

Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899  
Mail: info@fstyr.dk  
www.fstyr.dk

Notat  
Sagsnr.: TS20000-00326  
Dato: 15-01-2021

## 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 21. september 2020 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. Udkast til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 19. oktober 2020.

Følgende har meddelt at de ikke ønsker at afgive bemærkninger: Vestre Landsret og Østre Landsret.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Arbejdstilsynet, AutoCamperRådet, Dansk Bilbrancheråd, Erhvervsministeriet, FMI, Miljø- og Fødevareministeriet, Motorstyrelsen, Justitsministeriet.

Styrelsen har herudover modtaget høringssvar fra: Cyklistforbundet, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Erhverv, FDM, Nordic Micromobility Association, Rigspolitiet og Rådet for Sikker Trafik.

Dansk Erhvervs bemærkninger fremsættes tillige på vegne af ITB – IT-Branchen.

#### **2. Generelle bemærkninger**

Dansk Erhverv finder det generelt bekymrende, at regeringen foreslår sådanne lovgivningsmæssige restriktioner, som svækker multimodal transport og arbejder imod ambitionerne om at nedsætte CO<sub>2</sub>-udledningen fra transport.

#### ***Kommentar***

*Færdselsstyrelsen anerkender, at det kan virke som en begrænsning i multimodaliteten at indføre en restriktion i forbindelse med anvendelse af en last-mile transportform. Effekten vil dog i høj grad afhænge af, hvilke løsningsmodeller udlejningsvirksomhederne vælger at implementere.*

*En model, hvor lejeren selv skal medbringe hjelm, vurderes at medføre en væsentlig begrænsning af anvendelsen af udlejningsløbehjul til last-mile transport.*

*Omvendt vurderes løsningsmodellen, hvor et udlejningsløbehjul leveres med en fastlåst hjelm, som føreren skal benytte, at ville resultere i en mindre begrænsning af anvendelsen.*

*Den nuværende sundhedsmæssige situation taget i betragtning, vil delehjelmene således ikke nødvendigvis være en samfundsmæssig gevinst. Bekendtgørelsernes ikrafttrædelse udskydes på denne baggrund til den 1. januar 2022.*

### **3. Behov for at skelne mellem ejede og lejede køretøjer**

Cyklistforbundet mener, at det er afgørende at skelne mellem udlejningsløbehjul og privatejede løbehjul. For udlejnings motoriserede løbehjul synes det p.t. umuligt at forestille sig en løsning, hvor der ligeledes er adgang til en cykelhjelm (som er individuel ift. hovedstørrelse mm.), ligesom det må antages som usandsynligt, at lejere bærer rundt på en personlig cykelhjelm, som så kan benyttes, hvis vedkommende får behov for at leje et motoriseret løbehjul. Cyklistforbundet stiller i forlængelse heraf spørgsmålet "Hvorfor så ikke gå skridtet fuldt og forbyde udlejnings motoriserede løbehjul?"

#### **Kommentar**

*Nordic Micromobility Association oplyser i deres høringssvar, at flere udlejningsvirksomheder er klar til at tilbyde en sammenklappelig sikkerhedsgodkendt hjelm, som låses fast til løbehjulet. Færdselsstyrelsen deler således ikke Cyklistforbundets opfattelse af, at det er "umuligt at forestille sig en løsning, hvor der ligeledes er adgang til en cykelhjelm (som er individuel ift. hovedstørrelse mm.)".*

### **4. Lovkrav om hjelm**

Cyklistforbundet anerkender, at de nye køretøjer kan være med til at nedbringe antallet af biler og mindske trængslen i de store byer. Cyklistforbundet anfører yderligere; at der er tale om transportmidler, der fylder mindre end biler (- også eldrevne biler), at de larmer mindre og er mindre forurenende end fossildrevne biler, samt, at såvel motoriserede løbehjul og selvbalerende køretøjer m.m. kan være en del af den bæredygtige og grønne omstilling af den individuelle persontransport i Danmark.

Cyklistforbundet konkluderer på den baggrund, at det med de nærværende ændringsforslag kan virke som en lidet gennemtænkt løsning på de udfordringer der er med i særdeleshed de motoriserede løbehjul.

Cyklistforbundet anbefaler i stedet (gennem information og kampagner m.m.), at både børn og voksne kører med cykelhjeml, men er imod at indføre tvungen brug af cykelhjeml, da et lovpåbud om cykelhjeml – efter Cyklistforbundets opfattelse - kan ødelægge de store positive effekter der er af cykling; herunder også ift. at afhjælpe trængslen og lette mobiliteten i de større byer. En effekt som motoriserede løbehjul også bidrager til.

Dansk Erhverv anfører, at lovkrav ikke efter deres opfattelse påviseligt vil føre til øget hjemlbrug. Samtidig vil et lovkrav om hjemlpligt med al sandsynlighed føre til mindre brug af løbehjul og dermed svække adgangen til bæredygtig transport i danske byer.

Rådet for Sikker Trafik støtter fuldt ud forslaget om at gøre det lovpligtigt at køre med cykelhjeml på el-løbehjul og andre små motoriserede køretøjer. Rådet for Sikker Trafik anfører, at brug af cykelhjeml nedsætter risikoen for alvorlige hovedskader med ca. 60 %, og at der således er et stort forebyggelsespotentiale i at gøre hjemlbrug obligatorisk på el-løbehjul og andre små motoriserede køretøjer, set i lyset af den meget lave hjemlbrug og den høje risiko, der er ved at køre på elektriske køretøjer.

Nordic Micromobility Association anfører, at Voi og TIER ikke støtter et lovgivningskrav om anvendelse af hjeml, hovedsageligt fordi der ikke findes evidens for, at et lovgivningskrav vil øge brugen af hjeml blandt brugerne. Det baserer de på Færdselsstyrelsens egne udtalelser om hjemlbrug for cyklister, som bl.a. bygger på en sammenligning af svenske og danske statistikker for hjemlbrug i skoletrafikken, hvor der på trods af et hjemlkrav for unge under 15 år i Sverige ikke ses en højere andel af svenske cyklister under 15 år (67% i 2017), der bærer hjeml end hvad er tilfældet i Danmark (75 % i 2017). Ydermere anfører Nordic Micromobility Association, at det er opfattelsen fra Færdselsstyrelsen og Rådet for Sikker Trafik, at stigningen i brugen af cykelhjeml hos cyklister kan tilskrives oplysningskampagner og uddannelse, og at andelen, der anvender hjeml kan øges yderligere gennem sådanne initiativer. Nordic Micromobility Association deler denne opfattelse og mener også, at oplysningskampagner og uddannelse er den rigtige tilgang for at øge brugen af cykelhjeml for brugere af elektriske løbehjul. Det er bl.a. derfor, at Voi i samarbejde med NTF 2 i Sverige og VI-AS i Bruxelles har udviklet trafikskolen Ride Like Voila, som uddanner brugerne i lokale trafikregler. Ved gennemførelse får brugerne desuden credits tilføjet til deres konto og stillet en hjeml til rådighed. Et lignende initiativ udvikles også hos TIER rettet mod deres kunder.

Rigspolitiet finder det hensigtsmæssigt, at der indføres obligatorisk anvendelse af cykelhjeml.

Rigspolitiet foreslår Færdselsstyrelsen at overveje, at anvende terminologien "godkendt hjeml" eller "godkendt cykel- eller styrthjeml" i stedet for "cykelhjeml", så det tydeligt fremgår, at der skal være tale om en godkendt hjeml, og så der også gives mulighed for benyttelse af hjemle med større sikkerhed end en cykelhjeml. Der åbnes herved mulighed for benyttelse af (almindelig) styrthjeml, der er lovpligtig for knallert og motorcykel, idet det må antages, at benyttelse af styrthjeml indebærer en højere grad af beskyttelse, og det kan derfor virke ulø-

gisk, såfremt en sådan ikke vil kunne benyttes ved brug af selvbalancerende køretøj, motoriseret skateboard og motoriseret løbehjul.

Dansk Bilbrancheråd bifalder, at styrelsen indfører hjelm-pligt i begge bekendtgørelser af hensyn til sikkerheden.

### **Kommentar**

*Det er korrekt, at Færdselsstyrelsen har argumenteret for, at frivillighed og oplysningskampagner resulterer i større hjelmbrug blandt cyklister end lovpligtig hjelmbrug. Færdselsstyrelsen anerkender derfor også den antagelse, at lovpligtig hjelmbrug vil medføre, at flere fravælger små motoriserede køretøjer, når de skal lade sig transportere.*

*I forhold til effekten af oplysningskampagner må det dog antages, at netop målgruppen, som typisk anvender udlejningsløbehjul kan være sværere at adressere gennem kampagner, da det ofte vil være turister eller folk der spontant vælger at leje et løbehjul.*

*Færdselsstyrelsen deler Nordic Micromobility Associations opfattelse af, at der på nuværende tidspunkt ikke findes evidens for, at et lovgivningskrav vil øge brugen af hjelm blandt brugerne af udlejningsløbehjul. Dertil kommer, at det kan frygtes, at den sundhedsmæssige situation i øjeblikket vil afholde visse brugere fra at anvende hjelmen, selv hvis den blev stillet til rådighed sammen med udlejningsløbehjulet.*

*Færdselsstyrelsen vurderer ikke, at der er en efterspørgsel efter at anvende knallert- eller motorcykelhjelme på små motoriserede køretøjer og finder således ikke grundlag for at justere teksten. Færdselsstyrelsen foretrækker i stedet, at de nye hjelmbestemmelser er enslydende med den eksisterende hjelmbestemmelse for speed pedelecs. Færdselsstyrelsen vurderer yderligere, at bestemmelsen kan fortolkes som en minimumsbestemmelse, og at det således ikke bør medføre straf, hvis der i stedet anvendes en styrthjelm.*

## **5. Frygt for, at hjelmpligt udvides til andre transportformer**

Cyklistforbundet angiver, at det er afgørende, at nærværende ønske om et fremtidigt krav om at føre af et motoriseret løbehjul m.m. fremover skal anvende fastspændt cykelhjelme IKKE bliver første skridt hen mod også at stille krav om, at føre af en elcykel (cykel 25) og en almindelig cykel i fremtiden også skal anvende fastspændt cykelhjelme.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen anerkender, at det særligt ville være oplagt at overveje, om der skal indføres hjelmpligt for elcykler, som ofte føres med en højere hastighed end små motoriserede køretøjer. Havarikommissionen for vejtrafikulykker konkluderede i 2019, ud fra en dybdeanalyse af 20 alvorlige ulykker med elcykler, at elcyklisternes skader blev alvorligere på grund af høj alder og manglende hjelmbrug.*

## 6. Straf

Rigspolitiet mener, der bør være mulighed for at straffe eventuelle passagerer, der medtages på et motoriseret løbehjul, et selvbalancerende køretøj eller et motoriseret skateboard, hvorfor det foreslås, at formuleringen "skal føreren anvende fastspændt cykelhjelme" ændres til "Enhver person, der anvender køretøjet, skal anvende fastspændt cykelhjelme." En sådan bestemmelse er på lignende vis indført i færdselslovens § 81, stk. 1, for passagerer på knallerter, uanset at det ikke er tilladt at være mere end én person på en knallerter.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen vurderer, at det er fornuftigt at imødekomme Rigspolitiets forslag, således at også ulovligt medtagne passagerer kan straffes for ikke at bære hjelm. Bekendtgørelserne er derfor blevet justeret.*

## 7. Opfordring til mere generel debat om trafikafvikling i byerne

Cyklistforbundet ønsker, at der i stedet for at indføre krav om hjelm debatteres, hvordan vi indretter byernes infrastruktur, således der i højere grad er den færdselssikkerhedsmæssige fornødne plads til bl.a. motoriserede løbehjul, og anfører yderligere, at dette måske endda kan ske på bekostning af den plads private biler optager. Cyklistforbundet vil gerne indgå i en bred debat om, hvordan rammerne styrkes, både fysisk og i lovgivningen, for mikromobilitet (fodgængere, cykler, el cykler, speedycykler, motoriserede løbehjul, selvbalancerede køretøjer, motoriserede skateboards m.m.) i vores byer, som en aktiv medspiller i den grønne omstilling af persontransporten.

Cyklistforbundet opfordrer til, at der i stedet for dette lovpåbud om brug af cykelhjelme ved brug af visse typer af små motoriserede køretøjer i stedet initieres en debat om den rolle de små motoriserede køretøjer kan/bør spille ift. den samlede trafikafvikling og transportbehovet i vores byer

Dansk Erhverv finder at i takt med, at udviklingen gør mikromobilitets mere tilgængelig for flere, så har lovgivningen et behov for at følge med, så særligt færdselssikkerheden men også klimaet samt offentlig ro og orden sikres. Dansk Erhverv anfører, at i det omfang disse køretøjer erstatter biler og andre større køretøjer er de til fordel for mobilitet og fleksibilitet særligt i byrum, men de må ikke kunne anvendes på en måde, der begrænser eller generer andre trafikanter og må selvfølgelig heller ikke medføre flere færdselsuheld. Dansk Erhverv finder, at ovennævnte hensyn fordrer en samlet tilgang til området og ikke de nålestiksoperationer, der pt. foretages. Dansk Erhverv ser gerne, at lovgivningen styrker og understøtter den kraftige tekniske samt sikkerheds- og klimamæssige udvikling der er sket inden for området for motoriserede løbehjul de seneste år. Det er en udvikling som Dansk Erhverv gerne ser, hvorfor der opfordres til en samlet debat på området, der munder ud i tiltag, der fremmer udviklingen af færdselssikkerheden, mobiliteten og tilgængeligheden.

Nordic Micromobility Association finder, at trafikikkerhedsindsatser ofte er udelukkende rettet mod adfærden hos cyklister og løbehjulsbrugere. Nordic Micro-

mobility Association mener det er mindst lige så vigtigt at fokusere på infrastruktur og generel hastighedsbegrænsning, da det ifølge en ny OECD-rapport er de vigtigste faktorer for trafiksikkerhed for mikromobilitet. Nordic Micromobility Association foreslår derfor at reducere hastigheden for alle køretøjer i byerne til 30 kilometer i timen, naturligvis i kombination med at opfordre til brug af hjelme i trafikken. Det vil, ifølge Nordic Micromobility Association, have langt større indflydelse på alvorligheden af ulykkerne end brugen af hjelm.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen anerkender, at der kan være et trafiksikkerhedsmæssigt potentiale i at gentænke infrastrukturen i de større byer ud fra en mere holistisk tilgang, som i højere grad kan understøtte grønne transportformer og multimodale transportsystemer. Dette tiltag vurderes dog at falde udenfor rammerne af nærværende høring.*

## **8. Tilgængelig forskning**

Dansk Erhverv finder, at den eksisterende forskning med ret stor tydelighed viser, at en stor del af de uheld, der er sket med fx løbehjul er sket under indflydelse af alkohol eller stoffer. Dansk Erhverv anfører, at et hjelmkrav efter alt at dømme ingen indvirkning vil have på dette segment og at det derfor er nødvendigt med andre adfærdsendrende og adgangsmæssige foranstaltninger for at vende udviklingen.

FDM hilser forslaget velkommen. FDM vil dog opfordre til, at man, inden reglerne evt. måtte træde i kraft, undersøger om trafiksikkerheden i de lande, der har indført et lignende påbud, er blevet positivt påvirket.

Nordic Micromobility Association anfører, at der ikke findes evidens for, at et lovgivningskrav om anvendelse af hjelm vil øge brugen af hjelm blandt brugerne af udlejningsløbehjul.

### **Kommentar**

*Færdselsstyrelsen deler Nordic Micromobility Associations opfattelse af, at der på nuværende tidspunkt ikke findes evidens for, at et lovgivningskrav vil øge brugen af hjelm blandt brugerne af udlejningsløbehjul. Det er generelt Færdselsstyrelsens vurdering, at der findes meget få undersøgelser på dette relativt nye område. Dertil kommer, at der ifølge Færdselsstyrelsens oplysninger ikke findes et lignende hjelmkrav for små motoriserede køretøjer i andre EU-lande, og at der derfor ikke kan indhentes erfaringer derigennem. Færdselsstyrelsen er bekendt med, at Litauen, Sverige og Østrig har indført aldersbestemt hjelmpligt for førere af motoriserede løbehjul under henholdsvis 18, 15 og 12 år.*