

UDKAST
til
Forslag
til
Lov om ændring af færdselsloven
(Bemyndigelse til at fastsætte regler om små motoriserede køretøjer)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, som senest ændret ved lov nr. 698 af 8. juni 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 6, stk. 3, udgår »køres på rullebræt eller«.
2. I § 11 indsættes efter »rulleskøjter«: », skateboards«.
3. I § 68 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
»Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser for anvendelse af små motoriserede køretøjer, herunder bestemmelser om køretøjets hastighed, placering på vejen, belæsning, brug af signaler og tegn, lygteføring og anvisninger for færdsel. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om førere af små motoriserede køretøjer, herunder bestemmelser om alderskrav, krav om kørekort, spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v. i §§ 53-54. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i denne forbindelse fravige bestemmelser i kapitel 3-5, 7- 8, 10, § 70, kapitel 13 og 16.«

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 3-5.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2018.

§ 3

Loven gælder ikke på Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund

2. Lovforslagets indhold. Lovliggørelse af små motoriserede køretøjer

2.1. Gældende ret

2.1.1. Færdselsloven

2.1.2. Bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v.

2.1.3. EU-retlig regulering

2.1.4. Selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards (Gruppe 1 køretøjer)

2.1.4.1. Selvbalancerende køretøjer

2.1.4.2. Motoriserede skateboards

2.1.5. Speed pedelecs, motoriserede løbehjul og motoriserede kickbikes (Gruppe 2 køretøjer)

2.1.5.1. Speed pedelecs

2.1.5.2. Motoriserede løbehjul

2.1.5.3. Motoriserede kickbikes

2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets indhold og baggrund

Med lovforslaget er det hensigten at åbne op for anvendelse af en række mindre motoriserede køretøjer på færdselslovens område. Gennem de senere år er der blevet introduceret en række nye typer af mindre motoriserede køretøjer på det danske marked, som i vidt omfang ikke er omfattet af de gældende regler i færdselsloven. Formålet med lovforslaget er derfor at skabe bedre rammer for disse køretøjstyper, som er baseret på ny teknologi således, at nye fleksible transportformer kan vinde frem.

Trafik- og Byggestyrelsen iværksatte i efteråret 2015 en screening af en række andre europæiske landes regulering af alternative, selvbalancerende køretøjer. Screeningen omfattede selvbalancerende, elektrisk drevne køretøjer uden styr og motoriserede løbehjul. Screeningen havde til formål at undersøge køretøjernes lovmæssige rammer, regler for køretøjernes tekniske specifikationer og eventuelle adfærdsmæssige krav til førerne af køretøjerne. Det blev endvidere undersøgt, om der fandtes statistiske oplysninger eller analyser på området, som kunne give oplysninger om antallet af ulykker, som disse køretøjer var involveret i eller årsag til.

Resultatet af screeningen viste overordnet, at man i de undersøgte lande på daværende tidspunkt ikke havde udarbejdet særskilt lovgivning på området, men i stedet havde valgt at lave vejledninger for, hvordan køretøjerne kunne klassificeres under den eksisterende lovgivning. Køretøjerne blev i visse lande enten betragtet som knallert eller cykel, mens enkelte lande tillader kørsel på fortov med begrænset hastighed. Det blev samtidigt konkluderet, at der på grund af køretøjernes status som nyt transportmiddel endnu ikke fandtes tilgængelig statistik om trafiksikkerheden i de undersøgte lande.

Med afsæt i screeningen udarbejdede Færdselsstyrelsen, der er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, i efteråret 2016 en analyse af små motoriserede køretøjer. Formålet var at undersøge mulighederne for at tillade, at en række små motoriserede køretøjer anvendes på færdselslovens område. Som følge af udviklingen på området for små motoriserede køretøjer, omfattede analysen – ud over selvbalancerende køretøjer og motoriserede løbehjul – også motoriserede skateboards, motoriserede rulleskøjter, motoriserede kickbikes, motoriserede løbehjul og speed pedelecs. Analysen tog afsæt i de umiddelbare muligheder, der er for at lovliggøre de omfattede køretøjstyper set i forhold til både et mobilitets- og færdselssikkerhedsmæssigt perspektiv.

Lovforslaget skal gøre det muligt at tillade nye køretøjstyper på færdselslovens område, hvorfor det konkret foreslås at indsætte en bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler for anvendelse af små motoriserede køretøjer. Det er hensigten, at bemyndigelsen indledningsvist vil blive anvendt til at lovliggøre seks nye køretøjstyper i en forsøgsordning. Disse køretøjstyper kan opdeles i to grupper set ud fra deres størrelse og karakteristika. Gruppe 1 omfatter selvbalancerende køretøjer med ét eller to hjul og motoriserede skateboards, mens gruppe 2 omfatter speed pedelecs, motoriserede kickbikes og motoriserede løbehjul.

Lovforslaget ophæver samtidigt det gældende forbud mod anvendelse af rullebræt (skateboards) på færdselslovens område således, at kørsel på skateboards herefter sidestilles med kørsel med rulleskøjter, hvor føreren efter de gældende regler betragtes som gående.

2. Lovforslagets indhold. Lovliggørelse af anvendelse af små motoriserede køretøjer på færdselslovens område

2.1. Gældende ret

2.1.1. Færdselsloven

Færdselslovens § 2 indeholder en række definitioner, som har betydning i forhold til anvendelsen af loven. Det fremgår af § 2, nr. 14, at et motordrevet køretøj defineres som et køretøj, der er forsynet med motor som drivkraft, og at motordrevne køretøjer inddeles i motorkøretøj, traktor, motorredskab og knallert.

Motorkøretøj inddeles i § 2, nr. 15, i bil og motorcykel og defineres som et motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til selvstændigt at benyttes til personbefordring eller godstransport. Dog anses et motordrevet køretøj, som er indrettet til andet formål, og som er konstrueret til en hastighed af over 40 km i timen også for omfattet af definitionen af motorkøretøj. Færdselsloven opererer dermed med fem typer af motordrevne køretøjer: bil, motorcykel, traktor, motorredskab og knallert.

De små motoriserede køretøjer, som det er hensigten at skabe mulighed for at lovliggøre, er alle omfattet af definitionen af et motordrevet køretøj, da de alle er forsynet med en motor som drivkraft. Køretøjerne er dog ikke alle umiddelbart dækket af den typeinddeling af motordrevne køretøjer, som fremgår af færdselsloven.

I færdselslovens § 2, nr. 2, defineres en bil som et motorkøretøj, der er forsynet med fire eller flere hjul eller med bælter, valser, meder eller lignende. Køretøjer på tre hjul er ligeledes omfattet af definitionen, hvis køretøjets egenvægt overstiger 400 kg.

Motorcykel defineres i § 2, nr. 13, som et motorkøretøj på to hjul og med eller uden sidevogn. Definitionen omfatter køretøjer på tre hjul, hvis køretøjets egenvægt ikke overstiger 400 kg.

Knallert defineres i § 2, nr. 7, som et to- eller trehjulet køretøj med enten en forbrændingsmotor på over 50 cm³ eller en elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på 45 km i timen. Det fremgår ligeledes, at færdselsloven skelner mellem stor og lille knallert, således at køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen er en stor knallert, og køretøjer med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen er en lille knallert.

Færdselsloven indeholder en række færdselsregler, der regulerer anvendelse af de enkelte køretøjstyper på lovens område. Motordrevne køretøjer skal efter de gældende regler som udgangspunkt anvendes på vejen. Undtaget herfra er dog lille knallert, der skal anvendes på cykelsti.

Derudover indeholder færdselsloven en række færdselsregler for gående, samt for kørsel på cykel og knallert.

Gående er ikke defineret i § 2, men er nærmere reguleret i kapitel 3. Det følger af § 10, stk. 1, at gående skal benytte fortov, gangsti eller rabat, bortset fra midterrabat. Gående må kun benytte cykelsti eller kørebane, hvis der ikke findes fortov, gangsti eller egnet rabat. Ifølge § 10, stk. 2, skal gående, som benytter kørebanen, gå yderst i venstre side i færdselsretningen, medmindre den gående trækker en cykel eller knallert eller hvis den gående herved vil blive udsat for fare eller særlige omstændigheder tilsiger det. Det følger af § 11, at den der løber på ski, skøjter, rulleskøjter eller lignende betragtes som gående. Tilsvarende gør sig gældende for den, der fører barnevogn eller legevogn og den, der skubber kørestol, trækker cykel eller knallert.

En cykel er omfattet af definitionen af et køretøj i færdselslovens § 2, nr. 10, der omfatter indretning på hjul, bælter, valser, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner. Cykel er derimod ikke selvstændigt defineret i færdselsloven som en særegen køretøjstype, men ses defineret i Wienerkonventionen af 8. november 1968 om vejtrafik som et køretøj, der har mindst to hjul og som drives frem alene af førerens muskelkraft, enten ved brug af fod- eller håndpedaler.

Ved kørsel på cykel gælder der – udover de generelle regler for al færdsel i færdselslovens kapitel 2 – også en række færdselsregler for kørende i lovens kapitel 4 om f.eks. anvendelse af vejens forskellige baner og placering på vejen, og en række særlige regler for cykler i lovens kapitel 7. Det følger blandt andet af § 49, stk. 4, at en cyklist skal have begge fødder på pedalerne og mindst den ene hånd på styret under kørslen. Det følger endvidere af § 49, stk. 5, at det er forbudt at cykle på fortov og gangsti, medmindre andet er fastsat efter § 14, stk. 4, som giver transport-, bygning- og boligministerens bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om cyklisters anvendelse af fortov og gangsti.

Kapitel 2 og 4 om generelle regler for al færdsel og færdselsregler for kørende gælder tilsvarende for kørsel på knallert. Det følger f.eks. af § 14, stk. 2, at en lille knallert skal føres på cykelsti, og at hastigheden på cykelsti skal afpasses således, at der ikke fremkaldes fare eller ulempe for den øvrige færdsel. I kapitel 8 er der derudover fastlagt særlige regler for knallerter. Det følger blandt andet af § 51, stk. 1, at en knallert ikke må føres ved siden af andet køretøj. Det følger endvidere af § 51, stk. 6, at der på en tohjulet knallert ikke må befordres andre personer end føreren.

Særligt med hensyn til kørsel på rullebræt, der i dag benævnes skateboard, fremgår det af § 6, stk. 3, at der ikke på vej må køres på rullebræt eller laves glide- eller kælkebaner. Ifølge færdselslovens §

2, nr. 28, skal ”vej” forstås som vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat. § 6, stk. 3, indeholder således et direkte forbud mod at benytte skateboards på størstedelen af færdselslovens område.

2.1.2 Bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v.

I bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v. er der åbnet op for anvendelse af to køretøjstyper, som helt eller delvist anvender motorkraft til fremdrift, på samme vejareal som cykler. El-cykler kan anvendes på færdselslovens område på samme vis som cykler, hvis de lever op til en række fastlagte krav. Det fremgår blandt andet af bekendtgørelsen, at en el-hjælpemotor til en cykel højst må have en effekt på 250 W. En hjælpemotoren må endvidere kun afgive effekt ved hastigheder på 25 km i timen eller derunder, og kun når cyklens pedaler eller lignende samtidigt betjenes.

Tilsvarende er elektrisk drevne en-akslede køretøjer (f.eks. Segways) klassificeret som cykel i bekendtgørelse om cyklers indretning og udstyr m.v. således, at disse køretøjer med visse undtagelser skal opfylde bekendtgørelsens krav herfor. Bekendtgørelsen indeholder derudover blandt andet krav om, at elektrisk drevne en-akslede køretøjer højst må have en topfart på 20 km i timen og skal være udstyret med et styr.

2.1.3. EU-retlig regulering

På det køretøjstekniske område har man på EU-plan valgt, at visse køretøjer, som bringes i omsætning inden for EU, skal være typegodkendt og leve op til de administrative bestemmelser og tekniske krav, der stilles i forbindelse med en typegodkendelse. Reguleringen udspringer af tre retsakter om godkendelse af forskellige typer af køretøjer: Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (Rammedirektiv), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 167/2013 af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer.

I forhold til de små motoriserede køretøjer, som med lovforslaget vil kunne lovliggøres til anvendelse på færdselslovens område, er det især forordning 168/2013/EU, der har betydning. Forordningen undtager direkte selvbalancerende køretøjer fra sit anvendelsesområde, men vil kunne omfatte to- og trehjulede køretøjer, som lever op til forordningens definitioner og de tekniske krav, som er knyttet til forordningen.

En række af de køretøjstyper, som lovforslaget vil gøre det muligt at lovliggøre, er ikke omfattet af typegodkendelsesreglerne, men derimod af enten Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF, som er implementeret i dansk ret i bekendtgørelse nr. 693 af 10. juni 2013 om indretning m.v. af maskiner

eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/48/EF af 18. juni 2009 om sikkerhedskrav til legetøj, som er implementeret i dansk ret i bekendtgørelse nr. 309 af 3. april 2017 om sikkerhedskrav til legetøjsprodukter. Dette gælder for de selvbalancerende køretøjer, motoriserede skateboards, motoriserede løbehjul og motoriserede kickbikes.

Afgørende for, hvilket af de to regelsæt der regulerer de tekniske krav til disse køretøjer, er, om der er tale om et produkt, som udelukkende eller delvist er konstrueret eller beregnet til at blive brugt af børn under 14 år. Hvis dette er tilfældet, vil køretøjet være omfattet af direktiv 2009/48/EF. De to direktiver har fokus på produktsikkerhed således, at de produkter, der bringes i omsætning, er sikre at anvende.

2.1.4. Selvbalancerende køretøjer og motoriserede skateboards (Gruppe 1 køretøjer)

2.1.4.1. Selvbalancerende køretøjer

Denne køretøjstype omfatter en-akslede køretøjer med et eller to hjul, uden styr eller anden form for håndbetjent styretøj, som med gyroskopteknologi og en eller flere elektriske motorer sørger for at opretholde førerens balance. Disse køretøjer bliver markedsført under en række forskellige navne. Selvbalancerende køretøjer med to hjul kendes som *Segboards*, *Airboards*, *Hoverboards*, *Cyboards*, *Esways*, *Swagways* m.v. Selvbalancerende køretøjer med ét hjul kendes som *Uniwheels*, *Airwheels*, *Onewheels*, *E-wheels*, *Airskates* m.v.

Selvbalancerende køretøjer med to hjul betjenes ved, at føreren læner sig frem eller tilbage for at regulere køretøjets hastighed, mens navigeringen til højre og venstre foretages ved at vippe henholdsvis højre eller venstre fod frem eller tilbage for at accelerere motoren i det respektive hjul.

Betjeningen af et selvbalancerende køretøj med ét hjul kan sammenlignes med betjeningen af et selvbalancerende køretøj på to hjul, idet hastigheden fortsat bestemmes af, om føreren læner sig fremad eller tilbage. Skift af kørselsretning sker på et selvbalancerende køretøj med ét hjul ved at føreren roterer kroppen på samme måde, som det kendes fra en almindelig et-hjulet cykel.

Selvbalancerende køretøjer er elektrisk drevne en-akslede køretøjer, men på grund af deres udformning lever de ikke op til cykelbekendtgørelsens krav til elektrisk drevne en-akslede køretøjer, som blandt andet stiller krav om, at køretøjet skal have et styr. Dermed kan disse køretøjer heller ikke opfylde det generelle krav om, at en cykel skal være forsynet med en klart lydende klokke, som skal være anbragt på styret. Visse fabrikanter af disse typer af selvbalancerende køretøjer er dog begyndt at tilbyde, at køretøjet kan forsynes med eftermonteret styr, hvilket kan betyde, at visse udgaver af selvbalancerende køretøjer kan bringes til at opfylde cykelbekendtgørelsens krav til elektrisk drevne en-akslede køretøjer.

De selvbalancerende køretøjer, som ikke kan opfylde kravene til elektrisk drevne en-akslede køretøjer i cykelbekendtgørelsen, vil klassificeringsmæssigt skulle leve op til de bestemmelser, som gælder for motordrevne køretøjer i færdselsloven. Et selvbalancerende køretøj med to hjul vil ordlydsmæssigt kunne omfattes af færdselslovens definition af en knallert, men kan på grund af dets udformning ikke leve op til kravene for knallert. Derudover undtager Europa-Parlamentets og

Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, de selvbalerende køretøjer fra forordningens anvendelsesområde.

Et selvbalerende køretøj med ét hjul, er ikke omfattet af færdselslovens definition af et motordrevet køretøj, da denne i alle tilfælde forudsætter et køretøj med mere end ét hjul.

Selvbalerende køretøjer kan derfor ikke lovligt anvendes på færdselslovens område.

Som produkt er de selvbalerende køretøjer omfattet af enten Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/48/EF af 18. juni 2009 om sikkerhedskrav til legetøj og skal dermed leve op til de tekniske sikkerhedskrav, der stilles til produkter efter disse regelsæt, som bringes i omsætning inden for EU.

2.1.4.2. Motoriserede skateboards

Motoriserede skateboards minder i stor udstrækning om helt almindelige skateboards, hvor føreren står på et bræt med to aksler og fire hjul. Forskellen ligger i, at disse køretøjer er udstyret med en eller flere elektriske motorer som drivkraft. Køretøjerne er ikke udstyret med et styr og betjening af køretøjets retning sker, som man kender det fra almindelige skateboards, ved at forskyde kropsvægten til den ene eller anden side af skateboardet, hvorved akslerne, som er hængslet i et kugleled, drejes tilsvarende. Hastigheden reguleres derimod fortrinsvist med en håndholdt fjernbetjening eller via en app på telefonen. Køretøjerne findes i en bred variation af modeller med motoreffekt fra 350 W til 2 x 2000 W og med tophastigheder på 20-40 km i timen.

Færdselslovens § 6, stk. 3, indeholder et forbud mod anvendelse af rullebræt (skateboard) på vej, hvilket betyder, at skateboards, uanset om de er motordrevne eller ej, er forbudt at anvende på størstedelen af færdselslovens anvendelsesområde.

Motoriserede skateboards adskiller sig væsentligt fra de køretøjstyper, der er defineret i den gældende færdselslov. Ordlydsmæssigt vil skateboards falde ind under færdselslovens definition af en bil, men da disse køretøjer er så væsensforskellige fra en bil, giver sammenligningen ikke reel mening, da motoriserede skateboards ikke er i nærheden af at opfylde eller kunne bringes til at opfylde de krav, der gælder for biler.

Denne køretøjstype er ligeledes omfattet af enten Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/48/EF af 18. juni 2009 om sikkerhedskrav til legetøj og skal derfor leve op til disse regelsæt.

2.1.5. Speed pedelecs, motoriserede løbehjul og motoriserede kickbikes (Gruppe 2 køretøjer)

2.1.5.1. Speed pedelecs

En speed pedelec er i sin udformning en cykel med en elmotor. Denne køretøjstype er dog ikke identisk med de elcykler, som er reguleret i bekendtgørelse om cyklers indretning og udstyr m.v. En

speed pedelec adskiller sig fra den almindelige kendte elcykel, idet den kan køre mere end 6 km i timen på ren motorkraft, typisk 18 km i timen, uden at føreren samtidigt træder i køretøjets pedaler. Derudover kan en speed pedelec yde assistance op til 45 km i timen, når føreren samtidig træder i pedalerne. Disse køretøjer er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, hvor det defineres som en ”cykel med motor”. En speed pedelec kan derfor typegodkendes efter forordningen, og Danmark kan derfor ikke forbyde, begrænse eller hindre markedsføring af disse køretøjer, hvis de er typegodkendt i henhold til forordningen. Af samme årsag kan Danmark ikke nægte registrering eller ibrugtagning af sådanne køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder. Der vil dog kunne fastsættes regler om, hvor på færdselslovens anvendelsesområde de enkelte typegodkendte køretøjer kan anvendes.

Efter de gældende regler klassificeres en speed pedelec som stor knallert på grund af køretøjets assisterede maksimalhastighed på 45 km i timen. Det betyder, at køretøjet og fører 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 styrthjelm, og køretøjet skal køre på vejen ligesom en almindelig stor knallert.

2.1.5.2. Motoriserede løbehjul

Motoriserede løbehjul ligner et almindeligt løbehjul med to aksler og et styr. Denne køretøjstype findes i forskellige størrelser og med meget varierende tophastigheder mellem 10-60 km i timen således, at de ikke alle falder under samme klassificering i færdselsloven. Visse typer motoriserede løbehjul er udstyret med sadel, hvilket har betydning for køretøjets mulighed for at opnå typegodkendelse efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, idet forordningen alene omfatter køretøjer som er udstyret med mindst én siddeplads.

Efter færdselslovens definition af motordrevne køretøjer vil motoriserede løbehjul minde mest om enten en knallert, hvis køretøjets tophastighed er højst 45 km i timen eller en motorcykel, hvis tophastigheden overstiger 45 km i timen. Motoriserede løbehjul som har opnået en typegodkendelse efter forordningen, vil kunne anvendes lovligt på færdselslovens område.

2.1.5.3. Motoriserede kickbikes

Motoriserede kickbikes minder i deres udformning i høj grad om en cykel uden sadel og pedaler. Føreren af køretøjet står på et centralt placeret bræt, og køretøjets opbygning består oftest af en navmotor i baghjulet og fælg- eller skivebremses på begge hjul. På grund af de forøgede hjuldimensioner i forhold til løbehjulene er der ikke behov for affjedring, og der er dermed tale om en mere simpel konstruktion end løbehjulene bestående af færre komponenter, da transmissionslinjen fra motor til baghjul er indbygget i navet. I lighed med almindelige elcykler er flere køretøjer inden for kategorien udstyret med en sensor, der kan registrere hvornår føreren sætter fra med foden og accelererer således, at motoren kan koble ind og assistere til fremdriften.

Derudover har de fleste modeller også et ”gashåndtag” med forskellige statiske hastighedstrin, som dog oftest begrænser sig til 25 km i timen.

Motoriserede kickbikes klassificeres i forhold til de fem køretøjskategorier i færdselsloven som en knallert, men henset til, at motoriserede kickbikes ikke er udstyret med en siddeplads, vil køretøjet ikke kunne opnå en typegodkendelse efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykle. Disse køretøjer kan derfor ikke lovligt anvendes på færdselslovens område efter de gældende regler.

2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Gennem de senere år er der sket en teknologisk udvikling inden for motor- og batteriteknologi, hvilket har betydet en stigning af nye typer af små motoriserede køretøjer. Der er efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering behov for at følge med den teknologiske udvikling således, at nye fleksible transportformer kan være med til at udvikle transportområdet og skabe større mobilitet for den enkelte. Det er dog samtidigt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at der ved introduktion af nye transportformer ikke må gås på kompromis med færdselssikkerheden.

Henset til udviklingen på markedet for små motoriserede køretøjer og befolkningens interesse for at anvende disse køretøjer som transportmiddel, finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det er nødvendigt at skabe bedre rammer for disse nye køretøjstyper.

Der er tale om motordrevne køretøjer, som ikke alle er direkte omfattet af de typer af motordrevne køretøjer, som fremgår af færdselslovens gældende regler. En hel eller delvis lovliggørelse vil derfor betyde, at en række nye og færdselssikkerhedsmæssig ukendte køretøjer, som adskiller sig væsentligt fra mange af de mere traditionelle køretøjer, vil skulle færdes på færdselslovens område. Det vil betyde en markant ændring af trafikbilledet.

Da køretøjerne endnu er meget nye på færdselsområdet, findes der ikke et erfaringsgrundlag, som kan danne baggrund for en nærmere vurdering af de færdselssikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med køretøjernes anvendelse. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at der er behov for at indhente sådanne erfaring med disse nye køretøjstypers færdselssikkerhed og betydning for det samlede trafikbillede. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder derfor, at inddragelse af nye typer af små motoriserede køretøjer indledningsvis bør ske i en forsøgsordning.

Da der er tale om køretøjer, som med hensyn til vægt og dimensioner er sammenlignelige med cykler og rulleskøjter, vil der efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse ikke være afgørende færdselssikkerhedsmæssige hindringer for gennemførelse af forsøg med disse køretøjer. Ved at gøre det muligt at anvende de pågældende køretøjer på færdselslovens område som led i en forsøgsordning, giver det mulighed for efter en periode at vurdere deres betydning for det samlede

trafikbillede således, at der skabes grundlag for efterfølgende at indføre en permanent lovliggørelse ved, at de enkelte køretøjstyper indskrives og reguleres direkte i færdselsloven.

Det foreslås derfor, at der indsættes en bemyndigelsesbestemmelse i færdselslovens § 68 som et nyt stykke 2, der giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at fastsætte bestemmelser for anvendelse af små motoriserede køretøjer på færdselslovens område.

De små motoriserede køretøjer, som kendes i dag, er så forskelligartede med hensyn til konstruktion, ydeevne, indretning og udstyr, at det er nødvendigt, at de enkelte køretøjer reguleres for sig. Bemyndigelsen til at fastsætte bestemmelser for de små motoriserede køretøjer forudsættes udnyttet til at fastsætte nærmere bestemmelser for disse køretøjer i en eller flere bekendtgørelser, hvilket giver mulighed for løbende at tillade anvendelsen af små motoriserede køretøjer i takt med udviklingen på området.

Køretøjstyperne i gruppe 1 og 2 er ikke konkret reguleret i den gældende færdselslov. Der er derfor behov for, at bemyndigelsen gør det muligt at fastsætte nærmere regler om anvendelsesområdet for de enkelte køretøjer. I den forbindelse skal de færdselssikkerhedsmæssige fordele og ulemper vurderes i forhold til de enkelte køretøjers placering på enten fortov, cykelsti eller vej. Det vil også kunne fastsættes, som en betingelse for lovliggørelse, at enkelte af køretøjerne eventuelt alene anvendes på pladser, på legegader eller i lignende mindre trafikerede områder.

Da der er tale om køretøjer, som spænder fra en tophastighed på 10 km i timen og helt op til 60 km i timen, foreslås det, at bemyndigelsen giver mulighed for enten at fastsætte en konstruktiv bestemt tophastighed for selve de køretøjstyper, der lovliggøres, eller en hastighedsgrænse for den enkelte køretøjstype, som føreren skal efterleve ved anvendelse på færdselslovens område.

Tilsvarende kan det være nødvendigt at fastsætte særlige regler for belæsning af køretøjerne, signal- og tegngivning samt lygteføring.

Selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards betragtes i vidt omfang som avanceret legetøj og må antages hovedsagelig at appellere til større børn. Når målgruppen især forventes at være børn, vil det efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse være nødvendigt at overveje, om der bør fastsættes nærmere bestemmelser om alderskrav ved kørsel på færdselslovens område, ligesom det kan overvejes, om der er behov for krav om sikkerhedsudstyr. Tilsvarende kan også gøres sig gældende i forhold til de andre køretøjstyper og det foreslås derfor, at bemyndigelsen gør det muligt at fastsætte nærmere bestemmelser om alderskrav.

Færdselslovens bestemmelser om spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v. i §§ 53-54 omfatter alene motordrevne køretøjer. Da små motoriserede køretøjer ikke i alle tilfælde er omfattet af definitionen af motordrevet køretøj i § 2, kan der endvidere være behov for at fastsætte nærmere bestemmelser om førere af disse køretøjer i forhold til spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v. . Det foreslås derfor, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler herom, såfremt dette viser sig nødvendigt i forhold til den løsning, som vælges i forhold til lovliggørelse.

Ved fastsættelse af nærmere bestemmelser for små motoriserede køretøjer, som vil blive gennemført i en forsøgsordning for selvbalancerende køretøjer, motoriserede skateboards, speed pedelecs, motoriserede løbehjul og motoriserede kickbikes, kan der således opstå behov for at fravige bestemmelser i kapitel 3- 5, 7- 8, 10, § 70, kapitel 13 og 16.

Som en konsekvens af, at der med lovforslaget gives mulighed for, at motoriserede skateboards lovliggøres, foreslås det endvidere, at forbuddet i § 6, stk. 3, mod anvendelse af rullebræt (ikke-motoriserede skateboards) på vej ophæves. Et ikke-motoriserede skateboard foreslås samtidig indført i § 11 således, at den, der løber på skateboard – i lighed med den, der løber på rulleskøjter – anses som gående. Ved kørsel på skateboard vil den pågældende herefter skulle efterleve færdselslovens regler for gående.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget forventes at medføre et øget salg af små motoriserede køretøjer, såfremt køretøjerne lovligt kan anvendes på færdselslovens område. Dette vil kunne indebære en ikke nærmere angivet positiv forøgelse af indtægter for visse dele af erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

En speed pedelec kan typegodkendes efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, hvis den lever op til forordningens administrative bestemmelser og tekniske krav. Når et køretøj er typegodkendt kan Danmark ikke forbyde, begrænse eller hindre markedsføring af disse køretøjer, hvis de er typegodkendt i henhold til forordningen. Af samme årsag kan Danmark ikke nægte registrering eller ibrugtagning af sådanne køretøjer, systemer, komponenter eller separate tekniske enheder. Tilsvarende vil gøre sig gældende i forhold til de andre små motoriserede køretøjer, hvis de opnår en typegodkendelse efter forordningen. Der kan

dog stilles krav om, hvor på færdselslovens område de enkelte typegodkendte køretøjer kan anvendes.

De små motoriserede køretøjer, som påtænkes lovliggjort, er alle omfattet af produktregulering i EU, hvorfor mulighederne for at fastsætte yderligere tekniske krav vurderes at være begrænset. Der er tale om køretøjer, som enten vil være typegodkendt efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler eller CE-mærket efter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/48/EF af 18. juni 2009 om sikkerhedskrav til legetøj.

Hvis bemyndigelsen anvendes til at fastsætte krav om kørekort skal dette ske i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 6. juli 2017 til den 10. august 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Østre og Vestre Landsret, samtlige byretter, Advokatrådet, Alkohol og Samfund, Arbejdstilsynet, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, Cyklistforbundet, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Motor Union, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Standard, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Retskemisk Afdeling ved Retsmedicinsk Institut (København, Aarhus og Odense), Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sikkerhedsstyrelsen, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark og Veteranknallertklubben Aktiv.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative
--	---------------------------------------	----------

	(Hvis ja, angiv omfang)	konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget kan eventuelt medføre et øget salg af små motoriserede køretøjer, såfremt køretøjerne lovligt kan anvendes på færdselslovens område. Dette vil kunne indebære en ikke nærmere angivet positiv forøgelse af indtægter for visse dele af erhvervslivet.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Visse typer af små motoriserede køretøjer kan typegodkendes efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler, hvis de lever op til forordningens administrative bestemmelser og tekniske krav.</p> <p>De typer af små motoriserede køretøjer, som ikke reguleres af de EU-retlige typegodkendelsesregler, vil enten være omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/42/EF af 17. maj 2006 om maskiner og om ændring af direktiv 95/16/EF eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/48/EF af 18. juni 2009 om sikkerhedskrav til legetøj.</p> <p>Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort får betydning, hvis lovforslagets bemyndigelsesbestemmelse anvendes til at fastsætte krav om kørekort.</p>	

Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser	JA	NEJ X
--	----	----------

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 6, stk. 3, at der ikke på vej må køres på rullebræt eller laves glide- eller kælkebaner. Ifølge færdselslovens § 2, nr. 28, skal "vej" forstås som vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat. § 6, stk. 3, indeholder således et direkte forbud mod at benytte skateboards på størstedelen af færdselslovens anvendelsesområde.

Da dette forbud ikke harmonerer med, at lovforslaget giver mulighed for blandt andet at lovliggøre motoriserede skateboards, fremgår det af lovforslagets § 1, nr. 1, at ordene "køres på rullebræt eller" udgår af § 6, stk. 3. Lovforslagets § 1, nr. 1, medfører således, at der ikke længere vil være et forbud mod at køre på skateboard på vej.

Til nr. 2

Gående er ikke defineret i færdselslovens § 2, men er nærmere reguleret i kapitel 3. Det følger af § 11, at også den, der løber på ski, skøjter, rulleskøjter eller lignende betragtes som gående.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at kørsel på almindeligt skateboards i vidt omfang kan sidestilles med kørsel på rulleskøjter. Med lovforslagets § 1, nr. 2, indføres skateboards derfor i § 11 således, at personer, som kører på skateboards, vil være at betragte som gående på samme måde som den, der kører på rulleskøjter. Betegnelsen "skateboard" er anvendt fremfor "rullebræt", da det første er en mere nutidig betegnelse for dette køretøj.

Lovforslagets § 1, nr. 2, omfatter alene kørsel på ikke-motoriseret skateboard. En person, der kører på et motoriseret skateboard, vil således ikke være at betragte som gående.

At en person, der kører på skateboard efter lovforslagets § 1, nr. 2, skal betragtes som gående, medfører, at man ved sådan kørsel skal anvende de færdselsarealer, som er forbeholdt gående, og i

øvrigt følge de bestemmelser, som gælder for gående. Der henvises herved til punkt 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Små motoriserede køretøjer kan i vidt omfang ikke anvendes til kørsel på færdselslovens område efter færdselslovens gældende regler. Der henvises herved nærmere til punkt 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

For at skabe mulighed for at introducere nye transportformer, foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 3, at der indsættes en bemyndigelsesbestemmelse i færdselslovens § 68 som et nyt stykke 2, der giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at fastsætte bestemmelser for anvendelse af små motoriserede køretøjer på færdselslovens område.

Bemyndigelsen vil blive udmøntet i en eller flere bekendtgørelser om forsøgsordninger med anvendelse af selvbalancerende køretøjer, motoriserede skateboards, speed pedelecs, motoriserede løbehjul og motoriserede kickbikes på færdselslovens område.

Der kan være behov for at fastsætte nærmere bestemmelser om køretøjernes anvendelse, herunder bestemmelser om køretøjernes hastighed, placering på vejen, belæsning, brug af signaler, tegn, lygteføring og anvisninger for færdsel. Samtidigt vil der for visse af køretøjerne kunne være behov for at fastsætte nærmere krav for føreren af køretøjet, herunder alderskrav, krav om kørekort, spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.. Bestemmelsen indeholder derfor hjemmel til ved fastsættelse af disse nærmere regler at fravige bestemmelserne i kapitel 3- 5, 7- 8, 10, § 70, kapitel 13 og 16.

Der henvises i øvrigt til punkt 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Loven træder i kraft 1. januar 2018.

Til § 3

Da færdselsloven ikke gælder i Grønland og på Færøerne, finder nærværende lovforslag om ændring af færdselsloven ligeledes ikke anvendelse her.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende lov

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, foretages følgende ændringer:

§ 6. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Der må ikke på vej køres på rullebræt eller laves glide- eller kælkebaner. På vej bortset fra legegader må der ikke leges eller spilles bold til ulempe for færdslen.

1. I § 6, *stk. 3*, udgår »køres på rullebræt eller«.

§ 11. Som gående anses også den, der løber på ski, skøjter, rulleskøjter eller lignende, og den, der fører barnevogn eller legevogn. Den, der skubber kørestol, trækker cykel eller knallert, anses ligeledes som gående.

2. I § 11 indsættes efter »rulleskøjter«: », skateboards«.

3. I § 68 indsættes efter stk. 1 som nyt

§ 68. ---

Stk. 2-4. ---

stykke:

»Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser for anvendelse af små motoriserede køretøjer, herunder bestemmelser om køretøjets hastighed, placering på vejen, belæsning, brug af signaler og tegn, lygteføring og anvisninger for færdsel. Transport-, bygnings- og boligministeren kan endvidere fastsætte bestemmelser om førere af små motoriserede køretøjer, herunder bestemmelser om alderskrav, krav om kørekort, spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v. i §§ 53-54. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i denne forbindelse fravige bestemmelser i kapitel 3-5, 7- 8, 10, § 70, kapitel 13 og 16.«

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 3-5.

§ 2

Loven træder i kraft 1. januar 2018.

§ 3

Loven gælder ikke på Færøerne og Grønland.