



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

21. december 2021
2021-4051

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. december 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 127:

Vil ministeren redegøre for, hvordan det forholder sig med typegodkendelser af cykler i Danmark i forhold til EU, herunder om de danske regler er strammere og i givet fald hvorfor? Som kontekst henvises til materiale fra deputation fra Jørn Iversen Aps om regler for cyklers indretning og udstyr jf. TRU alm. del – bilag 66.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, som administrerer reglerne på dette område. Færdselsstyrelsen oplyser følgende, som jeg kan henholde mig til:

”Cykler er generelt ikke omfattet af krav om typegodkendelse hverken i Danmark eller i EU. Dette skyldes, at almindelige cykler ligesom øvrige forbrugerprodukter, der gøres tilgængelige på det indre marked, i stedet er omfattet af Europa - Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF af 3. december 2001 om produktsikkerhed i almindelighed (produktsikkerhedsdirektivet). Produktsikkerhedsdirektivet er i Danmark implementeret gennem lov om produkter og markedsovervågning herunder også bekendtgørelse nr. 839 af 10. juni 2020 om produktsikkerhed i almindelighed og koordination mellem kontrolmyndigheder.

Produktsikkerhedsdirektivet indeholder ikke tekniske krav, men stiller alene et generelt krav om, at forbrugerprodukter kun må bringes i omsætning, hvis de er sikre. Et produkt anses for at være sikkert, hvis det overholder nationale krav eller europæiske standarder. I tilfælde af, at sådanne krav eller standarder ikke findes, baseres sikkerhedsvurderingen på en række momenter beskrevet i direktivet. De tekniske krav for disse produkter, herunder også



cykler, fastsættes derfor i stedet i europæiske standarder harmoniseret under produktsikkerhedsdirektivet. Som eksempel kan nævnes standarden EN ISO 4210-4 om sikkerhedskrav til cykler, herunder prøvningsmetoder for bremsere.

Det samme gør sig som udgangspunkt gældende for elcykler med en motoreffekt op til 250W, som dog i stedet er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner (maskindirektivet). For elcykler fastsættes de tekniske krav i europæiske standarder, som er harmoniseret under maskindirektivet. Som eksempel kan nævnes standard EN 15194 om handlende cykler med elektrisk hjælpemotor op til 250W, som angiver kravene og testmetoderne til elcykler.

Ud over de ovenfor beskrevne cykeltyper findes der dog en lille gruppe af cykler med en motoreffekt over 250W, som er omfattet af typegodkendelseskrav i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler. Sådanne cykeltyper skal derfor typegodkendes.

Typegodkendte cykler med en motoreffekt på over 250W bliver kategoriseret som enten speed pedelec eller som knallert. Heraf kan knallerter yderligere underkategoriseres som lille eller stor knallert i Danmark.

Bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v. (cykelbekendtgørelsen) supplerer de tekniske krav i standarderne for cykler og elcykler, som ikke er omfattet af typegodkendelsesreglerne. Bekendtgørelsen fastsætter blandt andet regler på områder, hvor den harmoniserede lovgivning og de europæiske standarder ikke fastsætter krav. Det kan for eksempel være i forhold til antallet af personer der lovligt kan befordres på en cykel. Bestemmelserne i cykelbekendtgørelsen er fastsat med henblik på at sikre, at cykler kan benyttes uden fare eller ulempe og dermed skabe den nødvendige færdselssikkerhed i Danmark.

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at de danske regler er et nødvendigt supplement til den ovennævnte EU-harmoniserede lovgivning samt de europæiske standarder, da der eksempelvis endnu ikke findes europæiske sikkerhedsstandarder for ladcykler. De danske regler er således ikke generelt strammere end EU-reglerne men fastsætter et minimumssikkerhedsniveau, som udgør et kompromis mellem færdselssikkerheden og den nødvendige variation af cykler, der lovligt kan markedsføres, sælges og ibrugtages.”



Side 3/3

Jeg kan i øvrigt henvise til svar på TRU-spørgsmål 92, som vedrører de i bilag 66 omhandlende problemstillinger.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over the printed name.

Benny Engelbrecht