

Sorsigvej 35
6760 Ribe
Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

KAGR
Sagsnr.: TS21200-00073
Dato: 10-11-2017

Notat til brug for teknisk gennemgang af L 28

Forsøgsordninger

Med lovforslaget lægges op til, at der indsættes en bemyndigelsesbestemmelse i færdselsloven, der giver ministeren hjemmel til at fastsætte nærmere krav for anvendelse af små motoriserede køretøjer, herunder eksempelvis bestemmelser om alders- og hastighedsgrænser, krav om kørekort til de pågældende køretøjer, brug af signaler mv.

De små motoriserede køretøjer er alle omfattet af færdselslovens definition af et motordrevet køretøj, da de alle er forsynet med en motor som drivkraft. Køretøjerne er dog ikke alle umiddelbart dækkede af den typeinddeling af motordrevne køretøjer, som fremgår af færdselslovens kategorier i § 2.

Da køretøjerne ikke hidtil har kunnet anvendes lovligt på færdselslovens område, findes der ikke erfaringer med disse køretøjer, og det vil derfor være vanskeligt på nuværende tidspunkt at vurdere, hvorvidt de mest hensigtsmæssigt skal placeres i eksisterende kategorier, eller om der skal laves nye kategorier i færdselsloven. Der er således behov for at tilvejebringe sådanne erfaringer og viden om køretøjerne generelt, hvilket kan ske gennem de foreslåede forsøgsordninger.

Når der er opnået et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag gennem disse forsøgsordninger, vil der blive taget stilling til, hvordan køretøjerne skal indarbejdes i færdselsloven. En eventuel permanentgørelse af forsøgsordningerne vil kræve en senere ændring af færdselsloven, hvorfor Folketinget her igennem vil blive del af denne proces.

Udenlandske erfaringer

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen iværksatte i efteråret 2015 en screening af en række andre europæiske landes regulering af alterna-

tive, selvbalerende køretøjer. Screeningen omfattede selvbalerende, elektrisk drevne køretøjer uden styr og motoriserede løbehjul.

Resultatet af screeningen viser overordnet, at der i de undersøgte lande ikke er lavet særskilt lovgivning på området. Derimod har de undersøgte lande udarbejdet vejledninger for, hvordan køretøjerne kan klassificeres under den eksisterende lovgivning. Køretøjerne bliver i visse lande betragtet enten som knallert eller cykel, mens enkelte lande tillader kørsel på fortovej med begrænset hastighed.

Screeningen viser samtidigt, at der på grund af køretøjernes status som nyt transportmiddel endnu ikke findes tilgængelig statistik om trafikikkerheden i de undersøgte lande.

I Norge, som ikke indgår i screeningen, har det siden juli 2014 været lovligt at anvende selvbalerende køretøjer. Køretøjerne klassificeres i Norge som motorredskab, og reglerne indeholder krav til køretøjet, føreren og anvendelsesområdet for køretøjet. De selvbalerende køretøjer må ikke være bredere end 85 cm og ikke veje mere end 70 kg. Køretøjet må have en maksimal konstrueret hastighed på højst 20 km i timen, og køretøjet eller fører skal være udstyret med lygter, reflekser og signalhorn eller klokke. Køretøjerne skal opfylde en række krav til bremselængde, og føreren skal minimum være 16 år gammel. Føreren er ved kørsel omfattet af den gældende promillegrænse i Norge (0,2 promille) og må ikke bruge håndholdt telefon.

De norske regler indeholder ikke yderligere krav om brug af sikkerhedsudstyr, ansvarsforsikring eller krav om kørekort.

Køretøjerne kan anvendes på fortovej, gang- og cykelstier. De selvbalerende køretøjer må derudover anvendes på veje med en hastighedsgrænse på 60 km i timen, og i gågader (dog ikke i ensrettede gader).

I Norge arbejdes der pt. på at udvide reglerne til også at omfatte andre typer af små elektriske køretøjer. I forbindelse med udarbejdelse af forsøgsordningerne vil relevante erfaringer fra Norge indgå i arbejdet.

Evaluering og dataindsamling

Eftersom der er tale om introduktion af helt nye køretøjstyper på færdselslovens område, er det ikke hensigtsmæssigt på forhånd at fastsætte, hvor lang forsøgsperioden skal være for de enkelte køretøjer. Det er vigtigt, at der tilvejebringes et tilstrækkeligt erfarings- og datagrundlag vedrørende anvendelsen af de pågældende køretøjer. Hvornår dette er opnået, afhænger bl.a. af, hvornår og med hvilken hastighed og intensitet befolkningen begynder at anvende de små motoriserede køretøjer på færdselslovens område.

Der er derfor ikke fastlagt en tidsbegrænsning på forsøgsordningerne. I stedet vil forsøgsordningerne løbende blive evalueret. Evalueringerne vil blive gennemført årligt med inddragelse af tilgængelige data fra eksempelvis traditionelle kilder såsom Politiet, Vejdirektoratet og skadestuedata.

Færdselsstyrelsen vil tage kontakt til de relevante myndigheder med henblik på en drøftelse af, hvordan det sikres, at de nødvendige data vil blive registreret i forbindelse med eventuelle ulykker, der involverer de nye køretøjstyper. Oplysninger fra Forsikring og Pension kan eventuelt også være relevante som et supplement, da det formodes, at førere, der er involveret i ulykker, vil anmelde eventuelle skader til deres ulykkesforsikringsselskab.

Inddragelse af relevante myndigheder m.v.

Færdselsstyrelsen vil i forbindelse med udarbejdelse af de bekendtgørelser, der skal implementere forsøgsordningerne indbyde relevante aktører – herunder bl.a. Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet, Dansk Fodgænger Forbund, Dansk Erhverv og Rigspolitiet – til dialogmøde således, at disse organisationer får mulighed for at bidrage med deres erfaring og viden i forbindelse med udformningen af forsøgsordningerne.

Kommunikation

Forsøgsordningerne må forventes at betyde, at der kommer flere forskellige typer køretøjer i færdselsbilledet. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at både førere og medtrafikanter får information herom, eventuelt ved en kommunikationsindsats omkring de nye køretøjer, kravene til køretøjerne og til deres anvendelse. Indsatsen kan gennemføres af Rådet for Sikker Trafik for nogle af de finanslovsmidler, der er reserveret til færdselssikkerhedskampagner som følge af ny lovgivning.

Krav til køretøjer og deres anvendelse

På nuværende tidspunkt er der identificeret seks forskellige køretøjstyper, som kan indgå i de forsøgsordninger, som lovforslaget skal udmøntes i. Køretøjerne kan inddeles i tre hovedtyper:

- 1) Ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer med én aksel, samt motoriserede skateboards foreslås reguleret ensartet, således at der fastsættes enslydende krav til køretøjerne og deres anvendelse. Køretøjerne har de samme fysiske karakteristika såsom små hjul og manglende styr, hvilket gør dem mere

påvirkelige af ydre faktorer som eksempelvis vejens beskaffenhed, og de er vanskeligere at have kontrol over

- 2) Motoriserede kickbikes og motoriserede løbehjul foreslås tilsvarende reguleret ensartet med enslydende krav til køretøjerne og deres anvendelse. De to køretøjstyper har mange ligheder såsom styr, hvorfra de styres og bremses
- 3) Endelig foreslås Speed Pedelecs reguleret selvstændigt, da de adskiller sig fra de andre køretøjstyper ved, at de med ren motorkraft kan køre ca. 20 km i timen, men samtidigt er udstyret med pedaler, som gør det muligt for førere at træde køretøjet op i en højere hastighed

1) Ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt motoriserede skateboards

Anvendelsesområde

Denne køretøjstype omfatter en-akslede køretøjer med et eller to hjul, uden styr eller anden form for håndbetjent styretøj, som med gyro-skopteknologi og en eller flere elektriske motorer sørger for at opretholde førerens balance samt de motoriserede skateboards uden styr. Køretøjerne minder om de elektrisk drevne en-akslede køretøjer (Segways), der er omfattet af bekendtgørelse om cyklers indretning og udstyr m.v. Segways klassificeres i dag som cykel og skal derfor opfylde kravene herfor, samt en række supplerende krav. Den største tekniske forskel mellem Segways og de nye typer af selvbalerende køretøjer og motoriserede skateboards er, at de ikke har monteret styr.

Segways må benyttes på færdselslovens område på lige fod med en cykel, dog med den begrænsning, at køretøjet må have en maksimal topfart på 20 km i timen.

Ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt motoriserede skateboards er, som nævnt oven for, karakteriseret ved at have mindre hjul og være uden styr, hvilket gør dem let påvirkelige af underlaget og mindre kontrollerbare. Da de samtidig kan have en tophastighed på op til 20 km i timen for de en-akslede og op til 40 km i timen for de motoriserede skateboards, foreslås det ikke, at køretøjerne må anvendes sammen med gående på eksempelvis fortov, da hastigheds-spredningen vil være for stor.

Det foreslås derfor, at de ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt motoriserede skateboards skal anvendes på samme færdsels-areal som cykler (dvs. cykelsti, hvis sådan forefindes og ellers på vej), når køretøjet anvendes inden for bymæssig bebyggelse.

Ved kørsel uden for bymæssig bebyggelse foreslås det, at køretøjerne alene kan anvendes, såfremt der er et afgrænset cykelareal (cykelsti). Baggrunden herfor er, at vejenes beskaffenhed og indretning i disse tilfælde gør det vanskeligt på forsvarlig vis at føre de pågældende køretøjer uden et styr. Derfor bør de ikke føres, hvor cykelarealet ikke er afgrænset fra vejen.

Køretøjerne kan som i dag anvendes uden begrænsning uden for færdselslovens område. Det foreslås som supplement hertil, at de tillades på opholds- og legeområder, dvs. områder, der er særligt skiltede som sådanne områder (f.eks. visse villaveje). Ved kørsel på opholds- og legeområder vil de særlige regler for kørsel på disse områder skulle efterleves, som f.eks. overholdelse af den lave hastighedsgrænse, der typisk er 15 km i timen eller lavere, samt de særlige adfærdsregler, hvor kørende altid skal udvise særlige hensyn til gående og legende personer.

Alderskrav

Det fremgår af Rådet for Sikker Trafiks informationsmateriale, at de fleste børn, der har øvet sig en del, kan cykle alene i trafikken, når de er omkring 10-12 år. Lokale forhold såsom tæt trafik og specielle farer såsom komplicerede kryds, dårligt udsyn eller snævre forhold kan betyde, at de skal være lidt ældre.

Da de ét- og tohjulede selvbalancerende køretøjer samt motoriserede skateboards pga. deres små hjul samtidig er betydeligt mere påvirkelig af udefrakommende elementer, så som vejens beskaffenhed end cykler, foreslås en aldersbegrænsning på 15 år.

Det foreslås derudover, at børn under 15 år kan anvende køretøjerne i følgeskab med en myndig person (minimum 18 år). Dermed vil det være muligt for forældre at give deres børn tilstrækkelig erfaring i kørsel på disse køretøjer i trafikken, inden børnene selv lovligt kan føre dem alene, hvilket vurderes at være gavnligt for færdselssikkerheden.

Det foreslås endvidere, at køretøjerne kan anvendes på skiltede opholds- og legeområder uden at være underlagt et alderskrav for føreren. Dette vil give børn større mulighed for at opnå rutine i kørsel med de små motoriserede køretøjer, før de eventuelt i følgeskab med en myndig person (minimum 18 år) begiver sig ud på mere trafikerede områder.

I forbindelse med evaluering af forsøgsordningerne vil det kunne indgå, om det vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at sænke

aldersbegrænsningen yderligere for så vidt angår kørsel uden for opholds- og legeområder.

Krav til køretøjernes hastighed

Der foreslås en hastighedsbegrænsning for køretøjerne på 20 km i timen, når de anvendes på færdselslovens område svarende til det nuværende krav for elektrisk drevne en-akslede køretøjer (Segways).

De ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer, der pt er tilgængelige, ses foreløbigt kun konstruerede med en tophastighed på 20 km i timen.

På nuværende tidspunkt forventes det, at der vil blive tale om fastsættelse af en konstruktionsbestemt hastighedsgrænse (modsat en fartbegrænsning). Dette vil af hensyn til de håndhævelsesmæssige aspekter blive drøftet nærmere med politiet.

Krav til lys

Motordrevne køretøjer skal efter færdselslovens § 33 a altid anvende nærlys – også uden for lygtetændingstiden. Bestemmelsen kan dog fraviges i forsøgsordningen.

For de køretøjer der allerede i dag anvendes på cykelstierne, gælder der i dag krav om anvendelse af lygter i lygtetændingstiden. Det foreslås, at et lignende krav skal gælde for de ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt motoriserede skateboards. De nærmere krav til selve lygterne, deres funktion og placering, herunder om lygter kan placeres på føreren, skal nærmere afklares.

Sikkerhedsudstyr

I dag er der ikke fastsat krav om sikkerhedsudstyr til førere af cykler. Det foreslås derfor heller ikke, at der skal fastsættes krav om sikkerhedsudstyr til førere af ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt skateboards.

2) Motoriserede kickbikes og motoriserede løbehjul

Anvendelsesområde

Motoriserede kickbikes og løbehjul adskiller sig fra de ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer ved altid at have to aksler og ved at have et styr. Køretøjerne minder i deres udformning om henholdsvis en cykel uden sadel og pedaler, henholdsvis et almindeligt løbehjul.

Da motoriserede kickbikes og motoriserede løbehjul generelt minder mere om en cykel og er mere stabile og dermed mere kontrollerbare end ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt motoriserede skateboards pga. de større hjul, foreslås der ikke den tilsvarende begrænsning i anvendelsen uden for bymæssig bebyggelse. Samtidigt

udfylder denne type køretøjer et større mobilitetsmæssigt potentiale end ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt motoriserede skat. Dvs., at motoriserede kickbikes og motoriserede løbehjul også kan anvendes udenfor bymæssig bebyggelse, selvom der ikke er anlagt cykelsti.

Køretøjerne kan uden begrænsning anvendes uden for færdselslovens område. Det foreslås tilsvarende de ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt skateboards, at motoriserede kickbikes og løbehjul kan anvendes på opholds- og legeområder, dvs. områder, der er særligt skilte som sådanne områder (f.eks. visse villaveje).

Alderskrav

Det foreslås, at alderskravet for anvendelse af disse køretøjer fastsættes på samme vis som for ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt motoriserede skateboards.

Det vil sige, at der foreslås en aldersbegrænsning på 15 år, hvis køretøjerne skal føres uledsaget, men at børn under 15 år kan anvende køretøjerne i følgeskab med en myndig person (minimum 18 år). Det foreslås endvidere, at køretøjerne kan anvendes på skilte opholds- og legeområder uden at være underlagt et alderskrav for føreren.

I forbindelse med evaluering af forsøgsordningerne vil det kunne indgå, om det vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at sænke aldersbegrænsningen yderligere for så vidt angår kørsel uden for opholds- og legeområder.

Der skal i det hele henvises til betragtningerne for så vidt angår ét- og tohjulede selvbalerende køretøjer samt motoriserede skateboards.

Krav til køretøjernes hastighed

Der foreslås en hastighedsbegrænsning for køretøjerne på 20 km i timen, når de anvendes på færdselslovens område svarende til det nuværende krav for elektrisk drevne en-akslede køretøjer (Segways).

På nuværende tidspunkt forventes det, at der vil blive tale om fastsættelse af en konstruktionsbestemt hastighedsgrænse (modsat en fartbegrænsning). Dette vil af hensyn til de håndhævelsesmæssige aspekter blive drøftet nærmere med politiet.

Der findes typer af motoriserede løbehjul, der er konstrueret med en sadel og med tophastigheder på op til 60 km i timen. Disse køretøjer vil ikke være omfattet af forsøgsordningen.

Sådanne køretøjer vil have mulighed for eventuelt 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. I så fald vil køretøjerne være kategoriseret som henholdsvis knallert eller motorcykel, afhængigt af køretøjets konstruktionsmæssige tophastighed, og vil derfor i enhver sammenhæng skulle følge færdselslovens gældende regler for henholdsvis knallert eller motorcykel.

Krav til lys

Motordrevne køretøjer skal efter færdselslovens § 33 a altid anvende nærlys – også uden for lygtetændingstiden. Bestemmelsen kan fraviges i forsøgsordningen.

For at tydeliggøre, at det er et særligt køretøj, og derved skærpe de øvrige trafikanters opmærksomhed over for dem, foreslås der et generelt krav om anvendelse af lys også uden for lygtetændingstiden. På disse køretøjer vil der – i modsætning til ét- og tohjulede selvbalance- rende køretøjer samt motoriserede skateboards – umiddelbart kunne monteres lygter på selve køretøjet.

Sikkerhedsudstyr

Der foreslås som for de ét- og tohjulede selvbalancerende køretøjer samt motoriserede skateboards ikke krav om brug af sikkerhedsudstyr.

3) Speed Pedelecs

Anvendelsesområde

En Speed Pedelec adskiller sig fra en almindelig 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.

Speed Pedelecs kategoriseres i dag som en stor knallert på grund af køretøjets assisterede 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 styrthjelm, og køretøjet skal køre på vejen ligesom en almindelig stor knallert.

Ovennævnte krav er ikke hensigtsmæssige, når der tages højde for Speed Pedelecs øvrige egenskaber. Køretøjet opnår kun hastigheden, der matcher stor knallert, når der samtidig trædes i pedalerne, og køretøjet er generelt mere spinkelt konstrueret end en stor knallert.

Det foreslås derfor, at Speed Pedelecs, der på ren motorkraft alene kan køre op til 18-20 km i timen, må føres som en cykel, og på de betingelser, der gælder for cykler, dog med de tilpasninger, der er nævnt nedenfor.

Dette medfører, at Speed Pedelecs ikke skal kunne anvendes på samme færdselsareal som gående, herunder fortov, men at de skal kunne anvendes på samme færdselsareal som cykler (dvs. cykelsti, hvis sådan forefindes og ellers på vej).

Som for motoriserede kickbikes og motoriserede løbehjul foreslås der ikke fastsat en begrænsning uden for bymæssig bebyggelse. Dvs., at Speed Pedelecs også kan anvendes udenfor bymæssig bebyggelse, selvom der ikke er anlagt cykelsti.

Speed Pedelecs vil ligeledes kunne anvendes på opholds- og legeområder, dvs. områder, der er særligt skilte som sådanne områder (f.eks. visse villaveje).

Alderskrav

Det foreslås, at alderskravet for anvendelse Speed Pedelecs fastsættes på samme vis som de øvrige køretøjer.

Det vil sige, at der foreslås en aldersbegrænsning på 15 år, hvis køretøjerne skal føres uledsaget, men at børn under 15 år kan anvende køretøjerne i følgeskab med en myndig person (minimum 18 år).

Det foreslås endvidere, at køretøjerne kan anvendes på skilte opholds- og legeområder uden at være underlagt et alderskrav for føren.

I forbindelse med evaluering af forsøgsordningerne vil det kunne indgå, om det vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at sænke aldersbegrænsningen yderligere for så vidt angår kørsel uden for opholds- og legeområder.

Der skal i det hele henvises til betragtningerne for så vidt angår ét- og tohjulede selvbalancerende køretøjer samt motoriserede skateboards.

Krav til hastighed

Det forventes, at der vil blive fastsat en konstruktionsbestemt hastighedsgrænse på 20 km i timen for så vidt angår den rene motorkraft. For Speed Pedelecs foreslås der dog ikke en særlig hastighedsbegrænsning for den samlede assisterede fart (dvs. hvad føreren ved pedalkraft selv kan præstere), da der ligeledes ikke er en hastighedsgrænse for cykler eller el-cykler. Færdselslovens § 41 vil imidlertid

være relevant, hvorefter et køretøjs hastighed til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed.

Krav til lys

Der foreslås krav til anvendelse af lys som for motoriserede kickbikes og løbehjul. Dvs., at der foreslås et generelt krav om anvendelse af lys også uden for lygtetændingstiden. På disse køretøjer vil der – i modsætning til ét- og tohjulede selvbalancerende køretøjer samt motoriserede skateboards – umiddelbart kunne monteres lygter på selve køretøjet.

Sikkerhedsudstyr

Der foreslås som for de øvrige køretøjer ikke krav om brug af sikkerhedsudstyr.

EU-regulering

Inden for EU er der en række direktiver og forordninger, som er relevante for de køretøjer, der vil blive omfattet af forsøgsordningerne. Der er tale om regler, som stiller sikkerhedsmæssige krav til produkternes konstruktion. Det er derimod overladt til de enkelte medlemsstater at fastsætte regler for, hvordan og under hvilke betingelser produkterne kan anvendes.

De EU-retlige regler om typegodkendelse af køretøjer fungerer på den måde, at hvis et køretøj er typegodkendt efter de EU-retlige regler, kan medlemsstaterne ikke fastsætte yderligere nationale krav til køretøjernes konstruktion. Medlemsstaterne kan heller ikke helt forbyde brug af køretøjet. Medlemsstaterne kan dog fortsat fastsætte nationale regler for anvendelsen, herunder f.eks. begrænsninger for anvendelsesområde, lygteføring, sikkerhedsudstyr m.v.

De EU-retlige regler medfører ikke et krav om, at de pågældende køretøjer skal typegodkendes. Men hvis køretøjet ikke er typegodkendt, kan medlemsstaterne frit regulere alle forhold i tilknytning til køretøjerne og deres anvendelse (herunder også et generelt forbud mod anvendelse).

Den relevante typegodkendelsesforordning i forhold til forsøgsordningerne er Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler.

Disse typegodkendelsesregler finder anvendelse, uanset om et køretøj indgår i en forsøgsordning eller ej. Hvis det viser sig, at der er køretøjer omfattet af forsøgsordningerne, som opnår en typegodkendelse efter forordning 168/2013/EU, vil Danmark være forpligtet til at anerkende dette.

Speed Pedelecs er direkte omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning 168/2013/EU. Speed Pedelecs betegnes i forordningen som en cykel med motor. Hvis en Speed Pedelec er typegodkendt skal Danmark anerkende den. Det vil sige, at vi ikke kan fastsætte yderligere krav til konstruktionen, og at vi ikke kan fastsætte et totalt forbud mod dens anvendelse. Danmark kan dog fastsætte nærmere regler for deres anvendelse i Danmark.

De selvbalancerende køretøjer er ikke omfattet af forordning 168/2013/EU, og de kan derfor ikke typegodkendes efter de gældende regler.

Kickbikes og motoriserede løbehjul er som udgangspunkt heller ikke omfattet af forordning 168/2013/EU og kan derfor heller ikke typegodkendes efter de gældende regler. Visse motoriserede løbehjul er konstrueret med en sadel og med tophastigheder over 20 km i timen. Sådanne køretøjer vil eventuelt kunne opnå en typegodkendelse efter forordning 168/2013/EU, men disse køretøjer vil ikke være omfattet af forsøgsordningen på grund af den højere konstruktive hastighed.

Såvel selvbalancerende køretøjer som kickbikes og motoriserede løbehjul kan 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. De to direktiver indeholder produktsikkerhedsregler. For at sikre, at disse direktiver overholdes vil Arbejdstilsynet og Sikkerhedsstyrelsen blive kontaktet med henblik på en nærmere drøftelse af dette spørgsmål.

Spirituskørsel og kørsel under påvirkning af bevidsthedspåvirkende stoffer m.v.

Kørsel med motordrevne køretøjer under påvirkning af spiritus eller bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v. er reguleret i færdselslovens §§ 53-54.

§ 53, stk. 1, og § 54, stk. 1, omhandler henholdsvis spirituskørsel og narkokørsel med motordrevne køretøjer. Ifølge § 53, stk. 1, gælder der en promillegrænse på 0,5 for kørsel med alkohol i blodet, og ifølge § 54, stk. 1, gælder der en såkaldt bagatelgrænse for kørsel med bevidsthedspåvirkende stoffer i blodet.

Bestemmelserne i § 53, stk. 2, og § 54, stk. 2, indeholder regler om det såkaldte førerevnekriterie (konkret vurdering af førerens evne til at føre motordrevent køretøj) ved kørsel med henholdsvis alkohol og bevidsthedspåvirkende stoffer m.v. i blodet.

Ifølge § 54, stk. 3, må bl.a. cykel ikke føres eller forsøges ført af nogen, der som følge af påvirkning af spiritus og bevidsthedspåvirkende stoffer m.v., er ude af stand til at køre cyklen på betryggende måde. De små motoriserede køretøjer, som vil blive omfattet af forsøgsordningerne, er omfattet af færdselslovens definition af motordrevet køretøj, hvorfor de som udgangspunkt vil være omfattet af bestemmelserne om promillegrænsen og bagatelgrænsen i § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1.

På nuværende tidspunkt er det ikke endeligt afdækket, om der kan være behov for at fravige disse regler, men fælles for alle køretøjerne vil være, at de som minimum vil blive omfattet af reglerne for kørsel på cykel under påvirkning af spiritus og bevidsthedspåvirkende stoffer m.v. (dvs. et førerevnekriterie). Politiet vil blive inddraget i den nærmere vurdering heraf således, at de håndhævelsesmæssige aspekter også afdækkes.