

# HØRINGSSVAR



## **FRA:**

Det Kommunale Cykelfagråd  
Undergruppe til KTC faggruppen Veje, Trafik og Trafiksikkerhed

## **VEDRØRENDE:**

Høring af forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards og forsøgsordning for motoriserede løbehjul

Den 7. november 2018

## **1. HELHEDSINDTRYK**

Først vil vi indlede vores høringssvar med at det er positivt at lave en forsøgsordning, således at vi kan lære af forsøget og få erfaringer der kan indarbejdes i en eventuel endelig bekendtgørelse.

Generelt mener vi 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.

De beskrevne køretøjer, der skal laves forsøgsordninger for, er alle nogen, som nok bedst vil finde anvendelse på kortere distancer. Det eksisterende transportmiddel 'cyklen' kan i de fleste tilfælde klare dette, og samtidig får 'føreren' motion. Generelt forsøger de fleste kommuner, at få borgerne til at bevæge sig mere, og vil gerne flytte borgerne fra f.eks. bil til cykel på kortere ture, og på den måde bidrage til at det generelle sundhedsniveau højnes. For de beskrevne køretøjer gælder, at det er passiv transport, og at flere af dem mest af alt minder om legetøj.

Kommunerne ser en stor udfordring i, at det er cykelstierne, som skal rumme alle mulige køretøjer. Nogle af de køretøjer, som er beskrevet i forsøgsordningerne, benyttes allerede (ulovligt), og de kører ofte ikke kun op til 20 km/t, men langt hurtigere. Såfremt forsøgsordningerne skal gennemføres, skal de køretøjer, der kan anvendes lovligt, fysisk ikke kunne køre mere end 20 km/t. Bekymringen går på, at der særligt i de større byer allerede er trængsel på cykelstierne pga. cyklister - som også kører med differentierede hastigheder, men dog selv skal yde en indsats for at komme frem. Særligt for børn og ældre kan det være en udfordring at være cyklist - eller blive det, og det vil ikke bidrage til tryghe-

den og trafikikkerheden, at alle mulige køretøjer færdes på cykelstien – i høj fart!

Andre lande har tilladt f.eks. el-løbehjul, men det er generelt lande, som ikke har nær så meget cykeltrafik, som der er i Danmark, særligt i de større byer.

Hvis en forsøgsordning gennemføres er det fint, at en præmiekvittering, der viser ansvarsforsikring, skal medbringes, men hvordan hænger det sammen med udlejningsløbehjul, som i vid udstrækning formentlig vil blive brugt af turister?

## 2. SPECIFIKKE BEMÆRKNINGER

Det kommunale Cykelfagråd har følgende bemærkninger til forsøgsordningen:

Generelt for motoriserede løbehjul: Kørselsmønster og -adfærd må forventes at afvige fra cyklister, hvor det potentielt kan føre til flere uheld. Hvad er vejmyndighedens ansvar og øgede forpligtelser?

§1 foreslås indarbejdet: "... to akslet og to-hjulet ..."

Foreslås indarbejdet: Køretøjet skal have to af hinanden uafhængige bremses

Foreslås ændret: "Køretøjets motor må højst drive køretøjet op til en hastighed på 20 km i timen" ændres til "Køretøjet skal overholde en hastighedsbegrænsning på max. 20 km i timen" LA: Jeg er ikke enig i, at køretøjet bare skal overholde en hastighedsbegrænsning på 20 km/t – for hvem kontrollerer det? Jeg mener, at køretøjerne ikke skal kunne køre mere end 20 km/t. Alternativt kan man sige 25 km/t, hvis man sammenligner med el-cykler (og det er ikke sikkert, at man kan det).

Afklarende spørgsmål: Hvad hvis køretøjet har en siddeplads, men den ikke benyttes?

Hvordan vil man håndhæve det? Hvad er en siddeplads – er det også en hævet bund eller er det en decideret sadel?

§3 Afklarende spørgsmål: Må de køre alle de samme steder som cykler? Også på kørebanelen udenfor tættere bebygget område, hvor der ikke er anlagt cykelsti?

§4 Foreslås ændret: "...egenvægt på 25 kg..." foreslås ændret til "...egenvægt på 20 kg..." i forhold til kollision, bremselængde, manøvreedygtighed samt brugsmønster

§5 Foreslås ændret: "...længde på 2 m..." foreslås ændret til "...længde max 120 cm..." af hensyn til sikkerhed og pladshensyn, herunder manøvreareal og svingradius

Med venlig hilsen

Pablo Celis

Formand

Det Kommunale Cykelfagråd



# Dansk Fodgænger Forbund

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
DK-6760 Ribe

6. november 2018

## Hørings svar vedr. Udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul

Sagsnummer j.nr. TS20000-00194.

Dansk Fodgænger Forbund er dybt bekymret over udsigten til færdsel med motoriserede løbehjul på alle stier, hvor det er tilladt at cykle, især på fælles stier og delte stier, hvor gangsti og cykelsti typisk er adskilt med en kridtstreg og hvor fodgængere og cyklister færdes med kort afstand imellem hinanden.

Med tilladelserne til at udvide færdslen på cykelstier med motoriserede løbehjul øges usikkerheden og utrygheden for fodgængere yderligere både på denne type stier og i fodgængerfelter, hvor cykelstierne mødes med fodgængerne.

I modsætning til faldet i trafikulykker med bilister og knallerter er trafikulykker med cyklister og fodgængere stagneret over de senere år. Antallet af trafikulykker med cykler er stagneret med omkring 800 ulykker om året. Samme tendens gælder for fodgængere, hvor antallet siden 2012 er stagneret med knapt 400 ulykker om året jf. Vejdirektoratets årsrapport for trafikulykker 2017. Statistikken indeholder kun trafikulykker, hvor politiet har optaget rapport. Faldulykker og sammenstød fx med motoriserede løbehjul, hvor politiet ikke optager rapport, fremgår således ikke af ulykkesstatistikken.

Faldulykker og sammenstød går under betegnelsen 'mørketal' og det tal er langt større end den officielle ulykkesstatistik for ulykker med fodgængere. En undersøgelse fra Ålborg Universitet har vist, at omkring 17.000 fodgængere om året blev behandlet på danske skadestuer i årene 1998 til 2009.

Med en tilladelse til færdsel med motoriserede løbehjul på alle stier, hvor det er tilladt at cykle, frygter Dansk Fodgænger Forbund at endnu flere fodgængere kommer til skade uden disse uheld kommer til vejmyndighedernes og til Vejdirektoratets kendskab.

### Anbefaling

Dansk Fodgænger Forbund anbefaler på ovennævnte baggrund, at færdsel med motoriserede løbehjul *ikke* bliver tilladt på fællesstier og delte stier, hvor fodgængere og cyklister færdes side om side.

Vi håber, at Færdselsstyrelsen vil følge vor anbefaling og derved bidrage til at fremme sikkerhed og tryghed for fodgængere på fælles stier og delte stier.

Med venlig hilsen

**Dansk Fodgænger Forbund**

Anne Brix Christiansen  
Formand

---

**Dansk Fodgænger Forbund, Århusvej 20, 3000 Helsingør**

Telefon 2026 5838. Email: [post@fodtrafik.dk](mailto:post@fodtrafik.dk).

[www.fodtrafik.dk](http://www.fodtrafik.dk)



# Dansk Fodgænger Forbund

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
DK – 6760 Ribe

6. november 2018

## Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards

Sagsnummer j.nr. TS20000-00194.

Dansk Fodgænger Forbund er dybt bekymret over udsigten til færdsel med selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards på alle stier, hvor det er tilladt at cykle, især på fælles stier og delte stier, hvor gangsti og cykelsti typisk er adskilt med en kridtstreg og hvor fodgængere og cyklister færdes med kort afstand imellem hinanden.

Med tilladelserne til at udvide færdslen på cykelstier med selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards øges usikkerheden og utrygheden for fodgængere yderligere både på denne type stier og i fodgængerfelter, hvor cykelstierne mødes med fodgængerne.

I modsætning til faldet i trafikulykker med bilister og knallerter er trafikulykker med cyklister og fodgængere stagneret over de senere år. Antallet af trafikulykker med cykler er stagneret med omkring 800 ulykker om året. Samme tendens gælder for fodgængere, hvor antallet siden 2012 er stagneret med knapt 400 ulykker om året jf. Vejdirektoratets årsrapport for trafikulykker 2017. Statistikken indeholder kun trafikulykker, hvor politiet har optaget rapport. Faldulykker og sammenstød fx med selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards, hvor politiet ikke optager rapport, fremgår således ikke af ulykkesstatistikken.

Faldulykker og sammenstød går under betegnelsen 'mørketal' og det tal er langt større end den officielle ulykkesstatistik for ulykker med fodgængere. En undersøgelse fra Ålborg Universitet har vist, at omkring 17.000 fodgængere om året blev behandlet på danske skadestuer i årene 1998 til 2009.

Med en tilladelse til færdsel med selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards på alle stier, hvor det er tilladt at cykle, frygter Dansk Fodgænger Forbund at endnu flere fodgængere kommer til skade uden disse uheld kommer til vejmyndighedernes og til Vejdirektoratets kendskab.

### Anbefaling

Dansk Fodgænger Forbund anbefaler på ovennævnte baggrund, at færdsel med selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards *ikke* bliver tilladt på fællesstier og delte stier, hvor fodgængere og cyklister færdes side om side.

Vi håber, at Færdselsstyrelsen vil følge vor anbefaling og derved bidrage til at fremme sikkerhed og tryghed for fodgængere på fælles stier og delte stier.

Med venlig hilsen

**Dansk Fodgænger Forbund**

Anne Brix Christiansen

Formand

---

**Dansk Fodgænger Forbund, Århusvej 20, 3000 Helsingør**

Telefon 2026 5838. Email: [post@fodtrafik.dk](mailto:post@fodtrafik.dk).

[www.fodtrafik.dk](http://www.fodtrafik.dk)

**From:** Thomas Johnsen  
**Sent:** 5. november 2018 10:29 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** TS 20000-00194 - Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards

Til Færdselsstyrelsen

Danske Cykelhandlere skal som høringsberettiget fremkomme med følgende bemærkninger til ovennævnte bekendtgørelser:

### 1. Bremseser

Henset til den betydelige hastighed og den manøvreedygtighed, de pågældende køretøjer er forbundet med, mener Danske Cykelhandlere, at

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

### 2. Hjelm

Der bør være regler på lige fod med forsøgsordningen for speed pedelecs (BEK nr. 878 af 25/06/2018 med senere ændringer) 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. Det hedder i forsøgsordningen for speed pedelecs:

*"§ 8. Under kørsel på speed pedelec skal føreren anvende fastspændt cykelhjelm.  
Stk. 2. En cykelhjelm, som anvendes efter stk. 1, skal være godkendt og mærket i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/425 af 9. marts 2016 om personlige værnemidler og om ophævelse af Rådets direktiv 89/686/EØF."*

Denne regel bør ligeledes gælde for de af nærværende høring omfattede køretøjer.

### 3. Forbud mod kørsel på fortov, pladser og lignende

De af høringen omfattede køretøjer har en beskaffenhed, der medfører betydelig 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.

Der henvises i denne forbindelse til færdselslovens kapitel 7 om særlige regler for cykler. Det fremgår af § 49, stk. 5:

*"Det er forbudt at cykle på fortov eller gangsti, medmindre andet følger af de regler, der fastsættes af transport-, bygnings- og boligministeren efter § 14, stk. 4. Cyklist kan dog køre over fortov og gangsti."*

Godt nok er der i høringsbekendtgørelsernes §§ 3 og 4 henvist til de af færdselslovens regler, der finder anvendelse for cykler og cyklister, men dette er ikke tilstrækkeligt. Det bør i de nye bekendtgørelser fremgå eksplicit, at kørsel de pågældende steder ikke er lovlig.

#### 4. Konfiskation

Det bør overvejes at indsætte bestemmelser om konfiskation ved overtrædelse eller gentagen overtrædelse af bekendtgørelsernes og/eller færdselslovens bestemmelser.

#### 5. Udløb af forsøgsordningerne

Bekendtgørelserne benævner sig "*.....om forsøgsordning for.....*". Der ses imidlertid ikke at være en dato for udløb af bekendtgørelsernes gyldighedsperiode, og der er derfor definatorisk ikke tale om en forsøgsordning. Af denne grund bør der fastsættes en udløbsdato i begge bekendtgørelser.

Med venlig hilsen

Thomas Johnsen



DANSKE CYKELHANDLERE

Danske Cykelhandlere  
Middelfartvej 123  
5200 Odense V

Tlf: +45 65923300

E-mail: [tj@danskecykelhandlere.dk](mailto:tj@danskecykelhandlere.dk)  
Web: [www.danskecykelhandlere.dk](http://www.danskecykelhandlere.dk)

**From:** Anders Mortensen  
**Sent:** 24. oktober 2018 11:08 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** SV: høring over 2 bekendtgørelser

Til FSTYR

Arbejdstilsynet har bemærkninger til følgende to bestemmelser:

" § 3. Et selvbalerende køretøj og motoriseret skateboard skal være CE-mærket, jf. bekendtgørelse om indretning m.v. af maskiner."

" § 2. Et motoriseret løbehjul skal være CE-mærket, jf. bekendtgørelse om indretning m.v. af maskiner."

Selvbalerende køretøjer m.v. kan også være CE-mærket iht. legetøjsdirektivet. For at undgå misforståelser og forvirring om reglerne foreslår Arbejdstilsynet, at følgende tilføjes:  
".. for at det må anvendes i trafikken".

Bestemmelserne vil dermed lyde således:

" § 3. Et selvbalerende køretøj og motoriseret skateboard skal være CE-mærket, jf. bekendtgørelse om indretning m.v. af maskiner, for at det må anvendes i trafikken."

" § 2. Et motoriseret løbehjul skal være CE-mærket, jf. bekendtgørelse om indretning m.v. af maskiner, for at det må anvendes i trafikken."

Ændringerne vil endvidere gøre det klart, at det ikke er de to bekg. der regulerer krav om CE mærkning af produkterne.

Venlig hilsen

**Anders Mortensen**  
Chefkonsulent  
T 72 20 87 67 | [amo@at.dk](mailto:amo@at.dk)



**Arbejdstilsynet**  
Landskronagade 33 | 2100 København Ø  
T 70 12 12 88 | [at@at.dk](mailto:at@at.dk) | [www.at.dk](http://www.at.dk)

**From:** R. Arnt  
**Sent:** 31. oktober 2018 11:35 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** Høringssvar vedrørende j.nr. TS20000-00194.

Til Færdselsstyrelsen

Dansk Kørelærer-Union skal hermed fremkomme med vores bemærkninger til de vedhæftede udkast

Dansk Kørelærer-Union(DKU) skal indledningsvis udtrykke færdselssikkerhedsmæssig bekymring for indførelse af disse forsøgsordninger.

DKU har ikke bemærkninger til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard.

Vedrørende bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul skal vi anbefale, at hastigheden ændres fra 20 km i timen til 25 km i timen.

Det kan virke overraskende, at vi indledningsvis udtrykker bekymring for færdselssikkerheden ved indførelse af disse forsøgsordninger og så samtidig anbefaler en højere hastig på de motoriseret løbehjul.

Ovenstående anbefaling skal ses i lyset af en viden om, at motoriseret løbehjul i høj kvalitet og dermed bedre færdselssikkerhed ofte er konstrueret til at køre op til 25 km i timen. Såfremt den nuværende hastighed på 20 km i timen fastholdes vil de mere færdselssikkerhedsmæssige motoriseret løbehjul være udelukket fra det Danske marked, hvilket vi finder meget uheldigt.

Med venlig Hilsen/Kind regards



Dansk Kørelærer-Union  
René Arnt  
Landsformand  
Vice President at European Driving Schools Association  
telefon +45 40 84 45 42  
Mail: [ra@dku.dk](mailto:ra@dku.dk)



**From:** John Roy Vesterholm  
**Sent:** 30. oktober 2018 15:06 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Christoffer Greenfort (cgr@danskerhverv.dk)  
**Subject:** Høringssvar om selvbalerende køretøj, elløbehjul mv. - j.nr. TS20000-00194

Til Færdselsstyrelsen,

Høringssvar fra DTL-Danske Vognmænd til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøjer og skateboards vedlagt.

Link til artiklen omtalt i høringssvaret er her:

<https://www.bt.dk/udland/stort-projekt-med-elektriske-loebehjul-med-flere-doedsfald-paa-samvittigheden-fik>

**Venlig hilsen**

**John Roy Vesterholm**  
Chefjurist

DTL Danske Vognmænd  
Grønningen 17, Postboks 2250  
1019 København K  
Tel: 7015 9500  
Mobil 40636433



Følg os på de sociale medier



**TRANSPORTJOB**  
- styr direkte mod de stærkeste

[www.transportjob.nu](http://www.transportjob.nu)

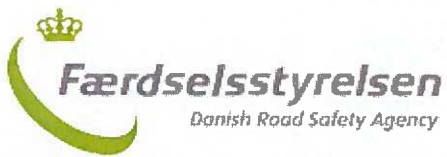
---

**Fra:** Færdselsstyrelsen <[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)>  
**Sendt:** 8. oktober 2018 08:50  
**Emne:** høring over 2 bekendtgørelser

Med Venlig Hilsen

**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Safety Agency**  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Tlf.: +45 7221 8899

[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)



*Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

Færdselsstyrelsen  
[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Deres ref.: TS20000-00194 Vor ref.: 18-535

Dato: 30.10.2018

**DTL-Danske Vognmænds høringsvar til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerede køretøjer og skateboards**

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovenstående høring af 5. oktober 2018:

Som reglerne er i dag, så er det ikke lovligt at anvende motoriserede løbehjul, selvbalerede køretøjer og motoriserede skateboards på færdselslovens området.

Nu forslås en forsøgsordning, hvor ovennævnte køretøjer skal sidestilles cykler og cyklister.

DTL finder, at reglerne bør bevares som de er i dag af hensyn til trafiksikkerheden. At lempe reglerne er efter DTLs opfattelse en rigtig dårlig idé, uanset om der kun er tale om et forsøg.

Hverken motoriserede løbehjul, selvbalerede køretøjer og motoriserede skateboards kan efter DTLs opfattelse sidestilles eller sammenlignes med en cykel, men der stilles f.eks. ikke krav om bremses, og manøvreedygtigheden er også væsentligt anderledes.

DTL frygter, at en lovliggørelse vil generelt vi få antallet af ulykker blandt trafikanter til at stige, herunder antallet af højresvingsulykker. Desuden frygter DTL, at mange førere af motoriserede løbehjul, selvbalerede køretøjer og skateboards selv vil komme til skade.

"I både Texas, Ohio og Californien har brugere de populære elektriske løbehjul (ikke blot fra firmaet Lime) således måtte lade livet. Og ifølge avisen USA Today er risikoen for dødsulykker dobbelt så stor for personer på elektriske løbehjul sammenlignet med amerikanske cyklister. Over hele USA melder skadestuer og hospitaler ifølge avisen New York Times desuden om en skarp stigning i alvorlige ulykker med elektriske løbehjul. Og det er ikke kun brugerne selv, der kommer til skade.

I både Los Angeles (især området omkring den populære Venice Beach) og bilbyen Detroit er hundredvis af cyklister og fodgængere kommet til skade, når brugerne af de (på verdensplan) i alt 20

Dansk Transport og Logistik

Grønningen 17  
[dtl@dtl.eu](mailto:dtl@dtl.eu)

Postboks 2250  
DK-1019 København K

Tel. 7015 9500

Fax 7015 9502

[www.dtl.eu](http://www.dtl.eu)

millioner elektriske løbehjul ikke ser sig for og vælter cyklister eller kører i ind i forgængere,” Kilde: BT 14/10-2018.

Desuden er forholdene på cykelstierne i de større, danske byer allerede i dag forholdsvis kaotiske.

Gennem de senere år er antallet af cyklister i København vokset. Og antallet af distraktioner i form af telefoner, sms'er, musik og podcasts, gps'er, pulsmålere, hastighedsmålere og meget andet indgår nu som hvermandseje på cykelstierne og i bybilledet, hvor det samtidig er svært at følge med i tilpasningen af infrastruktur og cykelsikre trafikale foranstaltninger.

Ikke alene er der flere cykler i byerne – det er også et stadig mere differentieret billede, der tegner sig på cykelstierne og i bybilledet af alt fra ”bedstemorcykler” til el-ladcykler. Flere og flere kører på professionelle racercykler eller avancerede motionsracercykler i høj fart gennem byen i hverdagen, som del af en voksende motionskultur – både med og uden el-forstærkning og senest er igangsat et forsøg med speed pedelecs med op til 45 km/t.

Udviklingen har også betydet en forandring i cykelkulturen i de større byer. Det cykles på vej, cykelsti og fortov, imod færdselsretningen, over for rødt lys, imod ensretninger, i fodgængerovergange osv. Der cykles med musik i ørene, med telefonsamtaler, med huer og hætter, der hæmmer orienteringen. Der cykles uden lys, i mørkt tøj, uden hjelm. Der drejes af, uden at markere osv. osv.

Danmark oplever samtidig en stor tilvækst af personbiler, og det økonomiske opsving, e-handel mv. har givet en opblomstring for pakke- og kurer tjenester – noget det alt sammen øger trængslen.

Samlet set betyder kombinationen af øget trængsel på vejene, trængsel på cykelstierne, en utilstrækkelig udbygning og tilpasning af infrastrukturen, en ændret cykelkultur og ikke mindst stadig større hastighedsforskelle og ændringer i kørselsmønstre for det stadig mere differentierede felt vi kalder cyklisme, at uforudsigeligheden – og dermed risikoen for ulykker – vokser.

Det er i dette krydsfelt, at DTLs medlemmer og deres chauffører hver dag udfører erhvervskørsel med varebiler og lastbiler.

Chaufføren skal orientere sig i flere spejle, til alle sider, ofte også i et kamera og i en stadig mere kaotisk trafik situation. Ved at tillade motoriserede løbehjul, selvbalancerede køretøjer og skateboards bliver dette endnu vanskeligere. Dette billede skærpes yderligere ved dårlig sigtbarhed, i mørke, uden reflekser mv.

Efter en årrække med et gennemsnitligt fald i antallet af højresvingsulykker i mødet mellem cyklister og lastbiler, bød især 2016 og i nogen grad 2017 igen på flere alvorlige og fatale ulykker. Selv om tallene er så små, at egentlig statistik er vanskelig at udarbejde, så er der grund til bekymring. DTL frygter at en lovgivning om at anvende motoriserede løbehjul, selvbalancerede køretøjer og motoriserede skateboards på færdselslovens område vil forværre udviklingen.

Alt i alt tegner der sig et bekymrende billede af, at trafiktæthed, ændret cykelkultur med mindre opmærksomhed på trafikken samt mere differentierede og uforudsigelige hastigheder blandt cyklister og nu at tillade ny trafikale aktører kan øge risikoen for uheld, og svække trafikikkerheden.

Dansk Transport og Logistik

At tillade motoriserede løbehjul, selvbalancerede køretøjer og motoriserede skateboards vil kun forstærke de ovenstående tendenser.

Også de øvrige trafikanter og øvrige cyklister vil blive påvirket af helt ny trafikale aktører. Dette kan skabe en lang række farlige situationer, hvor flere sagesløse trafikanter, cyklister og andre bløde trafikanter, bilister og lastbiler, risikerer at komme i karambolage med hinanden.

DTL finder det dog positivt, at der i forslaget lægges op til, at

- Der ikke må befordres andre personer end føreren, og der ikke tilkobles påhængsvogn eller sidevogn
- Kørsel med lygter i lygtetændingstiden
- Føreren skal være fyldt 15 år
- Promillegrænsen og bagatelgrænsen for kørsel med alkohol og euforiserende stoffer i blodet gælder
- Færdselslovens kapitel 16, der bl.a. indeholder pligt til at tegne ansvarsforsikring, finder anvendelse.

Disse nødvendig og helt relevante krav kan dog langt fra, efter DTLs opfattelse, opveje eller neutralisere de væsentlige risici, der er forbundet med at tillade motoriserede løbehjul, selvbalancerede køretøjer og motoriserede skateboards på færdselslovens område.

Fsva. alderskravet på 15 år så er det efter DTLs opfattelse ikke klogt at fravige dette blot fordi, at man er ledsaget og under kontrol af en myndig person.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at det ikke fremgår, hvad formålet med forsøget er, hvor længe det løber, om det skal evalueres, eller hvad succeskriterierne i øvrigt er.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Sendt pr. e-mail til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

25-10-2018

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S18-6784

Ref: DBL/

**Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards, j.nr. TS20000-00194.**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Grundlæggende bifalder FDM, at man med hensigten i nærværende forslag forsøger at indpasse de nye transportformer i det juridiske univers på en måde, hvor der på den ene side tilgodeses de praktiske behov for førerne af disse transportformer, og hvor der på den anden side ikke gives køb på færdselssikkerheden.

**Lygter og reflekser**

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 selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards kun skal have lyset tændt i lygte-tændingstiden. Der ses ikke at være en trafiksikkerhedsmæssig 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.

I udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul § 8, stk. 1 og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards § 9, stk. 1 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 vil opfordre til, at bestemmelserne formuleres tydeligere.

I udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul § 8, stk. 2 og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards § 9, stk. 2 er nævnt, at køretøjet kan være udstyret med andre lygter, der kun må afgive hvidt eller gulligt lys.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

Som bestemmelserne er formuleret efterlader det mulighed for, at man fx imellem to røde baglygter kan montere en hvid lygte af anden karakter end en forlygte. Dette vil selvsagt 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.

I udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul § 9, stk. 2 og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards § 10, stk. 2 nævnes, at reflekser kun må markedsføres og sælges, hvis de opfylder kravene til reflekser i bekendtgørelse om cyklers indretning og udstyr mv. Som bestemmelserne er formuleret synes de at være rettet imod et marked for eftermontering af reflekser – et marked der til en vis grad synes teoretisk. Det er tillige påfaldende, at der stilles krav om at reflekser til eftermontering skal opfylde nogle nærmere bestemte krav, men at dette ikke gør sig gældende for de reflekser, der måtte være monteret ved købet af transportmidlet.

### **Færdselsregler**

FDM 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. Iflg. udkastene må motoriserede løbehjul køre lige så hurtigt som selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards, og 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 ganske lavt, hvorefter blot lidt regn e.l. kan gøre baglygten – og dermed løbehjulet med fører – usynlig for bagfrakommende bilister. Dette synes ikke sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Dertil kommer, at der iflg. diverse presseomtaler allerede i fx Frankrig og USA er sket flere dødsfald som følge af ulykker med førere på motoriserede løbehjul. Der synes således ikke at være en trafikikkerhedsmæssig begrundelse for sondringen. FDM opfordrer til, at den geografiske begrænsning i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards også gøres gældende i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul.

### **Alderskrav**

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.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Juridisk konsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

7 november 2018



## Høringssvar til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul

### Introduktion

VOI technology ønsker hermed at afgive høringssvar til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul. Vi ser frem til bekendtgørelsens ikrafttrædelse og til at samarbejde fremadrettet om en evaluering af de erfaringer der høstes i testperioden.

### VOI Technology

VOI technology AB er en svensk virksomhed med hovedsæde i Stockholm. Vores vision er at skabe byer med mindre forurening og støj, byer hvor folk kan bevæge sig frit på grønne elektriske køretøjer - byer som er skabt til mennesker - ikke til biler.

VOI bygger på skandinaviske værdier. Det betyder, at vi investerer i partnerskaber og relationer, der kan skabe værdi for byen om fem år og længere tid. Vi samarbejder med myndigheder og lokale erhvervsdrivende, så løbehjulene kan blive en integreret bestanddel af byen. Og vi samarbejder med den kollektive transport og med virksomheder inden for mobilitet, der har samme vision som os.

### VOI's produkt og historie

VOI udbyder deling af elektriske løbehjul via en applikation, som downloades og anvendes på en smartphone. Brugen af løbehjulene foregår ved betaling af en startpris og en minutpris. VOI er et free-floating koncept, men vi samarbejder med både offentlige og private parter om gode parkeringsordninger. VOI er indtil videre tilstede i Stockholm, Madrid og Zaragoza med i alt ca. 1000 løbehjul. I Stockholm har vi haft løbehjul på gaden siden sidst i august og har pt. mere end 100.000 brugere, som prøvet vores service.

### Potentialet i mikromobilitet

Elektriske løbehjul er som køretøj et symbol på en mere fundamental forandring i byer verden over; at byerne indrettes til gavn for borgerne og ikke til gavn for biler. Vi har oplevet i Stockholm, at det elektriske løbehjul allerede er blevet en fast del af borgernes hverdag og anvendes som alternativ og supplement til f.eks. taxi, delebiler og kollektiv transport.

Forandringen i transportmønstre sker dels i takt med den teknologiske udvikling og dels i takt med forbrugernes efterspørgsel. Men for at forandringen kan være bæredygtig må den understøttes af infrastruktur. Den grundlæggende infrastruktur for mikromobilitet er allerede i høj grad til stede i Danmark, men i takt med at transportmønstrene ændres, vil der være behov for fx at ændre parkeringsmuligheder for nye køretøjer såsom løbehjul. Vi håber, at ministeren vil understøtte denne transformationen til nye transportmidler gennem ny infrastruktur.

### Anvendelse og evaluering af elektriske løbehjul

Løbehjulet er et nyt køretøj og skal anvendes forsvarligt. Det er et fælles ansvar for virksomheder og brugere. Det ansvar tager vi meget alvorligt, vi ser det som vores pligt at



7 november 2018



uddanne vores brugere og monitorere brugen af køretøjet. I testperioden som regeringen foreslår vil dette være særlig vigtigt, så lovgivningen derefter kan evalueres baseret på data og potentielt revideres på den baggrund.

### **Generelle kommentarer til forslaget**

VOI mener, at regulering af elektriske løbehjul er nødvendig for at gøre det til et sikkert transportmiddel, som kan anvendes i stor skala, og dermed på sigt kan erstatte biltransport i byen. Vi støtter derfor forslaget til bekendtgørelse. Vi mener generelt, at regeringens forslag indeholder fornuftige krav til løbehjulets udstyr og brug.

Vi har følgende kommentarer til de specifikke elementer i forslaget.

### **Forsikring**

Vi ønsker at løbehjul skal blive et accepteret og sikkert transportmiddel i Danmark. Det kræver klar regulering, som beskytter brugeren og andre trafikanter. VOI mener dog ikke, at forsikringer på nuværende tidspunkt er nødvendigt for opnå dette af de følgende grunde:

1. Færdselslovens regler der finder anvendelse for cykler, finder også ifølge udkast til bekendtgørelse anvendelse for elektriske løbehjul. Derfor bør bekendtgørelsen efter vores mening også regulere elektriske løbehjul som cykler fsva. forsikring.
2. Ifølge udkastet til bekendtgørelse er maksimalhastigheden 20 km/t. Det er at sammenligne med cykler og elektriske cykler, hvor der ikke er forsikringskrav.
3. Dansk lovgivning bør efter vores mening følge norsk og svensk forbillede, hvor elektriske løbehjul er reguleret på linje med cykler uden krav om forsikring (20 km/t hastighed).
4. Et forsikringskrav er en væsentlig omkostning, der ikke på nuværende tidspunkt findes belæg for, og som kan gøre det sværere for mindre skandinaviske virksomheder at skalere internationalt.

Vi mener derudover ikke, at det bør være føreren af et løbehjul, som skal kunne fremvise forsikringen. Virksomheden der ejer løbehjulet bør kunne fremvise bevis for forsikringen på førerens vegne. Det kan f.eks. ske ved, at præmiekvitteringen altid er tilgængelig i app'en.

Med venlig hilsen

Kristian Yde Agerbo  
Head of Public Policy and Market Development  
VOI Technology AB

Til  
Færdselsstyrelsen  
[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Sagsnr.: TS20000-00194

**Rådet for Sikker Trafik**  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
[www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk)

Den 7. november 2018

**Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards.**

Rådet for Sikker Trafik har modtaget ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

Indledningsvis henviser vi til vores [tidligere høringssvar](#), dateret 10. august 2017, hvor vi – allerede inden forslagene til regler for de forskellige små motoriserede køretøjer var konkretiseret – udtrykte bekymring for idéen om at introducere og lovliggøre nye, usikre transportformer i trafikken.

Denne bekymring har vi fortsat. Grundlæggende må det forventes at blive til skade for trafiksikkerheden, hvis der åbnes op for en lang række motoriserede køretøjer af vidt forskellig karakter i trafikken – alle uden siddeplads, nogle meget svære at balancere på, nogle uden styr, nogle med usikre bremsemuligheder og de fleste med dårlige muligheder for anbringelse af lys og reflekser. Derudover vil det utvivlsomt øge både utrygheden og risikoen på cykelstierne, hvis der tillades en blanding af mange forskellige transportformer med vidt forskellige karakteristika og hastigheder. Det må også forventes, at det vil blive meget vanskeligt for politiet i praksis at håndhæve reglerne, da det fx kan være svært at skelne lovlige løbehjul fra ulovlige løbehjul og lovlige motoriserede skateboard fra ulovlige etc.

Ligeledes imødeser vi vanskeligheder ved at indsamle retvisende data om ulykkerne på de mange forskellige typer køretøjer, både på sygehusene og hos politiet og dermed at evaluere et eventuelt forsøg. Vi finder det samtidig problematisk, at der med forslaget stilles langt ringere krav til sikkerhedsudstyr (fx bremses, styr, ringeklokke) på disse nye motoriserede køretøjer end til almindelige cykler.

Ifølge de to udkast til bekendtgørelser skal køretøjerne "være CE-mærket jf. bekendtgørelse om indretning af maskiner", (som omhandler regler for maskiner,

udskifteligt udstyr, sikkerhedskomponenter, hejse- og løftetilbehør, kæder, tove og stropper, aftagelige mekaniske kraftoverføringsaksler og delmaskiner) i forhold til arbejdssikkerhed, men ikke er udformet med henblik på sikkerhed i trafikken. Så at de er CE-mærket, betyder altså ikke nødvendigvis, at de opfylder krav til sikkerhed i trafikken i forhold til fx bremse- og styreegenskaber, maximal hastighed, mulighed for anbringelse af lys og reflekser mv. som fx el-cykler skal gøre for at måtte sælges som el-cykler og anvendes i trafikken. Der åbnes altså i praksis op for, at det bliver lovligt at køre på apparater, som ikke opfylder de mest basale sikkerhedsmæssige krav, som der stilles til alle andre transportmidler og sikkerhedsudstyr (fx autostole, cykelhjelme, styrthjelme mv.) i trafikken.

Helt grundlæggende er vi betænkelige ved – i den almindelig trafik – at tillade legetøj og "sjove" køretøjer, som må formodes særligt at appellere til børn og unge og lægger op til kåd adfærd. Vi mener, at vi som samfund har en særlig pligt til at passe på børn og unge. Og det gør vi ikke, hvis forslaget gennemføres. Gennem de seneste mange år har vi i Danmark opnået rigtig gode resultater med at reducere antallet af dræbte og tilskadede børn og unge i trafikken, og denne udvikling risikerer vi at sætte over styr, hvis vi slipper trafikanterne – herunder forventeligt også en del mindre børn – løs på usikre køretøjer med motor.

Vi henleder igen opmærksomheden på, at Færdselssikkerhedskommissionen har udpeget netop bløde trafikanter som et særligt fokusområde, da de er overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne. De nyeste opgørelser over trafikulykker viser, at det er tydeligt, at det netop er disse trafikanter, som halter bagud i udviklingen. Der bør derfor være høj prioritering af trafikikkerhedsfremmende tiltag for bløde trafikanter, frem for at der åbnes op for nye, farlige transportformer og decideret legetøj i trafikken.

Forslaget vil efter Rådets vurdering utvivlsomt få konsekvenser i form af øgede samfundsmæssige udgifter pga. flere tilskadede og dræbte. Ifølge Finansministeriets beregninger<sup>1</sup> er værdien af et "statistisk liv" 32 mio. kr., (hvilket betyder, at tiltag, der forebygger dødsfald - fx i trafikken – sparer samfundet for 32 mio. kr. hver gang et dødsfald undgås – og omvendt: at tiltag, der medfører flere dødsfald, kan blive meget dyre). I tråd med Finansministeriets beregninger viser den nyeste opgørelser fra DTU<sup>2</sup>, at en trafikdræbt koster samfundet ca. 34,5 mill. kr., en alvorlig tilskadede ca. 5,3 mill. og en lettere tilskadede ca. 675.000 kr. Lovliggøres nye, usikre transportmidler på vejene som foreslået, vil det derfor forventeligt medføre øgede udgifter til stat, regioner og kommuner.

<sup>1</sup> <https://www.fm.dk/nyheder/pressemeddelelser/2017/08/ny-vejledning-i-samfundsøkonomiske-konsekvensvurderinger>

<sup>2</sup>DTU: Transportøkonomiske Enhedspriser 2018: <http://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

Mht. den foreslåede ansvarsforsikringspligt for førere af motoriserede løbehjul, selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards forekommer der umiddelbart at være en særlig problemstilling i forhold til børn under 15 år. Vi formoder, at de foreslåede regler skal forstås sådan, at den 9-årige dreng, der får et hoverboard i julegave, skal sørge for at have tegnet en ansvarsforsikring, før han kører på det i trafikken. Hvordan tænkes denne kommunikationsopgave (som i høj grad også berører forældre) løst? I et andet tænkt eksempel leger to drenge, Carl og Victor, på hhv. 10 og 11 år på Carls hoverboard. Victor låner det. Han er utrænnet og forårsager en ulykke i et sammenstød med en cyklist, hvor både Victor og cyklisten kommer til skade. Hvordan stiller det parterne rent forsikringsmæssigt? Et andet ubesvaret spørgsmål synes at være, hvordan politiet skal håndhæve kravet om ansvarsforsikringspligt overfor personer under 15 år?

#### Kommentarer til de to bekendtgørelser

##### **Motoriserede/eldrevne løbehjul**

Rådet for Sikker Trafik er betænkelig ved at lovgiggøre motoriserede/eldrevne løbehjul i trafikken som foreslået. Af flere grunde:

- Helt grundlæggende finder Rådet for Sikker Trafik som nævnt, at det er uforsvarligt at tillade selv små børn at køre på motoriserede løbehjul i trafikken. Det gælder også, selv om barnet skal "følges med og være under kontrol af en myndig person". Det er vanskeligt at forestille sig, hvordan en voksen - uanset om vedkommende går, cykler eller kører på løbehjul ved siden af – kan forhindre et fx 6- eller 8-årigt barn i miste kontrollen over et hurtigtkørende motoriseret løbehjul og udsætte sig selv og andre for farlige situationer og ulykker i trafikken.
- Bekendtgørelsen lægger op til at lovgiggøre løbehjul, hvor motoren højst kan drive køretøjet op til en hastighed på 20 km/t. Imidlertid findes der på markedet en del motoriserede løbehjul, der kan køre væsentligt hurtigere, nogle op til 50-60 km/t. Det vil i en lang række situationer være vanskeligt at sondre mellem ulovlige og lovlige løbehjul, herunder for forbrugerne. Tilsvarende vanskeligt vil det være for politiet, og dermed gøre det svært i praksis at håndhæve loven. Den deraf følgende lave opdagelsesrisiko vil med stor sandsynlighed øge risikoen for kørsel på ulovlige og meget hurtige løbehjul, som vil kunne skabe utryghed for andre trafikanter. Disse ses allerede på vejene i dag, da mange enten fejlagtigt tror, at de er lovlige eller bevidst kører på dem, selvom de er ulovlige.

- I forhold til synlighed er der lagt op til, at motoriserede løbehjul skal køre med lys hele døgnet. Baglygten på løbehjulet – og i nogle tilfælde også forlygten – vil imidlertid sidde meget langt nede – ca. 15-20 cm over jorden - og dermed være meget svær at se for andre trafikanter. Dette kan skabe farlige situationer i trafikken, hvis man bliver overset. I forslaget til bekendtgørelse er der også lagt op til, at motoriserede løbehjul skal være forsynet med samme reflekser som en cykel. Vi kan dog konstatere, at langt hovedparten af løbehjul på markedet i dag ikke er forsynet med dette, når de sælges og heller ikke er udformet med henblik på placering af hverken reflekser eller lygter.
- På et løbehjul står man op, og har dårligere balance end på en cykel, hvis man fx pludselig skal undvige eller bremse. Andre trafikanter – cyklister, bilister, lastbilchauffører, fodgængere mv. - kan også nemt på afstand fejlopfatte personen på løbehjul som en fodgænger og dermed kraftigt undervurdere hastigheden. Begge dele er med til at øge risikoen for både eneulykker og ulykker med flere implicerede parter.
- Erfaringer fra andre lande og byer viser, at kommercielle udbydere som fx Lime og Bird står på spring til at udbrede løbehjulene til udlejning i stor skala som alternativt transportmiddel i storbyer. Som det har været fremme i pressen herhjemme i den seneste tid, har mange byer i både USA<sup>3</sup> og Europa<sup>4</sup> store problemer på grund af et stigende antal ulykker og tilskadekomne og generel utryghed på grund af kørsel på motoriserede løbehjul. I Paris<sup>5</sup> er der fx rapporteret om 5 dræbte og ca. 300 tilskadekomne, primært på elektriske løbehjul fra kommercielle udlejere. I Israel<sup>6</sup> har et studie også vist en eksplosiv stigning i antal dræbte og tilskadekomne på både motoriserede løbehjul og speed pedelecs og blandt fodgængere, som kommer til skade efter at blive ramt af dem. Rådet for Sikker Trafik mener, at man bør bruge erfaringerne fra andre lande og undlade at løsrive sig for kraftigt op for reglerne for motoriserede løbehjul mv., både for private og kommercielle aktører. Løbehjul, som efter forslaget kan benyttes af alle uden nogen former for kørekort, øger utrygheden og vil påføre samfundet udgifter i form af bl.a. behandling af tilskadekomne, erstatninger mv.

<sup>3</sup> Se fx: <https://www.nytimes.com/2018/08/02/business/electric-scooter-safety.html>

<sup>4</sup> <https://www.bt.dk/udland/stort-projekt-med-elektriske-loebehjul-med-flere-doesfald-paa-samvittigheden-fik>

<sup>5</sup> <https://www.dr.dk/nyheder/udland/franskmaendenes-nye-transportform-er-groen-hurtig-og-fartig>

<sup>6</sup> Journal of Traffic Injury Prevention, vol 18, 2017: The casualties from electric bike and motorized scooter road accidents <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15389588.2016.1246723>

Rådet for Sikker Trafik opfordrer endnu en gang til, at der nedsættes en gruppe af fageksperter til at vurdere mulighederne for at introducere motoriserede løbehjul i trafikken på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde, herunder ved at fastsætte mere restriktive krav vedr. aldersgrænser, krav til kørekort, sikkerhedsudstyr mv. og en konkretisering af politiets muligheder for effektivt at kunne håndhæve reglerne.

### **Selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards**

I forhold til selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards finder Rådet for Sikker Trafik, at det er decideret uforsvarligt at tillade disse i trafikken og vil kraftigt fraråde dette.

Udover at vi har de samme betænkeligheder som for motoriserede løbehjul vedr. øget ulykkes- og skadesrisiko, politiets manglende mulighed for effektiv håndhævelse af reglerne, utryghed på cykelstierne, langt højere hastigheder end 20 km/t for visse køretøjer, børns udsathed for ulykker og skader, usikkerhed omkring korrekt ulykkesregistrering mv., problematik omkring lys og reflekser, vil vi pege på følgende:

- Fælles for de mange forskelligt udformede "køretøjer", som går under navne som uniwheels, hoverboards, segboards, airboards, funboards mv., er, at de ikke har noget styr, men skal styres med personens egen vægtfordeling og balance. Udover at det i udgangspunktet er svært at holde balancen, siger det næsten sig selv, at det vil være meget farligt at introducere disse køretøjer uden styr i trafikken, hvor man har brug for at kunne håndtere uventede situationer gennem effektiv og hurtig styring og samtidig kan have brug for styret til at holde balancen.
- En effektiv orientering er som bekendt også meget vigtig i trafikken. Men på selvbalerende køretøjer og skateboards kan det være vanskeligt at orientere sig ordentligt, da køretøjerne styres med kropsvægten og derfor "følger med", hvis man drejer kroppen for fx at se til siden. Dette kan givetvis også føre til mange farlige situationer.
- I forhold til bremses, så er det ret forskelligt, hvordan køretøjernes mulighed for at bremse/stoppe krafttilførslen er. Men fælles for dem er, at det generelt er dårligere end på fx en cykel eller knallert. På en cykel skal der som bekendt være to uafhængige bremses, netop for at man kan stoppe cyklen, selvom den ene bremse ikke virker. De forskellige typer selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards har forskellige systemer til at sænke farten: fx ved at ændre kropsstilling, via tryk på en app eller en remote control mv. I kritiske situationer, hvor der skal reageres

hurtigt, kan man let forestille sig, at det kan gå galt og føre til fald eller kollisioner, fordi føreren ikke kan stoppe særlig hurtigt eller mister balancen under forsøget. Løber batteriet tør for strøm, enten på selve køretøjet eller i remote control'en, eller taber man remote control'en, mister man på nogle køretøjer helt muligheden for at bremse ned/stoppe krafttilførslen, hvilket naturligvis også vil være meget farligt i trafikken, både for føreren selv og for andre.

- I Holland, hvor hoverboards betegnes som legetøj og ikke må være på vejene, viser et nyligt studie<sup>7</sup> en meget kraftig stigning i antal ulykker med disse inden for de seneste år. Hvis disse – og andre, lignende transportmidler og legetøj - tillades i trafikken i Danmark, må man alt andet lige forvente en langt større stigning, da de i højere grad vil blandes med andre trafikanter med flere farlige situationer til følge.

## Konklusion

Samlet set mener Rådet for Sikker Trafik, at begge forslag til bekendtgørelser vil være til skade for trafiksikkerheden og kan ikke anbefale, at de føres ud i livet. Det forekommer meget risikabelt at øge hastigheden for bløde trafikanter og dermed øge ulykkes- og skadesrisikoen, samtidig med at der slækkes kraftigt på kravene til køretøjerne i forhold til cykler. Der er derudover en lang række problemstillinger, som vil skabe usikkerheder for både for brugerne og myndigheder. Det gælder fx forsikrings- og erstatningsforhold, retshåndhævelse, sondring mellem lovlige og ulovlige køretøjer mv.

Vi anerkender, at eldrevne løbehjul kan være med til at give en bedre fremkommelighed og være et grønt alternativ til bilen, men de foreslåede regler for så vidt angår disse køretøjer er i deres nuværende form efter Rådets vurdering ikke restriktive nok.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller  
Administrerende direktør

---

<sup>7</sup> <https://www.veiligheid.nl/organisatie/actueel/nieuws/aantal-letsels-door-hoverboards-drastisch-gestegen>

Færdselsstyrelsen

8. november 2018  
J.nr.: 2018-9020-639  
Sagsbehandler: CBB

POLITIOMRÅDET

Nationalt Færdselscenter

Sendt pr. e-mail til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk) og  
[rila@fstyr.dk](mailto:rila@fstyr.dk)

Telefon: 3314 8888  
Direkte: 2566 6284  
Telefax: 4515 0004

E-mail: [pol-nfae@politi.dk](mailto:pol-nfae@politi.dk)  
Web: [www.politi.dk](http://www.politi.dk)

## **Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard - Færdselsstyrelsens sagsnr. TS20000-00194**

Færdselsstyrelsen har ved e-mail af 8. oktober 2018 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard.

Rigspolitiet har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra samtlige politikredse.

Bekendtgørelsesudkastene giver på den baggrund Rigspolitiet anledning til følgende bemærkninger:

### **Generelle bemærkninger**

Rigspolitiet skal indledningsvis bemærke, at det af færdselssikkerhedsmæssige årsager findes meget betænkeligt at tillade brug af de omhandlede køretøjstyper på vej, hvor færdselsloven gælder. Det er Rigspolitiets opfattelse, at disse køretøjstyper overvejende bør anses som legetøj, og at det vil medføre en øget risiko for uheld med alvorlig tilskadekomst eller dødelig udgang at introducere de omhandlede køretøjstyper i et til stadighed mere intensiveret trafikbillede.

Det er endvidere Rigspolitiets vurdering, at køretøjerne i kraft af deres indretning og betjening er mere usikre at anvende end f.eks. cykler. Det er derfor Rigspolitiets opfattelse, at anvendelse af disse køretøjstyper alene bør tillades på afspærrede baner eller skaterparker og lignende områder uden for færdselslovens område.

### **Bemærkninger til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul**

Bekendtgørelsesudkastet indeholder ingen bestemmelser om bremses eller ringeklokke. Det fremgår af udkastets § 3, at de af færdselslovens regler, der finder anvendelse for cykel og cyklist, finder anvendelse for motoriseret løbehjul og kørsel med motoriseret løbehjul. Det er imidlertid uklart, om reglerne tillige omfatter de særlige regler for cyklers indretning og udstyr, der fremgår af bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v., eller om der alene sigtes til selve færdselslovens bestemmelser. Af sidstnævnte bekendtgørelse fremgår blandt andet krav til bremses og ringeklokke på en cykel, og det er Rigs-





politiets opfattelse, at der i lighed hermed også bør stilles krav om bremses og ringeklokke på et motoriseret løbehjul, da dets køretøjsbestemte tilladte hastighed foreslås fastsat til 20 km/t.

Der savnes generelt en klassificering og typegodkendelse af køretøjet, således at krav til køretøjets tekniske udstyr, indretning og stand kan kontrolleres og således at f.eks. de vægtangivelser for minimums- og maksimumsvægt, der er angivet af fabrikanten, er umiddelbart kontrollerbare og ikke kræver kontakt til fabrikant eller andre.

Det er endvidere uklart, om den foreslåede bestemmelse i udkastets § 5 om dimensioner (længde og bredde) vedrører køretøjer i belæsset eller ubelæsset stand.

Med hensyn til lygteføring fremgår det af bekendtgørelsesudkastet, at forlygter skal afgive hvidt eller gult lys, og at forlygter kan afgive blinkende lys. Det betyder, at det vil være lovligt med gule blinkende forlygter. Det skønnes uhensigtsmæssigt, da det vil kunne forveksles med retningsviserblinklys og give tvivl hos øvrige trafikanter om den fortsatte retning for føreren af et motoriseret løbehjul.

Det fremgår endvidere, at motoriseret løbehjul kan være forsynet med andre lygter end for- og baglygter, og at sådanne lygter kun må afgive hvidt eller gult lys. Der fremgår imidlertid ikke noget nærmere om tilladt placering for øvrige lygter, hvilket potentielt kan afstedkomme bagudvendt hvidt eller gult lys. Det vil stride mod de almindelige regler for krav til køretøjers bagudvendte lygters farve og vil derfor kunne vildlede øvrige trafikanter – særligt i lygtetændingstiden. Det er på den baggrund Rigspolitiets vurdering, at der bør fastsættes krav til evt. øvrige lygters placering og farve.

For så vidt angår reflekser er der i bekendtgørelsesudkastets § 9, stk. 2 fastsat krav til markedsføring og salg, jf. bekendtgørelse om cyklers indretning og udstyr m.v. Der ses imidlertid ikke at være fastsat regler for brugstid for lygter og krav til markedsføring og salg af lygter til brug for motoriserede løbehjul i lighed med bekendtgørelse om cyklers indretning og udstyr m.v. Da det foreslås, at et motoriseret løbehjul skal være forsynet med tændte lygter under kørsel, uanset om der køres i lygtetændingstiden eller ej, er det Rigspolitiets opfattelse, at der også bør stilles krav til lygternes præstationer.

Det fremgår af udkastet til bekendtgørelsen, at køretøjets motor højst må kunne drive dets hastighed op til 20 km/t. Der er imidlertid ikke fastsat særlige sanktioner for hastighedsforøgende indgreb i motoren på køretøjet. Rigspolitiets finder, at der ved gentagne kørsler, hvor der enten er foretaget konstruktive ændringer af motoren med henblik på hastighedsforøgelse, eller hvis motoren er i en sådan ulovlig stand, at den kan bringe køretøjet til at køre mere end en nærmere fastsat hastighed, bør indføres obligatoriske konfiskationsbestemmelser i lighed med konfiskationsbestemmelserne for lille knallert.



## **Bemærkninger til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard**

Side 3

I udkastets §§ 1 og 2, 3. punktum fremgår ordlyden: "Betjeningen af køretøjets hastighed.....". Det er Rigspolitiets opfattelse, at ordet "Betjeningen" bør ændres til f.eks. "Reguleringen", som et mere korrekt ord i sætningens betydning.

For så vidt angår udkastets bestemmelser om "Færdselsregler" i § 11 henvises helt overordnet til de generelle bemærkninger i det indledende afsnit af høringsvaret.

Rigspolitiet forstår bekendtgørelsesudkastet således, at hvis der inden for tættere bebygget område ikke er anlagt cykelsti og hastighedsgrænsen højst er 50 km/t, skal førere af selvbalerende køretøjer og motoriseret skateboards anvende kørebanen. Rigspolitiet finder det meget betænkeligt at anvende kørebanen for disse køretøjstyper. Der kræves en del øvelse for at køre sikkert på disse køretøjer, der endvidere ikke er forsynet med en egentlig bremseanordning, men alene nedbremses ved ændring af førerens balancepunkt eller via tryk på en app eller en remote control. Det er derfor Rigspolitiets opfattelse, at disse køretøjstyper ikke skal tillades at køre, hvor der ikke er anlagt cykelsti.

Rigspolitiet skal bemærke, at der i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul ikke ses at være foretaget tilsvarende overvejelser vedrørende køretøjernes placering i de situationer, hvor der ikke er anlagt cykelsti.

For så vidt angår klassifikation og typegodkendelse og deraf følgende krav til indretning og udstyr, dimensioner, særlige sanktioner for hastighedsforøgende indgreb i motoren og evt. konfiskation, samt bestemmelserne i udkastets § 9 om lygter og lygteføring og § 16 om forsikringspligt henvises til bemærkningerne ovenfor om motoriseret løbehjul.

Det skal dog særskilt bemærkes, at det af bekendtgørelsesudkastets § 9, stk. 1 fremgår, at enten køretøjet eller føreren kan være forsynet med de påbudte lygter og reflekser. Da disse typer af køretøjer er indrettet, så føreren kan vende sig under kørslen, er det Rigspolitiets vurdering, at tilladt placering af lygter og reflekser på føreren er problematisk, da det kan medvirke til tvivl om kørselsretning for øvrige trafikanter. Tilsvarende bemærker Rigspolitiet sig, at det foreslås, at førere af selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard kun skal anvende lygter i lygtetændingstiden, mens førere af motoriserede løbehjul skal anvende lygter både i og uden for lygtetændingstiden, hvilket forekommer inkonsekvent.

### **Retshåndhævelsesmæssige og lovtekniske bemærkninger**

Det er Rigspolitiets vurdering, at ikrafttrædelsen af de påtænkte bekendtgørelser vil medføre problemstillinger af retshåndhævelsesmæssig karakter. Det vil f.eks. kunne være svært at skelne mellem lovlige og ulovlige løbehjul og skateboards. Herudover skal Rigspolitiet bemærke, at politiet for tiden ikke råder over måleudstyr, som vil kunne anvendes til hastighedsbestemmelse af de pågældende køretøjstyper.



Bekendtgørelserne indeholder ikke en definition og klassificering af de omhandlende køretøjstyper, hvilket sædvanligvis er udgangspunktet for politiets og anklagemyndighedens arbejde i strafforfølgende sammenhæng.

Side 4

Der er ikke krav om stelnummer på de omhandlende køretøjstyper, hvilket vanskeliggør efterlysning af stjalne køretøjer, og det vil ikke være muligt konstatere om et konkret køretøj er forsikringsdækket.

I begge bekendtgørelser ses der at være krav om en ledsager for førere under 15 år. Kravet er alene angivet således, at kørslen skal ske "under ledsagelse og kontrol af en myndig person". Der angives ikke nærmere retningslinjer for, hvornår en kørsel er udført "under ledsagelse og kontrol af en myndig person". Det er således uklart, om den myndige person kan ledsage et eller flere køretøjer samtidig, og om ledsageren kan ifalde ansvar for manglende opfyldelse af ledsagerrollen, såfremt den ledsagede kørsel giver anledning til færdselslovsovertrædelser.

Rigspolitiet skal bemærke, at der ikke ses at være fastsat strafbestemmelser for overtrædelse af bekendtgørelsernes § 1 i forbindelse med konstruktive ændringer.

Udkastet til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard § 4 henviser til bekendtgørelsens § 14, stk. 2. Rigspolitiet skal for en god ordens skyld henlede opmærksomheden på, at der ikke ses at være et stk. 2 i § 14.

Det fremgår af udkastet til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul, at manglende medbringelse af præmiekvittering, der viser, at "ansvarsforsikring er tegnet og holdt i kraft", kan straffes med bøde. Tilsvarende strafjæmmel fremgår ikke af udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard. Rigspolitiet forudsætter, at det er muligt at se af præmiekvitteringen, at den vedrører det konkrete køretøj (f.eks. ved hjælp af stelnummer eller lignende), da politiet ellers ikke har mulighed for at foretage en kontrol af forsikringsforholdene.

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

Med venlig hilsen



Camilla Voss  
fg. sektionsleder



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe



RIGSADVOKATEN  
FREDERIKSHOLMS KANAL 16  
1220 KØBENHAVN K

TELEFON: 7268 9000  
FAX: 7268 9004  
E-MAIL: RIGSADVOKATEN@ANKL.DK  
www.anklagemyndigheden.dk

DATO 6. november 2018

JOURNAL NR.  
RA-2018-3200508-34

SAGSBEHANDLER: TSA/

## **Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriserede skateboard**

Færdselsstyrelsen har ved e-mail af 8. oktober 2018 anmodet om Rigsadvokatens bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriserede skateboard (Færdselsstyrelsens j.nr. TS20000-00194).

Udkastene giver anledning til følgende bemærkninger:

I udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriserede skateboard er det forudsat i § 11, at selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards alene må føres på cykelstien, men en sådan bestemmelse ses ikke i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul. Samtidig ses der i § 11, stk. 2, i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriserede skateboard at være defineret en grænse for, hvor disse køretøjer føres, såfremt der ikke er en cykelsti. Denne afgrænsning ses ikke i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul.

I begge bekendtgørelser ses der at være 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". Det findes umiddelbart 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.

I udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboard § 17, er det ikke 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.

Med venlig hilsen

Tina Sandager  
Specialanklager



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

6. november 2018

### **Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul**

Lime ønsker hermed at støtte Færdselsstyrelsens og de politiske partier, der står bag bekendtgørelsen om en forsøgsordning til motoriseret løbehjul.

Lime ser frem til at udrulle vores dele el-løbehjul i Danmark efter d. 1. januar 2019 og gøre danskerne bekendte med en af tidens største trends inden for mobilitet og fremkommelighed i Europa. El-løbehjul er en perfekt løsning til den såkaldte 'micro mobility', den første og sidste del af ens rejse fra A til B. El-løbehjul er effektive, overkommelige i pris og er samtidig med til at reducere CO2-udledningen.

Lime har med stor succes udrullet vores urbane succes med el-løbehjul i 125 byer i Europa og USA. Indtil videre har over 1500 danskere benyttet sig af de motoriserede el-løbehjul og på blot fire dage i København havde mere en 2500 ture været kørt. Det er således vores forventning, at el-løbehjul vil blive endnu en transportmulighed som danskerne vil tage varmt imod i deres daglige rejser fra A til B.

#### **Mulighed for fjernstyret hastighedsbegrænsning**

Det er Limes forventning, at en hastighedsbegrænsning for el-løbehjul på 20 km i timen vil være passende i forhold til den normale trafik på cykelstierne. Vi 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. På den baggrund vil vi gerne stille vores erfaringer og data til rådighed for Færdselsstyrelsen, Politi og øvrige myndigheder i det videre arbejde med at justere forsøgsordningen.

Ligeledes ser vi potentiale for at andre myndigheder i både kommune og stat indtænker el-løbehjul som en naturlig del af en rejse med både offentlige og private leverandører. Lime understøtter allerede eksisterende offentlig transport i de byer, hvor vi er tilstede; 40 pct. af vores ture starter og slutter tæt på trafikale knudepunkter. Dermed er el-løbehjulene med til at understøtte CO2-neutral mobilitet på den første og sidste del af rejsen, som ofte er karakteriseret af at være meget forurenende.



Afslutningsvist, ønsker Lime at bifalde at et enigt Folketing står bag forsøgsordningen. Vi håber og ser frem til at forsøgsordningen bliver varig lovgivning, så danskerne får glæder af de nye muligheder den teknologiske udvikling fører med sig.

Såfremt I har nogle spørgsmål eller kommentarer til ovenstående, står vi til jeres rådighed.

Med venlig hilsen

Gautier Derrien

General Manager, Europe



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Teknik- og Miljøforvaltningen  
Byens Anvendelse

Færdselsstyrelsen

Info@fstyr.dk

**Høringssvar – Høring over udkast til bekendtgørelser om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards – j.nr. TS20000-00194**

Københavns kommune, Teknik og Miljøforvaltningen har følgende bemærkninger til de udsendte udkast til bekendtgørelser:

**Generelt:**

- Vi savner oplysninger om, hvordan man i forbindelse med ordningerne forholder sig til varighed, evaluering af ordningerne samt fastlæggelse af succeskriterier i forhold til den evt. videre anvendelse af ordningerne. Det samme gælder for oplysninger om evt. udløbsdato på forsøgsordningerne eller i modsat fald angivelse af proces for evt. at gøre ordningerne varige. Evalueringen bør både indeholde en vurdering af trafiksikkerhed, fremkommelighed samt overflytningspotentiale fra andre transportmidler som fx bilture.

**Fremkommelighed:**

- Vi er bl.a. fra andre lande bekendt med, at mange store operatører er klar til at opstille nye typer transportmidler i byens rum, som potentielt kan skabe yderligere pres på fremkommeligheden og optage plads fra de allerede eksisterende brugere af byrummet, herunder cykler og fodgængere.
- Fremkommeligheden bl.a. på cykelstierne forventes således at blive yderligere presset, hvilket muligvis vil få brugere af løbehjul o.l. til (ulovligt) at benytte fortov frem for cykelstier.

**Trafiksikkerhed:**

- Erfaringer fra andre byer viser en kraftig stigning i antal ulykker – hvordan adresseres dette? Se følgende artikel: <https://www.dr.dk/nyheder/udland/franskmaendenes-nye-transportform-er-groen-hurtig-og-farlig>
- Erfaringer fra andre steder, tilsiger at der bør stilles krav om brug af hjelm, da transportmidlerne erfaringsmæssigt giver flere skader.
- Lygter vil være svære at se for bl.a. bilister, når de er placeret helt nede ved jorden. Det bør overvejes, om man stiller krav

6. november 2018

Sagsnr.  
2018-0281851

Dokumentnr.  
2018-0281851-1

**Byliv**

Njalsgade 13  
Postboks 457  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452



om minimumshøjde af placering af lys – evt. på førerens påklædning, som det er kendt fra ryttere.

- Det vil være hensigtsmæssigt, med fokus på, om reglerne overholdes i forsøgsperioden, og at oplysninger herom indgår i en evaluering af ordningerne.
- Det faktum, at brugerne pålægges at medbringe forsikring kunne tyde på, at ministeriet forventer en stigning i antal ulykker og en efterfølgende tvivl om placering af ansvar. Er det begrundelsen for kravet?
- Hvordan sikres det, at ulykker bliver registreret. Er politiets rapportering forberedt for at kunne registrere disse køretøjer, så det er muligt efterfølgende at evaluere de trafikikkerhedsmæssige konsekvenser? Og er politiets medarbejdere rustet til at kunne registrere korrekt? Der synes at være behov for, at der bliver indgået samarbejde med et eller flere sygehuse, der vil kunne registrere skader som følge af de nye køretøjer.
- Hvordan er Politiets muligheder for at kontrollere hastigheder? – De har rullefelter til knallerter, men har de tilsvarende til de nye typer køretøjer.
- Forsøget bør følges op af massiv information, om de nye regler. Det vil være oplagt at Rådet for Sikker Trafik står bag sådan en information, f.eks. bl.a. igennem en lovpligtig information til brugerne i forbindelse med køb af udstyret.

### **Håndhævelse**

- Vi ser en potentiel risiko for, at forsøgsordningerne vil kunne have den negative konsekvens at medføre ulovlig adfærd i trafikken, da den sociale opdragelse spiller en vigtig rolle i vores trafikadfærd, og disse køretøjer er nye i trafikbilledet. Det bør således sikres, at der etableres en indlæring i forhold til sikker og lovlig anvendelse og begrænsning af ulovlig anvendelse.
- Der bør være en plan for håndhævelse af ordningen, ligesom der henset til trafikikkerheden, bør være fokus på, brugernes adfærd ift. efterlevelse af ordningen, herunder ift. ulovlig kørsel på fortove, ulovlige hastigheder pga. evt. tunede køretøjer mv. og i den forbindelse, at begrænse ulovlig adfærd.

### **Byrum:**

- Ordningerne bør ses i sammenhæng med udlejningscykler ift. råden over vejareal, da begge transporttyper vil optage byens rum.
- Opstilling af sådanne køretøjer til udlejning kræver fortsat en tilladelse i henhold til vejloven ud fra hensynet til trafikikkerhed og fremkommelighed.

## Økonomi

- Vejloven: ”§8 Det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.” Nye køretøjer med meget små hjul, vil potentielt kunne medføre behov for en højere vejstandart 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.

Med venlig hilsen

Eva Stejn Nissen  
Chefkonsulent, Cand. Jur.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Færdselsstyrelsen, [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

### Høring vedrørende forsøgsordning med motoriserede løbehjul, skateboards og selvbalerende køretøjer – TS20000-00194

KL er meget tilfreds med at kunne kommentere forslagene til de to forsøgsordninger. Det er positivt at lave forsøgsordninger, således at vi kan lære af forsøget og få erfaringer, der kan indarbejdes i en eventuel endelig bekendtgørelse.

#### Generelt:

KL savner oplysninger om, hvordan man i forbindelse med ordningerne forholder sig til varighed, evaluering af ordningerne samt fastlæggelse af succeskriterier i forhold til den eventuelt videre anvendelse af ordningerne. Det samme gælder for oplysninger om eventuel udløbsdato på forsøgsordningerne eller i modsat fald angivelse af proces for eventuelt at gøre ordningerne varige. Evalueringen bør både indeholde en vurdering af trafikikkerhed, fremkommelighed samt overflytningspotentialer fra andre transportmidler som fx bilture.

#### Fremkommelighed:

- KL er fra andre lande bekendt med, at mange store operatører er klar til at opstille nye typer transportmidler i byens rum, som potentielt kan skabe yderligere pres på fremkommeligheden og optage plads fra de allerede eksisterende brugere af byrummet, herunder cykler og fodgængere. Fremkommeligheden bl.a. på cykelstierne forventes således at blive yderligere presset, hvilket muligvis vil få brugere af løbehjul o.l. til (ulovligt) at benytte fortove frem for cykelstier.
- Med mange forskellige typer af køretøjer på cykelstier og den del af kørebanen, hvor cyklisterne vil være placeret, når der ikke er cykelstier, må der forventes et meget broget kørselsmønster, som kan give trafikfarlige situationer, når trafikanten bliver nødt til at foretage overhaling. Disse forhold vurderes at være en særlig udfordring på strækninger med en del trængsel eller, hvor pladsen, der er til rådighed, er begrænset fordi cyklister m.fl. bruger samme kørebane som biler.

Dato: 9. november 2018

Sags ID: SAG-2018-01546  
Dok. ID: 2664684

E-mail: [TOEC@kl.dk](mailto:TOEC@kl.dk)  
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 1 af 4

- Ligeledes vurderer KL, at der må opstå et behov for justeringer af den del af infrastrukturen, som i dag alene er tilegnet cyklister.

## Trafiksikkerhed:

- KL ønsker, at der er fokus på, om reglerne overholdes i forsøgsperioden, og at oplysninger herom indgår i en evaluering af ordningerne. Håndhæves forsøget ift. ulovlig kørsel – f.eks. kørsel på fortov o.l.?
- Hvordan sikres det at ulykker bliver registreret. Er politiets rapportering forberedt for at kunne registrere disse køretøjer, så det er muligt efterfølgende at evaluere de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser? Og er politiets medarbejdere rustet til at kunne registrere korrekt? Der synes at være behov for, at der bliver indgået samarbejde med gerne flere sygehuse, der vil kunne registrere skader som følge af de nye køretøjer.
- Hvordan er Politiets muligheder for at kontrollere hastigheder? Politiet har rullefelter til knallerter, men har de tilsvarende til de nye typer køretøjer?
- KL ønsker, at forsøget følges op af massiv information om de nye regler. Det vil være oplagt at Rådet for Sikker Trafik står bag sådan en information, f.eks. igennem en lovpligtig information til brugerne i forbindelse med køb og leje af køretøjerne.

## Håndhævelse

- KL ønsker en plan for håndhævelse af ordningen, ligesom der af hensyn til trafiksikkerheden, må være fokus på brugernes adfærd i forhold til efterlevelse af ordningen, herunder ulovlig kørsel på fortove, ulovlige hastigheder, tunede køretøjer og ulovlig adfærd.

## Byrum:

- KL finder, at ordningerne bør ses i sammenhæng med udlejningscykler på vejlovens område og råden over vejareal, da begge transporttyper vil optage plads i byens rum. Opstilling af sådanne køretøjer til udlejning kræver fortsat en tilladelse i henhold til vejloven ud fra hensynet til trafiksikkerhed og fremkommelighed.

## Specifikke bemærkninger

### Løbehjul

Ad. §1 - Hastigheden bør i forsøgsperioden være maks. 20 km/t. af hensyn til trafiksikkerheden.

To-akslet bør suppleres med to-hjulet.

Dato: 9. november 2018

Sags ID: SAG-2018-01546  
Dok. ID: 2664684

E-mail: TOEC@kl.dk  
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 4

Ad. §3 - Brugeren skal betjene både speeder og bremsen med de to håndtag. Det er derfor svært at give tegn til svingning og standsning. Må de nye køretøjer køre alle de samme steder som cykler? Også på kørebanen udenfor tættere bebygget område, hvor der ikke er anlagt cykelsti?

Ad. §4 – Egenvægt på 25 kg bør nedsættes til 20 kg af hensyn til bremselængde, manøvreduktighed og fare ved kollision.

Ad. §5 - En længde på 2 meter kan betyde, at andre trafikanter vil forsøge at køre bagom løbehjulet og ramme bagenden, som er lav og næsten ikke synlig. Længden bør begrænses til 1 m. Kortere længde vil desuden forbedre manøvreduktighed og svingradius.

Ad. §8 - Der bør være krav om, at både for- og baglys skal være blinkende for at øge synligheden og trafiksikkerheden. Både for- og baglys skal være tændt 2 minutter efter stop undervejs af hensyn til sikkerheden i kryds.

Ad. §10 – Det vurderes ikke, at en person under 15 år bør kunne føre et elektrisk køretøj på offentlig vej.

Anvendelsen bør i øvrigt begrænses til veje med maksimal hastighedsgrænse på 40 km/t, medmindre der er etableret cykelstier med fysisk adskillelse.

### **Selvbalerende køretøjer og skateboards**

Ad. §1 – KL anbefaler, at køretøjerne skal overholde en hastighedsbegrænsning på max. 20 km i timen.

Ad. §2 – Formuleringen gentages: Køretøjer skal overholde en hastighedsbegrænsning på max. 20 km i timen.

Ad. §5 - Egenvægt på 25 kg bør nedsættes til 20 kg af hensyn til bremselængde, manøvreduktighed og fare ved kollision.

Ad. §8 - Der bør være krav om, at både for- og baglys skal være blinkende for at øge synligheden og trafiksikkerheden. Både for- og baglys skal være tændt 2 minutter efter stop undervejs af hensyn til sikkerheden i kryds.

Ad. §10 – KL anbefaler, at en person under 15 år ikke må kunne føre et elektrisk køretøj på offentlig vej.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Dato: 9. november 2018

Sags ID: SAG-2018-01546

Dok. ID: 2664684

E-mail: TOEC@kl.dk

Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

Side 3 af 4



KL savner begrundelse for Færdselsstyrelsens vurdering, at bekendtgørelserne ikke vil medføre økonomiske konsekvenser i forhold til DUT.

Et øget antal lette trafikanter på kørebanen, vil medføre et øget antal lette trafikanter som impliceres i færdselsuheld, som alt andet lige vil medføre en øget omkostning for samfundet.

Fremkommeligheden på cykelstierne kan forventes at blive udfordret med flere forskellige trafikanttyper. Dette kan betyde øget udgifter til omprofilering af stier ol.

I henhold til vejloven er det vejmyndighedens ansvar at holde de offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. De nye køretøjer, som med lovforslaget lovliggøres, er køretøjer med meget små hjul, som vil kunne køre med højere fart end i dag. Det vil kunne medføre behov for en højere standart på veje og cykelstier, hvilket øger kommunernes driftsudgifter til vejvedligeholdelse.

KL imødeser derfor indbydelse til forhandling af bekendtgørelsens økonomiske konsekvenser.

KL tager forbehold for politisk behandling af forslaget til ny bekendtgørelse.

Med venlig hilsen

Tom Elmer Christensen  
Specialkonsulent

Dato: 9. november 2018

Sags ID: SAG-2018-01546  
Dok. ID: 2664684

E-mail: TOEC@kl.dk  
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 4 af 4



Havarikommisionen for  
Vejtrafikulykker  
c/o Vejdirektoratet  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
DK-1022 København K

Tlf.: 7244 3204  
www.havarikommision.dk

Mette Fynbo  
Direkte tlf.: +45 25489488  
Email: mfy@vd.dk

9. november 2018

**Høringssvar vedr. bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards j.nr. TS20000-00194**

Udviklingen af små eldrevne køretøjer går hurtigt i disse år, og giver potentiale for både miljø-mæssige og mobilitetsmæssige fordele i vejtrafikken. Samtidig opstår der dog nye sikkerhedsmæssige udfordringer. Det er positivt, at man med ny lovgivning forsøger at følge med udviklingen, sådan at fordelene ved den tekniske udvikling kan realiseres, samtidig med at de nye risici så vidt muligt begrænses.

Overordnet mener Havarikommisionen for Vejtrafikulykker, at det er problematisk at tillade disse køretøjer – som ofte benyttes som legetøj - på veje og stier og at det vil føre til øget antal ulykker og tilskadekomne, så vidt disse køretøjer vinder udbredelse. Havarikommisionen finder det dog positivt at bl.a. alderskrav og lygteføring for disse køretøjer reguleres.

Havarikommisionen er bekymrede for trafikulykker med disse nye køretøjer bl.a. på cykelstierne som følge af manglende styre- og bremseegenskaber på de nye køretøjer, krav til balance for at have kontrol over disse køretøjer hvor man står op uden et sæde, trængsel, hastighedsforskelle mv. Problemet opstår bl.a., fordi cykelstierne ofte er smalle, og at der derfor ikke er nok plads til overhaling, eller slingrende kørsel. Andre trafikanter skal lære at læse de nye trafikantformer, genkende dem på afstand/ i mørke og forudse deres manøvrer. Fejltolkninger i trafikken kan blive et øget problem – og dette gælder både på cykelstien men især også i kryds hvor bilister mfl. skal kunne læse og vurdere de nye trafikantformers hastighed og retning.

Det er positivt at bekendtgørelserne fastsætter en aldersgrænse på 15 år. Det vurderes dog problematisk at et barn gerne må færdes på f.eks. cykelstien ifølge med en voksen. Det vurderes svært for en voksen at nå at gribe ind hvis et barn vælter på f.eks. et motoriseret board på cykelstien og derved risikerer at vælte ud foran en cyklist.



Det er en bekymring om det i praksis bliver muligt for politiet at håndhæve disse regler i og med at køretøjerne ikke er registrerede. Der findes jo allerede denne type af køretøjer som kan køre langt hurtigere end 20 km/t til salg på nettet – og hvordan skal politiet afgøre om et stoppet køretøj f.eks. kan køre for hurtigt.

I medierne kan det læses at flere andre byer i udlandet f.eks. Paris og Washington D.C. allerede har problemer med ulykker med disse nye køretøjstyper.

#### **Evaluering af forsøget**

Havarikommisionen finder det desuden vigtigt at fastlægge tidsforløbet på forsøget, evalueringsprocessen samt succeskriterier, inden bekendtgørelsen træder i kraft, bl.a. så det sikres, at ulykkerne bliver registreret og data om fx hastigheder og risikoadfærd på cykelstier bliver opsamlet i tilstrækkelig grad.

#### **Samlet vurdering**

Havarikommisionen finder det positivt at bl.a. alderskrav og lygteføring for disse køretøjer reguleres. Men samlet set er Havarikommisionen meget bekymret for, at indførelsen af disse køretøjer på færdselsareal vil øge antallet af trafikulykker, hvis køretøjerne bliver udbredt – især de selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards.

Det anbefales, at der i brede fagkredse tages en drøftelse af, om alle disse køretøjstyper hører til på færdselsareal, hvor køretøjerne skal køre, hvor hurtigt de skal køre, om infrastrukturen skal tilpasses, udformning af evaluering og succeskriterier mv., inden forsøget igangsættes.

Med venlig hilsen

Mette Fynbo  
Formand Havarikommisionen for Vejtrafikulykker



Færdselsstyrelsen

Sendt pr. e-mail til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Jeres sagsnr. TS20000-00194

## **Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard**

Forsikring & Pension (F&P) takker for muligheden for at afgive høringssvar på de pågældende udkast til bekendtgørelser om forsøgsordninger for henholdsvis motoriseret løbehjul, og selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard.

F&P mener, at der er behov for en grundlæggende sammenhæng i den lovgivningsmæssige ramme for de mange nye typer motoriserede køretøjer. Der bør være konsistens mellem de lovmæssige definitionerne af køretøjerne og disses anvendelse i forhold til færdselslovens regler, ligesom forsikringsdækningen bør være proportional i forhold til køretøjernes hastighed, størrelse, anvendelse og risiko.

### **Konkrete bemærkninger**

#### **Der bør være registreringspligt**

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. Registreringspligt vil samtidig fremme forsøgsordningens datagrundlag betydeligt.

#### **Køretøjet skal tydeligt kunne identificeres via et stelnummer**

Såfremt der ikke indføres registreringspligt, er det af største vigtighed, at den 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.

07.11.2018

Forsikring & Pension  
Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf.: 41 91 91 91  
Fax: 41 91 91 92  
fp@forsikringogpension.dk  
www.forsikringogpension.dk

Lasse Quvang Rasmussen  
Konsulent  
Dir. 41 91 91 38  
lqr@forsikringogpension.dk

Sagsnr. GES-2018-00090  
DokID 370807  
Jeres ref. TS20000-00194

### **Dagsgebyr for manglende ansvarsforsikring for motorkøretøjer**

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 gebyr ved manglende ansvarsforsikring. I så tilfælde er det særligt afgørende, at køretøjerne er registreringspligtige af hensyn til administrationen af det forestående dagsgebyr.

F&P henviser i øvrigt til høringsvaret fra Dansk forening for International Motor-køretøjsforsikring (DFIM) vedrørende dagsgebyr for de omfattede køretøjer.

### **Det bør specificeres, om der skal betales statsafgift**

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, selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards skal betragtes som en knallert i forhold til reglerne om statsafgift for ansvarsforsikringer.

### **Man bør kunne dokumentere sine forsikringsforhold digitalt**

Som nævnt bør alle forsikringspligtige motorkøretøjer være registreret i Motorregistret. 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 unødig 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.

### **Information om lovpligtig ansvarsforsikring**

Det bør fremgå tydeligt af informationsmateriale til brugere af de pågældende typer køretøjer, såsom fakta-ark 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 fakta-ark om forsøgsordningen for speed pedelecs, på trods af F&P's henstilling om at lade det fremgå tydeligt af fakta-arkets tjekliste.

**Det er positivt, at der ikke er kontraheringspligt**

Det er positivt, at der ikke vil være kontraheringspligt 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.

**Generelle bemærkninger**

Der er mange nye typer motoriserede køretøjer, som har eller er ved at gøre deres indtog i den danske trafik. Det gælder både de forestående forsøgsordninger for motoriserede løbehjul, selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards, men også den igangværende forsøgsordning for speed pedelecs og de allerede tilladte segways og EL-cykler. Det er næppe de sidste nye former for mindre motoriserede køretøjer, der er på vej.

Som nævnt, mener F&P, at der er behov for en grundlæggende sammenhæng i den lovgivningsmæssige ramme for disse typer køretøjer. Der bør være konsistens mellem definitionerne af køretøjer og deres anvendelse i forhold til færdselslovens regler, og forsikringsdækningen bør være proportional i forhold til køretøjernes hastighed, størrelse, anvendelse og risiko.

Det er ikke konsistent, at færdselsloven betragter EL-cykler og segways som cykler, og derfor ikke stiller krav om ansvarsforsikringer, mens der nu lægges op til, at motoriserede løbehjul, selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards skal betragtes som "knallerter" med krav om motoransvarsforsikringer efter færdselslovens principper. Det kan forekomme ude af proportioner, at disse små motoriserede køretøjer skal ansvarsforsikres for samme forsikringssumme som alle motorkøretøjer omfattet af færdselslovens bestemmelser, der pr. 1. januar 2019 beløber sig til henholdsvis 124 mio. kr. for personskader og 25 mio. kr. for tingskader. I modsætning hertil vil en ulykke forårsaget af en cyklist normalt være dækket af den almindelige personansvarsforsikring som en del af indboforsikringen, hvor helt tilstrækkelige summe typisk ligger i omegnen af 10 mio. kr. for personskader og 2. mio. kr. for tingskader.

Det bør overvejes at tilføje en ny kategori af motordrevne køretøjer i færdselsloven, som kan omfatte mindre motoriserede køretøjer. I dag er en knallert den mindste kategori af motordrevne køretøjer i færdselslovens forstand. I sammenligning burde det overvejes, om denne type af mindre motoriserede køretøjer kunne ansvarsforsikres til lavere summe end de generelle motoransvarsforsikringer eller alternativt dækkes af en privat ansvarsforsikring i stil med den, som normalt indgår i en indboforsikring. De private ansvarsforsikringer dækker typisk skader, der er sket ved motordrevne ting, hvor hastigheden ikke overstiger 15 km/t.

F&P 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.

Forsikring & Pension

Sagsnr. GES-2018-00090

DokID 370807

Med venlig hilsen

Lasse Quvang Rasmussen

## Rikke Lavall

---

**Fra:** Lenett Hermann <lh@advokatprince.dk> på vegne af Michael D. Prince <mdp@advokatprince.dk>  
**Sendt:** 6. november 2018 14:53  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Emne:** TS 20000-00-194 - Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards

Som advokat for Fapic ( Foreningen af Producenter og Importører af Cykler) / der har sekretariat på min adresse, skriver jeg til Dem for at bede om, at foreningen fremover kommer med på høringslisten ved sådanne forespørgsler, som den der er udsendt i ovenanførte sag.

Jeg fremsatte et lignende ønske i forbindelse med høring i "speed pedelec sagen", hvor vi blev lovet optagelse på fremtidige høringslister.

Uopfordret, skal jeg på foreningens vegne hermed fremkomme med dens bemærkninger til udkastene til de to bekendtgørelser:

Det er vores vurdering, 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 bremses og der bør være krav om hjelm.

Motoriserede løbehjul, selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards kører på de samme cykelstier som "lille knallert" og cykler, og det er derfor af største betydning rent sikkerhedsmæssigt, at føreren af disse motoriserede køretøjer kan føre disse på sikker måde.

Det er derfor 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.

En uddannelse, som den der kræves for at opnå AM kørekort til "lille knallert", vil gøre det mere sikkert for de øvrige trafikanter på cykelstierne, at færdes der.

En indførelse af de for lille knallert gældende regler vil endvidere 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 kan det siges, 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 og her tænkes ikke mindst på det måske allerstørste problem, at der køres på fortov og andre steder, hvor cykler og knallerter ikke må køre.

Man har i udlandet, hvor de selvkørende eldrevne køretøjer er mere udbredte end Danmark, set, hvor store problemer det afstedkommer.

Afsluttende savner vi en udløbsdato for forsøgsordenen.

Med venlig hilsen  
Advokat Michael D. Prince (H)

**Prince Advokater**  
Rungstedvej 2, 2970 Hørsholm  
Tlf.: 33 33 90 10 - Fax: 33 33 90 05

## Rikke Lavall

---

**Fra:** Helen Amundsen <ha@fbr.dk>  
**Sendt:** 7. november 2018 19:13  
**Til:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Vagn Jelsøe; Pia Saxild; Helen Amundsen  
**Emne:** SV: høring over 2 bekendtgørelser - j.nr. TS20000-00194

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Færdselsstyrelsens brev af 5. oktober 2018, j.nr. TS20000-00194 vedr. høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards og har følgende bemærkninger. Generelt er vi meget bekymrede over de beskrevne forsøgsordninger for motoriserede løbehjul og skateboards og selvbalancerede køretøjer og kan ikke støtte forsøgsordningerne, som de er præsenteret i de fremsendte udkast til bekendtgørelser. I vores høringssvar af 10. august 2017 vedr. j.nr. 2016-4348 - Høring over udkast til forslag om ændring af færdselsloven (bemyndigelse til at fastsætte regler for små motoriserede køretøjer) skrev vi følgende *"I forhold til at der foreslås indsat et nyt stykke i § 68, der giver Transport-, bygnings- og boligministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere bestemmelser for anvendelse af små motoriserede køretøjer (i første omgang en forsøgsordning), finder Forbrugerrådet Tænk det af stor vigtighed, at relevante aktører/eksperter på området eksempelvis politiet, kommunerne, Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet m.fl., inddrages i udarbejdelsen af krav til en forsøgsordning for de seks nye typer køretøjer, der nævnes i forslaget"*. Og vi finder det meget beklageligt, at de nævnte organisationer heller ikke denne gang har været taget med på råd i forbindelse med udarbejdelsen af udkast til bekendtgørelser. Vi havde også gerne set, at man i høringen havde forholdt sig til erfaringerne i andre lande. Det har allerede været fremme adskillige gange i medierne, at der bl.a. er problemer med elektriske løbehjul i fx USA, hvor man ser en stigning i ulykker. Zuckerberg San Francisco General Hospital har bl.a. udtalt, at de vil se nærmere på ulykkerne, da de har set en stigende tendens. Vi mener også, at der bør etableres et tæt samarbejde med skadestuerne i Danmark, så man kan få de korrekte registreringer og følge ulykkesbilledet nøje. Vores bekymring i forhold til bekendtgørelserne går bl.a. på, hvad de mange nye typer køretøjer i trafikbilledet vil betyde for trafiksikkerheden, når man blander de mange nye motoriserede køretøjer med eksisterende. Det vil uden tvivl kræve ekstra stor opmærksomhed fra alle trafikanter, specielt på cykelstierne, hvor endnu flere køretøjer skal passes ind i et allerede meget trafikeret område, og det vil være en udfordring for politiet, der skal håndhæve loven. Vi ser det som en særlig udfordring for de svage trafikanter som ældre og børn, der vil blive ekstra udsat i trafikken. Vi finder det også meget problematisk, at de nye køretøjer fremover må føres af børn uanset alder blot de er under ledsagelse og kontrol af en myndig person. Når det gælder elektrisk drevet legetøj, stilles der noget strammere krav i den europæiske sikkerhedsstandard; køretøjet skal være forsynet med sæde, hvis det er til børn under 6 år, og hastigheden må maksimalt være 6 km/h eller 8,2 km/h, såfremt der findes en anordning, hvor kun en voksen kan regulere hastigheden. For elektrisk drevne køretøjer til børn fra 6 år og op efter er den maksimale hastighed 16 km/h. Samtidig er det et krav, at disse produkter ikke anvendes i trafikken. Set i relation til kravene for legetøj, mener vi, at det er yderst kritisk at åbne fuldstændigt op for børns brug af de motoriserede køretøjer i trafikken. Det er vanskeligt at forestille sig, hvordan et mindre barn vil kunne manøvrere sikkert ved uforudsete hændelser fx en hård opbremsning eller undvigelse, og det er ligeså vanskeligt at forestille sig, hvordan en voksen vil kunne gribe ind, når der er tale om børn på køretøjer i rimelig høj fart. Ydermere skal flere produkttyper uden styr håndteres via kroppen, en app eller en fjernbetjening, hvilket ikke øger sikkerheden. Sikkerheden kan vise sig at afhænge af, om der er strøm på telefonen eller fjernbetjeningen. Det undrer os desuden, at der ikke er taget stilling til brug af personligt beskyttelsesudstyr i bekendtgørelsen bl.a. for børn. En anden udfordring med produkterne i forsøgsordningen, er kravet om reflekser og lys. Ingen af produkterne er fremstillet med henblik på at kunne montere lygter og reflekser. Og for flere produkter vil lygter og reflekser sidde meget uhensigtsmæssigt i forhold til synlighed i trafikken. Og endelig stilles der ingen krav til lygters placering på brugeren, hvis denne metode anvendes. I forhold til kravene om tegning af ansvarsforsikring på de enkelte køretøjer, har vi vanskeligt ved at se, hvordan det skal håndteres for køretøjer, der anvendes af børn. Som vi læser kravene i bekendtgørelsen, skal der tegnes en separat ansvarsforsikring for føreren af et køretøj omfattet af bekendtgørelsen, og føreren skal medbringe et gyldigt bevis på, at forsikringen er tegnet og er gældende. Hvordan er det muligt at knytte en forsikring til køretøjet, når der ikke er nummerplade eller anden form for identifikation, og vil det fremover være forhandlerens pligt at oplyse

køberen om forsikringspligten. Vi er desuden usikre på, om dette forsikringsprodukt overhovedet findes hos forsikringsselskaberne, og hvordan dækningen vil være, hvis en anden person anvender køretøjet. Endelig går vores bekymring på, at der endnu ikke findes europæiske sikkerhedsstandarder for de produkter, der er omfattet af bekendtgørelsen. Udkast til standard for elektrisk sikkerhed *FprEN 60335-2-114 Household and similar electrical appliances - Safety - Part 2-114: Particular requirements for self-balancing personal transport devices for use with batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes* var tidligere på året til parallelafstemning i IEC og CLC, men standarden blev ikke godkendt i Europa, da den ikke opfylder direktivets sikkerhedskrav, idet der mangler flere væsentlige krav til sikkerhed. Desuden tager standarden ikke højde for, at børn leger med produktet, hvilket absolut må siges at være forventeligt brug, når vi taler om disse køretøjer, der appellerer til leg. Der er også et andet standardiseringsarbejde i gang i CEN, hvor man arbejder med *prEN 17128 "Non-approved light motorized vehicles for the transportation of persons and goods and related facilities — Personal light electric vehicles (PLEV)*. Arbejdet er ikke afsluttet, og det sidste udkast blev nedstemt på grund af utilstrækkelige sikkerhedskrav, og fik også en negativ bedømmelse af HAS-konsulenten både i forhold til maskinsikkerhed, støj og EMC. Alt i alt er det en u hensigtsmæssig situation, at der ikke på nuværende tidspunkt findes europæiske standarder for produkterne omfattet af bekendtgørelserne, og sikkerheden vil alene afhænge af fabrikantens risikovurdering. Spørgsmålet er, hvor stort et fokus trafikikkerhed vil have i den vurdering. Set i lyset af de tidligere tilfælde med Hover boards, der brød i brand, er det vores opfattelse, at der kræves en ekstra indsats i forhold til markedskontrol af disse køretøjer, da det har stor betydning for at færdes sikkert i trafikken.

Afslutningsvis skal vi nævne, at vi støtter op om høringsvaret afgivet af Rådet for Sikker Trafik

Med venlig hilsen

**Vagn Jelsøe Helen Amundsen**

Vicedirektør / Deputy Executive Director Seniorrådgiver/Senior Technical Adviser

T +45 7741 7720 / M +45 2280 6106 / [taenk.dk](http://taenk.dk) T +45 7741 7732 / M +45 2715 7431

Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

**Forbrugerrådet**  
**Tænk**

Danish Consumer Council

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen [mailto:info@fstyr.dk]

**Sendt:** 8. oktober 2018 08:50

**Emne:** høring over 2 bekendtgørelser

Med Venlig Hilsen

**Færdselsstyrelsen**

**Danish Road Safety Agency**

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

 **Færdselsstyrelsen**  
Danish Road Safety Agency

Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

## Til Færdselsstyrelsen

### **Høringssvar fra E-Skate Danmark vedrørende udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede skateboards**

Tak for at tage små elektriske køretøjer alvorligt og seriøst.

I E-Skate Danmark har vi fulgt udviklingen af små elektriske køretøjer, og specielt udviklingen af elektriske skateboards, gennem lang tid. Teknologien er de senere år blevet så moden, at små elektriske køretøjer er gået fra at være legetøj til at være kompetente, pålidelige og sikre transportmidler over både korte og lange distancer.

Der er ingen tvivl om, at hvis små elektriske køretøjer fortsat tages seriøst, har de potentialet til at blive en vigtig brik i løsningen af vores stigende trængsels-, energi- og forureningsudfordringer i den trafikale virkelighed.

Små elektriske køretøjer oplever netop nu en større og større udbredelse verden over og flere lande, stater og byer har allerede set potentialet og lovliggjort og reguleret brugen af små elektriske køretøjer som transportmiddel. Små elektriske køretøjer er således nu reguleret og lovliggjort i Sverige, Norge, Singapore, Barcelona samt visse stater i USA. Her nyder befolkningen allerede godt af de mange fordele de små elektriske køretøjer tilbyder. Andre lande, som f.eks. Tyskland, er ligesom Danmark igang med samme reguleringsproces.

Små elektriske køretøjer tilbyder alternative, fleksible og grønne transportmuligheder. Flere har nu muligheden for at finde det transportmiddel, der passer dem bedst, og bidrage til at tage trykket af de allerede eksisterende transportmuligheder.

Små elektriske køretøjer dækker forskellige transportbehov. Den hurtige og smidige transport over korte afstande eller som "sidste kilometer" transport i kombination med offentlig transport eller bilen, der bliver parkeret uden for byen.

Små elektriske køretøjer er ligeledes fremragende over længere distancer f.eks. mellem hjem og arbejde uden for de større byer eller fra forstaderne og ind til centrum af de større byer, hvorved der undgås trængsels-, parkerings- og forureningsproblemer. F.eks. kan en tur på 15 km. på elektrisk skateboard klares for under 0,3 kw/t strøm, ingen udstødning, en halv kvadratmeters pladsbehov på vejen / cykelstien og ingen parkeringsbehov. Det frigiver kapacitet på veje, parkeringspladser og giver renere luft.

E-Skate Danmark har på sidelinien fulgt tilblivelsen af nærværende bekendtgørelse og har opfattelsen af, at opgaven er blevet taget seriøst, og E-Skate Danmark støtter de ændringer vi har set fra første offentliggørelse af udkastet i efteråret 2017 til nærværende bekendtgørelse. E-Skate Danmark har følgende kommentarer til bekendtgørelsen:



Som udgangspunkt bliver elektriske skateboards sidestillet med cykler og el-cykler i bekendtgørelsen. Det synes E-Skate Danmark er fornuftigt, idet det med stor sandsynlighed vil give optimal trafiksikkerhed og gøre lovgivningen omkring elektriske skateboards og færdselsloven generelt let forståelig for alle.

E-Skate Danmark opfordrer til at holde reglerne for transportmidler, der kan færdes på cykelstierne, så ensartet som muligt. Her er reglerne for cykler og el-cykler et godt udgangspunkt og E-Skate Danmark opfordrer til ikke at differentiere elektriske skateboards fra reglerne for cykler og el-cykler.

- Hastighed: I §2 bestemmes det, at "Køretøjets motor må højst drive køretøjet op til en hastighed på 20 km i timen.". E-skate Danmark foreslår at hastighedsgrænsen for elektriske skateboards sidestilles med den, der gælder for el-cykler, og begrænses til 25 km i timen. I praksis oplever brugere af elektriske skateboards, at muligheden for en hastighed på op til 25 km i timen giver en bedre mulighed for at følge den øvrige cyklende trafik og derved skabe bedre flow i trafikken og mindske risikoen for farlige situationer, som kan opstå ved at være det langsomme køretøj.

Med en hastighedsbegrænsning på 25 km i timen øges det attraktive ved elektriske skateboards som pendlertransportmiddel ved transportbehov, hvor der indgår længere lige stræk. F.eks langs motorvejene fra forstaderne ind til de større byer. Her kan forholdene på cykelstierne godt håndtere trafik op til 25 km i timen, og her vil grænsen på 25 km i timen have stor betydning i forhold til pendlertiden, og gøre det elektriske skateboards til en attraktiv mulighed.

- Erstatning og forsikring m.v.: I bekendtgørelsens § 14, hvor der henvises til færdselslovens kapitel 16, pålægges brugere af elektriske skateboards et objektivi ansvar og underlægges dermed den samme ansvarsnorm, som gælder for biler, motorcykler og knallerter.

Udgangspunktet i dansk ret er, at der gælder en subjektiv ansvarsnorm (almindeligt culpaansvar), og at der skal særlige omstændigheder til for at fravige dette udgangspunkt. E-Skate Danmark finder ikke, at der er nogle særlige omstændigheder, der berettiger til at fravige udgangspunktet om subjektivt ansvar og skærpe ansvarsgrundlaget for brugere af elektriske skateboards til et objektivi ansvar.

Baggrunden for at skærpe ansvaret for brugere af elektriske skateboards kunne være, at de udgør en særlig risiko i trafikken, eller at der var et særligt beskyttelseshensyn over for brugernes medtrafikanter.

E-Skate Danmark finder ikke at brugere af elektriske skateboards udgør en større risiko end cyklister og el-cyklister og finder derfor ikke at der er grundlag for at tildele brugere af elektriske skateboards objektivi ansvar.

Tværtimod er brugere af elektriske skateboards, køretøjet størrelse og tyngde taget i betragtning, blødere trafikanter end cyklister og el-cyklister, hvor det almindelige subjektive ansvar gælder.

E-Skate Danmark foreslår derfor at afsnittet om erstatning og forsikring (§14-16) bortfalder, således at det almindelige culpaansvar bliver gældende for brugere af elektriske skateboards - på samme måde som det gælder for cykler og el-cykler.

- CE Mærkning: Elektriske skateboards består af flere forskellige udskiftelige dele. Mange sammensætter selv deres skateboard af dele, så de får et skateboard, der passer til netop deres præferencer. E-Skate Danmark opfordrer til at der er mulighed for at lade den praksis fortsætte, således at det vil blive muligt at benytte CE mærkede komponenter, på samme måde som det i dag er på eksempelvis cykler og el-cykler.

Venlig hilsen

David Bonde - Formand E-Skate Danmark

Vestre allé 7  
3500 Værløse  
Email: [formand@esk8.dk](mailto:formand@esk8.dk)

E-Skate Danmark er en forening, der arbejder for at udbrede kendskabet til elektriske skateboards. E-Skate Danmark arbejder for:

- en lovliggørelse af elektriske skateboards som transportmiddel på offentlig vej.
- at elektriske skateboards bliver betragtet som et anerkendt transportmiddel.
- at skabe god færdselssikkerhed for elektriske skateboards.
- at opnå et godt samspil mellem elektriske skateboards og andre transportmidler.

Henvendelser til E-Skate Danmark kan ske til foreningens formand David Bonde på følgende email: [formand@esk8.dk](mailto:formand@esk8.dk)

**J.nr. TS20000-00194****Høringssvar til "Udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul".**

I forbindelse med ovennævnte høring har Transport DTU følgende kommentarer:

Vi er positive over, at det i bekendtgørelsen foreslås, at motoriserede løbehjul fjernes fra fortove og gangarealer. Vi mener dog, at motoriserede løbehjul indebærer en række trafikikkerhedsmæssige problemer, uanset om de føres på en cykelsti eller på en vejstrækning uden cykelsti.

Anvendelse af motoriserede løbehjul på cykelsti og vejstrækninger uden cykelsti vil medføre større variation af benyttede køretøjstyper på de pågældende lokaliteter. Endvidere vil anvendelse af motoriserede løbehjul resultere i en højere heterogenitet af hastighed og dermed risiko for flere kollisioner, også når de færdes på en cykelsti<sup>1</sup>. Derudover kan blandede køretøjstyper på cykelstier skabe utryghed blandt trafikanter. Dermed er der en risiko for, at trafikanter vil opfatte de nye typer transportformer som farlige for deres sikkerhed<sup>2</sup>.

Forskning, der er baseret på ulykkesanalyser, viser, at ulykker med alvorlig tilskadekomst på tohjulede køretøjer ofte opstår i kryds og rundkørsler, når bilister undlader at holde tilbage. En af årsagerne bag disse ulykker er undervurdering af køretøjernes hastighed<sup>3</sup>. Derfor er vi bekymrede for, at trafikanter kan forveksle et motoriseret løbehjul med et ikke-motoriseret løbehjul og derfor ikke er opmærksomme på eventuelle forskellige hastigheds- og accelerationsegenskaber. Dermed kan hastigheden af motoriserede løbehjul blive undervurderet. Problemstillingen kendes fra andre tohjulede køretøjer som fx en konventionel cykel vs en el-cykel.

Endvidere ønsker vi at henlede opmærksomheden på, at motoriserede løbehjul i andre europæiske lande, fx i Tyskland (regler forventes at blive godkendt i slutningen af 2018 / begyndelsen af 2019) og i Holland, skal være forsikrede. I Tyskland forventes det, at reglerne bliver sådan, at føreren skal have et knallertkørekort eller en anden type kørekort for at måtte føre dem på offentlig vej.

Vi er desuden bekymrede for, om børns kognitive evner er tilstrækkelige til at kunne betjene et motoriseret løbehjul i trafikken på en sikker måde. Forskning har vist, at børn, som følge af deres aldersbetingede kognitive udvikling, fx har vanskeligere ved at styre deres opmærksomhed, foretage strategiske beslutninger, er længere om at krydse en vej, har vanskeligere ved at forudsige mulige farlige situationer, og er dårlige til at estimere afstande og hastighed<sup>4</sup>. Vi er derfor bekymrede over, at det i bekendtgørelsen ikke specificeres, hvilken type af voksen-supervision, som kræves af den voksne som barnet er i følgeskab med. Vi vil derfor foreslå, at der i bekendtgørelsen som minimum stilles krav til anvendelse af beskyttelsesudstyr for børn under 15 år, når de anvender motoriserede løbehjul (fx hjelm, albue-, knæ- og

<sup>1</sup> Lu Bai, Ching-Yao Chan, Pan Liu & Chengcheng Xu (2017). Identifying factors affecting the safety of mid-block bicycle lanes considering mixed 2-wheeled traffic flow, *Traffic Injury Prevention*, 18:7, 761-766

<sup>2</sup> Hasegawa, Y., Dias, C., Iryo-Asano, M. and Nishiuchi, H. (2018). Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, pp.256-267.

<sup>3</sup> Scaramuzza G, Uhr A, Niemann S. (2015). E-Bikes im Strassenverkehr – Sicherheitsanalyse. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; bfu-Report 72.

<sup>4</sup> Vaa, T., Fyhri, A., Sørensen, M.W.J. (2012). Trafikkoplæring i Danmark 'fra vugge til rat'. TØI rapport 1232/2012.

håndledsbeskyttere). Det ville også være en fordel for ældre at anvende tilsvarende beskyttelsesudstyr, når de kører på motoriserede løbehjul, da ældre har en større tendens til at komme til skade ved trafikulykker<sup>5</sup>.

Vi ønsker desuden at gøre opmærksom på, at baglygter installeret i lav højde muligvis ikke er synlige på en afstand af 300 m. I Danmark er der ingen højdekrav til placering af lygter på en cykel, men i andre europæiske lande varierer minimumshøjden over jorden fra 25 cm (Tyskland) til 35 cm (Polen, UK)<sup>6</sup>. Derudover vil vi foreslå, at det kun er tilladt at have rødt lys vendende bagud for ikke at forvirre andre bagfrakommende trafikanter. Hvis løbehjulet har hvidt eller gult lys vendende bagud, kunne andre trafikanter være i tvivl om løbehjulets køreretning.

Da den nye bekendtgørelse foreslås som en forsøgsordning, vil vi gerne nævne, at det er vigtigt at ordningen evalueres, og at tidspunktet for evalueringen er fastsat ved igangsættelse af forsøgsordningen.

Med venlig hilsen

Liva Abele  
Postdoc

---

<sup>5</sup> Pourmand, A., Liao, J., Pines, J.M. and Mazer-Amirshahi, M. (2018). Segway® personal transporter-related injuries: a systematic literature review and implications for acute and emergency care. *The Journal of emergency medicine*, 54(5), pp.630-635.

<sup>6</sup> Requirements on Lightning (Light intensity) and Reflectors of Bicycles (2012). ANEC, Brussels, Belgium.

**J.nr. TS20000-00194****Høringssvar til " Udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalerende køretøj og motoriset skateboard"**

I forbindelse med ovennævnte høring har Transport DTU følgende kommentarer:

Brugen af selvbalerende køretøjer på færdselslovens område medfører en række trafikikkerhedsproblemer og uheldsrisici, hvilket man bør tage hånd om, inden de selvbalerende køretøjer og motorisede skateboards eventuelt tillades som led i forsøgsordningen.

Kørsel på selvbalerende køretøjer er forbundet med risici for alvorlige skader<sup>1</sup>. Selvbalerende køretøjer har unikke sikkerhedsproblemer, der ikke findes i relation til andre tohjulede køretøjer. Disse sikkerhedsproblemer kommer bl.a. fra deres iboende ustabile mekanismer og selvbalerende. Bremsning er kontraintuitivt for de fleste selvbalerende køretøjer, hvilket kan være et problem i nødbremsningssituationer. Forskning viser<sup>2</sup>, at førere i nødbremsningssituationer faktisk gør det modsatte af det, der var tiltænkt (de bevæger deres krop fremad i stedet for bagud). Af denne grund vil vi anbefale, at bremsesystemerne på selvbalerende køretøjer forbedres, inden de tages i brug i trafikken. Derudover bruger motorisede skateboards regenerative bremsesystemer, hvilket har den begrænsning, at de ikke fungerer, hvis batteriet er 100% opladet.

I Holland er selvbalerende køretøjer (fx hoverboards) og motorisede skateboards ikke tilladt på offentlig vej, fordi de hverken har styr eller sæde, og dermed ikke passer ind i nogen eksisterende kategori af køretøjer<sup>3</sup>. Segways er tilladt på offentlig vej i Holland, men disse skal være forsynet med en forsikringsplade og et køretøjsidentifikationsnummer<sup>4</sup>. På baggrund af den foreslåede bekendtgørelse vil det være svært at håndhæve den danske regulering, da der ikke er nogen måde at identificere køretøjet eller dets ejer på.

Vi er desuden bekymrede for, at brugen af forskellige køretøjstyper på cykelstier vil resultere i en højere heterogenitet af hastighed og dermed flere kollisioner<sup>5</sup>. Derudover kan blandede køretøjstyper på cykelstier skabe utryghed blandt trafikanter. Dermed er der en risiko for, at trafikanter vil opfatte de nye typer transportformer som farlige for deres sikkerhed<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Pourmand, A., Liao, J., Pines, J.M. and Mazer-Amirshahi, M. (2018). Segway® personal transporter-related injuries: a systematic literature review and implications for acute and emergency care. *The Journal of emergency medicine*, 54(5), pp.630-635.

<sup>2</sup> Seonghee Jeong, Kazuki Kouzai & Shinji Noguchi (2016). Influence of a rider's rapid weight-shifting motion on the braking behaviour of a self-balancing personal mobility vehicle, *Advanced Robotics*, 30:7, 449-458

<sup>3</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/hoverboard-op-openbare-weg>

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/brommer/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-er-voor-een-segway>

<sup>5</sup> Lu Bai, Ching-Yao Chan, Pan Liu & Chengcheng Xu (2017). Identifying factors affecting the safety of mid-block bicycle lanes considering mixed 2-wheeled traffic flow, *Traffic Injury Prevention*, 18:7, 761-766

<sup>6</sup> Hasegawa, Y., Dias, C., Iryo-Asano, M. and Nishiuchi, H. (2018). Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, pp.256-267.

Forskning, der er baseret på ulykkesanalyser, viser, at ulykker med alvorlig tilskadekomst på tohjulede køretøjer ofte opstår i kryds og rundkørsler, når bilister undlader at holde tilbage for tohjulede køretøjer. En af årsagerne bag disse ulykker er undervurdering af køretøjernes hastighed<sup>7</sup>. Derfor er vi bekymrede for, at trafikanter kan forveksle de nye motoriserede køretøjer (fx motoriserede skateboards) med et ikke-motoriseret køretøj af samme type uden at være opmærksom på forskelle mht. hastigheds- og accelerationsegenskaber. Dermed kan hastigheden af motoriserede skateboards blive undervurderet. Problemstillingen kendes fra andre tohjulede køretøjer som fx en konventionel cykel og en el-cykel.

Vi er desuden bekymrede for, om børns kognitive evner er tilstrækkelige til at kunne betjene selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards på en sikker måde i trafikken. Forskning har vist, at børn, som følge af deres aldersbetingede kognitive udvikling, fx har vanskeligere ved at styre deres opmærksomhed, foretage strategiske beslutninger, og er længere om at krydse en vej, har vanskeligere ved at forudsige mulige farlige situationer, og er dårlige til at estimere afstande og hastighed<sup>8</sup>. Vi er derfor bekymrede over, at det i bekendtgørelsen ikke specificeres, hvilken type af voksen-supervision, som kræves af den voksne som barnet er i følgeskab med. Vi vil derfor foreslå, at der i bekendtgørelsen som minimum stilles krav om anvendelse af beskyttelsesudstyr for børn under 15 år, når de anvender motoriserede løbehjul (fx hjelm, albue-, knæ- og håndledsbeskyttere). Det vil også være en fordel for ældre at anvende tilsvarende beskyttelsesudstyr, når de kører på motoriserede løbehjul, da ældre har en større tendens til at komme til skade ved trafikulykker<sup>9</sup>.

Vi vil desuden foreslå, at bekendtgørelsen stiller krav til anvendelse af beskyttelsesudstyr for børn under 15 år, når de anvender selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards. Det ville også være en fordel for ældre at anvende tilsvarende beskyttelsesudstyr, hvis de kører på selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards, da ældre har en større tendens til at komme til skade ved trafikulykker<sup>10</sup>.

Vi ønsker desuden at gøre opmærksom på, at baglygter installeret 10 cm over jorden (fx mulig højde på motoriserede skateboards) muligvis ikke er synlige på en afstand af 300 m. I Danmark er der ingen højdekrav til placering af lygter på en cykel, men i andre europæiske lande varierer minimumshøjden over jorden fra 25 cm (Tyskland) til 35 cm (Polen, UK)<sup>11</sup>. Derudover vil vi foreslå, at det kun er tilladt at have rødt lys vendende bagud for ikke at forvirre andre bagfrakommende trafikanter. Hvis køretøjet har hvidt eller gult lys vendende bagud, kunne andre trafikanter være i tvivl om køretøjets køreretning.

Ifølge de gældende regler skal cykler have en klokke installeret på styret. Vi foreslår at inkludere oplysninger i dette udkast omkring, hvorvidt klokken er påkrævet på skateboards og selvbalancerende køretøjer, og hvor den skal monteres på køretøjer uden styr.

En yderligere bekymring er, at kontrol af nogle af disse motoriserede køretøjer kræver en smartphone app (fx tænd / sluk af lys, aflæsning af batteriniveau). En sådan app kan udgøre en alvorlig risiko for distraktion, hvis den benyttes under kørslen. Vi foreslår, at udkastet understreger, at enhver form for brug af mobiltelefon under kørslen er forbudt.

Da den nye bekendtgørelse foreslås som en forsøgsordning, vil vi gerne nævne, at det er vigtigt, at ordningen evalueres, og at tidspunktet for evalueringen er fastsat ved igangsætning af forsøgsordningen.

<sup>7</sup> Scaramuzza G, Uhr A, Niemann S. (2015). E-Bikes im Strassenverkehr – Sicherheitsanalyse. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; bfu-Report 72.

<sup>8</sup> Vaa, T., Fyhri, A., Sørensen, M.W.J. (2012). Trafikkoplærige i Danmark 'fra vugge til rat'. TØI rapport 1232/2012.

<sup>9</sup> Pourmand, A., Liao, J., Pines, J.M. and Mazer-Amirshahi, M. (2018). Segway® personal transporter-related injuries: a systematic literature review and implications for acute and emergency care. The Journal of emergency medicine, 54(5), pp.630-635.

<sup>10</sup> Pourmand, A., Liao, J., Pines, J.M. and Mazer-Amirshahi, M. (2018). Segway® personal transporter-related injuries: a systematic literature review and implications for acute and emergency care. The Journal of emergency medicine, 54(5), pp.630-635.

<sup>11</sup> Requirements on Lightning (Light intensity) and Reflectors of Bicycles (2012). ANEC, Brussels, Belgium.

Med venlig hilsen

Liva Abele  
*Postdoc*

Færdselsstyrelsen  
[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Deres j.nr.: TS20000-00194

**DFIM**

Dansk forening  
for international  
motorkøretøjsforsikring

## **DFIM's svar på høring om bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard**

DFIM takker for muligheden for at kommentere på udkastet til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard.

### **Gebyr for manglende ansvarsforsikring for motorkøretøjer**

Fra 1. januar 2019 indtræder ændring til færdselslovens § 106. Der bliver ved lovændringen indført et dagsgebyr i tilfælde af, at forsikringspligten i færdselslovens § 105 ikke overholdes.

Ud fra færdselslovens § 2, stk. 1, nr. 14 er der umiddelbart, for så vidt angår alle de køretøjer omfattet af forsøgsordningen, tale om motordrevne køretøjer som også vil blive omfattet af reglerne om gebyr ved manglende ansvarsforsikring.

DFIM mener, at det er vigtigt der i lovgivningen er klarhed over, hvordan disse typer motorkøretøjer kategoriseres, herunder om man fra lovgivers side mener, at disse skal være omfattet af reglerne om gebyr for manglende ansvarsforsikring.

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.

### **Registrering**

Såfremt man mener, at forsikringspligten for de omfattede køretøjer skal være omfattet af reglerne om gebyr for manglende ansvarsforsikring, bør det sikres, at disse køretøjer registreres.

Når køretøjerne ikke er registreret, vil der være risiko for, at ejerne af køretøjet kører uden forsikring uden at dette opdages, med mindre politiet kontrollerer forsikringsforholdene.

07.11.2018

DFIM - Dansk Forening for  
International  
Motorkøretøjsforsikring  
Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf.: 41 91 91 91  
Fax: 41 91 91 92  
[dfim@forsikringogpension.dk](mailto:dfim@forsikringogpension.dk)  
[www.dfim.dk](http://www.dfim.dk)

Danske Bank 31004001060171  
IBAN DK64 30004001060171  
SWIFT-BIC DABADKKK

Karina Kalsbøll Aggerholm  
Advokat (L), DFIM  
Dir. 41 91 90 61  
[kka@forsikringogpension.dk](mailto:kka@forsikringogpension.dk)

Vores ref. KKA  
Sagsnr. GES-2018-00448  
DokID 371021



Overholdelse af bestemmelserne om forsikringspligt samt gebyrer ved manglende ansvarsforsikring, kan ved de køretøjer, hvor der ikke er registreringspligt, alene overholdes ved hjælp fra regelmæssige kontroller af politiet. Ved registrering sikres det, at forsikringspligten overholdes.

En registrering vil ligeledes medføre, at den noget upraktisk bestemmelse om at medbringe præmiekvittering i fysisk form overflødiggøres.

Hvis man ikke ønsker en registrering af køretøjerne, bør der være stelnummer eller anden unik identifikation af køretøjet. Dette vil være af betydning for skader forvoldt af køretøjer, herunder til identifikation af hvilket køretøj har forvoldt skaden og eventuel forsikringsdækning på køretøjet.

### **DFIM's dækning af uforsikrede og ukendte køretøjer**

DFIM dækker som garantifond umiddelbart over for en skadelidt skader forvoldt af ukendte og uforsikrede motorkøretøjer. Denne dækning er reguleret i bekendtgørelse af 6. juni 2007 nr. 579 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer mv.

Som det fremgår af § 19, stk. 2 og 3 omfatter dækningen ukendte og uforsikrede motordrevne køretøjer.

Som anført ovenfor er de køretøjer, som er omfattet af forsøgsordningen umiddelbart omfattet af begrebet motordrevet køretøj i færdselslovens § 1, stk. 1 nr. 14.

Forsøgsordningens køretøjer vil derfor 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 identifikationsnumre 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 at 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.

Med venlig hilsen

Karina Kalsbøll Aggerholm

DFIM - Dansk Forening for  
International  
Motorkøretøjsforsikring

Vores ref. MCL / kka  
Sagsnr. GES-2018-00448  
DokID 371021

Færdselsstyrelsen

7. november 2018

## **Høringssvar til høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer om motoriserede skateboards**

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 05. oktober 2018 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv er positiv over for en forsøgsordning på området, men peger også på en række udfordringer både ved de køretøjer, der er omfattet af udkastet samt de mange nye transportmidler, der står i kø for at blive givet adgang til trafikken i de nærmeste år.

Den generelle udvikling går i retning af, at der vil komme endnu flere alternative befordringsmidler som dem høringen omhandler. Udviklingen af befordringsmidlerne er blandt andet hjulpet af stadig bedre batterier som drivmidler og andre teknologiske fremskridt såsom fx IoT. Køretøjerne vil fremme vores mobilitet, mindske trængslen og bidrage kraftigt til en forbedring af transportens klimabelastning, men udgør også en stor udfordring for færdselssikkerheden.

Vi skal altså passe på disse køretøjer fordi de er nye i trafikken.

Dansk Erhverv skal derfor, ud over forsøgsordningens regulering, foreslå at positive og negative perspektiver i nye køretøjer såsom enmandsbiler, pendlercykler (speed pedelecs), pakkeleveringsdroner m.v. undersøges nærmere. Vi står gerne til rådighed for en drøftelse med myndighederne herom.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef, Transport & Infrastruktur



7. november 2018

## Bird's høringsvar på udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul

Færdselsstyrelsen har med brev dateret den 7. oktober 2018 givet offentligheden adgang til at fremkomme med bemærkninger til Styrelsens udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul.

Bird har følgende bemærkninger:

1. Bird støtter, at samme regler finder anvendelse for motoriserede løbehjul som for cykler og cyklister: Vi støtter udkastets forslag om, at færdselslovens regler, der finder anvendelse for cykel og cyklister, også finder anvendelse for elektriske motoriseret løbehjul og kørsel på elektriske motoriseret løbehjul.
2. Bird støtter udkastets forslag til krav om sikkerhed og tekniske mål: Sikkerheden for brugere af elektriske motoriseret løbehjul og for det omkringliggende samfund er vores vigtigste prioritet. Derfor støtter Bird tillige udkastets forslag til regler omhandlende vægt og dimensioner; befordring og tilkobling; lys og reflekser; samt spirituskørsel og kørsel under påvirkning.
3. Bird's minimumsalder er 18 år: Udkastet til bekendtgørelse foreslår, at et elektrisk motoriseret løbehjul alene må føres af personer, der er fyldt 15 år. Kravene til brug af Bird's platform kræver, at brugerne er 18 år eller ældre. Vi ønsker ikke at godkende en konto for en bruger, der er under 18 år.
4. Bird opfordrer til brug af hjelm: Vi informerer brugerne af vores platform om benyttelse af hjelme. I Danmark vil vi opfordre brugerne til at benytte hjelm, selvom det ikke skulle være et lovkrav.
5. Bird anbefaler samme forsikringsvilkår som for cykler og elcykler: Som vi forstår dansk lovgivning, er cyklister og cykler undtaget fra kravene om ansvarsforsikring. Vi opfordrer Styrelsen til at overveje om den samme undtagelse kan finde anvendelse på elektriske motoriseret løbehjul og for brugerne af disse. Ifølge os vil en sådan undtagelse følge principperne i udkastet om, at elektriske motoriseret løbehjul og brugen af disse generelt reguleres som cykler og cyklister. Udkastets forslag om, at elektriske motoriseret løbehjul maksimalt må køre 20 km. i timen, er i øvrigt langsommere end den maksimale hastighed på 25 km. i timen for elcykler, som, vi forstår, også er undtaget for krav om ansvarsforsikring i Danmark. Desuden vil en fritagelse for krav om ansvarsforsikring gøre det muligt for borgere bosat i udlandet og besøgende at benytte elektriske motoriseret løbehjul på lovlig vis i Danmark.
6. Bird opfordrer til en prøveperiode på 24 måneder: Udkastet til bekendtgørelse udstikker en prøveperiode. Som vi forstår udkastet, er der ikke defineret, hvor længe prøveperioden vil vare. Vi opfordrer Styrelsen til at fastlægge en prøveperiode på 24 måneder, som vil gøre det muligt at indhente erfaringer og data til en solid evaluering. Bird vil med glæde dele vores erfaringer og data i Danmark med Færdselsstyrelsen og øvrige beslutningstagere.



## Om Bird & kontaktoplysninger

Bird er en virksomhed, der tilbyder deling af elektriske transportmidler, der løser udfordringen med "den sidste kilometer" på prisvenlig og miljøvenlig vis i bysamfund over hele verden. Vores mission er at indgå partnerskaber med byer for at skabe bysamfund med færre biler på vejene. Det kan forbedre sundheden og sikkerheden for borgerne ved blandt andet at mindske færdselsrisikoen for fodgængere, forhindre trængslen samt reducere udledningen af luftforurening og CO<sub>2</sub>-emissioner, der truer folkesundheden og levealderen.

Vi er dedikeret til transportmidler, der er 100 procent eldrevne, for at minimere afhængigheden af fossildrevne biler. Et studie fra Københavns Kommune viser, at 26 procent af korte ture under 5 kilometer i København foretages med bil. Bird er fokuseret på at gøre elektriske motoriseret løbehjul til den bedste transportløsning for korte ture, der sammen med gang, offentlig transport og cykling kan erstatte de fleste af bilturene.

I byer, hvor vi allerede er tilstede, viser vores data, at:

- Bird-ture erstatter bilture. Den gennemsnitlige Bird-tur er 2 kilometer. Vores tal viser, at den gennemsnitlige person er villig til at gå 500 til 700 meter til fods for at nå frem til sin destination. En gennemsnitlig Bird-tur på 2 kilometer indikerer, at mange Bird-ture kan erstatte bilture.
- Bird-løbehjul tilbyder en mere effektiv måde at transportere mennesker rundt i gaderne. Vores erfaring viser, at fem gange flere mennesker kan transporteres pr. time på en cykelsti end på en kørebane for biler.
- Bird-løbehjul gør det muligt at indrette offentlige rum på nye måder. Omkring 10 Bird-løbehjul kan parkeres på én bilparkeringsplads.

Bird ønsker at takke Færdselsstyrelsen for muligheden for at give vores holdning til kende til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul. Ønsker Styrelsen yderligere informationer, eller har I spørgsmål, kan disse rettes til undertegnede.

Med venlig hilsen

Bart de Liefde  
Government Partnerships EMEA (Europa, Mellemøsten, Afrika)

[bdeliefde@bird.co](mailto:bdeliefde@bird.co)  
+31650419951



Færdselsstyrelsen  
Sorsigsvej 35  
6760 Ribe

Sendt pr mail til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Cyklistforbundet  
Rømersgade 5-7  
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21  
post@cyklistforbundet.dk  
www.cyklistforbundet.dk

02. november 2018

**Cyklistforbundets høringsvar over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards (j.nr. TS20000-00194)**

Cyklistforbundet skal hermed kommentere på de to udkast til bekendtgørelser om hhv. forsøgsordning for motoriserede løbehjul og for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards.

Det er åbenlyst at såvel motoriserede løbehjul og selvbalancerende køretøjer er populære, og at deres udbredelse i transportbilledet er en realitet, som vi skal søge at skabe de mest hensigtsmæssige rammer for. De nye køretøjer kan have potentiale til at styrke mobiliteten i de danske byer, og Cyklistforbundet anerkender, at de kan være med til at nedbringe antallet af biler og mindske trængslen i de store byer. Der er tale om transportmidler, der fylder mindre, larmer mindre og er mindre forurenende end biler. Det er dog beklageligt, at de nye typer transportmidler opfordrer til en lige så fysisk inaktiv livsstil som bilismen, og vi mener grundlæggende, at vi som land bør fremme udbredelsen af transportmidler, der opfordrer til fysisk aktivitet.

Der lægges i de to udkast til bekendtgørelser op til, at såvel motoriserede løbehjul som diverse selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards skal køre på cykelstien. Allerede i forbindelse med forslag til lov om ændring af færdselsloven i august 2017 (sagsnummer 2016-4348) fremførte Cyklistforbundet bekymring for, at færdselssikkerheden forringes betragteligt for cyklister og for førerne af disse transportmidler, såfremt de skal sameksistere på den i forvejen meget begrænsede plads, som cykelstien udgør mange steder og ikke mindst i byerne. Resultatet vil være øget utryghed for alle andre end de mest hårdføre cyklister. Børnefamilier, ældre medborgere og andre vil have et forståeligt argument for at fravælge cyklen som dagligt transportmiddel. Altså direkte kontra-produktivt i forhold til den store indsats som såvel stat, regioner og kommuner har gjort gennem de seneste årtier for at få flere til at cykle i hverdagen.

De to udkast til bekendtgørelser lægger op til, at de nye køretøjer må færdes på cykelstien med en maksimum-hastighed på 20 km/t. Ikke desto mindre findes der både motoriserede skateboards og løbehjul på det danske marked, der kan køre op til 50 km/t, og der er ingen grund til at tro, at førerne af disse køretøjer ikke vil benytte sig af det fristende potentiale for at komme op i fart. Vi kan godt tvivle på, i hvilken grad politiet vil prioritere og have mulighed for at sætte ind overfor fartovertrædelser på cykelstien. En hastighed

på 20 km/t er i øvrigt godt 4 km/t over en almindelig hverdagscyklists gennemsnitshastighed.

Vi foreslår, at man senest i forbindelse med en eventuelt permanentgørelse af forsøgsordningen kigger på muligheden for, at det i byområder ikke er transportmidlet, men farten, der afgør, hvor på vejen man placerer sig, således at hurtigkørende tohjulede transportmidler som speed pedelecs, almindelige elcykler, motoriserede løbehjul osv. kan vælge at færdes på kørebanen fremfor på cykelstien. Vel og mærke alene på vejstrækninger hvor bilerne kun kører op til 50 km/t. Den svenske nationale cykelstrategi fra 2017 åbner netop for denne mulighed; også på strækninger, hvor der i forvejen er cykelsti. Fremtidens infrastruktur kunne måske planlægges således, at der anlægges til forskellige hastigheder; også med henvisning til udviklingen inden for robotteknologi til vareudbringning m.m.

Cyklistforbundet finder det positivt, at der stilles krav om at køretøjerne i lygtetændingstiden er forsynet med lygter og reflekser ligesom at føreren skal kunne forevise præmiekvittering for tegnet ansvarsforsikring.

Det fremgår ikke af de to udkast til bekendtgørelser, hvor lang tid forsøgsordningen løber. Cyklistforbundet finder det afgørende, at der fastsættes en tydelig frist for evaluering af forsøgsordningen på for eksempel 12 eller 18 måneder, og at evalueringen sker med inddragelse af relevante parter som Cyklistforbundet, Det kommunale cykelfagråd, Rådet for Sikker Trafik, Fodgængerforbundet, Dansk Erhverv m.fl. Evalueringen bør omfatte såvel positive som negative effekter af ordningen, analyse af forbrugs- og overflytningsmønstre, uheldsstatistik, analyse af den oplevede tryghed hos cyklister, gående og brugere af de motoriserede transportmidler, registrerede overtrædelser af hastighedsbegrænsninger, kørsel på fortovet m.v.

I forbindelse med lovgivningen af de små motoriserede køretøjer på cykelstien vil kommercielle deleløsninger som blandt andet amerikanske LIME endnu engang prøve at komme ind på det danske marked ved at byde sig til for de største danske kommuner. Cyklistforbundet skal i den forbindelse anbefale, at man kigger grundigt på erfaringer fra byer som eksempelvis Paris og San Francisco, hvor deleordningerne har givet store problemer. Dels har man i flere byer oplevet ulykker og dødsfald i forbindelse med brug af elektriske løbehjul fra blandt andet LIME, og undersøgelser viser, at det blandt andet skyldes funktionsfejl i forbindelse med bremses og gashåndtag. Dels oplever byerne, at fortove og parker flyder med henkastede løbehjul, der skaber modvilje og irritation hos borgerne og ikke mindst begrænser tilgængeligheden markant for blinde og svagtseende, dårligt gående, ældre, kørestolsbrugere m.fl. Det er derfor afgørende, at kommunerne får mulighed for at regulere og kvalitetssikre løsningerne i form af udbudsrunder og krav om stativer og oprydning.

Venlig hilsen



**Klaus Bondam**  
Direktør / CEO

Dir. +45 40 70 83 65  
bondam@cyklistforbundet.dk

**From:** Jesper Friberg  
**Sent:** 22. oktober 2018 13:46 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen;Rikke Lavall  
**Subject:** j.nr. TS20000-00194

j.nr. TS20000-00194

Jeg vil gerne have kvittering for modtagelse af mailen, da det er vigtigt for mig at komme med input.

Ring eller skriv hvis i har spørgsmål, eller ikke kan åbne den vedhæftet fil.

MVH  
Jesper Friberg.

## Spørgsmål og forslag til forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard

### Spørgsmål:

Når der står: "Køretøjets motor må højst drive køretøjet op til en hastighed på 20 km i timen", menes der så, at køretøjet gerne må kunne køre hurtigere, men at man kun må køre 20 km i timen?

Det er meget vigtigt, at der skelnes mellem hvad køretøjet kan, og hvad man må. Jeg har selv kørt godt over 4000 km på min EUC Elektriske 1 hjulet selvbalancerende cykel uden nogen problemer. Min erfaring er, at jo kraftigere motor, jo bedre, da det også er den man bremses med og så videre. Jo kraftigere maskine, jo hurtigere kan de også køre (potentielt). Jeg håber virkelig at det er en 20 KM grænse for hvad man må, og ikke hvad den må kunne. Hvis det er hvad den kan, så er noget øv, da de 2 hjul jeg har nu kan køre hhv. 30 og 50 km i timen som max. De er software-låste til en lavere hastighed de første 200 km, men så kan de åbnes, og det gør alle, da de ellers starter med at bippe ved 16-18 km i timen og laver tilt-back ved 20. Det kan skabe potentielt farlige situationer, når den vipper midt i det hele.....

### Forslag:

20 km i timen er for langsomt! Jeg mener som minimum, at man skal have lov til køre 25 km i timen, så man kan følge med el-cyklerne, og ikke skaber en masse unødige overhalinger. Jeg har selv en EUC med 16 og en med 18 tommer hjul, og kører tit både 25 og 30 km i timen, hvilket jeg har gjort i en del år – over 5000 km. Den hjulstørrelse gør, at man sagtens kan køre hvor der er små bump i vejen. Jeg ved ikke med de andre køretøjer, men hvis en max hastighed bliver sat til 25 eller 30, er det jo ikke det samme som at man skal køre den hastighed, men den vil give mulighed for flow på cykelstierne. Til gengæld vil jeg mene, at man skal have et knallertkørekort – ikke for at lære at starte en Puck Maxi, men for at lære at navigere i trafikken, og for at lære at læse trafikken. Det handler om at man nu har en motor, og ens frontallapper er ved at udvikle sig. Man skal have erfaring med trafik, og det at blive drevet frem. Så enten knallertkørekort eller være fyldt 18 år, lige som det er gælder for når man vil køre på en knallert. Jeg kan godt lide idéen om at man godt må køre på dem når man er under 15, men så er det sammen med en "ansvarlig" voksen.



## Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards

j.nr. TS20000-00194.

Bagsværd 08-10-2018

Undertegnede ønsker hermed at fremsende en bemærkning til det fremsatte forslag.

Det er med glæde at se, at man i færdselsstyrelsen omfavner de mange nye spændende transportformer, der dukker op i disse år. El-cyklerne er allerede i dag en integreret del af persontransporten, hvilket jeg som daglig pendler ind og ud af København ser med egne øjne.

Mange af disse el-cyklister er givetvis tidligere bilister eller anvendere af offentlig transport, der nu er skiftet til denne miljøvenlige transportform. Jeg er selv en af disse, der nu kan køre mine 15 km på arbejde på under 0.3 kWh strøm, samtidig med at jeg frigiver kapacitet på veje, parkeringspladser og skinner.

Denne transition er efter min mening den første bølge af nye elektriske personlige transportformer.

Den næste bølge, som man allerede ser rundt om i udlandet, er den såkaldte "microtransit", hvor endnu mere transportable transportenheder end el-cyklerne, vinder frem, og klarer den såkaldte "last mile" transport for os. Nu kan pendlere, for hvilke f.eks. el-cykling er for langt afstands/tidsmæssigt, anvende f.eks. el-løbehjul eller el-skateboards til en del af deres rute, nemlig den "microtransit" der er f.eks. i enderne mellem s-tog og arbejdsplads, eller fra en p-plads udenfor centrum, og det sidste stykke ind på arbejde (og derved undgås trængsels og parkerings problematik).

Det er derfor med glæde at jeg ser udkastet til forsøgsordningen for el-løbehjul, uni-wheels og e-skateboards, så vi kan få gang i "microtransit".

Personligt er det transportformen "motoriserede skateboards" der har min interesse, og jeg har de sidste par år udforsket mulighederne i platformen.

Jeg har derfor gennemlæst udkastet, og bider mærke i følgende uhensigtsmæssigheder, som jeg håber vil blive ændret inden den endelige udgave

- I paragraf 2 nævnes en max hastighed på "20 km i timen". Dette forekommer mig et lidt mærkeligt valg, idet en el-cykel må assistere op til 25 km/t. Der vil derfor være forskel på disse to transportformer, og det vil medvirke til usmidig trafikafvikling, at de to ikke vil køre med samme hastigheder, på tættere trafikerede cykelstier. Samtidig er forskellige hastigheder også sværere at kommunikere, det ville være simplere med en "25 km i timen" over hele linien for el-cykel, el-løbehjul, el-skateboard.

Færdselslovens "efter forholdene" skal selvfølgelig som altid være gældende.

- I paragraf 9 nævnes at der skal være monteret for og baglys på boardet eller føreren. Her vil jeg anbefale, at lys bæres af føreren, da lys monteret på selve boardet er fint til at lyse op så man kan se huller i asfalten etc, mens lys på føreren vil være mere i den vanlige højde for f eks cykellygter, og derfor nemmere at se for andre trafikanter.
- En stor del af skateboard-kulturen er "DIY" (gør det selv), hvor der perfektioneres med lækre trucks, hjul, decks etc. Dette er også gældende for e-skateboards. Her er der et stort DIY-community, hvor folk bygger deres egne boards, ofte af utrolig høj kvalitet, og i designs, der senere bliver kopieret af kommercielle producenter. Disse DIY-boards kommer ikke til at overholde paragraf 3's krav om CE mærkning. Jeg håber at der vil komme en mulighed for at disse DIY-boards vil kunne godkendes på anden vis, evt ved en slags "syn", hvor de basale krav til bremse, lys, automatisk stop etc. bekræftes.

Til slut så vil jeg lige henvise til den tilgang til elektriske køretøjer, som de har i vores naboland Norge. Her dropper de special-bekendtgørelser mv, ved blot at ligestille de nye transportformer med cykel. Så simpelt kan det gøres:

*"Enklere regler, mindre byråkrati og litt mer moro i hverdagen. Nå forenkler vi regelverket for små elektriske kjøretøy, som el-sparkesykler og ståhjulinger. De ligner mye på sykkel med tanke på bruksområde. Derfor likestiller vi nå slike kjøretøy. De skal nå kunne brukes på samme områder og under samme vilkår. Det gjør det enklere både for brukere og myndigheter, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen" (1)*

Jeg håber at samme tilgangsmåde vil kendetegne det endelige udkast

Mvh

Søren Schrøder  
Gammellosevej 279  
2880 Bagsværd

(1): <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/sma-elektriske-kjoretøy-blir-likestilt-med-sykkel/id2596831/>

**From:** P. Gug-Kjeldsen  
**Sent:** 31. oktober 2018 10:26 (UTC +01)  
**To:** Rikke Lavall  
**Subject:** motoriseret løbehjul

Goddag!

Jeg vil gerne foreslå nogle ændringer til udkastet på baggrund af tyske og franske regler.

Jeg har selv fået en rygskada efter et fald. Det begrænser min aktionsradius pga tiltagende smerter i ryggen. Jeg kan max stå/gå 2 timer, førend ryggen gør knuder. Derimod kan jeg udmærket sidde.

Jeg foreslår derfor jf vedlagte tyske artikel, at en sadel tillades. Jeg foreslår endvidere en max vægt på 40 kg af hensyn til længere aktionsradius med større og tungere batterier.

Jeg foreslår endvidere:

- obligatorisk sidespejl
- obligatorisk cykelhjelm
- hastighedsgrænse 6 km/t på fortove og 25 km/t på cykelstier.
- forsikringsspørgsmålet løses som for cykler og cykler med el-bistand (el-støtten ophører ved hastigheder over 25 km/t) gennem familieforsikringen.

Følgende links er nyttige:

[https://www.chip.de/artikel/Elektroller-im-Test-Das-sind-die-besten-E-Scooter\\_140598817.html](https://www.chip.de/artikel/Elektroller-im-Test-Das-sind-die-besten-E-Scooter_140598817.html)

<http://www.lefigaro.fr/conso/2018/09/22/20010-20180922ARTFIG00015-trottinettes-electriques-bientot-une-reglementation.php>

<http://www.lefigaro.fr/societes/2018/10/17/20005-20181017ARTFIG00200-trottinettes-electriques-face-a-la-hausse-des-accidents-des-assurances-specifiques.php>

Med venlig hilsen  
P. Gug-Kjeldsen

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Danmark

[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

WILDERS PLADS 8K  
1403 KØBENHAVN K  
TELEFON 3269 8888  
MOBIL 9132 5673  
MABR@HUMANRIGHTS.DK  
MENNESKERET.DK

DOK. NR. 18/02337-2

**HØRING OVER UDKAST TIL BEKENDTGØRELSE OM  
FORSØGSORDNING FOR MOTORISEREDE LØBEHJUL  
OG UDKAST TIL BEKENDTGØRELSE OM  
FORSØGSORDNING FOR SELVBALANCERENDE  
KØRETØJER OG MOTORISEREDE SKATEBOARDS**

6. NOVEMBER 2018

Færdselsstyrelsen har ved e-mail af 5. oktober 2018 anmodet om Institut for Menneskerettigheders eventuelle bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards.

Instituttet har ikke bemærkninger til udkastene.

Der henvises til sagsnr.: TS20000-00194.

Med venlig hilsen

Matias Røjle Bruun  
JURIDISK RÅDGIVER

**From:** 1 - ERST Høring  
**Sent:** 6. november 2018 10:16 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** Erhvervsstyrelsens hørings svar vedr. bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard - jeres j.nr. TS20000-00194(ERST Sagsnr: 2018 - 13868)

Kære Færdselsstyrelsen

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) bemærkninger om udkastenes administrative konsekvenser for erhvervslivet samt om principperne for agil erhvervsrettet regulering fremgår individuelt nedenfor.

**Bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul**

Administrative konsekvenser

TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

TER har følgende bemærkninger om principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Færdselsstyrelsen har i forbindelse med præhøringen af udkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer udkastet. TER har ingen yderligere bemærkninger hertil.

**Bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard**

Administrative konsekvenser

TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere kommentarer.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

TER har følgende bemærkninger om principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Færdselsstyrelsen har i forbindelse med præhøringen af udkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer udkastet. TER har ingen yderligere bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen

**Christina Gardshodn**

Stud.jur.

**ERHVERVSSTYRELSEN**

**Direktionssekretariatet - Team Jura**

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø  
Telefon: +45 35291000  
Direkte: +45 35291355  
E-mail: ChrGar@erst.dk  
www.erhvervsstyrelsen.dk

**ERHVERVSMINISTERIET**

 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

**From:** Johanne Berner Hansen  
**Sent:** 10. oktober 2018 15:19 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** J. nr TS20000-00194 - høring over 2 bekendtgørelser

Dansk Bilbrancheråd har modtaget høring om bekendtgørelserne om motoriserede skateboards m.v. samt motoriserede løbehjul.

Vi har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen  
Juridisk chef, advokat (L)

Mobil +45 8877 2264  
Mail [jbh@dbr.dk](mailto:jbh@dbr.dk)

Dansk Bilbrancheråd  
Kirkevej 1-3  
2630 Taastrup  
Tel +45 4399 6633  
[www.dbr.dk](http://www.dbr.dk)

**From:** Henrik Severin Hansen  
**Sent:** 25. oktober 2018 15:55 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** VS: høring over 2 bekendtgørelser TS20000-00194

Danske Regioner har på det foreliggende grundlag ingen faglige som økonomiske bemærkninger til høringen.

Danske Regioner skal dog gøre opmærksom på at det er aftalt med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at faglige og økonomiske høringer fremsendes særskilt.

Med venlig hilsen

**Henrik Severin Hansen**  
Chefrådgiver

Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)

**Danske Regioner**  
Dampfærgevej 22  
2100 København Ø

T 35298257

M 21152933

E [hsh@regioner.dk](mailto:hsh@regioner.dk)

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen  
**Sendt:** 8. oktober 2018 08:50  
**Emne:** høring over 2 bekendtgørelser

Med Venlig Hilsen

**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Safety Agency**  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Tlf.: +45 7221 8899

[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)



*Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*



**From:** Jens Groot  
**Sent:** 9. oktober 2018 09:28 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** Svar på høring over 2 bekendtgørelser

Færdselsstyrelsens

FDL svar til høring: Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards, Sagsnr.: TS20000-00194

FDL har gennemgået det tilsendte materiale, FDL konkluderer at de foreslåede forsøgsordning, ikke vil give andre problemer end den nuværende cykelkultur.

FDL har ingen indvendinger til de foreslåede ændringer.

Med venlig hilsen  
Jens Groot

Med venlig hilsen



Kontorleder FDL / Jens Groot  
Transitvej 10  
7100 Vejle  
Tlf. 86 88 05 44  
Mobil: 40 57 05 44  
[fdl@fdl-vm.dk](mailto:fdl@fdl-vm.dk)

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen  
**Sendt:** 8. oktober 2018 08:50  
**Emne:** høring over 2 bekendtgørelser

Med Venlig Hilsen

**From:** Carsten Strøjer  
**Sent:** 10. oktober 2018 10:34 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** SV: høring over 2 bekendtgørelser, 18/17296

Forbrugerombudsmanden takker for den modtagne høring vedr. udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards.

Vi har ikke bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen  
På Forbrugerombudsmandens vegne

**Carsten Strøjer**

Specialkonsulent, cand.jur.

Direkte tlf.: 4171 5054

E-mail: [cst@kfst.dk](mailto:cst@kfst.dk)



Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5151

[www.Forbrugerombudsmanden.dk](http://www.Forbrugerombudsmanden.dk)

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen [mailto:info@fstyr.dk]

**Sendt:** 8. oktober 2018 08:50

**Emne:** høring over 2 bekendtgørelser

Med Venlig Hilsen

**Færdselsstyrelsen**

**Danish Road Safety Agency**

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)



**From:** Jan Hempel  
**Sent:** 11. oktober 2018 11:10 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** TS20000-00194 - VS: høring over 2 bekendtgørelser

**Til Færdselsstyrelsen.**

Politiforbundet har ingen bemærkninger til de 2 bekendtgørelser.

Politiforbundets jr.nr. 2018-00827.

På forbundets vegne - og med venlig hilsen

Jan Hempel  
Forbundssekretær



H.C. Andersens Boulevard 38  
DK-1553 København V

Tlf. +45 3345 5965  
E-mail [mail@politiforbundet.dk](mailto:mail@politiforbundet.dk)

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen [<mailto:info@fstyr.dk>]

**Sendt:** 8. oktober 2018 08:50

**Emne:** høring over 2 bekendtgørelser

Med Venlig Hilsen

**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Safety Agency**  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Tlf.: +45 7221 8899

[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)



Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

**From:** 3 - SIK Høringer (SIK)  
**Sent:** 18. oktober 2018 13:35 (UTC +01)  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** VS: høring over 2 bekendtgørelser

Kære Færdselsstyrelsen

Sikkerhedsstyrelsen har ingen bemærkninger til høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard.

Mange hilsner  
Lisbeth

---

**Fra:** Færdselsstyrelsen <[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)>  
**Sendt:** 8. oktober 2018 08:50  
**Emne:** høring over 2 bekendtgørelser

Med Venlig Hilsen

**Færdselsstyrelsen**  
**Danish Road Safety Agency**  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe  
Tlf.: +45 7221 8899

[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)



*Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen*

Vestre Landsret  
Præsidenten



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Sendt pr. mail til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

J.nr. 40A-VL-96-18  
Den 22/10-2018

Færdselsstyrelsen har ved brev af 5. oktober 2018 (sagsnr. TS20000-00194) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards.

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Helle Bertung", with a long horizontal flourish extending to the right.

Helle Bertung

Østre Landsret  
Præsidenten



Den **23 OKT. 2018**  
J.nr. 40A-ØL-90-18  
Init: RSL

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Sendt pr. e-mail til: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Færdselsstyrelsen har ved brev af 5. oktober 2018 (Sagsnr. TS200000-00194) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriserede løbehjul og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards.

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

  
Bent Carlsen  
Ellen Busck Porsbo