

**From:** mette weinrich  
**Sent:** Fri, 16 Feb 2018 08:29:53 +0000  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** Hurtige el cykler.

Hejsa.

Efter at have set jeres opgave med at tage stilling til de hurtige speedcykler på cykelstier, må jeg bede jer om at overveje dette meget nøje.

Jeg har altid cyklet til alt. Jeg er 52 år. Jeg elsker at cykle. Jeg har aldrig været urolig herved,- men efter el cyklerne er kommet frem, er dette ændret. De er allerede et problem på cykelstierne. Vi behøver ikke endnu flere hurtige køretøjer på cykelstierne.

Jeg er blevet kørt ned af en af de alm. elcyklister. Hun kørte stærkt og uansvarligt. Hun var ca. 30 år gammel. Hele skylden har hun og hendes forsikring påtaget sig. Jeg slog mig voldsomt og fik min lillefinger ødelagt, hvilket bliver et livsvarigt problem for mig, da jeg arbejder som tandlæge. Min vurdering er, at skaden havde været endnu større, hvis hastigheden hos hende havde været endnu højere svarende til de endnu hurtigere speedcykler. Havde jeg ikke haft cykelhjelme på, havde jeg haft kraniebrud oplyste hospitalet.

Så tænk på os bløde trafikanter. Please.

Hvis I tillader speedcykler på cykelstierne, ophører jeg med at cykle. Beklager,- men det bliver konsekvensen.

Hastigheder på 45 km/t hører til ude på vejene. I bil i byerne kører bilerne jo heller ikke på cykelstierne, selvom bilerne ikke må køre mere end 40-50 km/t.

Mvh Mette Marie Weinrich, Råhøj Alle 7, 8270 Højbjerg.  
Tandlæge.

Sendt fra mors iPhone

**From:** Henrik Cort Tranæs  
**Sent:** Fri, 16 Feb 2018 09:28:13 +0100  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** j.nr. TS20000-00157

Ifb med med høring om ny bekendtgørelse vil jeg til hørings give min mening til det nye forslag.

selvom diverse interesse organisationer ikke bryder sig om den nye bekendtgørelse vil jeg som bruger af Pedelc gerne støtte om forslaget. Når man som bruger af de gode supercykelstier fra københavns omegnskommuner giver det rigtig god mening at kunne benytte et 45 km/t cykel til at komme hurtigt gennem morgentrafikken uden bilkø. Jeg tror med denne bekendtgørelse at cyklismen som pendler alternativ vil vokse markant, da man også kan pendle længere end normalt cykel og normal elcykel. ved normal elcykel på 25 km/t er den faktisk langsommere end en almindelig hurtig racercykel.

Hvis man syntes at 45 km/t er for hurtigt i byerne kunne man indføre fartbegrænsning i midtbyen med skilte der siger 25 km/t i det område man finde det nødvendigt.

mv

Henrik Cort Tranæs  
Birkebo 1  
2950 Vedbæk

**From:** Henning Jensen  
**Sent:** Sat, 17 Feb 2018 18:34:19 +0100  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** Høring om el-cykler pedalec med maks fart 45 km/t

Jeg selv har de sidste 50 år brugt almindelig cykel til transport på fritid og tidligere til job i Københavnsområdet.

Efter mit syn er de som fremsætter dette forslag inkompetente og uansvarlige. Det er garanteret at både voksne og 15 år gamle på disse cykler er i risiko for at kolliderer med andre i høj hastighed, på almindelige cykelstier hvor bl.a. ældre og mindre erfarne cyklister i ung alder skal bevæge sig. Risikoen er i stort omfang knyttet til overhalinger bagfra med disse 45 km/t cykler.

Vi taler om cykler med høj vægt og kinetisk energi.

Når de første invaliderende ulykker, og dødsfald indtræffer ved vi hvem der har ansvar : De som har indført dette. Det hjælper selvfølgelig ikke de dræbte eller de som livsvarigt er invaliderede. Man har så også ødelagt et i verdenssammenhæng unikt cyklist- og transportmiljø i de danske storbyer.

Mit navn er

Henning Jensen

**From:** Anne-Mette Hansen  
**Sent:** Thu, 15 Feb 2018 16:14:48 +0100  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** Høringsbrev vedr. Speed pedelegs

## **Det er HELT UFORSVARLIGT at sende Speed pedelegs på cykelstierne!**

Allerede nu er der problemer med de almindelige elcykler, da vi ikke kan høre, når de kommer drønende bagfra.

Speed pedelegs vil bevirke stor utryghed og kæmpe farer for alle almindelige cyklister... hvor selv almindelige cyklister kan være til fare for os der kører lidt langsommere.

Hvordan kan vi lade vore børn og lidt svagere cyklister køre alene på cykelstierne hvis dette bliver aktuelt?

Bedste hilsen  
Anne-Mette Hansen

Langenæs Allé 26, 2.th  
8000 Aarhus

2681 6661



Virusfri. [www.avast.com](http://www.avast.com)

**From:** Anne-Vibeke  
**Sent:** Fri, 16 Feb 2018 13:15:03 +0100  
**To:** ts Info  
**Subject:** Elcykler

Til rette vedkommende i Færdselsstyrelsen!

Vedr. forsøgsordning til høring om speed-pedelec-cykler på cykelstier.

Jeg kan forstå på dagens nyheder, at der skal indføres forsøg med speed-pedelec-cykler, som kan køre op til 45 km/t på cykelstier. Det vil jeg beklage på det voldsomste!

Jeg er daglig cyklist i den københavnske - ret anarkistiske - trafik. Den er i forvejen ikke specielt tryk. Jeg oplever ofte meget hurtigtkørende cyklister, som f.eks. overhaler indenom, kører over for rødt, cykler over fodgængerfelter m.m.m. - dvs ikke særligt hensynsfuld færdsel. Jeg er selv for nogle år tilbage kørt ned på en cykelsti af en knallertkørende - med bækkenbrud, en brækket arm og hjernerystelse til følge. Trods denne på alle måder dårlige oplevelse vil jeg meget nødtigt undvære at bruge denne befordringform. Men jeg vil meget alvorligt overveje at stille min cykel i kælderen, hvis jeg ovenikøbet kan møde elcykler i meget høj fart!

Så jeg vil bede mindeligt om, at give forslaget en alvorlig genovervejelse. Det er ikke en god ide!

Venligst

Anne-Vibeke Svarre,  
Rosenvængets Hovedvej 26, st.th.  
2100 København Ø

**From:** Arne Mathiasen  
**Sent:** Fri, 16 Feb 2018 08:53:30 +0100  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Subject:** elcykler 40 km

Hej med jer

Det er skæmmende, at man kan få den tanke at tillade elcykler med en hastighed på 40 km på cykelstier, tænk på de er lydløse og det er altfor stor hastighed på cykelstier hvor der i forvejen er: APE knallert"varevogne, 4 hjulede elscooter, 3 hjulede cykler, ulovlige knallerter uden nummerplader (og man derfor ikke kan melde til politiet), samt vi almindelige cyklister.

De personer der arbejder med denne sag er tydeligvis folk der ikke selv færdes på cykelstierne.

Dette er en skrivebordsløsning der ikke gavner andre end forhandlerne af disse 40 km elcykler.

Hvordan kan I finde på det!

Mvh

Arne Mathiasen

Tjørnevej 6

7400

**From:** 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST)  
**Sent:** Thu, 15 Feb 2018 15:00:28 +0000  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** SV: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

J.nr. 18/02451

Til Færdselsstyrelsen

Idet vi henviser til Færdselsstyrelsens e-mail af 13. februar 2018 skal vi herved meddele, at høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs ikke giver Forbrugerombudsmanden anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

På Forbrugerombudsmandens vegne

**Gitte Albrecht Pedersen**

Chefsekretær

Direkte tlf.: 4171 5092

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



Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5151

---

**Fra:** produktsikkerhed [mailto:produktsikkerhed@fstyr.dk]

**Sendt:** 13. februar 2018 14:46

**Til:** produktsikkerhed

**Emne:** VS: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

Til høringsparterne

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs.

Venlig hilsen

Rikke Lavall

Fuldmægtig



**Færdselsstyrelsen**

**Danish Road Safety Agency**

Sorsigvej 35

DK – 6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

e-mail: [rila@fstyr.dk](mailto:rila@fstyr.dk)

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

**From:** Anders Mortensen  
**Sent:** Mon, 19 Feb 2018 11:26:05 +0000  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** SV: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

Til FSTYR

Arbejdstilsynet har ikke bemærkninger til høringen.

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)

---

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

**Sendt:** 13. februar 2018 14:46

**Til:** produktsikkerhed

**Emne:** VS: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

Til høringsparterne

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs.

Venlig hilsen

Rikke Lavall

Fuldmægtig



**Færdselsstyrelsen**

*Danish Road Safety Agency*

**Færdselsstyrelsen**

**Danish Road Safety Agency**

Sorsigvej 35

DK – 6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

e-mail: [rila@fstyr.dk](mailto:rila@fstyr.dk)

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



**From:** Johanne Berner Hansen  
**Sent:** Wed, 14 Feb 2018 10:03:55 +0000  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** TS2000-00157: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovennævnte høring, men har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen  
Juridisk chef, Advokat

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)

*Sikker  
e-mail  
kan  
sende  
s til  
cvr.  
nr. 53*

38 44 12

Østre Landsret  
Præsidenten



Den **20 FEB. 2018**  
J.nr. 40A-ØL-17-18  
Init: sdy

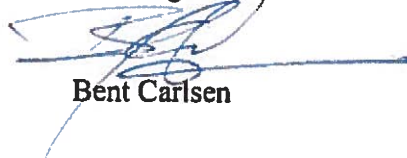
Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

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

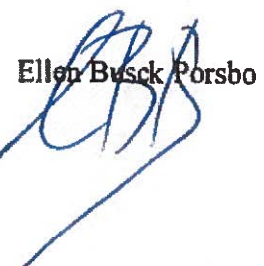
Færdselsstyrelsen har ved brev af 12. februar 2018 (Sagsnr. TS20000-00157) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pe-delecs.

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

Med venlig hilsen



Bent Carlsen



Ellen Busck Porsbo

**From:** Jan Hempel  
**Sent:** Wed, 14 Feb 2018 12:03:16 +0100  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** VS: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelects

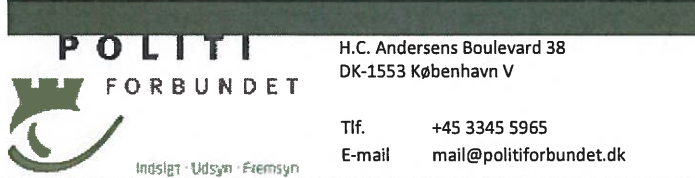
**Til Færdselsstyrelsen.**

Politiforbundet har ingen bemærkninger til høringen over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelects.

Politiforbundets jr.nr. 2018-00132.

På forbundets vegne - og med venlig hilsen

Jan Hempel  
Forbundssekretær



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

**Sendt:** 13. februar 2018 14:46

**Til:** produktsikkerhed <[produktsikkerhed@fstyr.dk](mailto:produktsikkerhed@fstyr.dk)>

**Emne:** VS: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelects

Til høringsparterne

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelects.

Venlig hilsen

Rikke Lavall

Fuldmægtig



**Færdselsstyrelsen**

**Danish Road Safety Agency**

Sorsigvej 35

DK – 6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

e-mail: [rila@fstyr.dk](mailto:rila@fstyr.dk)

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

**From:** 3 - SIK Høringer (SIK)  
**Sent:** Wed, 21 Feb 2018 12:41:01 +0000  
**To:** Færdselsstyrelsen;Rikke Lavall  
**Subject:** VS: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

Kære Færdselsstyrelsen  
Sikkerhedsstyrelsen har ingen bemærkninger til høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs.  
Mange hilsner

  
**SIKKERHEDSSTYRELSEN**  
**Lisbeth Thuesen Laigaard**

Afdelingssekretær  
Direkte: +45 33 73 20 74  
Mobil: +45 25 43 16 27  
E-mail: [LTH@sik.dk](mailto:LTH@sik.dk)  
Sikkerhedsstyrelsen  
Nørregade 63  
6700 Esbjerg  
Tlf.: +45 33 73 20 00  
[www.sik.dk](http://www.sik.dk)

*Denne e-mail og enhver vedhæftet fil er fortrolig. Hvis ikke du er den rette modtager, bedes du venligst omgående kontakte os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil. På forhånd tak.*



---

**Fra:** Bettina Grosen På vegne af Sikkerhedsstyrelsen Hovedpostkasse (SIK)

**Sendt:** 13. februar 2018 14:47

**Til:** 3 - SIK Høringer (SIK)

**Emne:** VS: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

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

**Sendt:** 13. februar 2018 14:46

**Til:** produktsikkerhed <[produktsikkerhed@fstyr.dk](mailto:produktsikkerhed@fstyr.dk)>

**Emne:** VS: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

Til høringsparterne

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs.

Venlig hilsen

Rikke Lavall

Fuldmægtig



**Færdselsstyrelsen**

**Danish Road Safety Agency**

Sorsigvej 35

DK – 6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

e-mail: [rila@fstyr.dk](mailto:rila@fstyr.dk)

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

Vestre Landsret  
Præsidenten



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

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

J.nr. 40A-VL-20-18  
Den 19/02-2018

Færdselsstyrelsen har ved brev af 12. februar 2018 (sagsnr. TS20000-00157) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs.

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

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

Sendt på e-mail til info@fstyr.dk, cc. til rila@fstyr.dk



RIGSADVOKATEN  
FREDERIKSHOLMS KANAL 16  
1220 KØBENHAVN K

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

DATO 6. marts 2018

JOURNAL NR.  
RA-2018-3200603-2

SAGSBEHANDLER: TSA/

## **Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelets**

Ved e-mail af 13. februar 2018 har Færdselsstyrelsen anmodet om Rigsadvokatens eventuelle bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelet (Færdselsstyrelsens j.nr. TS20000-00157).

Udkastet giver mig ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Tina Sandager  
Specialanklager

**From:** Peter Raaschou  
**Sent:** Wed, 7 Mar 2018 14:35:51 +0000  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** Høringsvar vedr. udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

Frederiksberg Kommune fremsender hermed kommentarer til det udkast, der er udsendt i høring om forsøgsvisse lempelser for speed pedelegs.

Som udgangspunkt går Frederiksberg Kommune ind for tiltag, der kan øge andelen af cyklende. Det er en målsætning på Frederiksberg, at minimum 90 % af alle ture under 5 km, skal foretages på cykel eller til fods. Generelt er målsætningen, at 40 % af alle ture skal foregå på cykel.

Med en lempelse af de gældende regler for speed pedelegs, ser vi dog flere udfordringer end gevinster. I en tæt by som Frederiksberg, hvor pladsen er trang, og hvor der i forvejen er rigtig mange cykler, vil det at tillade speed pedelegs, med op til 45 km/t på vore cykelstier, uvægerligt give anledning til problemer, og forventeligt ulykker af mere alvorlig karakter. Vi mener, at det er et typisk problem for byområder, hvorfor vores anbefaling er, hvis man fortsat ønsker at lempe vilkårene forsøgsvis for speed pedelegs, at de alene skal gælde uden for byområder, afgrænset af byzonetavle E55. Vi er bekymret for, at nuværende cyklister vil føle det meget utrygt, hvis denne type cykler tillades på cykelstier i byzonen, og det kan i yderste konsekvens betyde at nogle fravælger cyklen som transportmiddel.

Venlig hilsen

**Peter Raaschou**  
Chefkonsulent



Vej, Park og Miljø, Trafik og Byrum  
By- og Miljøområdet  
Frederiksberg Rådhus  
Smallegade 1  
DK - 2000 Frederiksberg  
Telefon: +45 38214292  
Mobil: +45 28984229  
[www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk)



Færdselsstyrelsen  
Sorsigsvej 35  
6760 Ribe

Cyklistforbundet  
Rømersgade 5-7  
DK-1362 København K

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

08. marts 2018

### **Høringssvar fra Cyklistforbundet vedr. bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs (j.nr. TS20000-00157)**

Cyklistforbundet ser speed pedelecs som et transportmiddel, der er del af fremtidens bæredygtige mobilitet. Speed pedelecen er et klimavenligt alternativ til både knallerter og biler, kan bidrage til øget fremkommelighed på en lang række strækninger og bidrager desuden med et vist sundhedsfremmende element, da fremdriften delvis forudsætter en fysisk aktivitet fra førerens side.

Men en speed pedelec er mere at sammenligne med en knallert end med en cykel; ikke mindst fordi den er udstyret med en hjælpemotor, der kan drive køretøjet op til 20 km/t uden, at pedalerne samtidig betjenes. På grund af den høje fart har speed pedelecs lige så lidt som en knallert hjemme på cykelstierne.

Cyklistforbundet tager derfor på det skarpeste tage afstand fra udkastet til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs ud fra en række trafiksikkerheds- og mobilitetsmæssige overvejelser, som ikke er reflekteret i hverken udkast til bekendtgørelsen eller i høringsbrevet.

#### **Hastighed**

Først og fremmest mener vi, at speed pedelecs på cykelstierne vil skabe utryghed og usikkerhed blandt cyklisterne, der bevæger sig med en hel anden hastighed - ikke mindst i bymæssig bebyggelse i myldretiden morgen og eftermiddag. Speed pedelecs vil kunne bevæge sig med en hastighed, som er over dobbelt så høj som en almindelig gennemsnitscyklist og ca. dobbelt så høj som en gennemsnits el-cyklist. Cyklistforbundet frygter, at det vil afholde en del cyklister, især ældre og børn, fra at cykle, hvis de skal dele cykelstien med speed pedelecs. At færre vælger at cykle er en meget dyr konsekvens rent samfundsøkonomisk. Fra Transportministeriets egne beregninger ved vi, at det danske samfund tjener 7 kr. for hver kilometer vi erstatter bilen med cyklen i forlænget levetid og forbedre helbred.

Udkastet til bekendtgørelsen synes udarbejdet uden at tage hensyn til en række forhold, som færdselsloven slår fast. Det fremgår bl.a. af bemærkninger til færdselsloven; '*... af en hastighed på maksimalt 45 km i timen for registreringspligtige knallerter gør det færdselssikkerhedsmæssigt meget betænkeligt at tillade sådanne knallerter på cykelsti*'.



Det fremgår også af bemærkningerne til færdselsloven; '*... at det ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt vil være at foretrække, at knallerter som hovedregel føres på cykelsti, når knallerthastigheden er fastsat til maksimalt 30 km i timen*'.

De ovennævnte betænkeligheder fra bemærkningerne til færdselsloven lader til at blive tilsidesat med dette forslag til forsøgsordning med speed pedelecs på cykelstierne. At tillade speed pedelecs på cykelstierne vil skabe markante hastighedsforskelle mellem trafikantgrupperne på cykelstierne og øge risikoen for uheld mærkbart.

#### **Alder**

Det er på ingen måde trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt at lade 15-årige uden forudgående køreundervisning og erhvervelse af et kørekort føre speed pedelecs på cykelstierne. Set i forhold til, at der kræves knallertkørekort til lille knallert, som kører langsommere end speed pedelecs, virker dette helt ulogisk og må formodes at øges risikoen for uheld.

#### **Udformning af cykelstier**

Det påtænkte scenarie med speed pedelecs på cykelstierne kompliceres yderligere af, at cykelstier i Danmark har en vidt forskellig udformning og varierer fra cykelbaner med 60 cm bredde til cykelstier i eget tracé på 1,2 – 3,0 m. i bredden. At tillade speed pedelecs på alle cykelstier uden fartbegrænsning eller lign. differentierende tiltag vil skabe mange usikre og potentielt farlige situationer særligt på smalle cykelstier og i byer med tæt cykeltrafik.

#### **Øvrige bemærkninger og anbefalinger**

Som sagt så ser Cyklistforbundet speed pedelecs som et transportmiddel der er del af fremtidens bæredygtige og effektive mobilitet. Vi havde gerne set, at man også i lovgivnings- og bekendtgørelsesarbejdet havde taget en langt mere seriøs og gennearbejdet tilgang til at introducere speed pedelecs i det samlede udbud af bæredygtige eldrevne køretøjer.

Man kunne have valgt en tilgang, hvor speed pedelecs fik lov til at køre på cykelstierne ude på landet, men i bytrafik med lavere hastighedsgrænser for biler, skulle ud blandt bilerne. Det kunne ligeledes have været overvejet at indføre hastighedsgrænser på cykelstierne, således at den tilladte hastighed for cyklister tilpasses forholdene, herunder også cykelstiens bredde, antallet af cyklister, tidspunkt på dagen m.m.

En mere optimal tilgang ville være at afsætte tilstrækkelige anlægsmidler og udbygge cykelinfrastrukturen, så cykelstinet blev udbygget til supercykelstier med flere baner; en slowlane for almindelige cyklister og en fastlane til speed pedelecs, knallert '30 og meget hurtige motionscyklister. En tilgang og tankegang man kender fra motorvejsnettet.

Det anbefales at forholde sig til internationale erfaringer på området. Vi er blevet bekendt med hollandske SWOW's publikation 'Speed-pedelecs op de rijbaan; observatieonderzoek' (rapport nr. R-2017-13A). Heraf fremgår det, at speed pedelecs fra 1. januar 2017 er kategoriseret som knallerter. Disse må alene føres på kombinerede cykel/knallert stier. Selvom man kategoriserer de danske cykelstier som sådanne, så mener hollænderne, at speed pedelecs kun må køre max. 30 km/t på kombinerede cykel/knallert stier i byområder. Og max. 40 km/t på kombinerede cykel/knallert stier i landområder. På almindelige veje uden cykelsti med en fartbegrænsning på 50 km/t for biler, må speed pedelecs alene køre 45 km/t.

I stedet har man med dette udkast til en bekendtgørelse for en forsøgsordning for speed pedelegs gjort de danske cyklisters cykelstier – ikke mindst i byerne - til transportpolitik-  
kens losseplads. Det er trist og dybt beklageligt.

Venlig hilsen



**Klaus Bondam**  
Direktør / CEO

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

Færdselsstyrelsen

8. marts 2018

## Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speedpedelecs

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 12. februar 2018 vedrørende ovennævnte. Dansk Erhverv betragter speedpedelecs som en del af fremtidens bæredygtige og aktive mobilitet. Speedpedelecs er et rigtig godt alternativ til både bil, knallert, scooter og MC på de mellemlange distancer ude på landet og mellem byerne.

Samtidig er gældende regler, hvor speedpedelecs håndteres som stor knallert, heller ikke hensigtsmæssige og vil givetvis afholde mange fra at investere i dem.

Vi er dermed enige i, at der bør etableres en forsøgsordning for speedpedelecs. Det er dog fortsat overvejelser af færdselssikkerhedsmæssig karakter, der er relevante med hensyn til disse køretøjer. Hastighedsforskellen mellem speedpedelecs og andre trafikanter på en cykelsti vil i de fleste tilfælde være stor og de er fortsat ikke så udbredte at andre trafikanter er vant til at tage højde for dem.

Dansk Erhverv ser dermed gerne udbredelsen af trafikmidlet øget, men er skeptisk over for, om det bør tillades på cykelsti. Vi er til gengæld enige i, at færdselslovens regler for cykler bør fraviges på flere punkter som det anføres i høringsbrev og -udkast.

Med venlig hilsen



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



# Dansk Fodgænger Forbund

## Gladsaxe

1. marts 2018

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Færdselsstyrelsen

Ref.: J.nr. TS20000-00157

Dansk Fodgænger Forbund i Gladsaxe gør hermed indsigelse mod bekendtgørelsen vedr. speed pedelegs på cykelstier.

I Gladsaxe har vi såkaldte skolecykelstier, der ligger i niveau med tilhørende smalle fortove kun adskilt af en enkelt række chaussesesten.

Her er i forvejen rigelig cykeltrafik, der gør færdsel til fods ganske utryg.

Kombineret med tilladelsen til at svinge til højre for rødt visse steder, kan det føre til ganske alvorlige situationer muligvis med legemlig skade til følge.

Vi finder endvidere, forsvarlig fremføring af køretøj med så høj hastighed kræver en grad af dokumenteret trafikundervisning.

Med hensyn til anvendelse af hjelm har vi ingen indvendinger.

Dansk Fodgænger Forbund i Gladsaxe finder således bekendtgørelsen trafikikkerhedsmæssigt og tryghedsmæssigt uforvarlig og utryghedsskabende for Gladsaxes fodgængere, mobile som knap så mobile.

Med venlig hilsen,

Mogens Busk Sørensen  
Dansk Fodgænger Forbund i Gladsaxe  
Lokalformand

**From:** R. Arnt  
**Sent:** Mon, 5 Mar 2018 09:12:46 +0000  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** VS: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs  
**Importance:** High

Til Færdselsstyrelsen

Dansk Kørelærer-Union kan ud fra et færdselssikkerhedsmæssigt synspunkt ikke tilslutte sig denne forsøgsordnings indhold.

Dette begrundes bla. i, at udkastet fremover tillader kørsel med disse køretøjer fra det fyldte 15 år, hvilket er i modsætning til i dag, hvor der kræves en alder på 18 år og kørekort til kategori AM. Ligeledes findes kravet om anvendelse af cykelhjelm ikke værende tilstrækkelig.

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

www.dku.dk

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

Deres ref.: TS20000-00157 Vor ref.: 18-160

Dato: 6.3.2018

## **DTL-Danske Vognmænds hørings svar til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs**

Gennem de senere år er antallet af cyklister i de større byer kun 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 – der 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.

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 massiv tilvækst af personbiler, og det økonomiske opsving, e-handel mv. har givet en opblomstring for pakke- og kurer tjenester samt godstransporten – 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 DTL-Danske Vognmænds medlemmer og deres chauffører hver dag udfører erhvervskørsel.

Dansk Transport og Logistik

Chaufføren skal orientere sig i flere spejle, til alle sider, ofte også i et kamera og i en stadig mere kaotisk trafikalsituation. Med speed pedelecs ændres forholdet mellem den visuelle observation af en cyklist dramatisk i forhold til den fart, hvormed speed pedelecs pludselig kan dukke op. 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 synes der at være en negativ tendens. DTL-Danske Vognmænd er bekymrede for denne udvikling, og frygter at en lovliggørelse af speed pedelecs 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 kan øge risikoen for uheld, og svække trafiksikkerheden.

At tillade speed pedelecs vil kun forstærke de ovenstående tendenser.

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

DTL-Danske Vognmænd finder dertil, at man i Folketinget har været lovlig hurtige i forhold til lovliggørelse af de små motoriserede køretøjer, og at det er uforsvarligt at lukke elektriske løbehjul og lignende ud på cykelstien. Der burde i den forbindelse i langt højere grad have været inddraget brugerundersøgelser og uheldsstatistikker.

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

- Forbud mod befordring af andre personer end føreren og forbud mod tilkobling af påhængsvogn og sidevogn (§ 4)
- M.h.t. befordring af genstande finder færdselslovens regler for befordring af genstande på knallert anvendelse (§ 5). Målene på de genstande, der må befordres på en knallert, er en smule mindre end på cykel på grund af den højere hastighed
- Lygterne skal altid være tændt ved kørsel – også uden for lygtetændingstiden (§ 6)
- Føreren skal være fyldt 15 år (§ 7)
- Krav om brug af cykelhjelme (§ 8)
- Promillegrænsen og bagatelgrænsen for kørsel med alkohol og euforiserende stoffer i blodet gælder (§ 9). Spiritus- og narkokørsel straffes efter sanktionsreglerne for kørsel på lille knallert (§ 12, stk. 2).
- Færdselslovens kapitel 16, der bl.a. indeholder pligt til at tegne ansvarsforsikring, finder anvendelse (§ 11)

Disse nødvendig og relevante krav kan dog, efter DTL-Danske Vognmænds opfattelse, ikke opveje eller neutralisere de risici, der er forbundet med at lade en speed pedelec køre op til 45 km/t i cykel- og bytrafikken.

Med venlig hilsen

Ove Holm



**From:** 1 - ERST Høring  
**Sent:** Wed, 7 Mar 2018 10:16:29 +0100  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** Erhvervsstyrelsens høringsvar vedr. Bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs j.nr. TS20000-00157(ERST Sagsnr: 2018 - 2964)

Kære Færdselsstyrelsen.

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. Bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.


Med venlig hilsen

**Andreas Oscar Arenfeldt**  
Stud.jur.

**ERHVERVSSTYRELSEN**  
**Direktionssekretariatet - Team Jura**

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø  
Telefon: +45 35291000  
Direkte: +45 35291090  
E-mail: AndAre@erst.dk  
www.erhvervsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

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



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

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

05-03-2018

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S18-6601

Ref: DBL/

## Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs, j.nr. TS20000-00157

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Grundlæggende bifalder FDM, at man med hensigten i nærværende forslag forsøger at indpasse speed pedelegs i det juridiske univers på en måde, hvor der på den ene side tilgodeses de praktiske behov for førerne af speed pedelegs, og der på den anden side ikke gives køb på færdselssikkerheden. Som reglerne på nuværende tidspunkt ser ud, kan det synes ulogisk, at speed pedelegs fx skal indregistreres og at disse skal køre på kørebanen.

### Placering og hastighed

Den nuværende tilstand, hvor speed pedelegs skal køre på kørebanen frem for på cykelstien som andre cykler, forekommer at være et færdselssikkerhedsmæssigt problem i sig selv. Grundet speed pedelegs spinklere fremtoning i forhold til knallerter, er der større risiko for, at en bagfrakommende bilist vil overse dette køretøj. Dertil kommer, at for den udenforstående fremstår en speed pedeleg ofte som en ganske almindelig cykel, og der kan derfor være manglende forståelse blandt de øvrige trafikanter for, at denne kører på kørebanen frem for på cykelstien. Af samme årsag synes det fornuftigt, når der lægges op til, at speed pedelegs fremover skal placeres på cykelstien, såfremt en sådan eksisterer.

Siden udsendelsen af nærværende høring har der i pressen fra flere sider være udtrykt bekymring for, at speed pedelegs skal placeres på cykelstien grundet den potentielt store hastighedsforskel til de øvrige cyklister, især i byerne. FDM har forståelse for denne bekymring. På den ene side skal man huske på, at det forhold, at en speed pedeleg giver motorassistance op til 45 km/t, ikke er ensbetydende med, at en speed pedeleg altid vil køre med denne eller en højere hastighed – det vil trods alt kræve en ikke ubetydelig fysisk indsats fra føreren. På den anden side er det klart, at til trods for færdselslovens forskrift om at tilpasse hastigheden til forholdene, kan der være førere af speed pedelegs, der imod sund fornuft vil føre denne med 45 km/t eller mere på en relativt befærdet cykelsti. FDM foreslår, at det overvejes, at man for speed pedelegs indfører en hastighedsbegrænsning på cykel-

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

stier i bymæssig bebyggelse på 30 km/t. En tilsvarende hastighedsbegrænsning gælder i Holland.

### **Kørekort**

Det foreslås, at det ikke længere skal være påkrævet at have kørekort til stor knallert, for at føre speed pedelec. FDM kan ikke bakke op om en sådan lempelse.

Den potentielle hastighed for en speed pedelec svarer til den tilladte hastighed for en stor knallert, og kan endda i praksis være endnu højere. Når man bevæger sig med en ikke ubetydelig hastighed i trafikken, er det afgørende for egen og andres sikkerhed, at man har en grundlæggende trafikforståelse, og bl.a. er blevet trænet i at læse og forudse trafikken og er blevet oplært i køretøjstypens køredynamik, bremseevne etc. Det bør derfor fortsat være således, at man for at føre en speed pedelec skal have kørekort til stor knallert, hvis man ikke allerede har kørekort til bil eller motorcykel, som det også kendes fra Holland.

I forlængelse heraf bør aldersgrænsen også følge aldersgrænsen for kørekort til stor knallert, og bør således fastholdes på 18 år. I forhold til lille og stor knallert har man allerede taget stilling til, at den øgede potentielle hastighed på en stor knallert medfører, at man bør være mindst 18 år for at føre denne lovligt. Der synes ikke at være belæg for, at den potentielle hastighed for en speed pedelec bør føre til en anden sondring.

### **Lygteføring**

I forslaget lægges der op til, at speed pedelecs altid skal føres med tændte lygter. Henset til speed pedelecs potentielt høje hastighed og vanskeligheden for andre trafikanter til at adskille disse visuelt fra almindelige cykler, er det afgørende at disse synliggøres i trafikken. FDM bakker derfor op om kravet til permanent tændte lygter. Dog kan vi have en bekymring for, om dette krav er nok til at synliggøre speed pedelecs tilstrækkeligt, da mange almindelige cykler i dag også er udstyret med fastmonterede lygter, der lyser både i og uden for lygtetændingstiden.

### **Hjelm**

Det foreslås, at der slækkes på hjelmkravet, således at en knallerthjelm ikke fremadrettet vil være påkrævet, men at en cykelhjelm er tilstrækkeligt. En cykelhjelm vil typisk ikke være dimensioneret til de hastigheder en speed pedelec er konstrueret til, og vil således næppe yde tilstrækkelig beskyttelse. Omvendt er det klart, at en klassisk knallerthjelm ikke er designet til en fysisk aktiv cyklist. I Holland har man derfor stillet krav om anvendelse af en særlig speed pedelec-hjelm eller alternativt en knallerthjelm. FDM opfordrer til, at man lader sig inspirere af det hollandske hjelmkrav.

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

**From:** Helen Amundsen  
**Sent:** Thu, 8 Mar 2018 12:16:38 +0100  
**To:** Færdselsstyrelsen;Rikke Lavall  
**Cc:** Vagn Jelsøe;Pia Saxild;Helen Amundsen  
**Subject:** j.nr. TS20000-00157 - SV: Høring over bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Færdselsstyrelsen brev af 12. februar 2018, sagsnr. TS20000-00157 vedr. høring over udkast til bekendtgørelserne om forsøgsordning for speed pedelegs og følgende bemærkninger. Generelt er vi meget bekymrede over den beskrevne forsøgsordning med speed pedelegs og kan ikke støtte forsøgsordningen, som den er præsenteret i det fremsendte udkast til bekendtgørelse. I vores hørings svar 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, så vidt vi har forstået, ikke har været taget med på råd i forbindelse med udarbejdelsen af udkastet.

Vores bekymring går bl.a. på, at man vil tillade et køretøj på cykelstien, der kan køre op til 45 km/h, hvor det hidtil kun har været tilladt for knallerter op til 30 km/h. Det er en uhensigtsmæssig forøgelse af farten på cykelstien, der i forvejen er udfordret, specielt i byerne, med en blanding af mange forskellige køretøjer med mange forskellige hastigheder. Vi finder det absolut heller ikke hensigtsmæssigt, at en speed pedeleg ikke længere skal indregistreres og forsynes med nummerplade. Det vil gøre det yderst vanskeligt bl.a. at håndhæve, at der skal være tegnet en ansvarsforsikring i henhold til Færdselslovens kapitel 16. Ligeledes foreslås det, at der ikke længere kræves kørekort til hverken lille eller stor knallert, hvilket kan give udfordringer i forhold til håndhævelse af sanktionsreglerne for spiritus- og narkokørsel. Hvordan vil man eksempelvis håndtere, at personer, der har fået frataget kørekort til henholdsvis bil eller knallert uden kan køre på en speed pedeleg. Samtidig betyder bortfald af kravet om kørekort til 45 knallert, der krævede, at man var fyldt 18 år, en stor ændring til de foreslåede 15 år. Vi problematiserede allerede i 2016 en ændring af aldersgrænsen for kørekort til lille knallert fra 16 til 15 år og støttede Justitsministeriets forslag om at fastholde 16 års grænsen tilbage i 2012. Generelt finder vi det uforvarsomt, at kørsel på speed pedeleg nu vil foregå uden nogen form for køreuddannelse og kørekort. Endelig finder vi det fornuftigt, at der stilles krav om brug af hjelm. Vi er dog på ingen måde overbeviste om, at en cykelhjelm vil være tilstrækkelig. Vi har naturligvis forståelse for, at en styrthjelm er uhensigtsmæssig på et køretøj, hvor føreren selv skal levere noget af kraften. Men vi mener, at man bør afvente den nye hjelm, der er på vej i Europa, og som er baseret på en hollandsk udviklet hjelm til speed pedelegs. Standardiseringsarbejdet er netop påbegyndt i CEN/TC158 Safety og helmets, og indtil standarden er udarbejdet, bør der fortsat kræves brug af styrthjelm.

Endelig må vi sige, at der generelt savnes faktisk grundlag for forslaget. Hvor mange speed pedelegs sælges årligt, hvor mange kører rundt på de danske vej. Hvordan ser ulykkesbilledet ud, hvad er brugernes erfaringer. Netop her havde det været gavnligt at inddrage de organisationer, der arbejder med disse spørgsmål i det daglige, og at man også havde inddraget erfaringer fra andre europæiske lande. Vi ved allerede nu, at der ser ud til at være en forøget risiko for specielt ældre, der kører elcykel. Vi havde meget gerne set, at man havde set på erfaringer med andre køretøjer som fx elcykler og segways og brugt dette som baggrund for forslaget. Det er samtidig meget vanskeligt at se, hvordan man har tænkt sig at evaluere fx ulykker med speed pedelegs, da disse fremover ikke vil være forsynet med nummerplade, og derfor vil være svære at skelne fra almindelige cykler/elcykler. Samlet set må vi konkludere, at vi ikke kan støtte forslaget, som det ser ud nu.

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](mailto:taenk.dk) T +45 7741 7732 / M +45 2715 7431

Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

Færdselsstyrelsen

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

Jeres j.nr. TS20000-00157

## Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs

Forsikring & Pension takker for muligheden for at afgive høringssvar på udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs.

Forsikring & Pension har to primære hovedbudskaber til udkastet til bekendtgørelsen.

### 1. Det er helt centralt, at der er registreringspligt på speed pedelecs

Speed pedelec er en særdeles potent elcykel, der uden større krafttilførsel kører 45 km/t. Det er netop også derfor, at speed pedelec er typegodkendt som en knallert og ikke som en cykel med motor. For at fremme trafikikkerheden er det helt essentielt at sikre, at en speed pedelec tydeligt kan knyttes til ejeren. Det vil desuden sikre, at de lovpligtige forsikringsforhold er i orden, og det vil fremme forsøgsordningens datagrundlag betydeligt. Det foreslås derfor, at der er registreringspligt på speed pedelecs, hvilket heller ikke vil adskille sig fra kravene i dag.

### 2. Det er yderst vigtigt, at der ikke er kontraheringspligt på speed pedelecs

Med den nuværende formulering i § 11 anføres det, at færdselslovens kapitel 16 finder anvendelse for speed pedelecs. Det betyder samtidig, at der vil være kontraheringspligt på ansvarsforsikringen for speed pedelecs. Forsikringsbranchen vil gerne stå på mål for, at der kan købes ansvarsforsikringer til speed pedelecs bredt i branchen. Det er dog helt uproportionalt og en alt for stor byrde på erhvervslivet, at samtlige forsikringsselskaber, der udbyder motorforsikringer i Danmark, skal udvikle et produkt til en forsøgsordning. Det foreslås derfor, at det specificeres, at der ikke er kontraheringspligt.

## I nedenstående gennemgås Forsikrings & Pensions enkelte punkter mere konkret

### Generelt

Overordnet finder Forsikring & Pension, at det er positivt, at der laves forsøgsordninger, så de transportmuligheder, den teknologiske udvikling skaber, indpasses og lovlægges i passende omfang i vores nuværende trafikbillede.

08.03.2018

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

Jacob Nisgaard Larsen  
Chefkonsulent  
Dir. 41 91 91 43  
jnl@forsikringogpension.dk

Sagsnr. GES-2018-00090  
DokID 355782  
Jeres ref. TS20000-00157

Forsikring & Pension har en vis bekymring for konsekvenserne ved, at disse meget potente el-cykler skal færdes på cykelstier. Med de kommende bekendtgørelser vedrørende mindre motoriserede køretøjer, segboards, motoriserede skateboards, motoriserede løbehjul, kickbikes mv. får vi en meget stor variation og forskellighed i hastighed og ikke mindst adfærd i de transportmidler, der kommer til at færdes på cykelstierne. På den anden side kan speed pedelecs være en god transportform til pendling, hvor brugerne i større grad vil høre til på cykelstierne frem for på vejene.

### De enkelte bestemmelser

- § 2

Det fremgår af § 2, at "En speed pedelec skal være EU-typegodkendt som et to-hjulet motordrevet køretøj i klasse L1e"

Det bør præciseres i § 2, at en speed pedelec skal være EU-typegodkendt som et to-hjulet motordrevet køretøj i klasse L1e B. Det er centralt for risikoforståelsen, at der er tale om en L1e B, som er kategorien for en to hjulet knallert og ikke den anden mulighed L1e-A, en cykel med motor.

Det vil understrege, at der ikke blot er tale om en lidt større elcykel, men reelt et så potent transportmiddel, at det er typegodkendt som knallert.

- § 4

Det opfordres til, at der igangsættes en kommunikationsindsats i forhold til brugen af speed pedelecs. Det er meget vigtigt, at potentielle brugere af speed pedelecs ved, at det er ulovligt og forbundet med stor risiko at transportere børn i eksempelvis barnesæde eller cykeltrailer på en speed pedelec.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Transport, bygnings og boligministeriet kan ikke blot lade det være op til salgsstederne at gøre opmærksom på, at dette ikke er tilladt.

Der er for stor risiko for at forbrugere opfatter en speed pedelec som en almindelig elcykel eller cykel. Her er det helt centralt, at der gennemføres en målrettet kampagne med det formål at sikre, at danskernes ellers gode vaner med at transportere små børn på cykel ikke overføres til speed pedelecs, hvor det vil udgøre en betydelig risiko for børnene.

- § 7

Det bør overvejes nøje, evt. i forsøgsperioden, om den rette aldersgrænse er 15 år. En speed pedelec er, når det kommer til trafiksikkerheden og de skader, der vil opstå i forbindelse med uheld, klart størst beslægtet med en knallert 45, hvor aldersgrænsen i dag er 18 år, frem for eksempelvis en knallert 30 eller almindelig elcykel.

- § 11

1. Med den nuværende formulering vil det betyde, at der vil være kontraheringspligt på speed pedelecs. Forsikringsbranchen vil gerne stå på mål for, at speed pedelecs kan afdækkes bredt i branchen, men det kan ikke være intentionen, at samtlige forsikringsselskaber, der udbryder motorprodukter, skal udvikle en forsikring til speed pedelecs særligt ikke, når der er tale om en forsøgsordning. Det vil være ude af proportioner og en urimelig byrde for

branchen. Det forstås derfor, at det specificeres, at der ikke er kontraheringspligt.

2. Endelig er det helt centralt, at der er registreringspligt på speed pedelecs. Det virker ikke hensigtsmæssigt, at der indføres nye motordrevne køretøjer uden registreringspligt, når der i andre sammenhænge har været arbejdet for registreringspligt til gavn for trafiksikkerheden. I dag er udfordringen med uregistrerede knallerter mv. stort set begrænset til ganske få ældre knallerter, der strækker sig tilbage til tiden før registreringspligten.

Man kan argumentere for, at bekendtgørelsen overordnet set ændrer kategoriseringen af en speed pedelec fra at være i kategori med en knallert 45 til at være i kategori med en knallert 30. Det gælder dog for begge, at der i dag er registreringspligt.

Det understreges da også entydigt af, at speed pedelecs er EU-typegodkendt i klasse L1e B, hvilket netop er kategorien for en to hjulet knallert.

Der kan desuden indføres registreringspligt, uden at der pålægges afgifter på speed pedelecs. Det kendes blandt andet fra campingvogne og elbiler (før der kom afgift). Speed pedelecs er generelt væsentligt dyrere at anskaffe end både en knallert 30 og knallert 45. En speed pedelec koster typisk mellem 30.000 – 50.000 kr. Derfor bør den økonomiske byrde for forbrugeren ved at betale for en nummerplade heller ikke være et vægtigt argument.

Registreringspligten er ydermere central i forhold til tydeligt at kunne identificere speed pedelecs i forbindelse med påkørsel, trafikuheld mv.

Såfremt speed pedelecs ikke kan identificeres med en passende nummerplade vil det i praksis være vanskeligt adskille dem fra almindelige el cykler. Dette gælder for både politiet og almindelige borgere. Det er langt sværere at unddrage sit eventuelle ansvar i forbindelse med et uheld, når en speed pedelec er tydeligt identificerbar. Det vil i højere grad sikre involverede personer den rette erstatning i forbindelse med et trafikuheld.

Registreringspligten vil endvidere sikre, at forsikringspligten reelt overholdes. Det vil betyde, at Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) kan identificere personer, der ikke overholder forsikringspligten. Der vil kunne udstedes dagsgebyrer for de uforsikrede; dermed undgås det, at de lovlydige borgere skal betale for dem, der ikke overholder loven.

Registreringspligten vil endelig sikre et langt bedre datagrundlag og give forsikringsbranchen langt bedre mulighed for at assistere Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Færdselsstyrelsen, Færdselssikkerhedskommissionen og Rigspolitiet med relevante data omkring den trafikmæssige betydning af indførelsen af speed pedelecs på cykelstier mv. Dette skyldes, at den enkelte speed pedelec her vil kunne knyttes til én ejer, til én forsikringspolice og dermed få et mere entydigt skadebillede. Der er vores antagelse, at et eventuelt mørketal med registreringspligt, vil være yderst begrænset.

Det andet store cykelland i EU, Holland, indførte lovgivning vedrørende speed pedelecs i 2017. Her er der netop registreringspligt, nummerplade mv. grundet ovenstående begrundelser. Det vil være fornuftigt at anlægge samme linje.

Samlet set mener Forsikring & Pension, at det vil være en klar fejltagelse og ikke retvisende for den reelle risiko og ansvar, såfremt speed pedelegs ikke indregistreres.

Forsikring & Pension vil meget gerne bistå konstruktivt i forbindelse med den endelige udformning af bestemmelserne for forsøgsordningen og efterfølgende i løbet af forsøget med speed pedelegs.

Med venlig hilsen

Jacob Nisgaard Larsen

Forsikring & Pension

Sagsnr. GES-2018-00090

DokID 355782





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

**8. marts 2018**

### **Høringsvar vedr. bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pede- lecs**

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 sikkerheds-  
mæssige udfordringer, og det er positivt, at man med ny lovgivning forsøger at følge med udvik-  
lingen 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 selv om speed pede-  
lecs på  
mange måder kan betragtes som cykler, og der ikke gælder særlige hastighedsgrænser for cyk-  
ler, er man nødt til at tage udgangspunkt i, at speed pede-  
lecs generelt kommer til at køre væ-  
sentligt hurtigere i trafikken end almindelige cykler. Det skadesforvoldende potentiale vil gan-  
ske givet være langt højere alene i kraft af den større hastighed.  
Derfor er vi også enige i, at det er logisk og hensigtsmæssigt at regulere alderskrav, hjelmbrug,  
lygteføring og forsikringsforhold for førere af speed pede-  
lecs.

Havarikommisionen er bekymret for en række trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af indfø-  
relsen af bekendtgørelsen.

### **Erfaringer fra udlandet**

Hvis der ikke allerede er set på erfaringer med speed pede-  
lecs i udlandet bør dette gøres. Især i  
Holland, hvor man har været igennem en lignende proces som i Danmark, men endte med at  
kategorisere speed pede-  
lecs som stor knallert, der skal køre på vejen eller på kombinerede cy-  
kel/knallertstier. Samtidig blev der indført hastighedsgrænser for speed pede-  
lecs, bl.a. må de  
max køre 30 km/t på kombinerede cykel/knallertstier i byen og max 40 km/t i landområderne.  
Der er desuden gennemført en form for evaluering af lovændringen.

### **Højere hastighed**

Helt generelt forventer vi flere og alvorligere skader med øget cykelhastighed.



Derudover forventer vi flere ulykker som følge af øgede hastighedsforskelle på cykelstierne. Gennemsnitshastigheden for cyklister i byen er godt 16 km/t. Med speed pedelecs på cykelstierne må det forventes, at der kommer flere hurtige cyklister på cykelstien, end der er i dag. Problemet med hastighedsforskelle vil forværres med lovliggørelsen af andre typer af små motoriserede køretøjer, som må køre 20 km/t. Problemet opstår bl.a., fordi cykelstierne ofte er smalle, og at der derfor ikke er nok plads til overhaling, eller slingrende kørsel.

En speed pedelec ligner en cykel og er støjsvag sammenlignet med en lille knallert. Dette kan medføre kritiske situationer, hvor andre cyklister trækker ud foran en bagfra kommende speed pedelec, fordi de f.eks. har fejltolket dens hastighed og troet, det var en cykel. Dette problem må formodes at blive forværret i mørke.

Et andet konfliktpunkt vil være, når cyklister og bilister (inkl. lastbiler) mødes i kryds. Det bliver sværere for bilisterne at bedømme cyklisternes fart, når der både er almindelige cyklister, elcykler og speed pedelecs med forskellig hastighed. Det kan især give problemer i forbindelse med bilisternes venstre- og højresving.

Problemet forstærkes ved højresving, hvor bilisten/lastbilchaufføren skal orientere sig bagud, og hvor vejudformningen ikke tager højde for, at cyklister/knallerter færdes med så høje hastigheder, hvilket kræver, at der er oversigt endnu længere ned ad cykelstien. Disse problemer kan medføre flere venstre- og højresvingsulykker.

Cykelstier er anlagt ud fra en planlægningsforudsætning om en dimensionerende hastighed for cyklister på 25 km/t og for knallerter på 30 km/t i forhold til krav til oversigtsforhold i fx kryds. Dette kan betyde, at speed pedelecs overses, når en bilist kører ud fra en sidevej. I dag vil der også være både cyklister og knallerter, der kører hurtigere, men det forventes, at dette antal øges.

### **Alderskrav**

Et alderskrav på kun 15 år (og ikke f.eks. 18 år) betyder, at unge vil kunne køre på en cykel, som kan køre hurtigere end en lille knallert, hvortil der kræves knallertkørekort med tilhørende køreundervisning. Det betyder samtidig at de 15-17 årige må køre på speed pedelec, men ikke på stor knallert, som kræver, at man er 18 år og har et bilkørekort eller et kørekort til stor knallert. Dette virker ulogisk og må samtidig formodes at medføre ulykker som følge af manglende viden om færdselsregler og risikolære.

### **Speed pedelecs på kørebanen**

Havarikommisionen vurderer, som nævnt ovenfor, at speed pedelecs høje hastigheder kan bidrage til flere ulykker på cykelstierne. Men det er også problematisk blot at flytte speed pedelecs ud på kørebanen sammen med den motoriserede trafik. De gader i de større byer, der i dag har cykelsti, er typisk bygader med store trafikmængder, højere lokale hastighedsgrænser og/eller flere kørespor i hver retning. Det vil være forbundet med risiko for førere af speed pedelecs at færdes sammen med bilerne på denne type gader, specielt hvis føreren kan være 15 år og ikke have modtaget køreundervisning.



### **Tuning af elcykler og speed pedelegs**

I dag findes der let tilgængelige "kits" på markedet til at tune elcykler. Vi er bekymrede for en situation, hvor elcykler tunes til speed pedelegs for at omgå de skrapere krav til speed pedelegs. Samtidig er vi bekymrede for tuning af speed pedelegs, så de kan køre endnu hurtigere måske 60 km/t. Disse kan allerede købes i dag.

### **Hjelmkrav**

Det er positivt, at der stilles krav om brug af hjelm. Dog er en cykelhjem ikke så effektiv mod hovedskader som en knallerthjem, og speed pedelegs kan køre hurtigere end en lille knallert. Havarikommisionen vil anbefale, at Færdselsstyrelsen ser på den hollandske hjelm udviklet specielt til speed pedelegs, med større sikkerhed end en cykelhjem, men med bedre komfort end en knallerthjem.

### **Manglende registrering af speed pedeleg**

Manglende krav om registrering betyder, at det bliver utrolig svært at håndhæve reglerne f.eks. promillegrænsen, da det er svært at genkende en speed pedeleg i forhold til en elcykel eller alm. cykel.

Samtidig vil det blive meget svært at registrere ulykker korrekt, da man så ikke entydigt kan bedømme, om det er en elcykel eller speed pedeleg, og herved bliver det meget svært at evaluere forsøget. Der bør derfor indføres registrering af speed pedeleg.

### **Kommende undersøgelse fra Havarikommisionen**

Havarikommisionen er i gang med at dybdeanalysere ulykker med elcykler. Dette arbejde vil pågå i hele 2018, og rapporten med konklusioner og anbefalinger vil så blive offentliggjort i 2019. Der foreligger endnu ingen resultater. Problematikker vedr. elcyklers højere gennemsnitsfart må formodes også at slå igennem ift. speed pedelegs.

### **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**

Samlet set er Havarikommisionen meget bekymret for, at indførelsen af denne bekendtgørelse vil øge antallet af trafikulykker, hvis antallet af speed pedelegs øges mærkbart i trafikken. Det anbefales, at der i brede fagkræde tages en drøftelse af, hvor speed pedelegs skal køre, om infrastrukturen skal tilpasses, om der bør ses på hastighedsgrænser på cykelstierne, udformning af evaluering og succeskriterier mv., inden forsøget igangsættes.

Med venlig hilsen

Mette Fynbo

Formand Havarikommisionen for Vejtrafikulykker



**Færdselsstyrelsen**

Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Att.: Rikke Lavall / [rila@fstyr.dk](mailto:rila@fstyr.dk)

Sags-ID: PRO-2017-

Sagsbehandler: JHC

Deres ref.: TS20000-00157

Dato: 08-03-2018

**Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs**

ITD kvitterer for fremsendte udkast og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

**Overordnede generelle bemærkninger**

Det følger af udkastet, at speed pedelegs ikke skal indregistreres som stor knallert, at føreren ikke skal anvende knallerthjelm, at der ikke kræves kørekort for at kunne føre en speed pedeleg, og det bliver muligt at køre på cykelstien.

Med baggrund i erfaringerne fra arbejdet i Færdselsstyrelsens højresvingsgruppe, generelle observationer i relation til el-cykler og de udfordringer den højere hastighed cyklerne fremføres med, vil ITD gerne udtrykke bekymring omkring denne nye kategori af tohjulede køretøjer.

Kombinationen af høj hastighed, uuddannede førere og den visuelle profil der gør det vanskeligt at skelne bagfrakommende speed pedelegs fra almindelige cyklister, giver efter vores opfattelse øget risiko for uheld, særligt ved højresving. Det kræver i forvejen skærpet fokus og opmærksomhed at registrere bagfrakommende cyklister i lastbilernes sidespejle. Dette vil helt sikkert ikke blive lettere, hvis cyklen føres med 45 km/t frem mod et kryds.

ITD opfordrer derfor Færdselsstyrelsen til at overveje, hvorvidt forsøgsordningen er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlig.

Med venlig hilsen

ITD

Jørn-Henrik Carstens

Lyren 1  
DK-6330 Padborg  
Danmark

T: +45 7467 1233  
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk  
itd.dk

CVR: 40990917

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

## Hørings svar om Speed Pedelecs

KL takker for den fremsendte høring over "udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs". Bekendtgørelsen udstedes efter samme regler, som ministeren i 2017 godkendte eldrevne løbehjul, skateboards og vippebrædder på fortove og cykelstier efter.

Bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs vil medføre at speed pedelecs ikke længere skal indregistreres som stor knallert, føreren skal ikke anvende knallerthjelm under kørslen, der kræves ikke kørekort til stor knallert for at kunne føre en speed pedelec og speed pedelecs skal køre på cykelstier, hvor det er muligt. Speed pedelecs må køre 45 km/t.

*Med forslaget fratager ministeren de kommunale vejmyndigheder muligheder for selv at fastsætte betingelser for kørsel med speed pedelecs. Dette er KL stærkt kritisk overfor – især set i lyset af de konsekvenser forslaget har for borgernes trafiksikkerhed samt den kommunale infrastruktur og økonomi.*

*Ud fra en samlet betragtning, der er udfoldet i det følgende, vil KL – under de nuværende præmisser - fraråde forsøgsordningen.*

*Ønsker ministeren, på trods af betænkeligheder hos mange af de berørte, alligevel at gennemføre forsøget, anbefaler KL nedsættelse af en arbejdsgruppe, der kan se på vilkår og forebygge de sikkerhedsmæssige risici.*



### Hvad med trafiksikkerhed?

KL savner en redegørelse for trafiksikkerhed ved kørsel med meget hurtige elcykler i trafikken. Med forsøgsordningen vil 15-årige uden køreuddannelse og kørekort kunne køre 45 km/t med en mindre beskyttende cykelhjelm, mens de samme 15-årige for at køre 30 km/t på "Lille knallert" skal have kørekort, en regulær køreundervisning og bære styrthjelm.

Allerede i dag er det vidt anerkendt, at ulykkesrisikoen for kørsel på "Lille knallert" er en af de allerhøjeste i den danske trafik. At hæve hastigheden og sænke kravene til førerne og sikkerheden, vil derfor blot øge risikoen for trafikanterne yderligere.

Dato: 8. marts 2018

Sags ID: SAG-2018-01546  
Dok. ID: 2500957

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

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 3



En anden hyppigt optrædende ulykkestype er ulykker mellem cyklister og buspassagerer, der træder ud ad bussen. Med indførelse af speed pedelecs øges risikoen væsentligt for ulykker, når en buspassager træder ud på cykelstien. Samtidig vil skaderne tilsvarende blive voldsomt forværret.

Mange ulykker med cyklister sker i kryds, hvor venstre- og højresvingende biler krydser ind over cykelstierne. Den situation er kritisk og meget krævende for bilister, da der er mange trafikanter at holde øje med. Med speed pedelecs, der kører op til 45 km/t, øges kompleksiteten yderligere, og risikoen for flere højre- og venstresvingsulykker øges.

Desuden er hastighed en afgørende faktor for graden af alvor forbundet med en given ulykke, hvorfor speed pedelecs også må forventes at forårsage mere alvorlige ulykker, både for fører og for modpart. Samtidig kan cyklens fart ned af bakker være et problem, når hurtige cykler kommer kørende hen mod et kryds. Det betyder allerede i dag, at der er rigtigt mange ulykker mellem cyklister og biler, fordi bilisterne ikke kan bedømme cyklisternes hastighed korrekt. Hvis en cykel kommer kørende med 45 km/t., vil sandsynligheden for, at cyklisten kan blive "klippet"- altså kørt ned, være meget høj og udgøre et stort sikkerhedsmæssigt problem.

Speed pedelecs på cykelstierne vil øge hastighedsspredningen på cykelstinet. Det vil øge behovet for overhalingsmuligheder og dermed også øge nødvendigheden af større bredde af cykelstierne. Cykelstierne er mange steder ikke brede nok til, at cyklister kan overhale hinanden sikkert. Dette gælder både i storbyer, købstæder og landsbyer.

Erfaringer med almindelige elcykler er desuden, at der allerede sker mange eneulykker grundet de nye brugeres ofte manglende elcykel- og/eller cykel-erfaring. Dette problem vil kun forværres med udbredelsen af hurtige elcykler, ikke mindst ved udlejning af speed pedelecs til udenlandske turister, hvor mange ikke har cykelerfaring.

Vælger cyklisten på en speed pedelec at køre med cykelhjelme, er det tvivlsomt, om cykelhelme er designet til at modstå skader ved styrt eller kollision ved så høje hastigheder, som speed pedelecs giver mulighed for.

*KL ønsker på denne baggrund en redegørelse for de trafikikkerhedsmæssige aspekter ved at tillade speed pedelecs på cykelstier.*

### Udenlandske erfaringer

KL savner henvisninger til udenlandske erfaringer. På OECDs "International Transport Forum" blev emnet behandlet i januar 2018. Der var bred enighed landene imellem om, at speed pedelecs skaber utrygge og usikre forhold. I de øvrige europæiske lande, hvor de er udbredt, særligt Tyskland, er der store problemer med dem. De passer hverken ind på cykelstien eller på vejbanen, yder langt dårligere beskyttelse for føreren end knallerter og motorcykler, og kan være til fare for bløde trafikanter grundet højere fart. Der er desuden et udbredt problem med at borgerne selv tuner speed pedelecs, så de kan opnå endnu højere fart end 45 km/t, og det er stort set umuligt at kontrollere eller håndhæve.

Dato: 8. marts 2018

Sags ID: SAG-2018-01546  
Dok. ID: 2500957

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

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 3

**Forsøgsordning ønskes beskrevet**

I udkast til bekendtgørelse og høringsbrev af 12. februar 2018 er forsøgsordningens længde og betingelser ikke beskrevet. Desuden bør de parametre, som forsøget skal evalueres efter, beskrives.

*KL modtager gerne en beskrivelse af forsøget. Såfremt det igangsættes, deltager KL også gerne i arbejdet med at evaluere forsøget.*

**Økonomiske konsekvenser**

I dag er oversigtsforhold på cykelstier projekteret efter en dimensionsgivende hastighed på 30 km/t. Da forsøgsordningens tidshorisont ikke er angivet, vil forslaget kræve en udbygning af cykelstinet for at kunne rumme den nye transportform. Det gælder både i form af sideudvidelser af eksisterende cykelstier, og i form af anlæg af særlige korridorer, hvor det er muligt at køre med 45 km/t på cykel.

Tilsvarende vil udbredelsen af speed pedelecs og den højere hastighed kræve, at kryds bør gennemgås og evt. ombygges for bedre oversigtsforhold, ligesom stier i eget trace bør gennemgås for oversigtsforhold m.m.

Dertil kommer, at omkostninger pr. tilskadekommen, ifølge Vejdirektoratets egne undersøgelser, beløber sig til 400.000 kr. (2012) for kommunerne.

KL deler derfor ikke Færdselsstyrelsens vurdering af, at forsøgsordningen kan gennemføres uden økonomiske konsekvenser for kommunerne. Der vil blive tale om betydelige årlige økonomiske udgifter til trafiksikkerhed, infrastruktur og genoptræning af tilskadekomne borgere. Dertil kommer varig hjælp til tilskadekomne borgere, der ikke kan genoptrænes fuldt ud.

*KL imødeser derfor indbydelse til forhandling af bekendtgørelsens økonomiske konsekvenser.*

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

Dato: 8. marts 2018

Sags ID: SAG-2018-01546  
Dok. ID: 2500957

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

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 3 af 3

**From:** lkoreskole@gmail.com  
**Sent:** Wed, 7 Mar 2018 17:15:14 +0100  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** J.nr. TS20000-00157

Kære rette vedkommende. Kørelærerforeningen hilser de nye ændringer velkomne men vil dog gerne hermed ytre bekymring over den høje hastighed. Rar hilsen Lisbet Jensen, formand for Kørelærerforeningen.

Sendt fra min iPhone



Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

E-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
cc: [rila@fstyr.dk](mailto:rila@fstyr.dk)

13. marts 2018

**TS20000-00157 : HØRING vedr. Bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs**

Som advokat for FAPIC (Foreningen af Producenter og Importører i Cykelbranchen) takker jeg for forlængelsen af høringsfristen bevilget min klient.

På trods af fristforlængelsen har det ikke været muligt inden for det korte tidsrum at komme med et gennemarbejdet og fyldestgørende høringssvar.

Min klient har imidlertid haft lejlighed til at læse Cyklistforbundets høringssvar af 8. marts 2018.

Det pågældende høringssvar virker velfunderet og velgennemtænkt og udtrykker på de fleste punkter anbefalinger og betænkeligheder, der deles af FAPIC.

Vi vil derfor begrænse nærværende høringssvar til at støtte og tilslutte os de tanker og idéer, Cyklistforbundet er kommet med i forbundets høringssvar.

Samtidig vil vi benytte lejligheden til at sige, at det er dybt beklageligt, at en organisation som FAPIC, der har eksisteret i over 50 år, og som repræsenterer import og salg af ca. 50 % af det danske cykelmarked ikke er med på Færdselsstyrelsens høringsliste.

Vi skal bede Dem om, at FAPIC kommer på Deres høringsliste, således at foreningen i lignende sager fremover måtte blive hørt på lige fod med andre interesseorganisationer.

For at undgå enhver tvivl om, at De måtte have overset nærværende anmodning, beder jeg Dem skriftligt bekræfte over for mig, at FAPIC fremover vil komme på høringslisten.

Med venlig hilsen  
FAPIC



v/advokat Michael D. Prince

Færdselsstyrelsen

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

8. marts 2018  
J.nr.: 2018-9020-533  
Sagsbehandler: CBB

POLITIOMRÅDET

Nationalt Færdselscenter

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)

Færdselsstyrelsen har ved e-mail af 13. februar 2018 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs.

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

Bekendtgørelsesudkastet giver Rigspolitiet anledning til følgende bemærkninger:

Rigspolitiet skal indledningsvis bemærke, at det findes meget betænkeligt at indføre lempelige regler for brugen af kraftige el-cykler (speed pedelecs) sammenlignet med reglerne for lille knallert, hvortil der både kræves kørekort og anvendelse af styrthjelm. Speed pedelecs kan lovligt bringes til at køre hurtigere end en lille knallert, og ifølge udkastet til bekendtgørelsen skal man som fører af en speed pedelec ikke anvende styrthjelm, men alene almindelig cykelhjelm. Der skal endvidere ikke erhverves et kørekort til køretøjet.

Rigspolitiet skal henlede opmærksomheden på, at Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) i øjeblikket er i gang med at undersøge færdselsulykker med elcykler. HVU anfører på deres hjemmeside under overskriften "Flere elcykler - flere ulykker" følgende:

*"Der er stadig er ikke så mange elcykler i Danmark, men antallet stiger hurtigt, og dermed stiger antallet af ulykker med elcykler nok også. Antallet af dræbte og tilskadedekomne ses således at være fordoblet på 3 år. Elcykler er ret nye i trafikbilledet, så der er brug for at få bygget viden op om, hvad der ligger bag ulykker med elcykler. I undersøgelsen vil indgå ca. 25 ulykker, som politiet indberetter til Havarikommissionen over en årrække frem til 2019. Resultaterne af undersøgelsen forventes at foreligge i 2019".*

Det fremgår endvidere af Transport DTU's endnu ikke offentliggjorte rapport "Risiko i trafikken 2007 – 2016", at cyklister er en af de trafikantarter, der har størst risiko for at blive impliceret i en færdselsulykke, ligesom det er almindeligt anerkendt, at højere hastighed har betydning for ulykkers omfang og alvorlighed.



Henset til baggrunden for HVUs undersøgelse og DTU's risikorapport, skal Rigspolitiet anbefale at afvente HVUs undersøgelse og eventuelt indarbejde resultaterne herfra, før der indføres et regelsæt for anvendelsen af speed pedelecs, uanset at der er tale om en forsøgsordning. En afventning vil ikke forhindre hverken salg eller ibrugtagning af speed pedelecs i Danmark, idet køretøj og fører blot som hidtil skal følge reglerne for stor knallert, som er den køretøjsart en speed pedelec tilhører, jf. færdselslovens definitioner.

Ifølge udkastet til bekendtgørelsen skal en speed pedelec følge færdselslovens bestemmelser for cykler og cyklister, herunder om placering på vej. Heraf følger, at en speed pedelec skal køre på cykelstien, hvis en sådan findes. Øvrige trafikanter på cykelstien vil på grund af den manglende motorlyd ikke have samme mulighed for at erkende, at en speed pedelec nærmer sig bagfra, som hvis der var tale om en lille knallert. Da en speed pedelec endvidere lovligt kan føres med en hastighed, der overstiger den tilladte hastighed for en lille knallert - endda uden at udnytte speed pedeleccens fulde effektafgivelse - er det Rigspolitiets vurdering, at det kan føre til et forøget antal færdselsulykker, ligesom andre trafikanter skal forholde sig til et meget forskelligt hastighedsbillede på cykelstierne. Det gælder i særlig grad højresvingende (last-)biler, hvor føreren af lastbilen lettere vil overse speed pedeleccen grundet den uventede høje hastighed. På samme måde vil speed pedeleccens høje hastighed kunne overraske buspassagerer, der stiger af bussen ud på en cykelsti. Visse vejkryds kan endvidere have oversigtsforhold, der er indrettet til almindelig cyklehastighed. Det kan betyde, at en bilist, som nok har vigepligt, ikke gives tilstrækkelig mulighed for i tide at erkende en speed pedelec på grund af den høje hastighed.

Speed pedelecs vil i størrelse og udseende have en stor lighed med almindelige elcykler, men visse krav til køretøj og fører er meget forskellige - f.eks. motorlyd, lygteføring, hjelmbrug og spiritus-/narkokørsel - og skal sanktioneres forskelligt. Politiets operative kontrol af speed pedelecs vil derfor blive vanskeliggjort, hvis køretøjerne ikke forsynes med en form for mærkning. Rigspolitiet skal derfor anbefale, at speed pedelecs afmærkes med f.eks. typeplade, særligt stelnummer eller en egentlig registrering, hvoraf køretøjsarten kan bestemmes.

Det følger af færdselslovens § 63, at en lille knallert, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er højst 30 km i timen, kun må føres af personer, der har erhvervet kørekort, og at alderskravet for kørekort til lille knallert er 15 år. Ifølge udkastet til bekendtgørelsen må en speed pedelecs motor afgive effekt op til en hastighed på 45 km i timen, når køretøjets pedaler betjenes, og køretøjet må føres af alle personer, der er fyldt 15 år uden krav om kørekort. Rigspolitiets skal anbefale, at der fastsættes krav om kørekort (eventuelt til lille knallert) for at sikre en køreuddannelse. Såfremt der imod denne anbefaling ikke fastsættes krav om kørekort, der giver førerret til en speed pedelec, bør der efter Rigspolitiets vurdering i det mindste fastsættes en højere aldersgrænse for kørsel på speed pedelec - eventuelt 17 eller 18 år - hvorved der opnås mere modenhed ved færd i trafikken,



ligesom en del af disse personer vil have modtaget køreundervisning til knallert eller bil.

Side 3

Der er i udkastet til bekendtgørelsen ikke anført bestemmelser om eventuel konfiskation af speed pedelec i lighed med lille knallert, der under visse omstændigheder kan konfiskeres ved overtrædelse af færdselslovens § 53, § 54, stk. 1 og 2 og § 67.

Overtrædelser af færdselslovens § 53 og § 54, stk. 1 og 2 foreslås straffet efter sanktionsreglerne for kørsel på lille knallert, jf. bekendtgørelsesudkastets § 12, stk. 2, og det er Rigspolitiets vurdering, at der for kørsel på speed pedelec også bør indføres konfiskationsbestemmelser ved gentagne overtrædelser af § 53 eller § 54, stk. 1 og 2, svarende til konfiskationsbestemmelserne for lille knallert.

En speed pedelec har en motor, der er konstrueret til at kunne fremføre køretøjet med en maksimal hastighed på højst 20 km i timen uden at pedalerne samtidig betjenes. I udkastet til bekendtgørelsen er der imidlertid ikke fastsat særlige sanktioner for hastighedsforøgende indgreb i motoren på køretøjet. Det er derfor Rigspolitiets vurdering, at der ved gentagne kørsler, hvor der enten er foretaget konstruktive ændringer af motoren med henblik på hastighedsforøgelse, eller hvis den er i en sådan ulovlig stand, at den uden pedalbetjening kan bringe køretøjet til at køre mere end en nærmere fastsat hastighed, indføres konfiskationsbestemmelser svarende til konfiskationsbestemmelserne for lille knallert.

Det fremgår afslutningsvis af bekendtgørelsesudkastet, at færdselslovens kapitel 16 om erstatning og forsikring finder anvendelse for speed pedelecs. En speed pedelec skal ikke registreres, og oplysninger om køretøjet kan derfor ikke søges i et køretøjsregister. Det er Rigspolitiets vurdering, at der af kontrolhensyn bør fastsættes en bestemmelse om krav om medbringelse af præmiekvittering jf. færdselslovens § 63, stk. 6, hvoraf det fremgår, at føreren af en ikke registreringspligtig lille knallert under kørslen skal medbringe præmiekvittering, der viser, at ansvarsforsikring er tegnet og holdt i kraft, jf. § 105, og at føreren på forlangende skal forevise kvitteringen til politiet. Det skal imidlertid bemærkes, at politiets mulighed for retshåndhævelse på dette område vil være vanskeliggjort af speed pedeleccens lighed med andre elcykler, hvor der ikke er krav om forsikring.

Bekendtgørelsen foreslås at træde i kraft den 15. april 2018. Det er Rigspolitiets vurdering, at det vil være nødvendigt at foretage en del IT-mæssige tilretninger i politiets systemer, for at der kan retshåndhæves og uheldsregistreres på dette område. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at give et tidsestimater for, hvornår de nødvendige tilretninger forventes gennemført, idet der ikke kan udarbejdes en kravspecifikation, før der foreligger en endelig bekendtgørelse. Udarbejdelse af kravspecifikation forudsætter bl.a., at der er taget stilling til de klassifikations-spørgsmål, som Rigspolitiet har gjort opmærksom på i nærværende høringsvar.



Det bemærkes desuden, at der kan opstå behov for afklaring undervejs i IT-implementeringen, som ikke kan forudses på nuværende tidspunkt, og som vil kræve Færdselsstyrelsens medvirken. Rigspolitiet skal på den baggrund anbefale, at der ikke fastsættes en dato for ikrafttræden, og at bekendtgørelsen sættes i kraft efter nærmere aftale med Rigspolitiet, når der er klarhed over, hvornår de nødvendige tilretninger kan forventes gennemført.

Side 4

Udgifterne i forhold til den it-mæssige implementering kan ikke opgøres eller estimeres på nuværende tidspunkt.

Det skal det for en god ordens skyld bemærkes, at Rigspolitiet forudsætter, at det er undersøgt, om udkastet til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs er i overensstemmelse med tredje kørekortdirektiv. Rigspolitiet har ikke foretaget en sådan vurdering.

Med venlig hilsen

Erik Terp Jensen  
centerchef



Til  
Færdselsstyrelsen  
info@fstyr.dk  
CC: rila@fstyr.dk  
j.nr. TS20000-00157

Rådet for Sikker Trafik  
Lersø Parkallé 111  
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39  
www.sikkertrafik.dk

Den 7. marts 2018

**Høringssvar vedr.: Udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs.**

Rådet for Sikker Trafik har fra Færdselsstyrelsen modtaget ovenstående udkast til bekendtgørelse i høring, idet styrelsen har anmodet bl.a. Rådet om eventuelle bemærkninger hertil.

Sammenfattende er det Rådet for Sikker Trafiks opfattelse, at bekendtgørelsen savner hjemmel. Det er Rådets vurdering, at såvel EU-lovgivningen som den nugældende danske færdselslov er til hinder for at udstede en bekendtgørelse med det omhandlede indhold.

Vurderes bekendtgørelsesudkastet uafhængigt heraf og alene med baggrund i dets indhold, er det Rådets opfattelse, at de foreslåede regler rent trafiksikkerhedsmæssigt er yderst problematiske og uvægerligt vil føre til flere ulykker. I tilknytning hertil forekommer de foreslåede regler særdeles vanskelige at håndhæve for politiet, ligesom regelsættet savner sammenhæng og proportionalitet i forhold til øvrige regler på færdselslovens område.

Der knytter sig således efter Rådets opfattelse såvel formelle som materielle bemærkninger til det foreslåede udkast til bekendtgørelse.

**1) Rådets formelle bemærkninger - Manglende hjemmel**

Det er Rådet for Sikker Trafiks vurdering, at bekendtgørelsen i dens foreliggende form er i strid med såvel gældende EU-regler som den danske færdselslov, hvorfor den ikke kan sættes i kraft.

**A) Udkastet til bekendtgørelse er i strid med EU-reglerne**

Speed pedelegs er omfattet af Rådets (EU) forordning 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

Ifølge forordningen er fællesbetegnelsen for køretøjsklassen L1e "lette tohjulede

motordrevne køretøjer". Forenklet beskrevet dækker dette over *alle* lette tohjulede køretøjer (cykler og knallerter) med motorassistance op til 45 km/t.

L1e er underopdelt i "underklasserne" L1e-A og L1e-B.

L1e-A dækker cykler med motorassistance til og med 25 km/t, og disse betegnes "cykel med motor".

L1e-B dækker "ethvert andet køretøj i klasse L1e, som ikke kan klassificeres efter kriterierne 9)-12) for køretøjer i klasse L1e-A", og betegnelsen for disse er "tohjulet knallert",

Da speed pedelecs giver motorassistance fra over 25 km/t og op til 45 km/t, falder de ind under L1e-B og er pr. definition "tohjulet knallert".

Dette er efter Rådet for Sikker Trafik den juridiske konsekvens af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) Nr. 168/2013 af 15. januar 2013, Artikel 4, nr. 2 a, jf. forordningens bilag 1.

Rådet for Sikker Trafik er opmærksom på, at Transport, Bygnings- og Boligministeriet i bemærkningerne til L 28 (Forslag til lov om ændring af Færdselsloven – Bemyndigelse til at fastsætte regler om små motoriserede køretøjer), som i dets vedtagne form udgør det formulerede hjemmelsgrundlag for det foreliggende udkast til bekendtgørelse, synes at have lagt til grund, at en speed pedelec er en "cykel med motor", jf. herved lovforslagets pkt. 2.1.5.1.

Dette mener Rådet for Sikker Trafik imidlertid - under henvisning til ovenstående - ikke er korrekt.

Det er ikke muligt for de enkelte lande at fravige forordningens kategorisering og dermed "blot placere" speed pedelecs efter den fælles klassificeringsbetegnelse L1e (som udkastet til bekendtgørelse anfører). Tilsvarende ville man eksempelvis heller ikke kunne se bort fra underopdelingen af tohjulede motorcykler i de 3 kategorier: A1, A2 og A3 og påstå, at i Danmark er en motorcykel A3 blot at betragte som en "tohjulet motorcykel" (klassens fælles benævnelse) og i samme klasse/kategori som alle andre motorcykler og dermed "ophæve" kravene til A3. Nej, en motorcykel A3 tilhører underklassen "Motorcykel med stor ydeevne", og typegodkendelse, kørekortregler, aldersgrænse mv. er indrettet efter denne klassificering, hvorefter der er højere krav til førere af disse kraftigste motorcykler.

En speed pedelec med motor assistance op til 45 km/t er tilsvarende i henhold til forordningen klassificeret som en "tohjulet knallert".

Ifølge EU-direktiv 2006/126 er der krav om kørekort kategori AM til "tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t". Sådanne køretøjer er efter dansk ret at betegne som stor knallert, hvilket bl.a. betyder krav om kørekort. Kravet om kørekort AM til knallert kan ikke kan fraviges af enkelte medlemslande. Dette gælder i hele EU og er en del af den europæiske harmonisering af kørekort, typegodkendelser, køretøjskategorier mv.

I tilknytning til ovenstående skal Rådet for Sikker Trafik pege på, at reglerne for speed pedelecs - som en direkte konsekvens af EU-regulativ 168/2013 - i Holland blev ændret pr. 1. januar 2017. Speed pedelecs er i *Holland* nu – ligesom i Danmark - klassificeret som stor knallert (på hollandsk: bromfiets), og der er krav om kørekort AM, nummerplade, forsikring mv. Ejere af speed pedelecs, der var taget i brug inden lovændringen, er blevet pålagt at indregistrere og forsyne køretøjet med korrekt nummerplade.

#### **B) Forholdet til Færdselsloven**

Det er samtidig Rådet for Sikker Trafiks vurdering, at der heller ikke efter den allerede gældende danske lovgivning er hjemmel til at gennemføre den ønskede ændring af status for speed pedelecs fra knallert til cykel.

Færdselslovens § 2, nr. 7, definerer en knallert som et "to- eller trehjulet køretøj med .... elmotor og med en konstruktiv bestemt maksimal hastighed på højst 45 km. i timen".

En speed pedelec må anses for omfattet af denne definition. Dette er da også lagt til grund i bemærkningerne til L 28 (Forslag til lov om ændring af Færdselsloven – Bemyndigelse til at fastsætte regler om små motoriserede køretøjer), hvor der i bemærkningernes pkt. 2.1.5.1., anføres følgende: *"Efter de gældende regler klassificeres en speed pedelec som en stor knallert på grund af køretøjets assisterende maksimalhastighed på 45 km i timen. Det betyder, at køretøjet og føreren skal opfylde de krav, der gælder i forhold til stor knallert for at kunne færdes på færdselslovens område. Køretøjet skal derfor udstyres med hvid nummerplade, føreren skal have erhvervet kørekort til kategori AM og anvende styrhjelm, og køretøjet skal køre på vejen ligesom en almindelig stor knallert."* Lovforslaget er den 19/12 2017 vedtaget som Lov nr. 1559.

Ovenstående er en beskrivelse af den gældende retstilstand. Og i øvrigt en retstilstand, der er i overensstemmelse med den EU-retlige forordning på området, jf. ovenfor. Med det foreliggende udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs ønsker man at ændre retstilstanden for så vidt angår speed pedelecs. Man bryder dermed altså ikke blot med de EU-retlige forskrifter på området, men også med den gældende retstilstand, således som den er foreskrevet med baggrund i færdselsloven.



Er der hjemmel til det?

Udkastet til bekendtgørelse anfører bemyndigelsesbestemmelserne i færdselslovens § 68, stk. 1 og 2, som det hjemmelsmæssige grundlag for at ændre de pågældende regler for speed pedelecs.

I medfør af de omhandlede bestemmelser kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte nærmere regler om køretøjers indretning og udstyr m.v., samt efter § 68, stk. 2, nærmere bestemmelser for anvendelse af små motoriserede køretøjer. I tilknytning til foranstående kan ministeren "fravige bestemmelser i færdselslovens kapitel 3-5, 7, 8 og 10, § 70 og kapitel 13 og 16."

De omhandlede og påberåbte bemyndigelsesbestemmelser giver imidlertid ikke adgang for ministeren til at fravige bestemmelserne i færdselslovens kapitel 1, herunder § 2, nr. 7, der fastsætter definitionen af en knallert. Og at en speed pedelec i dag er klassificeret som en knallert og dermed omfattet af § 2, nr. 7, er jo utvivlsomt, jf. også allerede herom ministeriets egne bemærkninger til L 28, som udgør grundlaget for indførelsen af den nye bestemmelse i færdselslovens § 68, stk. 2.

Det kunne overvejes, om færdselslovens § 69, stk. 2, kunne indeholde den fornødne bemyndigelse for ministeren til at ændre klassifikationen af speed pedelecs fra knallert til cykel (under forudsætning af at det overhovedet var muligt i henhold til de EU-retlige regler). Denne bestemmelse vedrører nemlig specifikt "Ændring af køretøjers klassificering".

Når henses til den omhandlede bestemmelses forarbejder og hidtidige praktiske anvendelsesområde er det imidlertid Rådets vurdering, at heller ikke denne bestemmelse kan anvendes som hjemmel til den påtænkte ændring. Bestemmelsen tager nemlig primært sigte på at ændre køretøjers klassificering, når en given køretøjstype skal anvendes til et andet formål, end hvortil det oprindeligt er produceret, eksempelvis lastbiler, der omklassificeres til traktorer. Typeeksemplet er således lastbiler til sættevogne, når sådanne køretøjer anvendes uden for færdselslovens område og anvendes som eksempelvis terminaltraktorer inden for et givet terminal- eller industriområde. Typisk forudsættes tillige ved en omklassificering efter § 69, stk. 2, at brugen af køretøjet herefter sker uden for færdselslovens almindelige område.

Under alle omstændigheder kræves dog, at særlige grunde skal tale for den ændrede klassificering. Sådanne "særlige grunde" foreligger ikke i den konkrete sag vedr. speed pedelecs og er måske også årsagen til, at færdselslovens § 69, stk. 2, slet ikke ses overvejet som det hjemmelsmæssige grundlag for den foreslåede ændring.

Sammenfattende er det således Rådets vurdering, at en ændret klassificering af speed pedelecs fra knallert til cykel heller ikke er mulig efter færdselsloven. Speed pedelecs er omfattet af færdselslovens § 2, nr. 7, og falder dermed som anført ind under kategorien "stor knallert" og skal derfor følge reglerne for disse. Det indebærer bl.a., at der er krav om kørekort til kategori AM, A eller B, og at aldersgrænsen er 18 år.

## **2) Rådets materielle bemærkninger**

Vurderes den foreslåede bekendtgørelse alene på baggrund af dens indhold – og dermed altså løsrevet fra de hjemmelsmæssige betragtninger, jf. ovenfor - er det Rådets opfattelse, at forslaget om at tillade hurtigkørende speed pedelecs på cykelstierne ud fra en trafikikkerhedsmæssig betragtning er overordentligt betænkeligt.

Rådet finder dette af følgende grunde:

### *2.1. Manglende krav om kørekort er uforsvarligt*

Det forekommer helt uforsvarligt at lade børn helt ned til 15 år – og alle andre i øvrigt - køre på speed pedelecs med hastigheder op til 45 km/t uden nogen form for køre-uddannelse eller køreprøve. Og i øvrigt er forslaget herom helt uden sammenhæng med kørekortsreglerne i øvrigt, hvilket vil kunne føre til en lettere absurd retstilstand.

For at køre på lille knallert som 15-17-årig, kræves som bekendt 30 lektioners undervisning i teori og praksis, samt bestået teoriprøve og køreprøve for at erhverve kørekort til lille knallert, LK. For at køre stor knallert kræves kørekort til bil, mc eller stor knallert. Disse krav til førere af knallert er uomtvisteligt af stor betydning for trafikikkerheden. Forestiller man sig, at man fjernede krav til kørekort for speed pedelecs og nedsatte aldersgrænsen til 15 år, kunne man frygte for, at unge under 18 år i stor stil ville droppe at tage kørekort til lille knallert – en uddannelse, som i forbindelse med EU's nye kørekortdirektiv i 2013 blev kraftigt opgraderet og forbedret og siden er evalueret meget positivt – og i stedet vil køre speed pedelecs uden nogen form for uddannelse.

45 km/t er en meget høj hastighed på et tohjulet, ubeskyttet køretøj, og risikoen for ulykker er høj. Det kræver risikoforståelse, køretræning og viden om færdselsreglerne for at kunne køre sikkert og hensynsfuldt med så høje hastigheder i trafikken.

Droppede man kravet om kørekort til speed pedelecs, ville det åbne op for kørsel med sådanne køretøjer med op til 45 km/t for bl.a. mindreårige børn fra 15 år samt turister og udlændinge uden kørekort og/eller cykelerfaring og med manglende kendskab til færdselsreglerne i Danmark. Tilsvarende for personer, der er frakendt førerretten pga. f.eks. spirituskørsel eller uforsvarlig kørsel, personer, der aldrig har modtaget køreunder-

visning og personer, der af helbredsmæssige årsager er frataget førerretten.

Enhver kan vist sige sig selv, at det vil være til fare for trafiksikkerheden.

Helt grotesk forekommer det da, hvis en person, der på pga. af tilsidesættelse af væsentlige hensyn til færdselssikkerheden har voldt skade på en anden person, og derfor bliver frataget retten til at føre en lille knallert, der kan køre 30 km/t, dagen efter kan sætte sig op på en speed pedelec, og derefter give baghjul med 45 km/t til de lovlige førere af en knallert 30. Dette ville forekomme ikke bare ulogisk, men også stødende for den almindelige retsfølelse.

Tilsvarende må der naturligvis også være sanktioner for førere af speed pedelecs, der er afpasset og proportionale med det, der gælder for knallertførere. Alt andet forekommer inkonsistent og forkert.

### *2.2. Speed pedelecs høje hastighed øger risikoen for mange typer ulykker*

Hvis man tillod speed pedelecs at køre med 45 km/t på cykelstien, giver det anledning til stærk bekymring for et øget antal ulykker, især på grund af andre trafikanters undervurdering af deres hastighed og forringede mulighed for at få øje på dem og bedømme hastigheden på tilstrækkelig afstand, (herunder også i side- og bakspejl).

Det gælder f.eks. i forhold til:

- Højresvingsulykker mellem lastbiler og ligeudkørende på speed pedelec
- Venstre- og højresvingsulykker i kryds
- Ulykker mellem ligeudkørende i kryds
- Ulykker med fodgængere, der skal krydse vejen, herunder børn og ældre
- Ulykker med buspassagerer, der skal af eller på bussen
- Ulykker, hvor føreren af speed pedelecs fejlvurderer egne evner og f.eks. undervurderer standselængde og sikkerhedsafstande og kolliderer med andre
- Samt en lang række andre ulykkessituationer

### *2.3. Farlige hastighedsforskelle på cykelstien*

Jo større hastighedsforskelle, der er mellem køretøjer på samme areal, jo højere er ulykkesrisikoen. Tillades speed pedelecs generelt på cykelstien, vil hastighedsforskellen mellem cyklisterne blive ekstremt stor. I forvejen giver hastighedsforskellen mellem el-cykler (25 km/t) og almindelige cykler anledning til farlige situationer cyklister i mellem, f.eks. ved at cyklister, der skal overhale, bliver overraskede over bagfrakommende el-cyklisters høje hastighed og acceleration. Trafikanterne er først nu langsomt ved at vænne sig til hastighedsforskellene mellem cykler og el-cykler. Forestiller man sig, at speed pedelecs skulle få lov til at køre på cykelstien, vil antallet af konflikter og ulykker uvægerligt stige.

#### *2.4. Cykelstier er ikke dimensioneret til hastigheder på 45 km/t*

I samtlige vejregler for dimensionering af cykelarealer er den hurtigste hastighed, der arbejdes med, 10 m/s (36 km/t) svarende til den hurtige motionscyklist/knallertkører. Der er således ingen infrastruktur til cyklist, der er skabt til hastigheder på 45 km/t. Det gælder alt fra skiltning, stibreder, oversigtsforhold, grøntider i signalanlæg mv.

#### *2.5. Vejmyndighedernes skiltning ville reelt blive undermineret*

Skiltet D 21 "Cykelsti" angiver "bane, som skal benyttes af cyklister og køre af små knallerter og må kun benyttes af disse". Denne skiltning, samt f.eks. D26 "Delt sti", D27 "Fællessti", C 25 1 og 2, hhv. "Cykel og lille knallert forbudt" og "Knallert forbudt" m.fl. ville reelt set blive undermineret, hvis man forestillede sig, at speed pedelecs var at betragte som cykler, da man så ville tillade hastigheder langt højere end 30 km/t på disse steder, modsat intentionen med skiltningen. Det samme gælder forbud mod knallerter i f.eks. boligområder, cykelruter, broer mv., hvor man af trygheds- og sikkerhedsmæssige grunde ikke ønsker høje hastigheder.

#### *2.6. Uden nummerplade er håndhævelse umulig*

Det er problematisk, hvis der ikke er umiddelbare kendetegn, der kan adskille en elcykel fra en speed pedelec. Som med knallerter kan samme mærke og model være godkendt både som knallert 30 og knallert 45. Ved knallerter er det let at håndhæve reglerne, da de indregistreres med nummerplade, og stelnummeret figurerer på registreringen.

Antager man, at en speed pedelec ikke længere ville skulle indregistreres med en nummerplade, vil det være umuligt for politiet at se, om det køretøj, som de står med, er en almindelig elcykel eller en speed pedelec. Det vil derfor i praksis være umuligt at håndhæve loven og tjekke, om forsikringspligten er opfyldt. Ligeledes vil det heller ikke være muligt for politiet at kontrollere og håndhæve hverken den foreslåede promille- og narkogrænse, aldersgrænse eller krav om cykelhjelme, da man ikke kan se forskel på almindelige el-cykler og speed pedelecs, hvis der ikke er nummerplade på speed pedelecs.

På grund af den manglende opdagelsesrisiko kunne man også frygte, at mange med almindelige elcykler ville kunne føle sig fristet til at ændre motorstyringen (dvs. tune dem), så deres almindelige el-cykel kan køre 45 km/ eller endnu hurtigere.

Det almindelige stelnummer på en cykel, el eller ej, indeholder ikke oplysninger om typegodkendelsen, som det gør i motorregisteret.

#### *2.7. Forsikringspligt uden registreringspligt er inkonsekvent*

Det forekommer inkonsekvent at foreslå registreringspligten for speed pedelecs afskaffet, når der samtidig gælder registreringspligt for lille og stor knallert, der kan køre hhv. 30 og 45 km/t. Når der sker ulykker med disse hastigheder, kan det have alvorlige konsekvenser, både for føreren selv og andre trafikanter. Det er derfor vigtigt, at ejer/bruger let kan

identificeres. Registreringspligt er endvidere også vigtig for at sikre sig, at forsikringspligten overholdes.

#### *2.8. Uden nummerplade er korrekt ulykkesregistrering ikke mulig*

Hvis der ikke er nummerplade på speed pedelecs, vil det i realiteten være umuligt at foretage korrekt ulykkesregistrering og dermed følge udviklingen i antal dræbte og tilskadekomne på køretøjet. Uden nummerplade er det som nævnt ikke muligt at skelne mellem almindelige el-cykler og speed pedelecs, med mindre man underkaster cyklerne en meget omfattende teknisk undersøgelse, hvilket almindeligvis ikke vil ske i praksis. Man ville dermed ikke kunne vurdere effekten af de foreslåede regler på trafiksikkerheden og reelt vil "forsøgsordningen" ikke kunne evalueres.

I øvrigt har Rådet for Sikker Trafik ikke kendskab til, at der er formuleret nogen evalueringskriterier mv. for den foreslåede forsøgsordning.

#### *2.9. En "mere spinkel konstruktion" ophæver ikke fysikkens love*

I høringsbrevet er anført: "Når der tages højde for speed pedelecs øvrige egenskaber, er ovennævnte krav (de nugældende, red.) ikke hensigtsmæssige. En speed pedelec opnår kun hastigheden, der matcher stor knallert, når føreren samtidig træder i pedalerne. Køretøjet er generelt mere spinkelt konstrueret end en stor knallert er."

Rådet for Sikker Trafik gør opmærksom på, at "en generelt mere spinkel konstruktion" ikke ophæver fysikkens love mht. standselænge, g-påvirkning, eller fartens betydning for skadesgrader eller ulykkesrisiko. De kan medføre meget alvorlige skader, både på andre og føreren selv, hvis der sker en kollision eller et styrt med 45 km/t.

Der skal i øvrigt kun begrænset pedalkraft til at få den op på 45 km/t, hvis speed pedelec'en er indstillet til højeste hastighed. I praksis er det derfor intet problem at køre med højeste hastighed uden at anstrenge sig nævneværdigt.

#### *2.10. Kravet om forældremyndighedsindehaverens samtykke bortfalder*

Rådet for Sikker Trafik erindrer om, at for mindre end 2 år siden – da aldersgrænsen for at køre lille knallert blev nedsat fra 16 til 15 år i 2016 - blev kravet om at unge under 16 år skal have forældretiladelse for at købe en knallert, genindført i Færdselsloven:

*"§ 63 a. Den, der driver erhverv med salg, udlejning eller reparation af knallerter, må ved udøvelsen af denne virksomhed ikke sælge eller på anden måde stille en knallert til rådighed for personer under 16 år, medmindre forældremyndighedens indehaver forinden har givet skriftligt samtykke dertil. Det påhviler den erhvervsdrivende at sikre sig, at samtykket foreligger.«*

Begrundelsen fra Transport- og Bygningsministeriet var:

*"Forældre, som skønner, at deres barn under 16 år ikke har den fornødne modenhed til at føre en knallert, eller som af andre grunde finder det uhensigtsmæssigt, at den unge råder over en knallert, vil sikres en bedre mulighed for at modsætte sig, at den mindreårige kører knallert..... I forbindelse med, at aldersgrænsen for førere af lille knallert foreslås nedsat fra 16 til 15 år, finder Transport- og Bygningsministeriet, at det er relevant at genindføre kravet om forældresamtykke ved salg mv. af knallerter til unge under 16 år. Der foreslås derfor indsat en regel i færdselsloven om, at forhandlere eller udlejere af knallerter ikke må overlade en knallert til en person under 16 år uden forældremyndighedsindehaverens skriftlige samtykke. Reglen omfatter alle typer af knallerter, og knallertforhandlere mv., der overtræder reglen, vil kunne straffes med bøde i medfør af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1."*

Med det foreliggende udkast til bekendtgørelse om speed pedelecs vil det altså være muligt for en ung under 16 år, hvis forældre IKKE vil give lov til, at han/hun køber en knallert, f.eks. at bruge sine konfirmationspenge på at købe en speed pedelec, der kan køre 50 % hurtigere end en lille knallert. Og dette uden at forældrene kan forhindre det, uden at den unge er underkastet krav om køreundervisning eller kørekort, og uden at forhandlerne skal spørge den unge om noget, når de sælger en speed pedelec.

Dette forekommer hverken logisk eller konsistent - udover at det vil være til skade for trafiksikkerheden, både for de unge selv og for alle andre, der møder dem i trafikken.

#### *2.11. Udkastet modarbejder Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan*

De senere års stagnation i en positiv ulykkesudvikling - og i særdeleshed den kendsgerning at cyklisters og fodgængeres ulykkesudvikling halter klart efter udviklingen for andre transportformer - har betydet, at Færdselssikkerhedskommissionen i 2016 og 2017 har udpeget netop cyklisters og fodgængeres ulykker som et særligt fokusområde. Der er i Færdselssikkerhedskommissionens statusnotat 2017 peget på en række anbefalinger og initiativer af politisk, vejteknisk, køretøjsteknologisk og kontrol- og kommunikationsmæssig karakter. Introduktion af lempede regler for speed pedelecs er bestemt ikke omtalt som et trafiksikkerhedsfremmende tiltag, og må både generelt og specifikt vurderes at medføre en forringelse af især cyklisters, men også fodgængeres trafiksikkerhed.

Udkastet til bekendtgørelsen vurderes derfor generelt at bidrage til en forringelse af trafiksikkerheden, især for de trafikantgrupper, som i forvejen halter efter Færdselssikkerhedskommissionens mål.

### **3) Rådet for Sikker Trafik opfordrer til, at der nedsættes en arbejdsgruppe med fageksperter**

Rådet for Sikker Trafik anerkender, at speed pedelecs findes på markedet og med tiden sandsynligvis også vil vinde indpas i Danmark. Vi mener, at der er behov for at se på, om det er muligt at tilpasse de nuværende regler i lettere grad, så speed pedelecs kan indgå og færdes i trafikken på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Rådet for Sikker Trafik opfordrer til, at der nedsættes en arbejdsgruppe med fageksperter, der – inden for rammerne af EU-lovgivningen, færdselsloven og vejreglerne mv. – ser på, hvordan/om det i praksis kan lade sig gøre, og om der f.eks. er behov for tilpasning af infrastruktur og skiltning mv. Man kunne f.eks. indsamle viden og inspiration fra Holland, som har langt større erfaringer med speed pedelecs, og hvor der er krav om kørekort, nummerplade og sidespejl, hvor speed pedelecs må køre på særlige "knallert-stier" og på kørebanen (ikke på cykelstier), og hvor hjælpåbudet kan efterleves ved at bruge en særlig "speed pedelec" hjelm, efter hollandsk standard (NTA 8776:2016).<sup>1</sup>

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller  
Administrerende direktør

---

<sup>1</sup> se <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec>

## Bilag med referencer

### EU dokumenter:

[https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation/motorbikes-trikes-quads\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/legislation/motorbikes-trikes-quads_en)

Bike Europe (2014). *All you need to know on EU regulations for – e-bikes – pedelecs – speed pedelecs*. Whitepaper, November 2014. Reed Business Information

### Holland:

[http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Notitie Speed-pedelec wordt bromfiets dec 2016.pdf](http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Notitie_Speed-pedelec_wordt_bromfiets_dec_2016.pdf)

<https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/brommer/speed-pedelec>

<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/elektrische-fietsen-en-speed-pedelecs>

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Speedpedelec+wordt+bromfiets+wat+verandert+er+en+wat+zijn+de+gevolgen>

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/documenten/kamerstukken/2017/09/18/aanbieden-rapport-swov-speed-pedelec-als-bromfiets>

<http://www.holland-cycling.com/blog/275-new-laws-for-speed-pedelecs-in-2017>

<https://vvn.nl/nieuws/2017/speed-pedelec-krijgt-bromfietskenteken>

### European Transport Safety Council

<http://etsc.eu/rise-of-e-bikes-and-speed-pedelecs-prompt-safety-questions-in-germany-and-the-netherlands>

### Notat fra Vejdirektoratet om elcykler:

[http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/temaer/cykeltrafik/Documents/Suppleringsnotat%20elcykler%20til%20offentligg%C3%B8relse.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/cykeltrafik/Documents/Suppleringsnotat%20elcykler%20til%20offentligg%C3%B8relse.pdf)



**From:** Anne Rønne Hansen  
**Sent:** Thu, 8 Mar 2018 11:40:28 +0000  
**To:** Færdselsstyrelsen  
**Cc:** Rikke Lavall  
**Subject:** Høringsvar - speed pedelegs (j.nr. TS20000-00157)

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Vedr. høring om udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs.

Det skal bemærkes, at det følger af lov om registrering af køretøjer, at knallerter skal registreres i Køretøjsregisteret. Hvis speed pedelegs i henhold til færdselsloven ikke længere hører under definitionen af en knallert – og heller ikke hører under definitionen af et motorkøretøj – skal speed pedelegs ikke registreres i Køretøjsregisteret, inden de tages i brug på færdselslovens område.

Det fremgår dog også af høringsbrevet, at det er hensigten, at speed pedelegs ikke længere skal registreres i Køretøjsregisteret.

Med venlig hilsen

**Anne Rønne Hansen**

Miljø, Energi og Motor

Tel. +45 72 38 21 84

Mail ARH@skm.dk



## **Skatteministeriet**

Skatteministeriet/Ministry of Taxation

Nicolai Eigtveds Gade 28

DK 1402 - København K

Mail skm@skm.dk

Web www.skm.dk



Til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk), cc. [rila@fstyr.dk](mailto:rila@fstyr.dk)

J.nr. TS20000-00157

### **Høringssvar: Forsøgsordning for speed pedelegs**

Det følgende er Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs.

I dag skal førere af speed pedelegs følge færdselsregler gældende for en stor knallert – herunder føres på vejen. Udkastet til bekendtgørelse fjerner kravet om kørekort til stor knallert og gør det muligt at køre på cykelstien.

Det fremgår af bekendtgørelsen, at hjælpemotoren kan drive speed pedelec'en op til 20 km/t, samt at den afgiver effekt op til 45 km/t – hvilket vil sige, at de ved minimal betjening af pedalerne vil kunne køre 45 km/t.

Trafikselskaberne ser med bekymring på forslaget om at lade speed pedelegs køre på cykelstierne, og vil advare imod, at det alt andet lige vil medføre flere uheld mellem førere af speed pedelegs og buspassagerer.

Nordjyllands Trafikselskab er med støtte fra Trygfonden i gang med et projekt, der ser på utrygge situationer i mødet mellem cyklister og buspassagerer ved busstoppestedet. NT meddeler, at de har gennemført forundersøgelser, der viser, at både cyklister og buspassagerer oplever situationen som utryg samt at der sker ofte sammenstød ved busstoppestedet.

### **Høringssvar**

5. marts 2018

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

[mba@moviatrafik.dk](mailto:mba@moviatrafik.dk)

Særlige farlige situationer opstår ved busstoppesteder, hvor passagerer stiger direkte ud på en cykelsti uden at kunne orientere sig først.

Fokus er i undersøgelsen på 'traditionelle' cyklister. Omfanget samt de mulige konsekvenser af sådanne farlige situationer må forventes forværret ved introduktion af speed pedelecs på cykelstien.

Politiken referer i artiklen "Kaos ved busstoppesteder: Passagerer bliver torpederet af cyklister" en spørgeskemaundersøgelse blandt Arrivas buschauffører i Danmarks fem største byer. 40 procent af chaufførerne svarer, at de inden for det seneste år har oplevet, at passagerer blev ramt af en cyklist på vej ind i eller ud af bussen.<sup>1</sup>

Med blik på sikkerheden for cyklister advarer den hollandske cyklistorganisation mod speed pedelecs: "Safety risks hardly increase when you use a regular e-bike, but risks are certainly higher when we're talking about speed pedelecs," ifølge Wim Bot fra den hollandske cyklistorganisation. "So for the safety of other cyclists, we don't want people on power bikes to use cycle paths in the city." Af artiklen fra the Guardian fremgår, at speed pedelecs tidligere måtte benytte de hollandske cykelstier – forudsat de ikke kørte hurtigere end 15,5 mph (svarende til 25 km/t) – men at de fra 1.1.2017 er blevet sidestillet med knallerter.<sup>2</sup>

Hollandske SWOV (the national scientific institute for road safety research in the Netherlands) anfører, at "Research has not yet made clear which place on the road is most suitable for speed pedelecs: the roadway or the cycle path. It is clear, however, that the speed pedelec is not homogeneous with other traffic, both on the cycle path and on the roadway, in terms of speed (and mass

---

<sup>1</sup> <https://politiken.dk/forbrugogliv/forbrug/dintransport/art5527002/Kaos-ved-busstoppesteder-Passagerer-bliver-torpederet-af-cyklister>

<sup>2</sup> <https://www.theguardian.com/cities/2016/sep/14/e-bikes-long-distance-commuting-speed-pedelec-electric-cycles>

on the roadway). This can lead to potentially dangerous situations on both locations.”<sup>3</sup>

Trafikselskaberne ønsker at henlede opmærksomheden på, at også danske Cyklistforbundet advarer mod at lade speed pedelecs køre på cykelstierne. Således er forbundets direktør citeret for følgende advarsel: ”Det er decideret tankeløst, uansvarligt og ekstremt usikkerhedsskabende at åbne op for, at de må køre på cykelstierne”.<sup>4</sup>

Udfordringen er særligt stor – men ikke afgrænset til – byområder, hvor buspassagerer stiger direkte ud på cykelstien. På landeveje uden cykelsti holder bussen ind til siden, og øvrig trafik (herunder speed pedelecs) må enten afvente at bussen igen kører eller alternativt overhale venstre om, hvilket ikke skaber farlige situationer for buspassagerer.

På denne baggrund vil trafikselskaberne opfordre til, at forsøgsordningen genovervejes, så førere af speed pedelecs ikke får adgang til cykelstierne.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Trafikselskaberne i Danmark

---

<sup>3</sup> <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/pedelecs-and-speed-pedelecs>

<sup>4</sup> <https://ing.dk/artikel/super-elcykel-skal-koere-45-kmt-paa-danske-cykelstier-210588>



AALBORG UNIVERSITET

Transport DTU  
Management Engineering  
Mette Møller  
Bygningstorvet  
Bygning 116B  
2800 Kgs. Lyngby  
Tlf. 4525 1516  
[www.man.dtu.dk](http://www.man.dtu.dk)

Institut for Byggeri og Anlæg  
Sektionen for Veje, Trafik og  
Transport  
Thomas Manns Vej 23  
9220 Aalborg Ø  
Tlf. 9940 9940  
[www.civil.aau.dk](http://www.civil.aau.dk)

Sagsbehandler:  
Niels Agerholm  
Telefon: 61780455  
Email: [na@civil.aau.dk](mailto:na@civil.aau.dk)

Aalborg og Lyngby d. 6/3 2018

## Høringssvar vedrørende Udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs sags nr: TS20000-00157.

Med henblik på at understrege den forskningsbaserede enighed vedr. trafikikkerhedsmæssige udfordringer knyttet til det aktuelle udkast til bekendtgørelse vedr. forsøgsordning for speed pedelegs er Sektionen for Veje, Trafik og Transport ved Aalborg Universitet og Transport DTU/Management Engineering gået sammen om følgende høringssvar.

Det er trafikikkerhedsfagligt bekymrende, hvis den nye bekendtgørelse om speed pedelegs træder i kraft. Det bunder i følgende:

- Vores cykelstier i kryds er indrettet til maksimalt 30 km/t. En forøget tilladt hastighed vil betyde, at den tid som trafikanter har til at reagere på hinanden bliver for kort i mange kryds. Det skyldes at sigteafstande og horisontale kurver for de bløde trafikanter er designet til en lavere hastighed end 45 km/t.
- Kurverne på vores cykelstinet er dimensioneret til 30 km/t, dog 35 km/t på supercykelstierne, og er dermed ikke dimensioneret til 45 km/t svarende en speed pedelegs tilladte kørehastighed. Kørsel med 45 km/t vil fx kunne medføre, at flere kører af cykelstierne i de skarpeste kurver mv.<sup>1</sup>
- At man vil tillade en væsentlig ringere hovedbeskyttelse (cykelhjelme) til brugere af speed pedelegs end for førere af knallert 45 (styrhjelme), selvom de er lige udsatte for hovedskader ved ulykker.
- At man blander speed pedelegs med cyklister med meget lavere hastigheder på meget smalle færdselsarealer. Dette er i modstrid med "homogenitets" princippet, ifølge hvilket

---

<sup>1</sup> Se afsnit 5.7.3 i

<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=%2fv1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fTrafikarealer+by%2f&docId=vd-2016-0052-full>

det af trafiksikkerhedsmæssige årsager anbefales, at cyklister fysisk adskilles fra køretøjer med en kørehastighed på over 30 km/t<sup>2</sup>.

- At man må forvente flere farlige situationer med overhalende speed pedelecs, da de øvrige cyklister har ringe chance for at høre dem (i modsætning til lille knallert), og det er velkendt, at auditivt sensorisk input støtter cyklister i hurtig og sikker detektion af den øvrige trafik<sup>3</sup>.
- At den nyeste forskning viser, at kørsel på elcykel medfører højere kørehastighed, øget sandsynlighed for og nødvendighed af hårde opbremsninger for at undgå kollision, samt større vanskelighed ved at forudsige og læse trafikken sammenlignet med kørsel på en konventionel cykel<sup>4</sup>. Det er rimeligt at antage, at disse udfordringer vil være endnu mere udtalt for speed pedelecs, når disse blandes med den øvrige cykeltrafik.
- Hvis kravet om kørekort frafalder, tillader man trafikanter at færdes med en relativ høj hastighed (45 km/t), uden at man kan sikre, at de har den fornødne viden og kompetencer til at færdes trafiksikkert. Forslaget tager dermed ikke højde for den seneste internationale viden på området, hvor det konkluderes, at kørekort reducerer mængden af ulykker blandt motoriserede tohjulede køretøjer. Baggrunden for dette er, at mange ulykker skyldes høje hastigheder kombineret med manglende trafikviden og evner<sup>5</sup>.
- Såfremt det ikke kræver kørekort at færdes på en speed pedelec, har politiet ikke mulighed for at sanktionere over for personer, der gentagne gange overtræder færdselsloven på speed pedelecs.
- Hvis speed pedelecs tillades at køre på cykelstien, bliver det sværere for andre trafikanter, herunder andre cyklister og bilister, at skelne dem fra almindelige cyklister. Hermed øges risikoen for at andre trafikanter undervurderer speed pedelec'ens hastighed i fx sving- og overhalingssituationer. Forskning peger på, at undervurdering af elcyklisters hastighed kan føre til ulykker<sup>6</sup> og kritiske situationer<sup>7</sup>.
- Med den foreslåede bekendtgørelse vil Danmarks regler for speed pedelecs afvige fra reglerne i lande, som vi normalt sammenligner os med. Fx bliver speed pedelecs i Holland betragtet på linje med en knallert 45<sup>8</sup>.

<sup>2</sup> Schepers, P., Twisk, D., Fishman, E., Fyhri, A., Jensen, A. (2017). The Dutch road to a high level of cycling safety. *Safety Science*, 92, 264-273.

<sup>3</sup> Stelling-Konczak, A., Hagenzieker, M., Wee, B.V. (2015). Traffic sounds and cycling safety. The use of electronic devices by cyclists and the quietness of hybrid and electric cars. *Transport Reviews*, 35, 422-444.

<sup>4</sup> Huertas-Leyva, P., Dozza, M., Baldanzin, N. (2018). Investigating cycling kinematics and braking maneuvers in the real world: e-bikes make cyclists move faster, brake harder and experience more conflicts. *Transportation Research Part F*, 54, 211-222.

<sup>5</sup> WHO (2017): Powered two- and three wheeler safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners

<sup>6</sup> Huertas-Leyva, P., Dozza, M., Baldanzin, N. (2018). Investigating cycling kinematics and braking maneuvers in the real world: e-bikes make cyclists move faster, brake harder and experience more conflicts. *Transportation Research Part F*, 54, 211-222.

<sup>7</sup> Haustein, S. & Møller, M. (2016). E-bike safety: Individual-level factors and incident characteristics. *Journal of Transport & Health*, 3, 286-394.

<sup>8</sup> <https://www.government.nl/topics/bicycles/safe-cycling>

Baseret på disse punkter vil vi opfordre til, at man fokuserer på følgende, inden man ændrer de gældende regler for speed pedelecs permanent eller i form af en forsøgsordning som foreslået i det aktuelle udkast til en bekendtgørelse:

- At man får opbygget et tilstrækkeligt vidensgrundlag omkring de trafiksikkerhedsmæssige udfordringer, der er forbundet med elcykler, herunder behov for eventuelt at differentiere mellem by- og landområder samt forskellige typer af infrastruktur.
- At man får opbygget et ordentligt vidensgrundlag for hvordan teknologien skal sikre at man ikke kører for hurtigt - f.eks. krav til, hvor hårdt der skal trædes i pedalerne, graden af selvløb osv. Principperne for elcykler er grundlæggende, at man skal levere en betydelig del af fremdriftsenergien selv, og at den automatiske støtte til fremdriften aftager hurtigt, når fodgængerer ikke længere bidrager med at træde i pedalerne. I praksis er det forskelligt fra mærke til mærke, og det må frygtes, at en del af de dødsulykker man har haft med elcykler og især ældre cyklister kan henføres til en manglende sikring af de mest trafiksikre principper for elcyklernes bidrag til kørslen.
- At man, indtil man har fundet løsningerne på ovenstående problemer ved speed pedelecs, undlader at reducere de nuværende krav, men fortsat lader speed pedelecs færdes på vores vej- og stiarealer efter samme regler som for knallert 45 og med samme krav til beskyttelse.

På vegne af Sektionen for Veje, Trafik og Transport og Transport DTU/DTU Management Engineering.

*Niels Agerholm*

## Tekniske Konsulenter for Vejtransport

[tkvt@typegodkendelse.dk](mailto:tkvt@typegodkendelse.dk)

Formand: Johnny Hansen

8. marts 2018

Til

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

### **Høringssvar vedr. BEK om forsøgsordning for speed pedelecs [TS20000-00157]**

Tekniske konsulenter for Vejtransport (TKVT) tillader sig hermed at respondere på den udsendte høringsskrivelse og vedlagte udkast til bekendtgørelse.

Som udgangspunkt vil vi gerne rose initiativet til at tilpasse nationale bestemmelser til ikke at forhindre EU-godkendte køretøjer, men vi finder dog at der er nogle alvorlige administrative mangler i det udsendte forslag.

Der er i udkastet til bekendtgørelsen stillet krav om EU-godkendelse i klasse L1e, hvilket jf. Forordning 168/2013 omfatter "let motordrevet tohjulet køretøj", med dertil hørende underopdelinger. Cykel med motor er heri angivet som underkategori L1e-A.

Der er i udkast til bekendtgørelsen ikke stillet krav om nogen kontrol inden ibrugtagning, f.eks. i form af registrering i det digitale motorregister, DMR. Dette finder TKVT ikke hensigtsmæssigt, da vi har kendskab til flere af denne type cykler, som ifølge CoC-dokumenterne er angivet til langt lavere maksimal hastighed, end den faktisk mulige, da EU-godkendelsen alene omhandler den rent motoriserede del af køretøjet – altså under drift uden bidrag af pedalkraft. Dette er i forordning 168/2013 klart defineret som værende en sekundær driftsmulighed, hvorved et CoC-dokument som alene beskriver denne driftsform ikke vurderes at opfylde definitionen for køretøjskategorien L1e-A, men derimod blot en tohjulet knallert forsynet med pedaler.

Hvorvidt cyklerne reelt er dimensioneret og afprøvet ved en hastighed svarende til det faktiske hastighedspotentiale, på måske 45 km/t, er dermed uvist, og kan udgøre en potentiel sikkerhedsrisiko for såvel brugerne som øvrige trafikanter.

Under den hidtidige praksis, hvor denne type køretøjer skal indregistreres som knallert, er sådanne køretøjer blevet nægtet oprettelse i DMR, da køretøjerne ikke er fundet værende i overensstemmelse med deres EU-godkendelse. Ved at fjerne krav til registrering vil sådanne køretøjer frit kunne anvendes, og uden umiddelbar mulighed for kontrol af hverken politi eller anden administrativ myndighed.

Færdselsstyrelsen opfordres derfor til at fastholde krav til registrering, samt lovpligtig ansvarsforsikring, tilsvarende øvrige køretøjer af kategorien L1e, for på denne måde at kunne foretage kontrol af køretøjernes overensstemmelse med deres EU-godkendelse, og bedst muligt sikre brugernes sikkerhed.

TKVT er ligeledes bekymrede over forslag til indførelse af krav til anvendelse af cykelhjelme på køretøjer som falder udenfor scope for den standard som cykelhjelme skal være godkendt efter, DS/EN 1078, som udover cyklister, også omfatter brugere af skateboards og rulleskøjter. I alle tilfælde bevægelsesformer som forventes at foregå ved relativt lav hastighed.



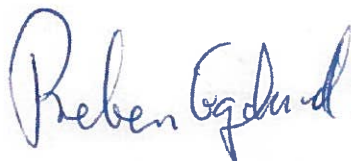
Krav til styrthjelme er derimod reguleret i ECE-regi og kræver godkendelse og mærkning herefter. Krav heri er tilpasset efter anvendelsen, og adskiller sig på mange punkter fra kravene til cykelhjelme.

Færdselsstyrelsen opfordres derfor til at overveje hvorvidt det er hensigtsmæssigt at kombinere internationale normer, standarder, direktiver og forordninger på en måde, hvortil de ikke er tiltænkt.

Dette kan potentielt udgøre en falsk tryghed for brugerne.

Med venlig hilsen

Johnny Hansen



Digitalt signeret af Preben Egelund  
DN: c=DK, o=Auto Consult v/Preben  
Egelund // CVR:28541406, cn=Preben  
Egelund, serialNumber=CVR:28541406-  
RID:1170839416802  
Dato: 2018.03.08 14:49:25 +01'00'

**From:** Poul Christensen, Transportgruppen  
**Sent:** Thu, 8 Mar 2018 18:09:16 +0000  
**To:** Færdselsstyrelsen;Rikke Lavall;Kjeld H. Jensen, Transportgruppen  
**Cc:** Flemming Overgaard, Transportgruppen  
**Subject:** Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs

Sendt fra min Samsung Galaxy-smartphone.

Færdselsstyrelsen

info@fstyr.dk

cc.: rila@fstyr.dk

**Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs**

Færdselsstyrelsens j.nr. TS20000-00157.

**Høringssvar fra 3F Transportgruppen**

Sammenfatning

3F Transportgruppen stiller sig meget kritisk over for forslaget om at tillade speed pedelegs. Det skyldes, at hvis speed pedelegs tillades i henhold til forslaget, vil det efter vores vurdering indebære en komplicering af erhvervschaufførers og -cyklisters situation i trafikken, med en uacceptabelt øget risiko for uheld, herunder uheld med personskade – evt. med dødelig udgang – til følge.

Baggrund

Gennem de senere år er antallet af cyklister i de større byer vokset markant. Mængden 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 – der 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.

Udviklingen har også betydet en forandring - og forråelse - i cykelkulturen. Der 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.

Opsvinget har medført øget godstransport og dermed øget trafikintensitet. Øget e-handel har medført øget pakke- og kurertransport. Tilsammen en betydelig øget trængsel i trafikken.

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.

Dette er de ændrede vilkår, som 3F's erhvervschauffører og -cyklister skal udføre deres arbejde i.

### Positivt

3F Transportgruppen finder det positivt at der foreslås, at

- der bliver forbud mod befordring af andre personer end føreren og forbud mod tilkobling af påhængsvogn og sidevogn (§ 4)
- m.h.t. befordring af genstande finder færdselslovens regler for befordring af genstande på knallert anvendelse (§ 5). Målene på de genstande, der må befordres på en knallert, er en smule mindre end på cykel på grund af den højere hastighed
- lygterne skal altid være tændt ved kørsel – også uden for lygtetændingstiden (§ 6)
- føreren skal være fyldt 15 år (§ 7)
- der bliver krav om brug af cykelhjelme (§ 8)
- promillegrænsen og bagatelgrænsen for kørsel med alkohol og euforiserende stoffer i blodet gælder (§ 9).
- spiritus- og narkokørsel straffes efter sanktionsreglerne for kørsel på lille knallert (§ 12, stk. 2).
- færdselslovens kapitel 16, der bl.a. indeholder pligt til at tegne ansvarsforsikring, finder anvendelse (§ 11)

### Konklusion

Desuagtet de nævnte positive forhold fraråder 3F Transportgruppen at tillade den nye kategori af køretøjer, ”speed pedelecs”.

På vegne af 3F Transportgruppen

Venlig hilsen

Poul Christensen

*Poul Christensen*

*Konsulent*

*3F Transport*

*21786444*

