



Til lovforslag nr. L 28

Folketinget 2017-18

Betænkning afgivet af Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 30. november 2017

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af færdselsloven

(Bemyndigelse til at fastsætte regler om små motoriserede køretøjer)

[af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 4. oktober 2017 og var til 1. behandling den 3. november 2017. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transport-, Bygnings- og Boligudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transport-, bygnings- og boligministeren sendte den 19. juli 2017 dette udkast til udvalget, jf. (folketingsåret 2016-17) TRU alm. del – bilag 409. Den 17. oktober 2017 sendte transport-, bygnings- og boligministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 2 skriftlige henvendelser fra Preiteck A/S og Michael Schmidt, København.

Transport-, bygnings- og boligministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Preiteck A/S mundtligt over for udvalget redegjort for sin holdning til lovforslaget.

Samråd

Udvalget har stillet 1 spørgsmål til transport-, bygnings- og boligministeren til mundtlig besvarelse, som denne har besvaret i et samråd med udvalget den 28. november 2017. Transport-, bygnings- og boligministeren har efterfølgende sendt udvalget det talepapir, der dannede grundlag for ministerens mundtlige besvarelse. Talepapiret fra samrådet er optrykt som bilag 3 i betænkningen.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 13 spørgsmål til transport-, bygnings- og boligministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret. 1 af udvalgets spørgsmål og ministerens svar herpå er optrykt som bilag 2 i betænkningen.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Udvalget indstiller lovforslaget til vedtagelse uændret.

Socialdemokratiets medlemmer af udvalget er i udgangspunktet altid positive, nysgerrige og åbne over for ny teknologi – også når det handler om nye transportformer og køretøjer. Især er vi positive, når de nye køretøjer kan bidrage til større fleksibilitet og mobilitet, renere miljø og mindre trængsel på vejene. Hvis nye køretøjer betyder, at flere lader bilen, motorcyklen eller knallerten stå, kan det være rigtig positivt med hensyn til klima, miljø og trængsel på vejene.

Her er mange nye køretøjer, såsom elektriske skateboards og løbehjul, interessante og spændende, fordi de fylder mindre på gader og veje, samtidig med at deres motorer alt andet lige bruger færre naturressourcer og udleder mindre forurening end f.eks. biler. Omvendt er Socialdemokratiet, ligesom f.eks. Cyklistforbundet, bekymret for, at de mange nye køretøjer vil gøre det sværere for de sunde cykler at komme frem. Socialdemokratiet ønsker mere cyklisme – ikke mindre. Derfor vil dette element have stor fokus, når vi fremadrettet skal evaluere forsøgsordningerne.

Socialdemokratiet er enig i, at der er behov for regulering af området, ligesom Socialdemokratiet mener, at der er brug for en nærmere granskning af nye køretøjers påvirkning af den eksisterende trafik. Det handler om transportmønstre, men i høj grad også om potentielle konflikter og sandsynligheden for ulykker og tilskadekomne.

Socialdemokratiet finder forsøgsordninger nødvendige for at sikre det nødvendige grundlag for at sikre ordentlig og seriøs regulering. Socialdemokratiet er imidlertid bekymret over, at lovforslaget ikke mere klart lægger op til afgrænse-

de tidsperioder og klare spilleregler for evaluering, og derfor har vi stillet spørgsmål til ministeren om netop dette. Ministerens svar på spørgsmål 8 er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

Socialdemokratiet er ikke fuldt ud tilfreds med ministerens svar, men stemmer alligevel for lovforslaget og vil følge området tæt og opfordre ministeren til ekstra fokus på løbende evaluering, trafiksikkerhed og fremme af cyklisme. Socialdemokratiet opfordrer ministeren til løbende at invitere partiernes transportordførere til møder, f.eks. årligt, hvor udviklingen på området følges.

Enhedslistens medlemmer af udvalget byder nye former for transport velkommen, hvis det kan betyde, at flere lader bilen, motorcyklen eller knallerten stå. Enhedslisten er enig i, at der er behov for regulering af området.

Enhedslisten er dog betænkelig ved, hvordan lovforslaget kan påvirke udviklingen af tilskadekomne i trafikken, og hvorledes forslaget vil påvirke trafikken i forhold til f.eks. en øget usikkerhed på cykelstier, og at cyklen som transportmiddel i højere grad vil blive fravalgt. Enhedslisten mener derfor også, at der er brug for en nærmere granskning af nye køretøjers påvirkning af den eksisterende trafik. Det være sig transportmønstre, men i høj grad også potentielle konflikter og sandsynligheden for ulykker og tilskadekomne.

Lovforslaget giver bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler for køretøjerne. Bemyndigelsen skal indledningsvis lovliggøre seks nye køretøjstyper i en forsøgsordning. Enhedslisten forventer, at der i forbindelse med forsøgsordningen indsamles data, som efterfølgende bliver forelagt udvalget.

Enhedslisten er ikke overbevist om, at de skitser til regulering, som er fremlagt i forbindelse med behandlingen af lovforslaget (teknisk gennemgang ved Færdselsstyrelsen), dækker og er de rigtige. Eksempelvis er Speed Pedelecs noget, der kunne betegnes som en elektrificeret knallert og kan endda i visse tilfælde køre hurtigere end 60 km/t. – dog med

hjælp af pedalkraft. For Speed Pedelecs anbefales det, at der ikke stilles krav om sikkerhedsudstyr, hvorimod færdselslovens § 81 foreskriver, at førere af knallerter skal anvende styrthjelm.

På baggrund af samråd med ministeren den 28. november 2017 følger Enhedslisten sig imødekommet i forhold til nogle af ovenstående indvendinger, særlig fordi der under samrådet blev givet tilsagn om, at der vil blive stillet krav om styrthjelm ved brug af Speed Pedelecs, og at der for samme sættes en aldersbegrænsning på minimum 15 år. Under samrådet tilkendegav ministeren også, at ministeren vil arbejde for, at der sker en monitorering af ulykker og tilskadekomne fordelt på hver af de forskellige nye transporttyper, og at der sker en årlig evaluering, som forelægges til drøftelse i udvalget.

Enhedslisten anerkender, at der er behov for regulering af nye transportformer. Enhedslisten er dog fortsat bekymret for, at der med lovforslaget og den tekniske gennemgang lægges op til, at næsten alle nye transportformer, som er omfattet af lovforslaget, i fremtiden skal benytte cykelstien. Cykelstien bliver herved en skraldespand eller rodekasse for forskellige trafikformer. Enhedslisten anerkender dog samtidig, at hovedparten af de nye transportformer er svært forenelige med den gående trafik på fortovene og biltrafikken på vejene. Da der samtidig er tale om en forsøgsordning, der skal give et grundlag for at vurdere de pågældende køretøjers optræden i trafikken, stemmer Enhedslisten for lovforslaget.

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Kim Christiansen (DF) nfm. Merete Dea Larsen (DF) Claus Kvist Hansen (DF) Mette Hjermand Dencker (DF)

Jan Erik Messmann (DF) Henrik Brodersen (DF) Kristian Pihl Lorentzen (V) Hans Andersen (V)

Hans Christian Schmidt (V) Jane Heitmann (V) Louise Schack Elholm (V) Britt Bager (V) May-Britt Katstrup (LA)

Villum Christensen (LA) Rasmus Jarlov (KF) Christian Rabjerg Madsen (S) Erik Christensen (S) Julie Skovsby (S)

Lennart Damsbo-Andersen (S) fmd. Magnus Heunicke (S) Rasmus Prehn (S) Mette Reissmann (S) Daniel Toft Jakobsen (S)

Henning Hyllested (EL) Søren Egge Rasmussen (EL) Nikolaj Amstrup (ALT) Andreas Steenberg (RV) Karsten Hønge (SF)

Kirsten Normann Andersen (SF)

Inuit Ataqatigiit, Tjóðveldi og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	46	Socialistisk Folkeparti (SF)	7
Dansk Folkeparti (DF)	37	Det Konservative Folkeparti (KF)	6
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	34	Inuit Ataqatigiit (IA)	1

Enhedslisten (EL)	14	Tjóðveldi (T)	1
Liberal Alliance (LA)	13	Javnaðarflokkurinn (JF)	1
Alternativet (ALT)	10	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Radikale Venstre (RV)	8		

Oversigt over bilag vedrørende L 28

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra transport-, bygnings- og boligministeren
2	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	Henvendelse af 14/11-17 fra Preiteck A/S
5	Præsentation og notat fra den tekniske gennemgang af lovforslaget 16/8-17, fra transport-, bygnings- og boligministeren
6	1. udkast til betænkning
7	Henvendelse af 28/11-17 fra Michael Schmidt, København
8	Transport-, bygnings- og boligministerens talepapir fra samrådet den 28/11-17
9	2. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 28

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvilke overvejelser ministeren har gjort sig i forhold til aldersgrænser for brugerne af motoriserede løbehjul set i forhold til løbehjulenes tophastighed, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvorfor lovforslaget ikke har været sendt til Færdselssikkerhedskommissionen, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm., om ministeren vil være indstillet på, at forslaget afventer en behandling i Færdselssikkerhedskommissionen, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvad sanktionerne skal være, hvis borgerne bryder reglerne, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om, hvordan man vil føre kontrol med, at reglerne bliver overholdt, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm., om politiets, Vejdirektoratets og skadestuernes databaser er opdateret, så det er muligt at registrere ulykker med de af forslaget omfattede køretøjer korrekt, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om en redegørelse for lovforslagets samfundsøkonomiske konsekvenser, herunder for den forventede udvikling i antallet af ulykker i trafikken som følge af lovforslaget, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm., om ministeren vil lytte til det flertal under 1. behandling, der ønsker en tidshorisont for de nye regler og en evaluering af reglerne efter en 3-årig periode, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå

- 9 Spm. om kommentar til henvendelse af 14/11-17 fra Preiteck A/S, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm., om ministeren vil stille ændringsforslag om, at ministerens fastsættelse af bestemmelser efter de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser skal ske efter forelæggelse for udvalget, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm., om ministeriets påtænkte krav til anvendelsen af Speed Pedelecs, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om, hvor de køretøjer, der indgår i præsentationsmaterialet fra Preiteck, jf. L 28 – bilag 4, passer ind i lovforslagets og færdselslovens kategorier, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om kommentar til henvendelsen af 28/11-17 fra Michael Schmidt, København, til transport-, bygnings- og boligministeren, og ministerens svar herpå

Oversigt over samrådsspørgsmål vedrørende L 28

Samrådspm.nr.	Titel
A	Samrådssp. om uddybning af ministerens svar på udvalgets skriftlige spørgsmål, til transport-, bygnings- og boligministeren

Bilag 2*Et af udvalgets spørgsmål til transport-, bygnings- og boligministeren og dennes svar herpå*

Spørgsmål og svar er optrykt efter ønske fra S.

Spørgsmål nr. 8:

Vil ministeren lytte til det flertal under 1. behandlingen, der ønsker en tidshorisont for de nye regler og en evaluering af reglerne efter en 3-årig periode?

Svar:

Idet der er tale om introduktion af helt nye typer af køretøjer på færdselslovens område, mener jeg ikke, at det er hensigtsmæssigt på forhånd at fastsætte, hvor lang forsøgsperioden skal være for de enkelte køretøjer, da vi ikke på forhånd kan sige, hvornår vi har erfaringer og data nok til på fornuftig vis at kunne tage stilling til, om forsøgsordningerne skal gøres permanente eller måske afskaffes.

Det væsentligste må efter min vurdering være, at der tilvejebringes et tilstrækkeligt erfarings- og datagrundlag. Dette afhænger af flere faktorer, herunder hvornår og med hvilken intensitet befolkningen begynder at anvende de små motoriserede køretøjer på færdselslovens område.

Som det blev oplyst under den tekniske gennemgang af lovforslaget i Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 16. november 2017, vil forsøgsordningerne blive evalueret årligt. Jeg skal herved også henviser til det af Færdselsstyrelsen udarbejdede notat »Notat til brug for teknisk gennemgang af L 28«, som blev udleveret til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget på den tekniske gennemgang, og som efterfølgende er sendt til medlemmerne digitalt.

Jeg vil orientere Transport-, Bygnings- og Boligudvalget om evalueringerne.

Transport-, bygnings- og boligministerens talepapir fra samrådet den 28. november 2017

Transport-, bygnings- og boligministerens talepapir fra samrådet den 28. november 2017 er optrykt efter ønske fra EL.

Samrådsspørgsmål A

Kan ministeren i forlængelse af ministerens svar på spørgsmål 6 give tilsagn om, at de »nødvendige data« omfatter en klar opdeling af/skelnen mellem typen af de nye små motoriserede køretøjer, så det hele ikke bare bliver registreret i én stor gruppe som små motoriserede køretøjer? I forlængelse af ministerens svar på spørgsmål 8 bedes ministeren endvidere redegøre nærmere for, hvorfor det ikke er muligt at give en tidshorison for de nye regler, og hvorfor ministeren ikke er indstillet på at gennemføre en evaluering af reglerne efter en 3-årig periode. Ministeren angiver alene at forsøgsordningerne vil blive evalueret årligt. Hvordan vil reglerne blive evalueret efter udløbet af forsøgsordningerne?

Introduktionen af helt nye små motoriserede køretøjer i trafikken giver anledning til en række overvejelser i forhold til færdselssikkerheden. Det er derfor hensigtsmæssigt at transport-, bygnings- og boligudvalget får indflydelse på den nærmere regelfastsættelse, når ministeren skal fastsætte regler om, hvor de enkelte køretøjer må køre, aldersgrænser, krav til sikkerhedsudstyr m.v. I forlængelse af ministerens svar på spørgsmål 10 bedes ministeren tillige redegøre nærmere for, hvorfor ministeren ikke vil give udvalget mulighed for at godkende bekendtgørelserne udstedt i medfør af lovforslaget, inden reglerne skal træde i kraft.

I forlængelse af ministerens svar på spørgsmål 11 bedes ministeren endelig redegøre nærmere for ministerens overvejelser i forhold til henholdsvis brug af sikkerhedsudstyr, herunder krav om brug af hjelm, ved kørsel på Speed Pedelecs samt, hvorvidt der skal indføres en generel aldersgrænse på 15 år for førere af Speed Pedelecs, uanset om disse føres på færdselslovens område i følgeskab med en myndig person (minimum 18 år) eller på opholds- og legeområder.

Samrådsspørgsmål A***Indledning***

Tak for ordet.

Lad mig indledningsvist slå fast, at jeg ikke har et ønske om at slippe de her køretøjer løs på færdselslovens område, uden at der tages nøje hensyn til færdselssikkerheden. Det er tværtimod vigtigt for mig, at det sker på en kontrolleret måde, der er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig.

Det er også vigtigt for mig, at udvalgets medlemmer føler sig trygge ved de forsøgsordninger, som lovforslaget skaber mulighed for.

Nødvendige data

Samrådsspørgsmålet indeholder fire spørgsmål, og det første omhandler detaljeringsgraden af de data, som vil skulle indsamles i forbindelse med evalueringerne.

Som der blev redegjort for under den tekniske gennemgang af lovforslaget, vil Færdselsstyrelsen tage kontakt til de relevante myndigheder med henblik på en drøftelse af fremtidig dataregistrering.

Da det er tanken på forsøgsbasis at lovliggøre seks forskellige typer af køretøjer, synes jeg, at det er oplagt, at man skal gå efter registrering af data ned på det enkelte køretøjsniveau. Det vil så absolut give de mest brugbare evalueringer.

Jeg kan dog ikke på andre myndigheders vegne give tilsagn om, hvordan de fremover vil registrere deres data. Men jeg kan godt garantere, at vi i de drøftelser, som Færdselsstyrelsen skal have med de pågældende myndigheder, vil gå efter en registrering ned på det enkelte køretøjsniveau.

Tidshorisont for forsøgsordningerne

Med hensyn til tidshorisonten for forsøgsordningerne, så synes jeg, at jeg allerede har redegjort herfor i min besvarelse af spørgsmål nr. 8 til lovforslaget.

Som det fremgår heraf, er det min opfattelse, at hvis man skal lave en fornuftig evaluering, skal man have et tilstrækkeligt datagrundlag. Det vil sige, at der skal være en tilstrækkelig mængde mennesker, der begynder at anvende de pågældende køretøjer i trafikken.

Jeg kan ikke på forhånd sige, med hvilken hast det kommer til at ske. Måske går det hurtigt, og så kan vi allerede efter 1 år tage stilling til, om ordningerne skal afskaffes eller gøres permanente via ændringer af færdselsloven. Måske tager det længere tid.

Personligt synes jeg da, at det er langt bedre at evaluere ordningerne årligt fremfor først efter 3 år. Ved en årlig evaluering kan man løbende følge udviklingen i bl.a. brug, eventuelle ulykker, ulykkesårsager og skadestyper, og skride ind med afskaffelse af ordningerne, hvis det mod forventning skulle vise sig, at de har negative færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser.

Som det fremgår af min besvarelse af spørgsmål 8 til lovforslaget, så vil jeg orientere udvalget om de foretagne evalueringer. På den måde får udvalget også mulighed for løbende at følge udviklingen, så vi sammen kan tage stilling til, hvornår vi har fået tilstrækkelig viden og erfaringer med køretøjerne til at tage stilling til, om ordningerne skal afskaffes eller gøres permanente. Det synes jeg som nævnt er bedre, end at ordningerne først evalueres efter 3 år.

Udvalgets godkendelse af bekendtgørelserne

I min besvarelse af spørgsmål nr. 10 til lovforslaget har jeg givet tilsagn om at orientere udvalget forud for udstedelsen af bekendtgørelserne. Udkast til bekendtgørelserne vil således blive sendt til udvalget, så udvalgets medlemmer får mulighed for at komme med bemærkninger til det nærmere indhold af bekendtgørelserne.

Jeg mener derfor, at jeg med min skriftlige besvarelse af spørgsmål nr. 10 har givet mulighed for det, der efterspørges.

Nærmere krav for Speed Pedelecs

Med hensyn til de nærmere krav til Speed Pedelecs, så forstod jeg de tilkendegivelser, der kom fra udvalget under den tekniske gennemgang, på den måde, at man ønskede, at der skulle fastsættes krav om brug af hjelm, og at der skulle fastsættes en generel aldersgrænse på 15 år. Det lytter jeg naturligvis til.

Jeg er derfor indstillet på, at reglerne for kørsel på Speed Pedelec vil blive udfærdiget på den måde, at der bliver krav om brug af hjelm, og at føreren altid skal være fyldt 15 år. Hvis man er under 15 år bliver der hermed ikke mulighed for at køre på Speed Pedelec i følgeskab med en myndig person.

Opsummering og afslutning

Jeg håber, at de supplerende svar jeg nu har givet – sammen med den tekniske gennemgang af lovforslaget og det notat, som er sendt til udvalget, har givet udvalget et godt indblik i, hvordan forsøgsordningerne tænkes udformet. Jeg mener også, at udvalget på baggrund af både mine skriftlige og mundtlige tilkendegivelser bør kunne følge sig betrygget i, at udvalget vil blive orienteret og inddraget i såvel forsøgsordningernes udformning og evalueringer heraf.

Jeg vil hermed takke for ordet.

