

Høringsnotat

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 5. april 2019 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om forsøgsordning for motoriseret løbehjul og udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkast til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 3. maj 2019.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Bilbrancheråd, Danske Regioner, Erhvervsstyrelsen, Politiforbundet, AutoBranchen Danmark, FDM, Arbejdstilsynet, Rigsadvokaten, Sikkerhedsstyrelsen, Rigspolitiet og Forbrugerrådet Tænk.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, EUC Danmark og TECH DRONE MEDIA, DTU Management og Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering.

Styrelsen har tillige modtaget høringssvar fra følgende borgere:

Magnus Hansen, Kenneth Borg Rasmussen, Steen Zou, Martin Kragh Østerlund, Mathias Dalmoose, Patrick Alessi, Rasmus Uhre, Jesper Friberg, Lars Henrik Koch, Flemming Sørensen, Peter Berggreen og Christina Rahlff.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de hørings-svar, der vedrører ændringerne. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Generelle bemærkninger

DTU Management er som udgangspunkt positiv over for indførelse af nye trafikantarter, der kan bidrage positivt til befolkningens mobilitet. DTU Management er dog bekymrede for interaktionen mellem de forskellige trafikantarter, idet den øgede mængde forskellige køretøjstyper på cykelstien kan skabe utryghed for nogle trafikanter, hvilket kan bidrage til fravælgelsen af aktiv transport.

Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering vurderer, at bekendtgørelsesudkastene ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervs-livet.

Kommentar

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at det følger af færdselslovens § 3, at trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvide agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Derudover følger det af færdselslovens § 41, at et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed.

Dette gælder for alle trafikanter, herunder også førere af motoriserede løbehjul, selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards. I praksis betyder dette, at føreren altid skal tage hensyn til andre trafikanters fart, placering osv., således at det undgås, at der opstår farlige situationer i trafikken.

3. Hastighed

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker finder det positivt, at det indskærpes, at 20 km/t er den maksimale hastighed, som køretøjet må kunne køre.

EUC Danmark anfører, at ændringen af hastighedsbestemmelsen for selvbalancerende køretøjer vil medføre betydelige risici og gener. EUC Danmark anfører i den forbindelse, at ændringen vil indebære, at kvaliteten vil blive risikabel lav, da alle komponenter tilpasses den lave

hastighed, og at den nuværende lave hastighed allerede er i konflikt med resten af trafikken på cykelstierne, idet forskellen i fart i forhold til resten af trafikken på cykelstierne øger risikoen for at komme til skade ved uheld. Derudover anfører EUC Danmark, at ændringen i realiteten betyder, at køretøjerne næsten aldrig vil kunne køre 20 km/t, men nærmere 15-20 km/t, da det både er belastende og farligt at køre den maksimale hastighed på e-Hjul. EUC Danmark bemærker, at ændringen vil medføre, at alle sikre hjul bliver ulovlige, og at det kun vil være de billigste e-Hjul af meget tvivlsom kinesisk oprindelige, som vil kunne fremføres lovligt på dansk vej. På baggrund heraf anbefaler EUC Danmark, at forsøgsordningen tilpasses i forhold til el-cykler, eller at e-Hjul henføres under forsøgsordningen for speed pedelecs.

Magnus Hansen tilslutter sig EUC Danmarks høringssvar og ønsker ikke at have et hjul, som maksimalt kan køre 20 km/t.

Kenneth Borg Rasmussen er bekymret over, at ordlyden er blevet ændret, da hjul, som maksimalt kan køre 20 km/t, har begrænsede sikkerhedsmekanismer. Kenneth Borg Rasmussen foreslår, at den hidtidige formulering bibeholdes, og at man i stedet undersøger hvilke hjul, man godkender til salg i Danmark.

TECH DRONE MEDIA tilslutter sig EUC Danmarks høringssvar og bemærker derudover, at ændringen af hastighedsbestemmelsen vil skubbe alle selvbalancerende køretøjer ud af ordningen. TECH DRONE MEDIA anfører, at der bør overvejes dispensation for e-Hjul.

Steen Zou tilslutter sig EUC Danmarks høringssvar og anbefaler, at køretøjets hastighed begrænses til maksimalt 20 eller 25 km/t på offentlige veje. Steen Zou bemærker hertil, at køretøjet skal være stærkt nok til at kunne trække et par ekstra km/t for at undgå at smide føreren af det selvbalancerende køretøj.

Martin Kragh Østerlund tilslutter sig EUC Danmarks høringssvar og bemærker, at det ikke vil være muligt at benytte e-Hjul som alternativ til bil nummer to grundet de tekniske, sikkerhedsmæssige og kvalitetsmæssige konsekvenser, som den fremsatte ændring vil medføre.

Mathias Dalmoose anfører, at hvis EUC'ere bliver begrænset til at kunne køre 20 km/t vil vi få et stort problem i trafikken, da det er motorkraften, der giver stabilitet, acceleration og sikker opbremsning. Mathias Dalmoose anfører, at der skal være fartgrænser således, at EUC'ere fungerer harmonisk sammen med cyklerne.

Patrick Alessi bemærker, at ændringen vil betyde, at elektriske køretøjer bliver ulovlige, da disse produceres med en større ydeevne og kan drive køretøjet hurtigere. Patrick Alessi anbefaler, at formuleringen ændres således, at der skelnes mellem den hastighed, som køretøjets motor højst kan drive, og den hastighed, som køretøjets motor højst må kunne drive.

Rasmus Uhre tilslutter sig EUC Danmarks høringssvar og anfører herudover, at ændringen vil medføre negative konsekvenser på sigt, da EUC'ere bliver sidestillet mere med segboards og legetøjs-lignende køretøjer frem for elektriske cykler og pedelegs.

Jesper Friberg anfører, at hvis ændringen indføres, vil det stort set være alle hjul, som EUC Danmark kører på, der vil være ulovlige, da et ét-hjulet selvbalancerende køretøj skal bruge motorkraft for at holde balancen, accelerere og bremse. Jesper Friberg anfører endvidere, at hvis e-Hjul skal være en mulig transportform i Danmark, skal det være lovligt med kraftige hjul, idet e-Hjul ellers vil være for farlige at køre på. Jesper Friberg anbefaler, at der laves to regelsæt; ét for små hjul, der maksimalt kan køre 20 km/t, og ét for store hjul, der maksimalt kan køre 30 eller 45 km/t.

Lars Henrik Koch tilslutter sig EUC Danmarks høringssvar og anfører derudover, at begrænsning af motorens ydelse på en EUC gør EUC'en mere usikker. Lars Henrik Koch anfører endvidere, at mange cykler og specielt el-cykler kører noget hurtigere, hvilket øger risikoen for uheld, når forskellen i farten øges. Lars Henrik Koch bemærker, at man kunne overveje at sidestille EUC'er med speed pedelegs og stille øgede krav til sikkerhedsudstyr.

Flemming Sørensen bemærker, at en begrænsning af den maksimale hastighed vil det betyde, at det kun er e-Hjul af meget dårlig kvalitet, der bliver lovlige, da en god kvalitet indebærer et vist kraftoverskud, en mere sikker motor og kraftigere hjul og ramme. Flemming Sørensen anbefaler, at selvbalancerende køretøjer maksimalt må køre 25 km/t., da dette vil gøre kørslen sikrere og fastholde køreglæde og klimavenlig transport.

DTU Management bemærker, at det er veldokumenteret, at hastighed er en signifikant risikofaktor, der både øger risikoen for trafikulykker og ulykkernes alvorlighedsgrad.

Peter Berggreen og Christina Rahlff anfører, at indskærpelsen vedrørende hastighed stort set gør alle e-Hjul, e-skateboards og løbehjul ulovlige i Danmark. Peter Berggreen foreslår, at man bibeholder reglen om, at man ikke må køre mere end 20 km/t, uanset hvor hurtigt køretøjet kan køre, eller hæver hastighedsgrænsen til 25 km/t.

Kommentar

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at der med de to bekendtgørelsesudkast er tale om en præcisering af, at køretøjets konstruktivt bestemte hastighed maksimalt må være 20 km/t. Der er således ikke tale om en indholdsmæssig ændring af hastighedsbestemmelsen.

Færdselsstyrelsen vil løbende evaluere forsøgsordningerne, og styrelsen vil i den forbindelse vurdere behovet for at tilpasse forsøgsordningernes bestemmelser. En konstruktivt bestemt maksimalhastighed på

20 km/t vurderes dog fortsat at være den mest hensigtsmæssige grænse.

4. Lygter og reflekser

EUC Danmark anbefaler, at der indføres krav om lovpligtige reflekser på e-Hjul.

Steen Zou anfører, at lys på selvbalancerende køretøj skal være synlig, og at der skal være lys og reflekser på køretøjet på lige fod med de regler, der gælder for cykler.

DTU Management finder det som udgangspunkt positivt, at reflekser på selvbalancerende køretøj, motoriseret skateboard og motoriseret løbehjul skal opfylde de krav til reflekser, der fremgår af bekendtgørelse om cyklers indretning og udstyr m.v. DTU Management er dog bekymrede for, om de påkrævede reflekser vil have den ønskede effekt, idet reflekserne vil være placeret i en højde, der medfører, at de muligvis ikke er synlige for de øvrige trafikanter. DTU Management er endvidere bekymrede for, at der ikke i Danmark er højdekrav til placering af lygter på en cykel. DTU Management bemærker i den forbindelse, at det bør undersøges, om de påkrævede lygter er mere virkningsfulde, når de monteret på føreren og ikke på selve køretøjet.

Kommentar

Med de to bekendtgørelsesudkast præciseres det, at reflekser på motoriseret løbehjul, selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard skal opfylde kravene til reflekser i bekendtgørelse om cyklers indretning og udstyr. Færdselsstyrelsen vil i forbindelse med den løbende evaluering af forsøgsordningerne vurdere, om der er behov for at fastsætte yderligere krav til anvendelse af sikkerhedsudstyr.

5. Straf

DTU Management finder det positivt, at der med de foreslåede ændringer indføres straf for overtrædelse af den fastsatte maksimale hastighed på 20 km/t for motoriseret skateboard, da indførelsen af en straf bidrager til at tydeliggøre, at overholdelse af hastighedsgrænsen er vigtig. DTU Management bemærker, at det er relevant med en kontrolindsats for at sikre, at køretøjer, der kan køre hurtigere end den tilladte hastighed, ikke forefindes i trafikken.

Kommentar

Færdselsstyrelsen har på baggrund af høringen præciseret strafbestemmelserne i de to bekendtgørelser. Af håndhævelsesmæssige hensyn ændres strafbestemmelserne således, at overtrædelse af regler om krav til køretøjerne straffes efter stk. 1, mens overtrædelse af regler

om anvendelse af køretøjerne straffes efter stk. 2. Derudover er der sket en tilpasning til færdselsloven, hvorefter føreren kan straffes for overtrædelse af bestemmelserne, hvis denne vidste eller burde vide, at køretøjet ikke er i lovlig stand. Endelig præciseres det, at juridiske personer kan pålægges strafansvar.

Bilag 1

Høringsliste

Advokatsamfundet

Arbejdstilsynet

AUTIG

Autobranchen Danmark

Beredskabsstyrelsen

Bilbranchen

Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, ITD

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T)

Cyklistforbundet

Danmarks Cykle Union

Danmarks Motor Union

Danmarks Tekniske Universitet, DTU Transport

Danske Advokater

Danske Cykelhandlere

Danske Kørelærernes Landsforbund

Danske Maskinstationer og Entreprenører

Danske Motorcyklister

Danske Regioner

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Bilforhandler Union

Dansk Erhverv

Dansk Fodgænger Forbund

Dansk Industri, DI Transport

Dansk Kørelærer-Union

Dansk Standard

Dansk Taxi Råd

Dansk Transport og Logistik, DTL

De Danske Bilimportører

Erhvervsstyrelsen, Team Effektiv Regulering
Fagligt Fælles Forbund, 3F
Forenede Danske Motorejere, FDM
Foreningen af Frie Kørelærere
Forbrugerrådet Tænk
Forsikring og Pension
Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL
Havarikommissionen for Vejtrafikulykker
Hjælpemiddelinstitutet
Justitsministeriet
Kommunernes Landsforening, KL
Køreprøvesagkyndiges Landsforening
Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede
Landsorganisationen i Danmark, LO
Motorcykel Forhandler Foreningen
Motorhistorisk Samråd
NOAH-Trafik
Politiforbundet i Danmark
Rigsadvokaten
Rigspolitiet
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik
Sikkerhedsstyrelsen
Specialforeningen for Logistik og Distribution, SLD
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet
Trafikselskaberne i Danmark
Vejdirektoratet