

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

Hørings svar vedr.: Udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelecs.

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 pedelecs 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 klassificeringsbetegnelser 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 hjemmelmæssige 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, § 70g 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 hjemmelmæssige 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 løst fra de hjemmelsmæssige betragtninger, jf. ovenfor - er det Rådets opfattelse, at forslaget om at tillade hurtigkørende speed pedelecs på cykelstierne ud fra en trafiksikkerhedsmæssig 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 trafiksikkerheden. 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 frataget 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 ulykkesituationer

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 cyklister, der er skabt til hastigheder på 45 km/t. Det gælder alt fra skiltning, stibredder, 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 købere 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 registreringer.

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 cykelhjelm, 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 pedeles, 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 hjelm påbudet kan efterleves ved at bruge en særlig ”speed pedelec” hjelm, efter hollandsk standard (NTA 8776:2016).¹

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller
Administrerende direktør

¹ 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

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

<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/Suppleringsnota_t%20elcykler%20til%20offentligg%C3%B8relse.pdf