regler för gående om det framförs i gångfart och för cykel om det framförs i cykelfart.

Skillnaden mellan en elrullstol och en elskoter: är att elrullstolen har mekanisk styrning, till exempel en joystick. Elskotern styrs istället manuellt, vanligtvis med ett styre som fungerar på liknande sätt som ett cykelstyre. En annan skillnad är att elrullstolen alltid har fyra hjul, medan elskotern kan ha tre eller fyra hjul.



Elskoter

- Manuellt styre
- 3-4 hjul
- Kallas även promenadskoter, mobilitetsskoter, permobil (Permobil är dock ett varumärke som även tillverkar elrullstolar)



Elrullstol

- Mekanisk styrning, ex. joystick
- 4 hjul

1. Vilken typ av fordon säljer ni? (Det finns en uppsjö: vi vill veta på ett ungefär; säljer de både elskoter och elrullstol?)
2. Är alla modeller ni säljer CE-märkta?
3. Är alla modeller ni säljer testade enligt standard EN12184:2009 eller EN12184:2014?
4. Hur fort går de modeller ni säljer?
  - a) Upp till max 15 km /tim
  - b) Upp till max 20 km/tim
  - c) Över 20 km/tim
5. Om ja på fråga 4 c: Informerar ni då om att fordonet räknas som en moped och ska följa samma regler som moped, till exempel lagkrav på att ha hjälm, förarbevis, och krav på typgodkännande?

## Hög fart och trimning



6. Efterfrågar kunderna fordon med hög maxhastighet?
7. Händer det att ni får frågor från kunderna om hur de kan få fordonet att gå fortare? Är det vanligt? Vad frågar de? Vad svarar ni då?
8. Uppfattar ni att det är vanligt att man mixtrar med fordonen för att få dem att gå fortare?
9. Har ni några tankar om vad ni som handlare kan göra för att förebygga hög fart och trimning?

## Trafiksäkerhetsinformation

*Ett syfte med undersökningen är att samla goda exempel. Om de ger bra information till kunder, så be dem beskriva det utförligt då vi ska sprida goda exempel i en rapport. Be gärna att få ta del av ev. tryckt material och länkar till filmer, texter e. dyl.*

10. Vilken information ger ni till den som köper en elskoter/elrullstol?

11. Ger ni någon trafiksäkerhetsinformation? (Skriftlig?/muntlig?)

11a. Om ja: Hur och vilket innehåll?

11b. Om nej: Varför inte?

12. Visar ni hur man pumpar däck och kontrollerar däcktryck?

13. Erbjuder ni körträning?

*Här är det viktigt att skilja på provkörning och körträning. Vid körträning får man till exempel pröva på riskfyllda moment som att köra över trottoarkant, köra och stanna på olika underlag som grus och asfalt, köra och stanna i lutning och korsa gatan. Körträning bör ges utomhus i riktig trafikmiljö, alternativt i körsimulator.*

13a. Om ja: Hur och vilket innehåll?

13b. Om nej: Varför inte?

14. Kan det vara aktuellt för er att avråda någon från att köpa en elskoter/elrullstol, t.ex. om de berättar att de inte fått en sådan förskriften från sjukvården pga. att man bedömts som olämplig på något sätt? Skulle ni behöva något stöd för att kunna neka någon att köpa?

## Service

15. Utför ni service och reparationer?

16. Erbjuder ni serviceavtal? Om ja, vad innebär serviceavtalet och vad ingår i det?

17. Åker ni hem till kunder för att fixa mindre reparationer?

## Avslutningsvis

18. NTF har tagit fram trafiksäkerhetsinformation. Kan det vara något som ni vill förmedla till kunderna?

*Be att få maila:*

Filmer och konsumentråd, <https://ntf.se/konsumentupplysning/elrullstol-och-elskoter/>

Folder, gratis att beställa, <https://ntf.storedo.com/p/elrullstol--elskoter-i-trafiken>

Webbutbildning, <https://ntf.se/bibliotek/e-learning/elrullstol-och-elskoter/>

NTF-rapport, <https://ntf.se/nyheter/2020/ntf-rapport-20202-elrullstol-i-trafiken/>

19. Mailadress dit vi kan skicka länkar till vårt material, samt rapporten?

20. Är det något övrigt du vill framföra?

## Kontakta oss lokalt

Blekinge: [blekinge.ntf.se](http://blekinge.ntf.se)  
Dalarna: [dalarna.ntf.se](http://dalarna.ntf.se)  
FyrBoDal: [fyrbodol.ntf.se](http://fyrbodol.ntf.se)  
Gotland: [gotland.ntf.se](http://gotland.ntf.se)  
Gävleborg: [gavleborg.ntf.se](http://gavleborg.ntf.se)  
Halland: [halland.ntf.se](http://halland.ntf.se)  
Jämtland: [jamtland.ntf.se](http://jamtland.ntf.se)  
Jönköping: [jonkoping.ntf.se](http://jonkoping.ntf.se)  
Kalmar: [kalmar.ntf.se](http://kalmar.ntf.se)  
Kronoberg: [kronoberg.ntf.se](http://kronoberg.ntf.se)  
Norrbotten: [norrboten.ntf.se](http://norrboten.ntf.se)  
Skaraborg: [skaraborg.ntf.se](http://skaraborg.ntf.se)  
Skåne: [skane.ntf.se](http://skane.ntf.se)  
Stockholm: [stockholm.ntf.se](http://stockholm.ntf.se)  
Sörmland: [sormland.ntf.se](http://sormland.ntf.se)  
Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)  
Värmland: [varmland.ntf.se](http://varmland.ntf.se)  
Väst: [vast.ntf.se](http://vast.ntf.se)  
Västerbotten: [vasterbotten.ntf.se](http://vasterbotten.ntf.se)  
Västernorrland: [vasternorrlanl.ntf.se](http://vasternorrlanl.ntf.se)  
Västmanland: [vastmanland.ntf.se](http://vastmanland.ntf.se)  
Örebro: [orebro.ntf.se](http://orebro.ntf.se)  
Östergötland: [ostergotland.ntf.se](http://ostergotland.ntf.se)



SÄKER TRAFIK

