

Færdselsstyrelsen

Sendt pr. e-mail til [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
c.c. [rila@fstyr.dk](mailto:rila@fstyr.dk)

Jeres j.nr. TS20000-00157

## **Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs**

Forsikring & Pension takker for muligheden for at afgive høringssvar på udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for speed pedelegs.

Forsikring & Pension har to primære hovedbudskaber til udkastet til bekendtgørelsen.

### **1. Det er helt centralt, at der er registreringspligt på speed pedelegs**

Speed pedeleg er en særdeles potent elcykel, der uden større krafttilførsel kører 45 km/t. Det er netop også derfor, at speed pedeleg er typegodkendt som en knallert og ikke som en cykel med motor. For at fremme trafiksikkerheden er det helt essentielt at sikre, at en speed pedeleg tydeligt kan knyttes til ejeren. Det vil desuden sikre, at de lovpligtige forsikringsforhold er i orden, og det vil fremme forsøgsordningens datagrundlag betydeligt. Det foreslås derfor, at der er registreringspligt på speed pedelegs, hvilket heller ikke vil adskille sig fra kravene i dag.

### **2. Det er yderst vigtigt, at der ikke er kontraheringspligt på speed pedelegs**

Med den nuværende formulering i § 11 anføres det, at færdselslovens kapitel 16 finder anvendelse for speed pedelegs. Det betyder samtidig, at der vil være kontraheringspligt på ansvarsforsikringen for speed pedelegs. Forsikringsbranchen vil gerne stå på mål for, at der kan købes ansvarsforsikringer til speed pedelegs bredt i branchen. Det er dog helt uproportionalt og en alt for stor byrde på erhvervslivet, at samtlige forsikringsselskaber, der udbyder motorforsikringer i Danmark, skal udvikle et produkt til en forsøgsordning. Det foreslås derfor, at det specificeres, at der ikke er kontraheringspligt.

## **I nedenstående gennemgås Forsikrings & Pensions enkelte punkter mere konkret**

### **Generelt**

Overordnet finder Forsikring & Pension, at det er positivt, at der laves forsøgsordninger, så de transportmuligheder, den teknologiske udvikling skaber, indpasses og lovlignes i passende omfang i vores nuværende trafikbillede.

08.03.2018

Forsikring & Pension  
Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf.: 41 91 91 91  
Fax: 41 91 91 92  
fp@forsikringogpension.dk  
www.forsikringogpension.dk

Jacob Nisgaard Larsen  
Chefkonsulent  
Dir. 41 91 91 43  
jnl@forsikringogpension.dk

Sagsnr. GES-2018-00090  
DokID 355782  
Jeres ref. TS20000-00157

Forsikring & Pension har en vis bekymring for konsekvenserne ved, at disse meget potente el-cykler skal færdes på cykelstier. Med de kommende bekendtgørelser vedrørende mindre motoriserede køretøjer, segboards, motoriserede skateboards, motoriserede løbehjul, kickbikes mv. får vi en meget stort variation og forskellighed i hastighed og ikke mindst adfærd i de transportmidler, der kommer til at færdes på cykelstierne. På den anden side kan speed pedelecs være en god transportform til pendling, hvor brugerne i større grad vil høre til på cykelstierne frem for på vejene.

### De enkelte bestemmelser

- § 2

Det fremgår af § 2, at "En speed pedelec skal være EU-typegodkendt som et to-hjulet motordrevet køretøj i klasse L1e"

Det bør præciseres i § 2, at en speed pedelec skal være EU-typegodkendt som et to-hjulet motordrevet køretøj i klasse L1e B. Det er centralt for risikoforståelsen, at der er tale om en L1e B, som er kategorien for en to hjulet knallert og ikke den anden mulighed L1e-A, en cykel med motor.

Det vil understrege, at der ikke blot er tale om en lidt større elcykel, men reelt et så potent transportmiddel, at det er typegodkendt som knallert.

- § 4

Det opfordres til, at der igangsættes en kommunikationsindsats i forhold til brugen af speed pedelecs. Det er meget vigtigt, at potentielle brugere af speed pedelecs ved, at det er ulovligt og forbundet med stor risiko at transportere børn i eksempelvis barnesæde eller cykeltrailer på en speed pedelec.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Transport, bygnings og boligministeriet kan ikke blot lade det være op til salgsstederne at gøre opmærksom på, at dette ikke er tilladt.

Der er for stor risiko for at forbrugere opfatter en speed pedelec som en almindelig elcykel eller cykel. Her er det helt centralt, at der gennemføres en målrettet kampagne med det formål at sikre, at danskernes ellers gode vaner med at transportere små børn på cykel ikke overføres til speed pedelecs, hvor det vil udgøre en betydelig risiko for børnene.

- § 7

Det bør overvejes nøje, evt. i forsøgsperioden, om den rette aldersgrænse er 15 år. En speed pedelec er, når det kommer til trafiksikkerheden og de skader, der vil opstå i forbindelse med uheld, klart størst beslægtet med en knallert 45, hvor aldersgrænsen i dag er 18 år, frem for eksempelvis en knallert 30 eller almindelig elcykel.

- § 11

1. Med den nuværende formulering vil det betyde, at der vil være kontraheeringspligt på speed pedelecs. Forsikringsbranchen vil gerne stå på mål for, at speed pedelecs kan afdækkes bredt i branchen, men det kan ikke være intentionen, at samtlige forsikringselskaber, der udbryder motorprodukter, skal udvikle en forsikring til speed pedelecs særligt ikke, når der er tale om en forsøgsordning. Det vil være ude af proportioner og en urimelig byrde for

branchen. Det forstås derfor, at det specificeres, at der ikke er kontraheringspligt.

2. Endelig er det helt centralt, at der er registreringspligt på speed pedelecs. Det virker ikke hensigtsmæssigt, at der indføres nye motordrevne køretøjer uden registreringspligt, når der i andre sammenhænge har været arbejdet for registreringspligt til gavn for trafiksikkerheden. I dag er udfordringen med uregistrerede knallerter mv. stort set begrænset til ganske få ældre knallerter, der strækker sig tilbage til tiden før registreringspligten.

Man kan argumentere for, at bekendtgørelsen overordnet set ændrer kategoriseringen af en speed pedelec fra at være i kategori med en knallert 45 til at være i kategori med en knallert 30. Det gælder dog for begge, at der i dag er registreringspligt.

Det understreges da også entydigt af, at speed pedelecs er EU-typegodkendt i klasse L1e B, hvilket netop er kategorien for en to hjulet knallert.

Der kan desuden indføres registreringspligt, uden at der pålægges afgifter på speed pedelecs. Det kendes blandt andet fra campingvogne og elbiler (før der kom afgift). Speed pedelecs er generelt væsentligt dyrere at anskaffe end både en knallert 30 og knallert 45. En speed pedelec koster typisk mellem 30.000 – 50.000 kr. Derfor bør den økonomiske byrde for forbrugeren ved at betale for en nummerplade heller ikke være et vægtigt argument.

Registreringspligten er ydermere central i forhold til tydeligt at kunne identificere speed pedelecs i forbindelse med påkørsel, trafikuheld mv.

Såfremt speed pedelecs ikke kan identificeres med en passende nummerplade vil det i praksis være vanskeligt adskille dem fra almindelige el cykler. Dette gælder for både politiet og almindelige borgere. Det er langt sværere at uddrage sit eventuelle ansvar i forbindelse med et uheld, når en speed pedelec er tydeligt identificerbar. Det vil i højere grad sikre involverede personer den rette erstatning i forbindelse med et trafikuheld.

Registreringspligten vil endvidere sikre, at forsikringspligten reelt overholdes. Det vil betyde, at Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM) kan identificere personer, der ikke overholder forsikringspligten. Der vil kunne udstedes dagsgebyrer for de uforsikrede; dermed undgås det, at de lovlydige borgere skal betale for dem, der ikke overholder loven.

Registreringspligten vil endelig sikre et langt bedre datagrundlag og give forsikringsbranchen langt bedre mulighed for at assistere Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Færdselsstyrelsen, Færdselssikkerhedskommissionen og Rigspolitiet med relevante data omkring den trafikmæssige betydning af indførelsen af speed pedelecs på cykelstier mv. Dette skyldes, at den enkelte speed pedelec her vil kunne knyttes til én ejer, til én forsikringspolice og dermed få et mere entydigt skadebillede. Der er vores antagelse, at et eventuelt mørketal med registreringspligt, vil være yderst begrænset.

Det andet store cykelland i EU, Holland, indførte lovgivning vedrørende speed pedelecs i 2017. Her er der netop registreringspligt, nummerplade mv. grundet ovenstående begrundelser. Det vil være fornuftigt at anlægge samme linje.

Samlet set mener Forsikring & Pension, at det vil være en klar fejltagelse og ikke retvisende for den reelle risiko og ansvar, såfremt speed pedelegs ikke indregistreres.

Forsikring & Pension vil meget gerne bistå konstruktivt i forbindelse med den endelige udformning af bestemmelserne for forsøgsordningen og efterfølgende i løbet af forsøget med speed pedelegs.

Med venlig hilsen

Jacob Nisgaard Larsen

Forsikring & Pension

Sagsnr. GES-2018-00090

DokID 355782