



Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Telefon: +45 7221 8899  
Mail: info@fstyr.dk  
www.fstyr.dk

Sagsnr.: TS20000-00194  
Dato: 23-11-2018

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards og bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul**

#### **1. Indledning**

Færdselsstyrelsen har den 8. oktober 2018 sendt udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards og bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsspartter. Udkastet til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 7. november 2018.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Bilbrancheråd, Danske Regioner, Erhvervsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, Politiforbundet, Sikkerhedsstyrelsen, Vestre Landsret, Østre Landsret.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Arbejdstilsynet, Bird, Cyklistforbundet, Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Fodgænger Forbund, Danske Cykelhandlere, Det Kommunale Cykliefagråd, DFIM, DTL, DTU, E-skate, FDM, Forbrugerrådet Tænk, Forsikring & Pension, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, KL, Københavns Kommune, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Lime, Motorcykel Importør Foreningen, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik og VOI Technology.

Styrelsen har ligeledes modtaget høringssvar fra følgende borgere: Jesper Friberg, P. Gug-Kjeldsen, Søren Schrøder.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar i forhold til begge forsøgsordninger og opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

## 2. Generelle bemærkninger

DTL finder det i forhold til begge forsøgsordninger positivt, at der ikke må befordres andre end føreren, at der ikke må tilkobles påhængsvogn eller sidevogn, at der er krav om kørsel med lygter i lygtetændingstiden, at føreren skal være 15 år, at promillegrænsen for kørsel med alkohol i blodet er gældende, samt at Færdselslovens kap. 16 om erstatning og forsikring finder anvendelse.

Dansk Erhverv er positive over for en forsøgsordning på området. Dansk Erhverv bemærker i den forbindelse, at køretøjerne vil fremme vores mobilitet, mindske trængslen og bidrage kraftigt til en forbedring af transportens klimabelastning.

Bird støtter, at samme regler finder anvendelse for motoriserede løbehjul som for cykler og cyklister. Bird er således positive over for forslagetets bestemmelser om vægt og dimensioner, befordring og tilkobling, lys og reflekser samt spirituskørsel og kørsel underpåvirkning.

E-Skate Danmark finder det fornuftigt, at elektriske skateboards bliver sidestillet med cykler og el-cykler og vurderer, at det vil give optimal trafiksikkerhed samtidig med, at lovgivningen bliver letforståelig for alle.

Forbrugerrådet Tænk er meget bekymrede og kan ikke støtte forsøgsordningerne, som de er præsenterede i udkastene. Forbrugerrådet Tænk finder det beklageligt, at politiet, kommunerne, Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet m.fl. ikke har været taget med på råd i forbindelse med udarbejdelsen af udkastet til bekendtgørelserne.

VOI Technology mener, at regulering af elektriske løbehjul er nødvendig for at gøre det til et sikkert transportmiddel, som på sigt kan erstatte biltransport i byen.

### **Kommentar**

*I forhold til Forbrugerrådet Tænks bemærkning om manglende inddragelse af en række organisationer kan Færdselsstyrelsen oplyse, at den 12. december 2017 blev afholdt et dialogmøde om rammerne for forsøgsordningerne med de små motoriserede køretøjer hos Færdselsstyrelsen. Til dialogmødet var følgende organisationer inviteret:*

*Danske Motorcyklister, Erhvervsministeriet, FDM, Forsikring & Pension, Arbejdstilsynet, Cyklistforbundet, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Rigspolitiet, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, Rådet for Sikker Trafik, Politiforbundet, Sikkerhedsstyrelsen, Vestre Landsret, Forbrugerrådet Tænk, Østre Landsret, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Rigsadvokaten, Dansk Fodgængerforbund og KL.*

*Dialogmødet blev gennemført med deltagelse af: Danske Motorcyklister, FDM, Dansk Kørelærer-Union, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.*

Både politiet, kommunerne, Rådet for Sikker Trafik og Cyklistforbundet har således være inviteret til dialogmøde, men KL og Cyklistforbundet valgte ikke at deltage.

### **3. Færdselssikkerhedsmæssige forhold**

Dansk Kørelærer-Union, Dansk Erhverv, Det Kommunale Cykelfagråd, DTL, Cyklistforbundet, Dansk Fodgænger Forbund, KL, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark og Rådet for Sikker Trafik udtrykker en generel bekymring for færdselssikkerheden ved indførelse af forsøgsordningerne. Der peges blandt andet på øget utryghed for alle andre end de mest hårdføre cyklister og fodgængere. Det påpeges desuden, at forsøgsordningerne vil få antallet af ulykker til at stige, herunder antallet af højresvingsulykker.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker er generelt bekymrede for, at især de selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards vil øge antallet af trafikulykker.

Cyklistforbundet og Københavns Kommune oplyser, at de er bekendt med, at mange store operatører er klar til at opstille nye typer transportmidler i byområder, som potentielt kan skabe yderligere pres på fremkommeligheden og optage plads fra de eksisterende brugere, herunder cykler og fodgængere.

Københavns Kommune påpeger, at fremkommeligheden på bl.a. cykelstierne således forventes at blive yderligere presset, hvilket muligvis vil få brugere af løbehjul o.l. til (ulovligt) at benytte fortov frem for cykelstier. Københavns Kommune bemærker, at erfaringer fra andre byer viser en kraftig stigning i antallet af ulykker.

FDM og Rigsadvokaten har noteret sig, at der er lagt op til, at der sættes begrænsninger for, hvor selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards må køre, men at samme begrænsninger ikke gælder for motoriserede løbehjul. I fløge udkastene må motoriserede løbehjul køre med samme hastighed som selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards. Den eneste grundlæggende konstruktionsmæssige forskel er, at løbehjul har styr i modsætning til de andre typer. Udkastene i deres nuværende udformning betyder, at et motoriseret løbehjul må anvendes på en mørk landevej uden cykelsti. Baglygten på et motoriseret løbehjul kan sidde lavt, hvorefter blot lidt regn e.l. kan gøre baglygten – og dermed løbehjulet med fører – usynlig for bagfrakommende bilister. Dette synes ikke sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Danske Cykelhandlere, KL og Københavns Kommune mener, at de af høringen omfattede køretøjer har en beskaffenhed, der medfører be-

tydelig risiko for, at de anvendes på andre områder end cykelstier og veje (veje, hvor kørsel er lovlig op til 50 km/t). Med en hastighed på op til 20 km/t med en normalvægtig person på vil der være tale om en betydelig kraft i tilfælde af sammenstød, og derfor bør det fremgå specifikt, at der ikke må køres på fortove, pladser og lignende. Det påpeges, at det bør sikres, at der etableres en indlæring i forhold til sikker og lovlig anvendelse og begrænsning af ulovlig anvendelse. Det fremgår derfor, at der bør være en plan for håndhævelse af ordningen, ligesom der henset til trafiksikkerheden bør være fokus på brugernes adfærd i forhold til efterlevelse af ordningen.

KL anfører desuden, at køretøjernes egenvægt på 25 kg bør nedsættes til 20 kg af hensyn til bremselængde, manøvreduktighed og fare ved kollision, og at længden bør begrænses til 1 m, da dette ifølge KL vil forbedre manøvreduktighed og svingradius.

Lime forventer, at en hastighedsbegrænsning for el-løbehjul på 20 km/t vil være passende i forhold til den normale trafik på cykelstierne. Lime ser dog også positivt på, at denne begrænsning kan ændres løbende i takt med, at forsøgsordningen evalueres af myndighederne. Limes E-scooters kan i den forbindelse fastsætte en konstruktionsbestemt hastighedsbegrænsning, som kan styres centralt via minicomputere i løbehjulene.

Søren Schrøder bemærker, at det er en glæde at se, at man i Færdselsstyrelsen omfavner de mange nye spændende transportformer, der dukker op i disse år. Elcyklerne er allerede en integreret del af denne miljøvenlige transportform, hvilket Søren Schrøder dagligt ser som pendler ind og ud af København. Søren Schrøder er selv en af disse, og han kan nu køre sine 15 km på arbejde på under 0,3 kWh strøm, samtidig med at han frigiver kapacitet på veje, parkeringspladser og skinner.

Søren Schrøder oplyser, at den næste bølge, som man allerede ser i udlandet, er den såkaldte microtransit, hvor endnu mere transportable transportenheder end elcyklerne vinder frem og klarer den såkaldte "last mile" for os. Han anfører, at nu kan pendlere, for hvilke elcykling er for langt, anvende motoriserede løbehjul eller -skateboards til en del af deres rute. Derved undgås trængsel og problemer med parkering.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker finder det overordnet problematisk at tillade køretøjerne på veje og stier, men finder det dog positivt, at alderskav og lygteføring reguleres.

Havarikommissionen anfører køretøjernes manglende styre- og bremseegenskaber samt cykelstiernes bredde som de primære årsager til et forventet højere antal trafikulykker. Derudover forventer Havarikommissionen, at fejltolkninger af de nye trafikanter kan blive et øget

problem, da medtrafikanterne først skal lære at læse og forudse disse manøvrer.

Rigspolitiet finder det af færdselssikkerhedsmæssige årsager meget betænkeligt at tillade brug af alle de omhandlede køretøjstyper på færdselslovens område. Rigspolitiet vurderer, at køretøjerne i kraft af deres indretning og betjening er mere usikre at anvende end f.eks. cykler. Rigspolitiet er på denne baggrund af den opfattelse, at anvendelse af disse køretøjstyper alene bør tillades på afspærrede baner eller skaterparker.

Rigspolitiet finder det meget betænkeligt at anvende kørebanen for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards, da der kræves en del øvelse for at køre sikkert på disse køretøjer. Det er således Rigspolitiets opfattelse, at selvbalancerende køretøjer og skateboards ikke skal tillades at køre, hvor der ikke er anlagt cykelsti.

P. Gug-Kjeldes foreslår en max vægt på 40 kg af hensyn til længere aktionsradius med større og tungere batterier.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen bemærker, at det følger af færdselslovens § 41, at et køretøjs hastighed til enhver tid skal tilpasses forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed. Den kørende skal blandt andet tage hensyn til vej-, vejr- og sigtforholdene, køretøjets tilstand samt færdselsforholdene i øvrigt. Hastigheden må aldrig blive højere end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Føreren skal kunne standse på den strækning af kørebanen foran køretøjet, som føreren har udsyn over, og foran enhver hindring, der kan påregnes.*

*Samtidig følger det af færdselslovens § 3, at der altid vil gælde en pligt til at optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre trafikanter, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Disse bestemmelser i færdselsloven gælder for alle trafikanter, herunder også førere af selvbalancerende køretøjer, motoriserede skateboards og motoriserede løbehjul.*

*Det betyder i praksis, at føreren altid skal tage hensyn til de andre trafikanters fart, placering o.s.v., således at der ikke opstår farlige situationer på cykelstien eller andre steder.*

*Der vil i forbindelse med bekendtgørelserne blive udarbejdet informationsmateriale, således at både førere og andre trafikanter gøres opmærksomme på, hvilke regler der vil gælde for disse køretøjer, for eksempel at de ikke må køre på fortovet. Således vil man som trafikant blive informeret om både køretøjstypen og de nye regler i forsøgsordningerne, så man kan tage det fornødne hensyn hertil.*

*Hensigten med forsøgsordningerne er at skabe mulighed for, at nye og grønnere transportformer kan vinde frem. Dette vil give mulighed*

for, at flere vil vælge denne transportform som alternativ til bil, motorcykel eller knallert, og de vil således optage mindre plads i byrummet.

Det er korrekt, at der er lagt op til, at der sættes begrænsninger for, hvor selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards må køre, men at samme begrænsninger ikke gælder for motoriserede løbehjul. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at et motoriseret løbehjul har et større mobilitetsmæssigt potentiale og dermed bedre kan anvendes til transport over længere strækninger, eksempelvis mellem to landsbyer. Derudover vurderes løbehjulene at være mere retningsstabile, og dermed mindre følsomme overfor ydre påvirkninger, som for eksempel lufttrykket fra en overhalende lastbil.

I forhold til forslagene om både højere og lavere egenvægt medgiver Færdselsstyrelsen, at en lavere egenvægt som følge af Newtons 2. lov vil medføre forbedrede egenskaber for så vidt angår bremselængde, manøvreedygtighed og fare ved kollision. Omvendt vil en højere egenvægt sikre en forbedret retningsstabilitet samt, at køretøjet kan udstyres med et tilstrækkeligt stort batteri til at kunne opfylde det ønskede mobilitetsbehov. Det er derfor fortsat Færdselsstyrelsens vurdering, at den foreslåede egenvægt på 25 kg sikrer det mest hensigtsmæssige forhold mellem ovenstående faktorer.

#### **4. Alderskravet på 15 år og ledsagelse**

DTL og KL mener ikke, at det er klogt at fravige alderskravet på 15 år, når føreren er under ledsagelse og kontrol af en myndig person.

FDM bakker op om den foreslåede aldersgrænse på 15 år, men kan være bekymrede for, hvordan det i praksis vil være håndterbart at kontrollere og sikre, at den pågældende fører er fyldt 15 år.

Havarikommissionen finder det positivt, at der fastsættes en aldersgrænse på 15 år, men vurderer, at det er svært for en voksen at nå at gribe ind, hvis et barn på cykelstien vælter ud foran en cyklist.

Rigsadvokaten bemærker, at der i begge bekendtgørelser ses et krav om en ledsager for en fører under 15 år. Dette krav er alene angivet således, at kørslen skal ske "under ledsagelse og kontrol af en myndig person". Rigsadvokaten finder det ud fra det foreliggende materiale vanskeligt at definere, hvornår en sådan kørsel er udført "under ledsagelse og kontrol af en myndig person". Det er således uklart om den myndige person kan ledsage et eller flere af disse køretøjer samtidig, om selv helt små børn kan føre disse køretøjer under ledsagelse, og om ledsageren kan ifalde ansvar, såfremt den ledsagede kørsel giver anledning til færdselslovsovertrædelser, eller såfremt ledsageren ikke udfylder sin rolle på passende vis, eksempelvis ved at være beruset eller ved at undlade at gribe ind, når dette er påkrævet.

Bird angiver, at de har en minimumsalder på 18 år, og derfor ikke udlejer motoriserede køretøjer til personer under 18 år.

Rigspolitiet finder ledsagelseskravet uklart, da det ikke fremgår, om en myndig person kan ledsage flere køretøjer samtidig, og om ledsageren kan ifalde ansvar for manglende opfyldelse af ledsagerrollen, såfremt den ledsagende kørsel giver anledning til færdselslovsovertrædelser.

Forbrugerrådet Tænk finder det vanskeligt at forestille sig, at en voksen kan nå at gribe ind, når der er tale om børn på køretøjer i rimelig høj fart.

### **Kommentar**

*Der er Færdselsstyrelsens vurdering, at ved at sætte aldersgrænsen til 15 år i forsøgsordningerne, sikres det, at føreren med sin allerede opnåede erfaring i trafikken kan føre køretøjerne på betryggende vis.*

*Det fremgår af Rådet for Sikker Trafiks informationmateriale, at de fleste børn, der har øvet sig en del, kan cykle alene i trafikken, når de er omkring 10-12 år. Det er derfor Færdselsstyrelsens vurdering, at ved at sætte aldersgrænsen til 15 år i forsøgsordningerne, sikres det, at føreren kan føre køretøjerne på betryggende vis.*

*Muligheden for at føre køretøjerne for personer under 15 år under ledsagelse og kontrol af en myndig person betyder, at den myndige ledsager skal kunne overskue situationen i trafikken på vegne af føreren, og ledsageren skal således kunne vejlede mundtligt, såfremt der opstår behov herfor.*

*Det betyder i praksis, at ledsageren skal befinde sig i umiddelbar nærhed af barnet, enten foran, bagved eller ved siden af barnet, såfremt dette ikke er til gene for andre trafikanter.*

*Ledsageren ifalder ikke ansvar – hverken strafferetligt eller erstatningsretligt – for handlinger, som føreren foretager sig. Det kan dog ikke udelukkes, at ledsageren afhængig af de konkrete omstændigheder kan ifalde et erstatningsretligt ansvar for egne handlinger efter de almindelige erstatningsretlige regler.*

*Muligheden for, at børn under 15 år kan køre på forsøgskøretøjerne under ledsagelse af en voksen, giver mulighed for, at børn kan opnå tilstrækkelig erfaring i kørsel på disse køretøjer i trafikken, inden børnene lovligt kan føre dem alene, hvilket Færdselsstyrelsen vurderer, er gavnligt for trafiksikkerheden. Ledsagelseskravet, herunder ledsagerens rolle og ansvar, er i øvrigt det samme, som gælder for børn under 6 år, når disse færdes på cykel i trafikken.*

*Der vil i forbindelse med det informationsmateriale, som vil blive udarbejdet for de to forsøgsordninger, blive vejledt næremre om, hvad der ligger i ledsager rollen.*

## 5. Evaluering og udløbsdato

Danske Cykelhandlere, Cyklistforbundet, DTL, DTU, KL, Københavns Kommune og Motorcykel Importør Foreningen bemærker, at der ikke fremgår en dato for udløb af forsøgsordningerne. Der gives desuden udtryk for, at det ikke fremgår, hvad formålet med forsøget er, om det skal evalueres, samt hvad succeskriterierne er. Det efterspørges på den baggrund, hvordan man i forbindelse med forsøgsordningerne forholder sig til varighed, evaluering og fastlæggelse af succeskriterier i forhold til den eventuelle videre anvendelse af ordningerne. Derudover nævnes det, at det vil være hensigtsmæssigt at have fokus på, om reglerne overholdes i forsøgsperioden, og at oplysninger herom indgår i en evaluering af ordningerne.

Forbrugerrådet Tænk mener, at der bør etableres et tæt samarbejde med skadestuerne i Danmark, så man kan få de korrekte registreringer og følge ulykkesbilledet nøje.

Bird opfordrer til en prøveperiode på 24 måneder, som Bird vurderer er tilstrækkeligt til at indhente erfaringer og data til en solid evaluering.

Rådet for Sikker Trafik imødeser vanskeligheder ved at indsamle retsvisende data om ulykker og dermed evaluere forsøgsordningerne.

### **Kommentar**

*Med hensyn til tidshorizonten for forsøgsordningerne har transport-, bygnings- og boligministeren allerede redegjort herfor i sin besvarelse af 20. november 2017 af Transport-, Bygnings- og Boligudvalgets spørgsmål nr. 8 til lovforslaget (L 28). Heraf fremgår, at hvis man skal lave en fornuftig evaluering, skal man have et tilstrækkeligt datagrundlag. Der skal altså være en tilstrækkelig mængde mennesker, der begynder at anvende køretøjerne i trafikken. Det er ikke muligt på forhånd at vide, med hvilken hastighed dette kommer til at ske, og derfor vil det ikke give mening allerede nu at sætte en slutdato på forsøgsordningerne. Forsøgsordningerne vil blive evalueret årligt, så udviklingen løbende kan følges.*

*Færdselsstyrelsen er i dialog med repræsentanter fra henholdsvis Rigspolitiet og Vejdirektoratet, som er de to myndigheder, der står bag Danmarks officielle ulykkesstatistik, samt Havarikommissionen for Vejtrafikulykker og Forsikring & Pension. I den forbindelse er der blevet aftalt en model for at supplere eksisterende kategorier i ulykkesstatistikken med henblik på at kunne registrere eventuelle ulykker med de nye køretøjer. Derudover er det blevet aftalt, at Rigspolitiets bilinspektører registrerer, hvorvidt små motoriserede køretøjer har været involveret ved alle alvorlige færdselsulykker (dødsulykker). Derudover indberetter Vagtcentralen alle færdselsulykker, som har involveret små motoriserede køretøjer til Rigspolitiet, som vil føre en særskilt statistik.*



Da der under alle omstændigheder kan gå lang tid, før der eventuelt vil være tale om en population af ulykkestilfælde, som vil være tilstrækkelig stor til at danne et solidt datagrundlag, har Færdselsstyrelsen endvidere indgået aftale med DTU's transportvaneundersøgelse om at få undersøgt udbredelsen og brugen af de nye køretøjer et år efter lovgivningen, som der herefter følges op på hvert andet år. Færdselsstyrelsen er endelig i dialog med Ulykkesanalysegruppen ved Odense Universitetshospital i forhold til at få foretaget analyser af i første omgang ulykker registreret på Odenses Universitetshospital, men også om hvordan den aktuelle udfordring med de små motoriserede køretøjer kan være med til at fremme en længe ønsket forbedret koordination mellem politiets og hospitalernes registreringer og dermed bedre belysning af de såkaldte mørketal for ulykker blandt bløde trafikanter i trafikken.

Som det fremgår af transport-, bygnings- og boligministerens skriftlige fremsættelse af lovforslaget den 4. oktober 2017 er formålet med forsøgsordningerne at skabe bedre rammer for den retlige regulering af en række mindre motoriserede køretøjer på færdselslovens område. Som det er i dag, er anvendelse af små motoriserede køretøjer ikke nærmere reguleret i færdselsloven. Der findes således i dag en række forskellige små motoriserede køretøjer, som det ikke er tilladt at anvende på færdselslovens område. Dette gælder blandt andet de såkaldt selvbalancerende køretøjer som f.eks. segboards, motoriserede løbehjul og motoriserede skateboards. Gennem de senere år er der, som følge af den teknologiske udvikling inden for motor- og batteriteknologi, sket en stigning i antallet af nye typer små motoriserede køretøjer. Forsøgsordningerne har til hensigt at imødegå udviklingen på markedet for små motoriserede køretøjer og befolkningens interesse for at anvende disse køretøjer som transportmiddel. Herved gives nye fleksible transportformer mulighed for at vinde frem.

Som det er i dag, er kørsel på selvbalancerende køretøjer, motoriserede skateboards og motoriserede løbehjul på færdselslovens område ikke reguleret, selvom de ses anvendt i trafikken. Forsøgsordningerne sikrer, at der er regler for anvendelse af disse køretøjer på færdselslovens område. Herved er der mulighed for at påvirke brugerne gennem formidling og håndhævelse af reglerne.

## **6. Lygter og reflekser**

FDM bemærker, at det følger af de to udkast, at der for så vidt angår motoriserede løbehjul er lagt op til, at disse skal køre med permanent lys, hvorimod selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards kun skal have lyset tændt i lygtetændingstiden. Der ses ikke at være en trafikikkerhedsmæssig begrundelse for denne sondring, og det bemærkes, at alle de nævnte transportmidler må køre op til 20 km/t. FDM foreslår, at kravet om permanent lys gøres gældende i begge bekendtgørelser.

FDM anfører ligeledes, at baglygten på et motoriseret løbehjul kan sidde ganske lavt, hvorefter blot lidt regn e.l. kan gøre baglygten usynlig for bagfrakommende bilister, hvilket FDM ikke finder sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

FDM bemærker yderligere, at det i bekendtgørelserne er nævnt, at køretøjet skal være forsynet med mindst én forlygte og én baglygte. Som bestemmelserne er formuleret efterlader det indtryk af, at der gerne må være mere end én forlygte, hvorimod mere end én baglygte ikke er tilladt. Det formodes, at dette ikke har været hensigten, da en begrænsning på antallet af baglygter, men ikke på antallet af forlygter synes ubegrundet. FDM opfordrer til, at bestemmelserne formuleres tydeligere.

Ligeledes bemærker FDM, at som bestemmelserne på nuværende tidspunkt er formuleret, efterlader det mulighed for, at man f.eks. imellem to røde baglygter kan montere en hvid lygte af anden karakter end en forlygte. Dette vil forringe køretøjets synlighed og dermed trafikikkerheden. De to bestemmelser bør formuleres således, at lygter ud over for- og baglygter ikke må lyse fremad eller bagud på køretøjet.

Cyklistforbundet finder det positivt, at der stilles krav om, at køretøjerne i lygtetændingstiden er forsynet med lygter og reflekser.

DTU gør opmærksom på, at baglygter installeret 10 cm over jorden muligvis ikke er synlige på en afstand af 300 m. DTU foreslår, at det kun er tilladt at have rødt lys vendende bagud for ikke at forvirre andre bagfrakommende. Hvis køretøjet har hvidt eller gulligt lys vendende bagud, kunne andre trafikanter være i tvivl om køretøjets køreretning.

KL mener, at der bør være krav om, at både for- og baglys skal være blinkende for at øge synligheden. Både for- og baglygte skal være tændt to minutter efter stop undervejs af hensyn til sikkerheden i kryds.

Københavns Kommune mener, at lygter vil være svære at se for bl.a. bilister, når de er placeret helt nede ved jorden. Det bør overvejes, om man skal stille krav om minimumshøjde af placering af lys – evt. på førerens påklædning, som det er kendt fra ryttere.

Rådet for Sikker Trafik bemærker, at der i forhold til synlighed er lagt op til, at motoriserede løbehjul skal køre med lys hele døgnet. Baglygten på løbehjulet vil være ca. 15-20 cm over jorden - og dermed være svære at se for andre trafikanter.

Rådet for Sikker Trafik bemærker også, at hovedparten af motoriserede løbehjul på markedet ikke er forsynet med reflekser, og heller ikke udformet med henblik på placering af hverken reflekser eller lygter.

Søren Schrøder anbefaler, at lyset bæres af føreren, da lys monteret på selve skateboardet er fint til at lyse op, så man kan se huller i asfalten mv., mens lys på føreren vil være i den mere vanlige højde for eksempelvis cykellygter, og derfor nemmere at se for andre trafikanter.

Forbrugerrådet Tænk anfører, at lygter og reflekser vil være placeret uhensigtsmæssigt på køretøjerne samt, at der ikke stilles krav om lygters placering på brugeren.

Rigspolitiet finder det uhensigtsmæssigt, at de foreslåede bestemmelser om lygteplacering på motoriseret løbehjul potentielt kan afstedkomme gule blinkende forlygter samt bagudvendt hvidt eller gult lys. Rigspolitiet anfører yderligere, at der efter deres opfattelse bør fastsættes krav til lygternes præstationer, herunder brugstid.

Rigspolitiet finder ligeledes de foreslåede bestemmelser om lygteplacering for selvbalerende køretøjer og motoriserede løbehjul problematisk, da det kan medvirke til tvivl om kørselsretningen, når føreren kan vende sig under kørsel, og lygterne samtidig er placeret på føreren.

Rigspolitiet finder det desuden inkonsekvent, at selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards kun skal anvende lygter i lygtetændingstiden, mens motoriserede løbehjul skal anvende lygter både i og uden for lygtetændingstiden.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen vurderer, at kravet om, at blinkfrekvensen på for- og baglygter skal være mindst 120 blink pr. minut sikre, at disse lygter, uanset farve, ikke forveksles med blinklys, som blinker med en lavere frekvens.*

*Færdselsstyrelsen er enig i bemærkningerne om, at køretøjerne ikke nødvendigvis egner sig til montering af lygter og reflekser, hvilket også er baggrunden for muligheden for, at lygter og reflekser kan placeres på føreren.*

*De nuværende regler for anvendelse af lygter på cykler fastsætter ikke krav om, at for- eller baglygter skal være anbragt i en særlig højde. Det vurderes derfor ikke nødvendigt at fastsætte en sådan bestemmelse for disse nye køretøjstyper.*

*Færdselsstyrelsen vil, som følge af de modtagne høringsvar, tilpasse bekendtgørelsen om forsøgsordning for selvbalerende køretøj og motoriseret skateboard således, at kravet om anvendelse af lygter uden for lygtetændningstiden også gøres gældende for disse køretøjstyper.*

*Endelig anerkender Færdselsstyrelsen, at det kan være uhensigtsmæssigt med bagudvendt hvidt eller gult lys, ligesom det heller ikke har været hensigten at begrænse antallet af baglygter. Færdselsstyrelsen vil derfor foretage en justering af bestemmelsen, så dette fremgår tydeligere.*

## **7. CE-mærkning**

Arbejdstilsynet bemærker, at selvbalancerende køretøjer mv. også kan være CE-mærkede i henhold til legetøjsdirektivet. For at undgå misforståelser foreslås det, at man til § 2 i bekendtgørelse om forøgsordning for motoriserede løbehjul og § 3 i bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard tilføjer, at kravet gælder for anvendelse i trafikken. Ændringerne vil gøre det klart, at det ikke er de to bekendtgørelser, der regulerer krav om CE-mærkning af produkterne.

Rådet for Sikker Trafik mener ikke, at kravene til CE-mærkning opfylder krav til sikkerhed i trafikken i forhold til bremse- og styreegenskaber, maksimal hastighed og mulighed for anbringelse af lys og reflekser, som f.eks. el-cykler skal gøre for at måtte anvendes i trafikken.

Søren Schrøder oplyser, at i en stor del af skateboardkulturen bygger brugerne deres egne boards, som ofte er af utrolig høj kvalitet. Disse boards kan ikke opfylde kravet om CE-mærkning. Søren Schrøder håber, at der vil komme en mulighed for, at disse boards vil kunne godkendes på anden vis, eventuelt ved et syn, hvor de basale krav til bremses, lys, automatisk stop mv. kunne bekræftes.

E-Skate Danmark opfordrer til, at der er mulighed for selv at sammensætte et motoriseret skateboard af CE-mærkede komponenter.

Forbrugerrådet Tænk er bekymrede for, at der endnu ikke findes en harmoniseret sikkerhedsstandard for produkterne omfattet af bekendtgørelsen. Forbrugerrådet Tænk anfører derudover, at der for køretøjer omfattet af legetøjsdirektivet stilles en lang række strammere krav til blandt andet hastighed, regulering af hastighed samt siddeplads, og at det generelt er en forudsætning, at disse produkter ikke må anvendes i trafikken.

Forbrugerrådet Tænk angiver afslutningsvist, at der set i lyset af tidligere tilfælde med Hoverboards, der brød i brand, kræves en ekstra indsats i forhold til markedskontrol af disse køretøjer.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen er enig i Arbejdstilsynets betragtning, og styrelsen vil på denne baggrund justere bestemmelsen, så det fremgår, at kravet om CE-mærkning kun vedrører anvendelse på færdselslovens område.*

*Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at maskindirektivet i tilstrækkelig grad adresserer køretøjernes egensikkerhed, herunder bremse- og styreegenskaber. Færdselsstyrelsen er enig i Rådet for Sikker Trafiks betragtninger for så vidt angår maskindirektivets regulering, eller mangel på samme, af køretøjets maksimale hastighed og mulighed for montering af lygter og reflekser. Bekendtgørelserne indeholder netop derfor også særskilte bestemmelser, som fastsætter en maksimal hastighed og en mulighed for, at lygter og reflekser kan placeres på føreren.*

*Det vil fortsat være muligt for privatpersoner at sammensætte et motoriseret skateboard af CE-mærkede komponenter. Hvis forhandlere derimod sammensætter motoriserede skateboards og sælger disse, vil det dog fortsat være et krav i forbindelse med salg og markedsføring, at det samlede køretøj skal være CE-mærket i sin helhed.*

*Færdselsstyrelsen er bekendt med legetøjsdirektivets regulering af lignende køretøjer af mere legetøjsagtig karakter. Derfor tillader forsøgsordningen også udelukkende køretøjer, som er CE-mærket i henhold til maskindirektivet, da disse vurderes at være bedre egnede til anvendelse i trafikken end køretøjer klassificeret som "legetøj".*

## **8. Hastighed**

KL mener, at hastigheden bør være højest 20 km/t.

Dansk Kørelærer-Union anbefaler, at hastigheden for motoriserede løbehjul ændres til 25 km/t, da det vil sikre, at motoriserede løbehjul af bedre kvalitet kan benyttes.

Cyklistforbundet bemærker, at nogle af de køretøjer, som er beskrevet i forsøgsordningerne, allerede benyttes (ulovligt), men at de ofte ikke kun kører op til 20 km/t, men ved en langt hurtigere hastighed. Såfremt forsøgsordningerne skal gennemføres, skal de køretøjer, der kan anvendes lovligt, fysisk ikke kunne køre mere end 20 km/t.

Jesper Friberg anfører, at køretøjer med en kraftigere motor, som dermed kan køre mere end 20 km/t, er mere sikre, da samme motor ligeledes bruges til at bremse køretøjet og dermed også kan bremse med en større kraft. Han håber derfor, at de 20 km/t er en fartgrænse og ikke en konstruktionsbestemt hastighedsbegrænsning.

Søren Schrøder undrer sig over hastighedsbegrænsningen på 20 km/t, idet en elcykel må assistere op til 25 km/t. Han mener, at det vil medføre en usmidig trafikafvikling på tættere trafikerede cykelstier.

E-Skate Danmark og Jesper Friberg foreslår, at hastighedsgrænsen for elektriske skateboards sidestilles med den, der gælder for el-cykler, og dermed begrænses til 25 km/t, hvilket vurderes at skabe bedre flow i trafikken og mindske risikoen for farlige situationer. E-Skate Danmark anfører samtidig, at forholdene på cykelstien godt kan hånd-

tere en hastighed på 25 km/t, og at det samtidig vil gøre det elektriske skateboard til et mere attraktivt pendlertransportmiddel.

P. Gug-Kjeldsen foreslår, at der indføres en hastighedsgrænse på 6 km/t på fortove og 25 km/t på cykelstier for motoriserede løbehjul.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen har noteret, at flere høringsparter finder det hensigtsmæssigt med en højere hastighedsgrænse end de foreslåede 20 km/t, i de fleste tilfælde 25 km/t. Færdselsstyrelsen vil løbende evaluere forsøgsordningerne, og styrelsen vil i denne forbindelse også løbende vurdere behovet for at tilpasse forsøgsordningernes bestemmelser, herunder også den maksimale hastighed. En maksimal konstruktionsbestemt hastighed på 20 km/t vurderes dog fortsat at være den mest hensigtsmæssige grænse.*

*Rigspolitiet har oplyst, at politiet ikke råder over udstyr til fartmåling af disse typer af køretøjer. Det findes derfor ikke hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at fastsætte en anvendelsesbestemt fartbegrænsning.*

### **9. Kørekort**

Motorcykel Importør Foreningen bemærker, at motoriserede løbehjul, selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards kører på de samme cykelstier som "lille knallert" og cykler. Det er derfor af største betydning rent sikkerhedsmæssigt, at føreren af disse motoriserede køretøjer kan føre disse på en sikker måde. Det er derfor Motorcykel Importør Foreningens anbefaling, at de pågældende køretøjer skal omfattes af samme bestemmelser som dem, der er gældende for "lille knallert", dvs. at man bl.a. skal have taget kørekort til "lille knallert" AM (lille knallert), før man må gøre brug af de pågældende køretøjer.

Jesper Friberg mener, at førere burde have knallertkørekort eller være fyldt 18 år for at lære at navigere i trafikken. Jesper Friberg bifalder, at førere under 15 år må køre under ledsagelse og kontrol af en myndig person.

### **Kommentar**

*Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at selvbalancerende køretøjer, motoriserede skateboards og motoriserede løbehjul ikke kan sammenlignes med en knallert og dermed heller ikke skal omfattes af de samme bestemmelser, som er gældende for lille knallert. En knallert vejer typisk mellem 75-100 kg., og den er derfor svært håndterbar uden forudgående uddannelse i form af et knallertkørekort. Køretøjerne i forsøgsordningen må højest have en egenvægt på 25 kg., og de adskiller sig derfor væsentlig fra en knallert, som er stor, tung og svært håndterbar. Derudover må en lille knallert køre 30 km/t, mens selvbalancerende køretøjer, motoriserede skateboards og motorisere-*

de løbehjul højest må kunne køre 20 km/t, og der er således væsentlig forskel på såvel motorkraft som hastighed.

## **10. Bremseser**

Danske Cykelhandlere mener, at der bør indsættes krav om påmonterede bremseser, således at køretøjerne kan nedbremses aktivt, effektivt og forsvarligt og ikke kun ved, at den interne eller eksterne betjeningsanordning påvirkes, og at der samtidig bør fastsættes specifikke krav til bremseserens indretning, udformning og funktion.

Det Kommunale Cykelfagråd foreslår, at motoriserede løbehjul skal have to af hinanden uafhængige bremseser.

DTU bemærker, at selvbalancerende køretøjer har unikke sikkerhedsproblemer. Disse sikkerhedsproblemer kommer blandt andet fra deres ustabile mekanismer og selvbalancering. Bremsning er kontraintuitiv, hvilket kan være et problem i nødbremsningssituationer. Af denne grund anbefaler DTU, at bremseserens forbedres, inden de tages i brug i trafikken. Derudover bruger motoriserede skateboards regenerative bremseserens, hvilket har den begrænsning, at de ikke fungerer, hvis batteriet er 100 % opladet.

Motorcykel Importør Foreningen mener, at et motordrevet køretøj, som omfattet af udkastene til de to bekendtgørelser, må betragtes på lige fod med en "lille knallert" 30 km/t. Køretøjerne skal derfor være forsynet med godkendte bremseser, og der bør være krav om hjelm.

Rådet for Sikker Trafik bemærker, at det er forskelligt, hvordan køretøjernes mulighed for at bremse er. De mener, at fælles for køretøjerne er, at de er dårligere til at bremse end en cykel eller knallert. Løber batteriet tør for strøm eller tabes remoten, mister man på nogle af køretøjerne muligheden for at bremse.

Rigspolitiet finder det uklart, om de særlige regler for cyklers indretning og udstyr, herunder krav til bremseser og ringeklokke, tillige finder anvendelse på motoriserede løbehjul.

### **Kommentar**

*Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at maskindirektivet i tilstrækkelig grad regulerer køretøjernes bremseevne, da der stilles krav om, at køretøjet skal kunne bremse på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Færdselsstyrelsen vil i forbindelse med den løbende evaluering af forsøgsordningen vurdere behovet for at fastsætte yderligere krav til køretøjernes bremseser.*

*Færdselsstyrelsen er ikke enig i Motorcykel Importør Foreningens betragtning om, at køretøjerne, som defineret i bekendtgørelserne, skal kategoriseres som "lille knallert". En knallert adskiller sig væsentligt ved, at være omfattet af forordning 168/2013 om typegodkendelse af*

to- og trehjulede motorkøretøjer, og er blandt andet defineret ved at være udstyret med et sæde.

## **11. Håndhævelse**

Danske Cykelhandlere bemærker, at det bør overvejes at indsætte bestemmelser om konfiskation ved overtrædelse eller gentagen overtrædelse af bekendtgørelsernes og/eller færdselslovens bestemmelser.

DTU mener, at det vil være svært at håndhæve den danske regulering, da der ikke er nogen måde at identificere køretøjet eller dets ejer på.

Motorcykel Importør Foreningen bemærker, at en indførelse af de for lille knallert gældende regler vil give mulighed for, om nødvendigt, at frakende retten til at føre de pågældende eldrevne køretøjer, ligesom der vil være mulighed for at bringe konfiskationsbestemmelser i anvendelse. Sammenfattende mener Motorcykel Importør Foreningen, at reglerne for at føre 30 km/t knallert – "lille knallert" – vil gøre det nemmere at sikre, at de foreslåede køretøjer bliver ført på forsvarlig vis, idet de giver politiet langt bedre sanktionsmuligheder, såfremt der køres uforsvarligt. Her tænkes ikke mindst på det måske allerstørste problem, at der køres på fortove og andre steder, hvor cykler og knallerter ikke må køre.

KL er usikre på politiets muligheder for at kontrollere køretøjernes hastighed.

Rådet for Sikker Trafik mener, at det bliver vanskeligt for politiet at håndhæve reglerne, da det kan være vanskeligt at skelne mellem lovlige og ulovlige køretøjer. Desuden mener de, at det er ubesvaret, hvorledes politiet skal håndhæve kravet om ansvarsforsikring overfor personer under 15 år.

Rigspolitiet finder, at der ved gentagne kørsler, hvor der er foretaget konstruktive ændringer med henblik på hastighedsforøgelse, bør indføres obligatoriske konfiskationsbestemmelser i lighed med konfiskationsbestemmelserne for lille knallert.

Rigspolitiet vurderer, at ikrafttrædelsen af de påtænkte bekendtgørelser vil medføre problemstillinger af håndhævelsesmæssig karakter, da det f.eks. vil være svært at skelne mellem lovlige og ulovlige løbehjul og skateboards. Rigspolitiet bemærker herudover, at politiet for tiden ikke råder over måleudstyr, som kan anvendes til hastighedsbestemmelse af de pågældende køretøjstyper.

Rigspolitiet påpeger derudover, at bekendtgørelserne ikke indeholder en definition eller klassificering af køretøjstyperne, hvilket sædvanligvis er udgangspunkt for politiets og anklagemyndighedens arbejde i strafforfølgende sammenhæng. Det vil således være vanskeligt at kontrollere køretøjernes tekniske udstyr, indretning, stand og vægt-



angivelse. Samtidig anføres det, at det ikke vil være muligt at konstatere, om et konkret køretøj er stjålet eller forsikringsdækket, da der ikke stilles krav om stelnummer. Det er dermed ikke muligt at identificere det individuelle køretøj.

Rigpolitiet påpeger ligledes, at der ikke ses at være fastsat straffebestemmelser for overtrædelse af bekendtgørelsernes §1 i forbindelse med konstruktive ændringer samt, at manglende medbringelse af præmiekvittering for motoriseret løbehjul kan straffes med bøde, men at en tilsvarende strafhjemmel ikke fremgår af bestemmelserne for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard.

Havarikommissionen for Vejtransportulykker stiller derudover spørgsmålstegn ved, hvorvidt politiet er i stand til at afgøre, om et køretøj kan køre hurtigere end 20 km/t.

### **Kommentar**

*De pågældende køretøjer er ikke omfattet af forordning 168/2013 om typegodkendelse af to- og trehjulede motorkøretøjer. Køretøjerne er derfor ikke kategoriseret som knallert. Det er samtidig Færdselsstyrelsens vurdering, at køretøjerne på grund af deres størrelse, vægt og manøvrerligheder heller ikke kan sammenlignes med "lille knallert". Køretøjerne kan derimod bedre sammenlignes med en cykel, hvorfor det er valgt, at færdselslovens regler for cykler finder anvendelse, medmindre bekendtgørelsen fastsætter andre regler.*

*De pågældende køretøjer er ikke omfattet af de EU-retlige typegodkendelsesregler, hvorfor køretøjerne ikke kan typegodkendes. Da der er tale om en forsøgsordning, og da der i øvrigt er tale om forskelligartede køretøjer, har Færdselsstyrelsen herudover ikke fundet det hensigtsmæssige på nuværende tidspunkt at klassificere køretøjerne under en særlig kategori. Formålet med forsøgsordningen er netop at få erfaringer med de pågældende køretøjer med henblik på en eventuel permanent regulering, og herunder også en eventuel klassificering.*

*Færdselsstyrelsen anerkender imidlertid, at der kan være håndhævelsesmæssige udfordringer forbundet med en manglende klassificering under forsøgsordningen. Som en hjælp for politiets håndhævelse vil Færdselsstyrelsen derfor undersøge, om det er praktisk muligt, at der på Færdselsstyrelsens hjemmeside kan etableres en selvanmelderordning, hvor forhandlere kan anmelde de produkter i deres sortiment der lever op til bekendtgørelsernes tekniske krav. En sådan ordning vurderes at kunne gavne både forhandlernes markedsføring og politiets håndhævelse.*

*Med hensyn til muligheden for at konfiskere køretøjerne på grund af konstruktive ændringer med henblik på hastighedsforøgelse er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at det på nuværende tidspunkt er for*

*tidligt at sige noget om, hvorvidt konstruktive ændringer af de pågældende køretøjer vil komme til at udgøre et omfattende problem.*

*Hvis det i løbet af forsøgsperioden viser sig, at konstruktive ændringer kommer til at udgøre et omfattende problem, og der er behov for supplerende konfiskationsbestemmelser, vil Færdselsstyrelsen kunne fastsætte bestemmelser herom i de to bekendtgørelser.*

*Hvis et motoriseret løbehjul, selvbalancerende køretøj eller et motoriseret skateboard har en konstruktivt bestemte hastighed på mere end 20 km/t, vil de ikke være omfattet af forsøgsordningerne og vil derfor ikke lovligt kunne anvendes på færdselslovens område. En sådan anvendelse vil derfor skulle straffes efter færdselslovens regler herfor. Dette er baggrunden for, at bekendtgørelserne ikke indeholder strafbestemmelser for overtrædelse af bekendtgørelsernes § 1 om kravet til køretøjernes maksimale konstruktivt bestemte hastighed.*

*Færdselsstyrelsen er imidlertid enig med Rigspolitiet i, at det vil skabe større klarhed, hvis overtrædelse af kravet om køretøjernes maksimale konstruktivt bestemte hastighed kan straffes direkte efter bekendtgørelsernes regler. Færdselsstyrelsen har derfor tilrettet bekendtgørelsernes straffebestemmelser herefter.*

*Det beror på en fejl, at § 16 i bekendtgørelsen om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard (kravet om medbringelse af præmiekvittering) ikke er anført i straffebestemmelsen i bekendtgørelsens § 17, stk. 1. Færdselsstyrelsen har derfor tilrettet bekendtgørelsernes straffebestemmelser herefter.*

*For så vidt angår håndhævelse af kravet om ansvarsforsikring overfor personer under 15 år bemærker Færdselsstyrelsen, at da den kriminelle lavalder i Danmark er 15 år, vil en person, der er ejer eller bruger af køretøjet, ikke kunne strafforfølges for ikke at have tegnet ansvarsforsikring. Der henvises i øvrigt til Færdselsstyrelsens kommentarer under pkt. 13 om forsikring.*

## **12. Økonomi**

Københavns Kommune bemærker, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikken art og størrelse kræver. Nye køretøjer med meget små hjul vil potentielt kunne medføre behov for en højere vejstandard og -vedligeholdelse, da selv mindre huller, revner og dæksler potentielt vil udgøre en risiko for denne type køretøjer. Det må i den forbindelse afklares, om byernes pligt til at vedligeholde overflader på cykelstier mv. skærpes, idet dette vil medføre en betydelig ekstraudgift, som vil skulle indgå i forhandlingerne vedrørende DUT.

Ifølge en undersøgelse gennemført af COWI for Vejdirektoratet, beløber de kommunale udgifter sig pr. politiregistreret tilskadekommen sig til 400.000 kr. (2012).

Med et forventeligt øget antal tilskadekomne, må der med forsøgsordningen påregnes øgede omkostninger til pleje, omsorg, overførselsindkomster m.m. Som opfølgning på en evaluering må det derfor forudsiges et krav om DUT, såfremt der vurderes en øget ulykkesrisiko.

Det Kommunale Cykelfagråd mener, at der skal være opmærksomhed på afledt øget drift af veje og stier, herunder udbedring af huller, etablering af ramper, riste, fejning etc., da de omhandlede køretøjer typisk har små hjul og derfor er mere følsomme end f.eks. cykler overfor uregelmæssigheder i belægning/kørebane.

KL savner en begrundelse for Færdselsstyrelsens vurdering af, at forsøgsordningerne ikke vil medføre økonomiske konsekvenser i forhold til DUT. KL mener, at der vil være øgede omkostninger til tilskadekomne i trafikken, omprofilering af stier, driftudgifter til vejvedligeholdelse

KL imødeser derfor indbydelse til forhandling af bekendtgørelsernes økonomiske konsekvenser.

Rådet for Sikker Trafik vurderer, at det vil få konsekvenser i form af øgede samfundsmæssige udgifter grundet flere tilskadekomne og dræbte. Rådet for Sikker Trafik mener, at lovgivning af små motoriserede køretøjer vil medføre øgede udgifter til stat, regioner og kommuner.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen bemærker, at vejreglerne alene er vejledende anbefalinger.*

*Bekendtgørelse om forsøgsordningen for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards samt bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul medfører ikke en pligt for kommunerne til at foretage anlægsarbejder eller gennemgang af eksisterende anlæg.*

*Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at der på nuværende tidspunkt alene er tale om forsøgsordninger, hvor formålet jo netop er at høste erfaringer med disse transportmidler i trafikbilledet. Hvis forsøgsordningerne ender ud med en permanentgørelse ved lov, og hvis forsøgsordningerne medfører, at disse køretøjer bliver almindelige på linje med omfanget af cykler og knallerter, kan det på dette tidspunkt blive nødvendigt at diskutere behovet for en nærmere gennemgang af eksisterende anlæg.*

*Færdselsstyrelsen forventer ikke, at forsøgsordningerne umiddelbart vil medføre et øget antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Det er derfor samlet set Færdselsstyrelsens opfattelse, at forsøgsordningerne kan gennemføres uden økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner.*

### 13. Forsikring

Det Kommunale Cykelfagråd bemærker, at det er fint, at en præmiekvittering skal medbringes men undrer sig over, hvordan det hænger sammen med udlejningsløbehjul, som i vid udstrækning formentlig vil blive brugt af turister.

Cyklistforbundet finder det positivt, at føreren skal kunne forevise præmiekvittering for tegnet ansvarsforsikring.

Rigsadvokaten bemærker, at det i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboard § 17 ikke er nævnt, at man kan ifalde bøde for overtrædelse af bekendtgørelsens § 16 om medbringelse af præmiekvittering, hvilket står i modsætning til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul § 15, hvor overtrædelse af denne bekendtgørelses § 14 om medbringelse af præmiekvittering er nævnt.

Forsikring & Pension og DFIM bemærker, at det bør gøres klart, om man fra lovgivers side mener, at de pågældende køretøjer skal være omfattet af reglerne om dagsgebyr for manglende ansvarsforsikring. Fra 1. januar 2019 træder ændring til færdselslovens § 106 i kraft. Der bliver ved lovændringen indført et dagsgebyr på forventet 250 kr. i tilfælde af, at forsikringspligten i færdselslovens § 105 ikke overholdes. Som de to udkast til bekendtgørelser er formuleret, må det antages, at de pågældende køretøjer opfattes som motordrevne køretøjer efter færdselsloven §2, stk. 1, nr. 14, og dermed er omfattet af reglerne om dagsgebyr ved manglende ansvarsforsikring. I så tilfælde er det særligt afgørende, at køretøjerne er registreringspligtige af hensyn til administrationen af det forestående dagsgebyr. Videre bør der være klarhed over, hvem forsikringspligten påhviler for så vidt angår de nye typer køretøjer. Henset til aldersgrænsen på 15 år, vil der sandsynligvis være tale om en del børn og unge under 18 år, som vil benytte sig af disse køretøjer med pligt til at tegne forsikring og dermed følgende risiko for at blive pålagt gebyrer for manglende ansvarsforsikring.

Forsikring & Pension mener, at det bør specificeres, om der skal betales statsafgift af ansvarsforsikringer på disse køretøjer eller ej. Ifølge bekendtgørelse af lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer skal der *"Endvidere betales afgift af ansvarsforsikringer for cykler med hjælpemotor (knallerter)"*. I begge bekendtgørelsesudkast lægges der op til, at færdselslovens regler for cykler og cyklister finder anvendelse for de pågældende køretøjer, men køretøjerne er samtidig omfattet af færdselslovens kapitel 16 for motordrevne køretøjer.

Det er uklart, om motoriserede løbehjul, selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards skal betragtes som en knallert i forhold til reglerne om statsafgift for ansvarsforsikringer.

Forsikring & Pension bemærker, at alle forsikringspligtige motorkøretøjer bør være registreret i Køretøjsregistret. Hvis dette ikke bliver tilfældet under denne forsøgsordning, bør det være muligt inden for en rimelig tidsfrist at kunne dokumentere sine forsikringsforhold gennem et onlineopslag på forsikringsselskabets hjemmeside, hvor man kan logge ind med NemID og se sine aktive forsikringer. Det er en u hensigtsmæssig og upraktisk bestemmelse for både kunder, myndigheder og forsikringsselskaber at skulle medbringe præmiekvittering i fysik form under kørslen. Det vil være en særlig og unødigt administrativ byrde, hvis forsikringsselskaber skal indføre en praksis med at udstede særlige fysiske præmiekvitteringer efter hver enkelt betalingsfrist, der i dag kan være hver måned.

Forsikring & Pension mener, at det bør fremgå tydeligt af informationsmateriale til brugere af de pågældende typer køretøjer, såsom faktaark og hjemmesider, at det er lovpligtigt at tegne en ansvarsforsikring. Det er vigtigt, at der er klar og tydelig information til forbrugere om forsikringspligten for at sikre, at de pågældende køretøjer ikke kører uforsikrede rundt på de danske cykelstier. Kravet om lovpligtig ansvarsforsikring er eksempelvis kun nævnt meget overfladisk i Færdselsstyrelsens faktaark om forsøgsordningen for speed pedelecs, på trods af Forsikring & Pensions henstilling om at lade det fremgå tydeligt af fakta-arkets tjekliste.

Forsikring & Pension finder det positivt, at der ikke vil være kontraeringspligt for forsikringsselskaber, som det fremgår af henholdsvis §13 og §15 i de to bekendtgørelsesudkast. Det ville være uproportionalt og en alt for stor byrde på erhvervslivet, hvis samtlige forsikringsselskaber, der udbyder motorforsikringer i Danmark, skulle udvikle et produkt til en forsøgsordning.

Bird anbefaler, at motoriserede løbehjul undtages fra kravet om ansvarsforsikring på lige fod med cykler og elcykler, og Bird opfordrer således Færdselsstyrelsen til at overveje, om samme undtagelse kan finde anvendelse på motoriserede løbehjul.

Rådet for Sikker Trafik mener, at der i forbindelse med forsikring er en problemstilling i forhold til børn under 15 år. Rådet for Sikker Trafik formoder, at den 9-årige, der får et hoverboard, skal sørge for at have tegnet en ansvarsforsikring. I et tænkt eksempel er Rådet for Sikker Trafik i tvivl om, hvordan parterne er stillet forsikringsmæssigt, såfremt den 9-årige låner køretøjet ud til en anden person under 15 år.

E-Skate Danmark finder ikke, at der er særlige omstændigheder, der berettiger til at fravige udgangspunktet om subjektivt ansvar og skærpe ansvarsgrundlaget for brugere af elektriske skateboards til et objektivt ansvar. E-Skate Danmark foreslår på denne baggrund, at afsnittet om erstatning og forsikring bortfalder, således at det almindelige culpaansvar i stedet bliver gældende.

Forbrugerrådet Tænk stiller spørgsmålstejn ved, hvorvidt det er muligt at knytte en forsikring til et køretøj, når der ikke er nummerplade eller anden form for identifikation på køretøjet. Forbrugerrådet Tænk er i øvrigt usikre på, om det konkrete forsikringsprodukt findes hos forsikringsselskaberne.

VOI Technology mener ikke, at forsikringer på nuværende tidspunkt er nødvendigt for motoriserede løbehjul, da disse i stedet bør sidestilles med cykler for så vidt angår forsikring. VOI anfører, at der i norsk og svensk regulering ikke stilles krav om forsikring for motoriserede løbehjul.

VOI bemærker desuden, at det er uhensigtsmæssigt, at det er føreren, der skal kunne fremvise præmiekvittering, og at det i stedet bør være muligt for den virksomhed, der ejer løbehjulet, at fremvise bevis for forsikringen på førerens vegne, f.eks. ved at præmiekvitteringen er tilgængelig i en app på førerens telefon.

### **Kommentar**

*Det følger af færdselsloven, at den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet forvolder på objektivt grundlag. Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at denne grundlæggende regel ikke skal fraviges for nogle motordrevne køretøjer, når de anvendes i trafikken på færdselslovens område.*

*Færdselslovens krav om pligt til at tegne ansvarsforsikring for motordrevne køretøjer – og dermed forsikringsselskabernes umiddelbare hæftelse over for skadelidte – er tæt forbundet med det objektive ansvar, og kravet har blandt til formål at sikre, at det økonomiske opgør efter et færdselsuheld håndteres mellem forsikringsselskaberne. Skadelidte sikres dermed at få erstatning, uden selv at skulle bruge tid og kræfter på langvarig processer.*

*Det er Færdselsstyrelsens opfattelse, at hvis motoriserede løbehjul, selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards, der alle er motordrevne køretøjer, skal anvendes på færdselslovens område, så skal færdselslovens grundlæggende regler om ansvar og ansvarsforsikring også gælde. Forsikring & Pension har i forbindelse med udfærdigelse af udkastene til bekendtgørelserne oplyst, at i hvert fald de større forsikringsselskaber vil kunne tilbyde at tegne ansvarsforsikringer for forsøgsordningskøretøjerne. Dette vil ikke nødvendigvis blive som en særskilt type forsikring til forsøgskøretøjerne, men formentlig som en forsikring, der svarer til lille knallert.*

*Det fremgår af bekendtgørelsesudkastene, at færdselslovens kapitel 16 om erstatning og forsikring finder anvendelse for de pågældende køretøjer. Det følger heraf, at køretøjerne i forsøgsordningen også er omfattet af de nye regler om dagsgebyr for manglende tegning af ansvarsforsikring.*

Det følger endvidere heraf, at det er færdselslovens regler i kapitel 16, der er afgørende for, hvem forsikringspligten påhviler. For så vidt angår ikke registreringspligtige køretøjer fremgår det af færdselslovens § 106, stk. 2, at forsikringspligten påhviler den, der bruger køretøjet eller lader det bruge på vej. Det betyder i praksis, at forsikringspligten i § 106, stk. 2, påhviler ejeren, hvis denne selv bruger køretøjet eller lader det bruge i egen interesse. Hvis køretøjet benyttes af andre, som har selvstændig rådighed over køretøjet og benytter det i egen interesse (selvstændig bruger), anses den pågældende for bruger i relation til § 106, stk. 2, og forsikringspligten påhviler i disse tilfælde den selvstændige bruger.

Selvom en person under 18 år er ejer eller selvstændig bruger, vil forsikringspligten ifølge færdselslovens regler stadig påhvile denne ejer eller selvstændige bruger. Dette er i øvrigt også tilfældet for ejere eller brugere af en lille knallert, hvor forsikringspligten også påhviler disse personer, selvom de er under 18 år.

For personer under 18 år vil de familie- og værgeretlige regler ofte føre til, at det kræver forældremyndighedsindehaverens samtykke at tegne en ansvarsforsikring.

Hvis en person låner et køretøj ud, vil låntager, der bruger køretøjet i egen interesse, i henhold til § 106, stk. 2, som oftest være at betragte som selvstændig bruger. En selvstændig bruger vil normalt være sikret ved ansvarsforsikringspolice og dermed (som udgangspunkt) mod regresansvar.

At reglerne i færdselslovens kapitel 16 om erstatning og forsikring finder anvendelse for de køretøjer, der er omfattet af forsøgsordningerne, indebærer også, at køretøjerne er omfattet af DFIM's dækning af skader forvoldt af ukendte og uforsikrede køretøjer.

Færdselsstyrelsen anerkender, at der i relation til kravet om ansvarsforsikring er udfordringer forbundet med, at køretøjerne ikke er registreringspligtige. Da der imidlertid på nuværende tidspunkt alene er tale om forsøgsordninger, er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at der ikke under forsøgsordningerne skal fastsættes regler om registreringspligt. DFIM og forsikringsselskaberne må derfor administrere køretøjernes forsikringsforhold, herunder eventuel pålæggelse af dagsgebyrer for manglende ansvarsforsikring, på samme måde, som det bliver gjort for de øvrige ikke registreringspligtige køretøjer, der anvendes på færdselslovens område, som f.eks. lille knallert af ældre dato, visse traktorer og visse motorredskaber.

Det har ikke været hensigten med kravet om medbringelse af præmiekvittering under kørsel, at præmiekvitteringen nødvendigvis skal medbringes i fysisk form. Hensigten med bestemmelsen herom i de to bekendtgørelsesudkast er, at føreren skal kunne dokumentere over for politiet, at der er tegnet gyldig ansvarsforsikring for køretøjet. Fo-

revisning af præmiekvittering kan derfor også ske via elektroniske hjælpemidler.

Færdselsstyrelsen anerkender, at den nuværende ordlyd af de pågældende bestemmelser giver anledning til tvivl, og bestemmelserne vil derfor blive omformuleret, således at det fremgår, at føreren under kørsel skal kunne dokumentere, at ansvarsforsikring er tegnet og holdt i kraft. Dette vil f.eks. kunne ske via en mobiltelefon ved forevisning af et foto af præmiekvitteringen, ved at præmiekvitteringen er tilgængelig i en app på førerens mobiltelefon eller ved lignende elektroniske løsninger.

For så vidt angår spørgsmålet om statsafgift følger det af motoransvarsforsikringsafgiftslovens § 1, at der skal betales en afgift til statskassen af ansvarsforsikringer for de ifølge lov om registrering af køretøjer registrerede motorkøretøjer, traktorer, påhængsvogne, sættevogne, sidevogne og påhængsredskaber. Endvidere betales afgift af ansvarsforsikringer for cykler med hjælpemotor (knallerter). Da de køretøjer, der er omfattet af forsøgsordningerne, ikke er registreringspligtige, og da der ikke er tale om cykler med hjælpemotor (knallert), er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at der ikke skal betales statsafgift af ansvarsforsikringer, der tegnes på køretøjer omfattet af forsøgsordningerne.

For så vidt angår Rigsadvokatens bemærkninger om straf for manglende medbringelse af præmiekvittering i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøj og motoriseret skateboard, bemærker Færdselsstyrelsen, at det beror på en fejl, at § 16 i bekendtgørelsen (kravet om medbringelse af præmiekvittering) ikke er anført i straffebestemmelsen i bekendtgørelsens § 17, stk. 1. Færdselsstyrelsen har derfor tilrettet bekendtgørelsernes straffebestemmelser herefter.

Færdselsstyrelsen er enig i, at det er vigtigt, at informere kommende førere af køretøjerne om kravet om ansvarsforsikring. Færdselsstyrelsen vil derfor sørge for, at dette bliver endnu mere tydeliggjort i styrelsens informationsmateriale.

#### **14. Hjelm**

Danske Cykelhandlere bemærker, at der bør være regler på lige fod med forsøgsordningen for speed pedelecs vedrørende krav om brug af hjelm. Køretøjernes beskaffenhed og manøvreedygtighed medfører en øget risiko i forhold til brug af og kørsel på f.eks. almindelig cykel.

Københavns Kommune mener, at erfaringer fra andre steder tilsiger, at der bør stilles krav om brug af hjelm, da transportmidlerne erfaringsmæssigt giver flere skader.

Bird opfordrer til brug af hjelm og vil fortsat opfordre deres brugere til at anvende hjelm, uanset om det bliver et lovkrav.



DTU foreslår, at der som minimum stilles krav om brug af sikkerhedsudstyr som eksempelvis hjelm, albue-, knæ- og håndledsbeskyttere for børn under 15 år.

Forbrugerrådet Tænk undrer sig over, at der ikke er taget stilling til brug af personligt beskyttelsesudstyr for børn i bekendtgørelsen.

Rigspolitiet bemærker, at det helt generelt findes færdselssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at bekendtgørelserne ikke indeholder bestemmelser om brug af sikkerhedsudstyr.

P. Gug-Kjeldes foreslår obligatorisk cyklehjelme.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen bemærker, at det er hensigten med udkastet til bekendtgørelserne, at der kan høstes videre på den positive udvikling, der ses i anvendelsen af cykelhjelme blandt cyklisterne. Da disse nye køretøjer hastighedsmæssigt svarer til cykler, og endda kan køre langsommere end el-cykler, vurderes det ikke på nuværende tidspunkt, at være hensigtsmæssigt at stille krav om anvendelse af cykelhjelme.*

*Færdselsstyrelsen er således enig i Rådet for Sikker Trafiks tidligere betragtninger i forhold til cyklisters anvendelse af hjelme om, at kampagner og incitamenter er vejen frem for at øge hjelmebrugen snarere end lovkrav om brug af cykelhjelme. Styrelsen mener derfor, at det samme gør sig gældende for hjelmebrug på disse nye køretøjstyper.*

*Færdselsstyrelsen vil i forbindelse med den løbende evaluering af forsøgsordningen vurdere behovet for at fastsætte yderligere krav til anvendelse af sikkerhedsudstyr.*

## **15. Registreringspligt**

Forsikring & Pension mener, at der bør være registreringspligt for alle køretøjer, hvortil der kræves lovpligtig ansvarsforsikring. Det er vigtigt, at køretøjet tydeligt kan knyttes til ejeren og nemt kan identificeres. Samtidig medvirker registreringspligten til at sikre, at de lovpligtige forsikringsforhold er i orden og er dermed med til mindske antallet af uforsikrede køretøjer. Med registreringspligt kan forsikringsforholdet vises eller tjekkes med et enkelt opslag, hvilket vil overflødiggøre den upraktiske bestemmelse med, at man skal medbringe præmiekvitteringen i fysisk form. Ifølge Forsikring & Pension vil registreringspligt samtidig fremme forsøgsordningens datagrundlag betydeligt.

Forsikring & Pension bemærker, at såfremt der ikke indføres registreringspligt, er det af største vigtighed, at de nye typer køretøjer tydeligt kan identificeres via et stelnummer eller anden form for identifikation. Dette er vigtigt i forbindelse med en ansvarsskade, så skadelidte kan

påvise, hvilket køretøj der har forvoldt skaden, og så der ikke vil være tvivl om, hvor det skadevoldende køretøj er forsikret.

DFIM bemærker, at de som garantifond dækker umiddelbart over for en skadelidt for skader forvoldt af ukendte og uforsikrede motorkøretøjer. Forsøgsordningens køretøjer vil også være omfattet af DFIM's dækning af skader forvoldt af ukendte og uforsikrede køretøjer. Af hensyn til regreskrav mod en uforsikret skadevolder er det vigtigt, at køretøjerne enten er registreret eller har unikke identitetsnumre for at kunne finde frem til ejeren af køretøjet og den forsikringspligtige. Sikres en sådan registrering ikke, vil skadevoldere, der forvolder skade med et uforsikret køretøj, som omfattet af forsøgsordningen, være svære af finde, herunder ved regres for de beløb DFIM har udlagt til den skadelidte. DFIM vil meget gerne bistå konstruktivt i forbindelse med den endelige udformning af bestemmelserne for forsøgsordningerne, samt bidrage med viden og erfaringer i løbet af forsøgsordningernes løbetid.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen anerkender, at der i relation til kravet om ansvarsforsikring og i øvrigt i forhold til behovet for en entydig identifikation af køretøjerne er udfordringer forbundet med, at køretøjerne ikke er registreringspligtige. Da der imidlertid på nuværende tidspunkt alene er tale om forsøgsordninger, er det Færdselsstyrelsens opfattelse, at der ikke under forsøgsordningerne skal fastsættes regler om registreringspligt eller indføres et system med stelnummermærkning.*

*Hvis der på baggrund af forsøgsordningerne og de indhentet erfaringer med de forskellige køretøjer, bliver truffet beslutning om, at ordningerne skal permanentgøres ved lov, vil der blive kigget nærmere på en eventuel registreringsordning, stelnummerordning eller lignende identifikationsordninger, hvis det måtte vise sig, at være det mest hensigtsmæssige.*

*Færdselsstyrelsen henviser i øvrigt til styrelsens bemærkninger under pkt. 13 og forsikring.*

### **16. Øvrige ændringer**

Rigspolitiet påpeger, at der ikke ses at være et stk. 2 i § 14, som der henvises til i § 4 i bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards.

Rigspolitiet anfører yderligere, at "betjeningen" bør ændres til "reguleringen" i udkastets § 1, 3. pkt., og § 2, 3. pkt.

### **Kommentar**

*Det beror på en fejl, at der i § 4 i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard*

*er henvist til § 14, stk. 2. Henvisningen skal rettelig være til § 17, stk. 2. Færdselsstyrelsen har tilrettet udkastet herefter.*

*Færdselsstyrelsen er enig i Rigspolitiets betragtninger vedrørende brug af ordet "betjening" i bekendtgørelsens § 1, 3. pkt., og § 2, 3. pkt., og styrelsen har tilrettet udkastet herefter.*