

HØRINGSNOTAT

Dato
J. nr. 2016-4348

Høringsnotat

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Bemyndigelse til at fastsætte regler om små motoriserede køretøjer)

1. Indledning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 6. juli 2017 sendt udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven i høring hos følgende organisationer og virksomheder mv.:

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.

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 10. august 2017.



Der er modtaget høringssvar fra følgende organisationer og virksomheder mv.:

Side 2/10

Danske Motorcyklister
Erhvervsministeriet
FDM
Forsikring & Pension
Arbejdstilsynet
Cyklistforbundet
Dansk Bilbrancheråd
Dansk Byggeri
Dansk Erhverv
Dansk Kørelærer-Union
Rigspolitiet
Forbrugerombudsmanden
Institut for Menneskerettigheder
Rådet for Sikker Trafik
Politiforbundet
Sikkerhedsstyrelsen
Vestre Landsret
Forbrugerrådet TÆNK
Østre Landsret
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet
Rigsadvokaten
Dansk Fodgængerforbund
Kommunernes Landsforening

Erhvervsministeriet, FDM, Arbejdstilsynet, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Byggeri, Dansk Kørelærer-Union, Forbrugerombudsmanden, Institut for Menneskerettigheder, Politiforbundet, Sikkerhedsstyrelsen, Vestre Landsret, Østre Landsret, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og Rigsadvokaten har svaret, at lovforslaget ikke giver anledning til bemærkninger.

2. Høringssvarene

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger fra høringssvarene. Ikke alle bemærkninger i høringssvarene er refereret, idet de væsentligste dog fremgår.

Høringsnotatet er udarbejdet således, at de mere uddybende høringssvar gives og kommenteres først. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets eventuelle kommentarer vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

Rådet for Sikker Trafik udtrykker bekymring for lovliggørelse af nye usikre transportformer på cykelstier, fortove og veje. Rådet for Sikker Trafik bemærker, at det er vanskeligt at forholde sig til forslagets faktiske konsekvenser, da udkastet ikke indeholder konkrete forslag til nye regler for små motoriserede



køretøjer. Rådet for Sikker Trafik er dog bekymret for udviklingen mod højere hastigheder og især store hastighedsforskelle mellem forskellige transportmidler på samme vejareal. Det anføres, at dette utvivlsomt vil føre til flere tilskadekomne, som formentlig vil være børn og unge, mere utryghed og flere konflikter i trafikken generelt. Derudover er der efter Rådets opfattelse en række uafklarede spørgsmål i forhold til sikkerhedsudstyr, promillegrænser, kørekort mv.

Rådet for Sikker Trafik henviser til, at Færdselssikkerhedskommissionen har udpeget bløde trafikanter som et særligt fokusområde, hvorfor der bør fokuseres herpå fremfor at åbne op for nye farlige transportformer og legetøj i trafikken. Der henvises endvidere til, at Ulykkesanalysegruppen ved Odense Universitetshospital, Ortopædkirurgisk Afdeling har udtalt sig om ”transporterende legetøjsformer”, som blandt andet dækker over segways og motoriserede skateboards. Det anbefales fra Ulykkesanalysegruppen, at en mere bred anvendelse af trafikveje bør forbeholdes egentlige transportmidler, og at en eventuel godkendelse af nye trafikmidler underkastes en godkendelsesprocedure, som belyser relevante forhold, herunder især en grundig risikoanalyse.

Rådet for Sikker Trafik opfordrer til, at der foretages en grundig kortlægning af erfaringer fra andre lande inden et dansk forsøg iværksættes. Dette skal også ses i lyset af den forsøgsordning, der lægges op til i forslaget, er mere vidtgående end reglerne i de lande, Danmark normalt sammenligner sig med. F.eks. har et hollandsk studie vist en kraftig stigning i ulykker med hoverboards, som ikke er lovlige på vejene i Holland, hvorfor en lovliggørelse i Danmark må forventes at føre til en endnu større stigning, da de vil blive blandet med andre trafikanter.

Rådet for Sikker Trafik fremhæver vigtigheden af, at ulykkesdatabaserne, forud for en eventuel forsøgsordning, bliver opdateret med de pågældende køretøjskategorier, da det er af afgørende betydning, at der findes detaljeret ulykkesdata, når forsøgsordningen skal evalueres. Rådet for Sikker Trafik oplyser, at der på nuværende tidspunkt udelukkende findes en kategori med titlen ”fodgænger på hjul”.

Rådet for Sikker Trafik ønsker en begrundelse for den måde køretøjerne i lovforslaget er grupperet på, særligt om det er på baggrund af, at køretøjerne i hver gruppe forventes at skulle tillades på samme færdselsområde, har samme hastighedsgrænser eller samme krav til sikkerhedsudstyr. Rådet for Sikker Trafik udtrykker en grundlæggende skepsis i forhold til, om det på en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig måde kan tillades at anvende de omfattede køretøjer i trafikken.

Rådet for Sikker Trafik opfordrer til, at ministeriet i forbindelse med udformningen af nye regler inddrager relevante fagfolk og myndigheder, samt at eventuel tilladelse udelukkende sker på baggrund af en nøje risikovurdering.



Endeligt er det Rådet for Sikker Trafiks vurdering, at en eventuel forsøgsordning vil få negative økonomiske konsekvenser for det offentlige, da der må forventes et stigende antal ulykker med dræbte og tilskadekomne.

Som det fremgår af pkt. 1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, er der gennem de senere år sket en betydelig teknologisk udvikling inden for motor- og batteriteknologi, hvilket har betydet en stigning i nye typer af små motoriserede køretøjer. Formålet med lovforslaget er at skabe bedre rammer for anvendelse af disse nye køretøjstyper, der kan være med til at udvikle transportområdet til gavn for mobiliteten, uden at der gås på kompromis med færdselssikkerheden.

Som følge af introduktionen af de nye køretøjer er derfor behov for at få disse køretøjer defineret på færdselslovens område således, at det fremgår klart, hvor og hvordan køretøjerne kan anvendes. På nuværende tidspunkt er det ikke afklaret, hvordan disse køretøjer kan introduceres i trafikken. Det er dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at dette skal ske uden at gå på kompromis med færdselssikkerheden.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i, at der er behov for i videst muligt omfang at inddrage relevante interessenter og myndigheder i det videre arbejde med udformningen af nye regler for små motoriserede køretøjer. Ministeriet vil derfor invitere relevante interessenter og myndigheder til et dialogmøde med henblik på en videre drøftelse af kommende regler for små motoriserede køretøjer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er desuden enig i, at der er udfordringer forbundet med, at køretøjer med forskellige hastigheder kører på samme vejarealer. Der er derfor, som det fremgår af pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, behov for at se nærmere på dette i forbindelse med udarbejdelse af en forsøgsordning. De enkelte køretøjer, som vil indgå i forsøgsordningen, vil derfor blive vurderet med henblik på at afklare, hvor køretøjet i givet fald kan anvendes. Det vil også skulle overvejes, om enkelte køretøjer eventuelt alene skal kunne anvendes på pladser, på legegader eller i lignende mindre trafikerede områder, og hvilke øvrige krav der i givet fald skal stilles som betingelse for køretøjets anvendelse på færdselslovens område. I den forbindelse vil der også være behov for både at se nærmere på udenlandske erfaringer, og hvordan ulykkesdata sikres med henblik på evaluering af forsøget, hvilket vil blive inddraget i regelarbejdet.

Den opdeling, der er foretaget af køretøjerne i bemærkninger til lovforslaget, er foretaget ud fra en vurdering af køretøjernes størrelse og karakteristika således, at de er grupperet med de køretøjstyper, som de minder mest om.

Dansk Fodgænger Forbund anfører, at offentlige gangarealer er præget af et stigende antal gående og en øget anvendelse af arealet til andre formål, f.eks.



udendørsservering, hvorfor introduktion af skateboards og andre køretøjer på gangarealer vil forringe fremkommeligheden og øge risikoen for de gående. Der bør derfor efter Dansk Fodgængerforbunds opfattelse rettes fokus mod færdselssikkerhed for gående inden, der åbnes op for anden færdsel på offentlige gangarealer. Dansk Fodgænger Forbund opfordrer derfor til at undlade at side-stille kørsel på skateboards med det at være gående. Der opfordres derimod til en generel ændring af færdselslovens § 11, som definerer gående, således at der tages udgangspunkt i den hastighed, som er gældende for gående og opfordrer samtidigt til, at der udformes en ny bestemmelse om færdsel, som er forbudt på gangarealer. Dansk Fodgænger Forbund opfordrer endvidere til at indføje enuehæld ved fald på fortov som færdselsuheld i Færdselsloven.

Dansk Fodgænger Forbund beklager, at der i trafiksikkerhedsarbejdet generelt set er et større fokus på trafiksikkerheden på veje og cykelstier, selvom undersøgelser viser, at der er sket en stigning i antallet af ulykker for fodgænger og, at området generelt set er præget af et stort mørketal samtidigt med, at størstedelen af ulykkerne ikke klassificeres som færdselsuheld.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets kan henvise nærmere til ministeriets bemærkninger under Rådet for Sikker Trafiks høringsvar.

Ministeriet kan i øvrigt bemærke, at lovforslaget vil gøre det muligt at fastsætte regler om anvendelse af motoriserede skateboards på færdselslovens område. Det er efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse derfor nødvendigt samtidigt at ophæve forbuddet mod anvendelse af almindelige skateboards (rullebræt). Kørsel på skateboards kan efter ministeriets vurdering sidestilles med kørsel på rulleskøjter, som allerede i dag er tilladt på de arealer, som anvendes af gående. Der henvises i den forbindelse til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger. Kørsel på disse arealer er at foretrække frem for anvendelse af f.eks. cykelsti, som vil være alternativet. Derudover er kørsel på skateboards også underlagt færdselslovens grundregel i § 3, stk. 1, som fastlægger, at trafikanter skal optræde hensynsfuld og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre og således, at færdsel ikke unødigt hindres eller forstyrres. Dermed vil der allerede som følge heraf være grænser for, hvordan skateboards kan føres på gangarealer med megen trafik. På den baggrund finder Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ikke anledning til at ændre i forslaget.

Ministeriet har noteret sig Dansk Fodgænger Forbunds forslag om at ændre definitionen af gående samt at formulere en ny paragraf om færdsel, der ikke er tilladt på arealer forbeholdt gående. Ministeriet kan hertil bemærke, at det ikke er meningen med lovforslaget at begrænse færdsel på fortov, som allerede er tilladt i dag.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har endvidere noteret sig Dansk Fodgænger Forbunds forslag om at indføre enuehald ved fald på fortov som færdselsuheld i færdselsloven. Ministeriets opfattelse er imidlertid, at dette ligger uden for lovforslagets område.

Forbrugerrådet TÆNK støtter forslaget om at ophæve forbuddet mod anvendelse af skateboards (rullebræt) på færdselslovens område og dermed sidestille kørsel på skateboard med kørsel på rulleskøjter, hvor man betragtes som gående.

I forhold til forslaget om, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om små motoriserede køretøjer, opfordrer Forbrugerrådet TÆNK til, at relevante aktører og eksperter, herunder politiet, kommunerne, Rådet for Sikker Trafik og Cyklistforbundet, inddrages i forbindelse med udarbejdelse af forsøgsordningen. Derudover anfører Forbrugerrådet TÆNK, at det er vigtigt at inddrage de erfaringer, som er opnået i forhold til f.eks. segways, hvor det må være muligt at analysere ulykkesdata.

Forbrugerrådet TÆNK finder det tvivlsomt, om alle de nye køretøjstyper er sikre, når de markedsføres og henviser til det standardiseringsarbejde, som er påbegyndt, men endnu ikke afsluttet. Forbrugerrådet TÆNK opfordrer derfor til, at der bør være høj fokus på produktsikkerhed.

Afslutningsvis opfordrer Forbrugerrådet TÆNK til, at det nøje overvejes, hvordan erfaringer med ordningen indsamles, herunder f.eks. registrering af ulykker og politiets erfaring med håndhævelse, således at disse data kan anvendes, når ordningen senere skal vurderes. På nuværende tidspunkt er det uvist, hvad introduktion af de nye køretøjstyper vil betyde for trafiksikkerheden, når de blandes med den eksisterende trafik. Derudover vil det kræve opmærksomhed fra alle trafikanter, men især de trafikanter, som anvender cykelstierne, hvor endnu flere køretøjer skal indpasses på et allerede trafikeret område. Forbrugerrådet TÆNK opfordrer derfor til, at der afsættes ressourcer til en effektiv informationsindsats.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets kan henvise nærmere til ministeriets bemærkninger under Rådet for Sikker Trafiks høringssvar.

Ministeriet er desuden enig i, at køretøjerne skal være sikre at anvende, samt at de skal leve op til de relevante produktsikkerhedskrav.

I forbindelse med et kommende regelarbejde vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet samtidigt se på, hvordan erfaringer og data fra forsøgsordningen indsamles, således at disse kan indgå i en evaluering. Ministeriet er ligeledes enig i, at der er behov for at sikre tilstrækkelig information til førere af små motoriserede køretøjer og andre trafikanter.



Cyklistforbundet anfører, at kommunerne gennem mange år har arbejdet for at gøre cyklen til et alternativ til bilen til gavn for sundheden, klimaet og miljøet. Trafiksikkerhed og fremkommelighed i form af cykelstier og tilstrækkeligt med plads er efter Cyklistforbundets mening forudsætninger herfor. Cyklistforbundet frygter derfor, at lovforslaget vil åbne op for mere færdsel på cykelstierne, hvilket især kan blive et problem i de større byer, hvor der er tæt cykeltrafik.

Cyklistforbundet anfører, at det er fremmede for cyklismen, at der i Danmark er cykelstier, som gør det muligt for både erfarne og mindre erfarne cyklister at færdes trygt. Derudover er cyklister en forholdsvis homogen forsamling, som altovervejende formår at færdes på begrænset plads, ligesom både cyklister og bilister er trænet i at bedømme andre cyklisters fart. Cyklistforbundet anfører, at knallerter allerede i dag udgør en trussel mod tryghed og sikkerhed for cyklister. Med lovforslaget forudser Cyklistforbundet, at de nye køretøjer får adgang til cykelstierne, hvilket vil øge konfliktpotentialet og forringe færdselsikkerheden betragteligt for både cyklister og førere af de nye køretøjstyper. Dette kan potentielt have en negativ påvirkning i forhold til, at flere forældre vil transportere deres børn i bil, og at ældre medborgere fravælger cykel som transportmiddel. Cyklistforbundet finder derfor, at forslaget er kontraproduktivt i forhold til kommunernes indsats for at fremme cyklismen og mener, at lovgiver bør arbejde for cyklisters tryghed og fremkommelighed, hvilket vil være til gavn for både den enkelte og samfundsøkonomien.

Transport-, Bygnings- Boligministeriet er enig i, at cyklen er et godt transportmiddel, som både gavner sundheden og miljøet. Samtidig er man efter ministeriets opfattelse også nødt til at følge med den teknologiske udvikling, som har muliggjort nye typer af køretøjer, særligt henset til at disse køretøjstyper er eldrevne. Idet ministeriet henviser til sine bemærkningerne under Rådet for Sikker Trafiks høringssvar, er ministeriet opmærksomt på, at en forsøgsordning skal ske på en færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig måde, så det ikke går ud og øvrige trafikanters tryghed i trafikken, herunder cyklisters.

Dansk Erhverv støtter, at det med forslaget bliver muligt at inddrage nye køretøjstyper i reguleringen således, at det undgås, at køretøjerne færdes i trafikken uden at være reguleret af færdselsregler. Derudover støttes forslaget om, at køretøjerne indledningsvist lovliggøres i en forsøgsordning, og at færdselssikkerheden ikke må kompromitteres af det nye tiltag.

Dansk Erhverv finder dog ikke, at forslaget i tilstrækkelig grad har fokus på, at den danske infrastruktur, herunder cykelstierne er under pres. Ved introduktion af nye aktører på f.eks. cykelstierne er det Dansk Erhvervs opfattelse, at dette bør ske ud fra en nøje overvejelse af konsekvenserne for fremkommelighed og tryghed for cyklisterne, hvor især fremkommelighed på cykelstierne er en væsentlig, men overset del af mobiliteten, der yder et væsentligt bidrag til samfundsøkonomien. Det bemærkes, at der især i de større byer er trængsel på cykelstierne, hvorfor en introduktion af nye køretøjstyper ikke bør mindske



incitamentet til at anvende cyklen til arbejde, sport mv. Dansk Erhverv opfordrer derfor til at inddrage fremkommelighed og tryghed på cykelstierne i overvejelserne på området ud fra hensynet til at fremme den traditionelle cyklisme og dennes bidrag til samfundsøkonomien via mobilitet og sundhed.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan henvise til ministeriets bemærkninger under Rådet for Sikker Trafiks og Cyklistforbundets høringsvar.

Forsikring & Pension bemærker, at der er tale om køretøjer, som kan køre op til 45-60 km/t, og som utvivlsomt vil kunne påføre skader på andre. Sådanne ansvarsskader vil ikke være omfattet af en almindelig indboforsikring, som typisk ikke dækker skader for brug af motordrevne ting, hvis topfart overstiger 15 km/t. Forsikring & Pension anbefaler derfor, for nogle af de mindre køretøjer, at det overvejes at fastsætte en tilladt topfart, samt at der bør være krav om en knallertansvarsforsikring. Forsikring & Pension opfordrer derfor til, at de inddrages i det videre arbejde med udformning af regler for disse køretøjer.

Transport-, Bygnings- Boligministeriet er enig i, at spørgsmålet om eventuelle hastighedsgrænser for de nye køretøjstyper, som vil være omfattet af en forsøgsordning, skal overvejes nærmere. Ministeriet skal henvise til pkt. 2.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvoraf fremgår, at der er tale om køretøjer, som spænder fra en tophastighed på 10 km i timen og helt op til 60 km i timen. Det foreslås derfor, at bemyndigelsen giver mulighed for enten at fastsætte en konstruktiv bestemt hastighed for selve de køretøjstyper, der lovliggøres, eller en hastighedsgrænse for den enkelte køretøjstype, som føreren skal efterleve ved anvendelse på færdselslovens område.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil endvidere i forbindelse med udarbejdelse af nye regler se nærmere på både ansvar, erstatning og forsikring i forbindelse med kørsel med de nye typer af køretøjer.

Rigspolitiet bemærker, at det fremgår af forslagens bemærkninger, at der kan vise sig behov for at fastsætte krav om sikkerhedsudstyr, men at dette ikke fremgår af forslaget til en ny bemyndigelsesbestemmelse. Rigspolitiet opfordrer til, at muligheden for at fastsætte regler om sikkerhedsudstyr fremgår direkte af det nye stk. 2 i § 68, da ikke alle nye grupper af køretøjer definitions-mæssigt vil falde ind under de allerede beskrevne køretøjer i færdselslovens § 2. Det vil derfor være uklart, hvis ikke det fremgår direkte af bestemmelsen på lige fod med alderskrav, krav om kørekort mv.

Det er korrekt, at det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.2., at der kan være behov for at fastsætte krav om anvendelse af sikkerhedsudstyr ved kørsel med nye typer af små motoriserede køretøjer. Transport-, Bygnings- Boligministeriet bemærker dog, at det følger af færdselslovens § 68, stk. 1, at transport-, - bygnings- og boligministeren kan fastsætte



bestemmelser om personligt sikkerhedsudstyr for førere af køretøjer. De små motoriserede køretøjer, som er omfattet af lovforslaget, er alle omfattet af den generelle definition af et køretøj i § 2, nr. 10. Det er på den baggrund Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at § 68, stk. 1, allerede indeholder hjemmel til at fastsætte bestemmelser om personligt sikkerhedsudstyr for førere af små motoriserede køretøjer, dvs. også de køretøjer som vil blive omfattet af lovforslagets kommende forsøgsordning. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har dog tydeliggjort i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at færdselslovens § 68, stk. 1 allerede indeholder hjemmel til fastsættelse af regler om anvendelse af sikkerhedsudstyr ved kørsel med nye typer af små motoriserede køretøjer.

Danske MotorCyklister bemærker til den gældende klassificering af speed pedelec som en stor knallert, at tophastigheden på 45 km/t forudsætter, at der konstant trædes i pedalerne, og at hastigheden falder til omkring det halve, når dette ikke sker. Derudover bemærker Danske MotorCyklister, at kørsel på speed pedelec vil udgøre en lige så stor gene for den øvrige trafik som knallert 45. Danske MotorCyklister forudser, at der vil ske trafikuheld som følge af, at føreren af en speed pedelec ikke kan forventes at træde i pedalerne hele tiden, hvorved hastigheden vil falde.

I forhold til de selvbalancerende køretøjer anfører Danske MotorCyklister, at ikke alle kan betragtes som legetøj, da der i udlandet er set eksempler på typer af disse køretøjer, som anvendes til transport for f.eks. P-vagter og servicepersonale ved store udstillingsfaciliteter. Danske MotorCyklister bemærker derfor, at visse af disse køretøjer har deres berettigelse på færdselslovens område tilsvarende f.eks. biler og motorcykler.

I forbindelse med udarbejdelse af regler for nye typer af små motoriserede køretøjer, herunder speed pedelec, vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet se nærmere på hvordan køretøjerne mest hensigtsmæssigt kan placeres i trafikken således, at de er til mindst mulig gene for andre trafikanter.

KL bemærker, at de savner en begrundelse for lovforslaget og en større detaljeringsgrad for at kunne vurdere effekterne af små motoriserede køretøjer. KL anfører, at de særligt savner en vurdering af de trafiksikkerhedsmæssige forhold og af den usikkerhed, som køretøjerne ifølge KL kan skabe blandt gående og cyklister. Ydermere bemærker KL, at det ikke ses i lovforslaget, hvordan skyld og eventuel straf skal reguleres eller hvilke aldersgrupper, der kan benytte små motoriserede køretøjer.

KL fremhæver, at de har en stor interesse i sagen, da de veje, stier og fortove, der vil blive benyttet, alle er kommunale. KL bemærker således, at de gerne modtager en redegørelse for den planlagte forsøgsordning.



Endelig bemærker KL, at de tager forbehold for den politiske behandling af sagen. KL vil, når der foreligger mere detaljerede planer, overveje de kommunale økonomiske konsekvenser af ordningen samt vurdere behovet for kompensation.

Side 10/10

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan henvide til ministeriets bemærkninger under Rådet for Sikker Trafiks hørings svar.

Der er efter ministeriets vurdering behov for at følge med den teknologiske udvikling således, at nye transportformer kan være med til at udvikle transportområdet og skabe større mobilitet for den enkelte. I forbindelse med udarbejdelse af regler for nye typer små vil ministeriet tage hensyn til, at der laves en færdselssikkerhedsmæssig ordning.