

## **UDKAST**

til

### **Forslag**

til

#### **Lov om ændring af færdselsloven**

(Indførelse af pligt til at anvende styrthjelm ved kørsel på trehjulede- og visse firehjulede motorkøretøjer m.v.)

#### **§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som senest ændret ved lov nr. 556 af 7. maj 2019, foretages følgende ændringer:

1. I § 55 a, stk. 1, ændres »jf. dog stk. 2-4« til: »jf. dog stk. 2-5«.
2. § 55 a, stk. 2, 1. pkt., ophæves.
3. I § 55 a, stk. 2, 2. pkt., ændres »Det samme gælder« til: »Stk. 1 gælder ikke«.
4. I § 55 a indsættes efter stk. 4 som nyt stykke:

»Stk. 5. Stk. 1 gælder ikke for politiets, redningsberedskabets, redningskorps' eller ambulanceføreres brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, hvis brugen er nødvendig for den operative indsats eller taktiske og operative uddannelses- og øvelsesvirksomhed. Det samme gælder for motorcyklisters brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, hvis brugen er nødvendig for færdselsregulering som race marshal.«
5. I § 68, stk. 5, indsættes efter »køretøj,«: »eller indskrænke området, hvorpå et køretøj må benyttes,«.
6. I § 81, stk. 1, indsættes efter »motorcykel«: », bil på tre hjul, bil på fire hjul hvis masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport«.

#### **§ 2**

Loven træder i kraft den 1. juni 2020, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 1-4, træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets hovedpunkter*
  - 2.1. *Indførelse af pligt til at anvende styrthjelm ved kørsel på trehjulede- og visse firehjulede motorkøretøjer*
    - 2.1.1. *Gældende ret*
    - 2.1.2. *Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.2. *Udvidelse af undtagelsen for politiets og redningsberedskabets brug af håndholdt teleudstyr og andre kommunikationsapparater*
    - 2.2.1. *Gældende ret*
    - 2.2.2. *Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
  - 2.3. *Præcisering af bemyndigelsen til at forbyde brugen af køretøjer*
    - 2.3.1. *Gældende ret*
    - 2.3.2. *Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
3. *Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
5. *Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
8. *Hørte myndigheder og organisationer m.v.*
9. *Sammenfattende skema*

### *1. Indledning*

Udviklingen på køretøjsområdet har betydet, at der i dag produceres typer af tre- og lette firehjulede motorkøretøjer, som i henhold til færdselslovens definitioner betragtes som en bil. De adskiller sig dog fra almindelige firehjulede personbiler, idet de ofte er konstruerede med sadel, uden karosseri (kabine) og uden sikkerhedssele. I relation til sikkerhedsudstyr svarer det derfor til at køre på en motorcykel.

Da køretøjerne er omfattet af den overordnede definition af bil, gælder der imidlertid ikke en pligt til at anvende styrthjelm, idet en sådan pligt kun gælder for kørsel på motorcykel og knallert. En quadricykel, som blandt andet omfatter en ATV (All Terrain Vehicle), og tunge trehjulede

motorkøretøjer, er eksempler på køretøjer, hvor der efter den gældende færdselslov ikke er pligt til at anvende styrthjelm under kørsel.

Da kørsel på ovenstående køretøjer, i tilfælde af et uheld, svarer til at køre på motorcykel, er det uhensigtsmæssigt og færdselssikkerhedsmæssigt meget betænkeligt, at der ikke gælder et krav om anvendelse af styrthjelm, idet det utvivlsomt øger risikoen for alvorlige skader i tilfælde af en ulykke.

Lovforslaget har således til formål at fastsætte pligt til at anvende styrthjelm ved kørsel på trehjulede biler og lette firehjulede biler (quadricykler), herunder ATV'er.

Lovforslaget indeholder endvidere en udvidelse af den undtagelse, der gælder for politiets og redningsberedskabets brug af håndholdt teleudstyr. Færdselslovens forbud mod brug af håndholdt teleudstyr under kørsel gælder ikke for politiets og redningsberedskabets brug af håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr, hvis brugen er nødvendig af hensyn til politiets eller redningsberedskabets arbejde. Det har imidlertid vist sig, at politi og redningsberedskab i det operative arbejde i visse tilfælde har et særligt behov for at kunne anvende andre typer af håndholdt teleudstyr. Af hensyn til politiets og redningsberedskabets arbejde foreslås undtagelsen, der alene gælder for håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr, med lovforslaget udvidet til at gælde alle former for håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater. Undtagelsen vil også omfatte de såkaldte race marshals (civile motorcyklister, som er uddannet til at foretage kørende færdselsregulering fra motorcykel).

Lovforslaget indeholder endelig en præcisering af bemyndigelsesbestemmelsen i § 68, stk. 5, hvorefter transportministeren kan forbyde brugen af et køretøj, såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet. Bestemmelsen foreslås præciseret, således at det vil fremgå direkte af bestemmelsen ordlyd, at transportministeren også kan indskrænke området, hvorpå et køretøj må benyttes, såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet.

## *2. Lovforslagets hovedpunkter*

### *2.1. Udvidelse af pligten til at anvende styrthjelm ved kørsel på trehjulede- og visse firehjulede motorkøretøjer*

#### *2.1.1. Gældende ret*

Det følger af færdselslovens § 2, nr. 2, at bil defineres som motorkøretøj, der er forsynet med 4 eller flere hjul eller med bæltter, valser, meder eller lignende, samt motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt overstiger 400 kg.

Der findes en række lette firehjulede køretøjer, der ofte er konstruerede med sadel og uden kabine. Disse køretøjer kaldes overordnet quadricykler. En ATV (All Terrain Vehicle) er også at betragte som en quadricykel.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 168/2013/EU af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (forordning 168/2013) indeholder de tekniske krav til køretøjers indretning, som trehjulede motorkøretøjer og quadricykler skal leve op til ved køretøjernes typegodkendelse. En ATV kan desuden være godkendt efter

Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 167/2013/EU af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, såfremt den opfylder de tekniske krav heri.

Et trehjulet motorkøretøj er i forordning 168/2013 defineret som et motordrevet køretøj på tre hjul, hvis masse i køreklar stand ikke overstiger 1000 kg. En quadricykel er i forordningen defineret som et motordrevet køretøj på fire hjul, hvis masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, og som har en maksimal kontinuerlig nominal effekt eller nettoeffekt på 15 kW, eller en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 90 km i timen. Hvis køretøjerne vejer mere end ovenstående vægtgrænser er der i typegodkendelsesmæssig henseende ikke tale om et trehjulet motorkøretøj eller en quadricykel. Sådanne tungere køretøjer skal derfor opfylde de tekniske krav, der fremgår af typegodkendelsesreglerne for bil.

Det følger af færdselslovens § 80, stk. 1, at hvis en siddeplads i en bil, på motorcykel eller knallert er forsynet med sikkerhedssele, skal denne under kørslen som udgangspunkt anvendes af den person, der benytter sidepladsen.

Det følger af færdselslovens § 81, stk. 1, at føreren af motorcykel og knallert og enhver passager, som er fyldt 15 år, under kørsel skal anvende fastspændt styrthjelm. Det følger dog af færdselslovens § 81, stk. 2, at der ikke skal anvendes styrthjelm på motorcykel eller knallert, hvor der er pligt til at anvende sikkerhedssele.

Ved kørsel på motorcykel eller knallert vil der således altid være en pligt til enten at anvende sikkerhedssele eller styrthjelm, men ikke begge dele.

Quadricykler samt trehjulede biler med en egenvægt på mere end 400 kg, falder ind under definitionen af bil i færdselslovens § 2, nr. 2, og føreren af køretøjet skal derfor følge adfærdsreglerne for bil. Da § 81, stk. 1, om pligt til anvendelse af styrthjelm, alene finder anvendelse for motorcykel og knallert betyder det, at der ikke gælder krav om anvendelse af styrthjelm hos førere og passagerer ved kørsel på quadricykler og trehjulede biler. Hvis køretøjet ikke er forsynet med sikkerhedssele, vil føreren og passagerer imidlertid heller ikke have pligt til at anvende sikkerhedssele i medfør af § 80, stk. 1. Dette indebærer, at der i flere tilfælde ikke vil være pligt til at anvende nogen form for sikkerhedsudstyr ved kørsel på quadricykler og trehjulede biler.

### *2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Ulykkesstatistikker har længe vist, at der er markant højere risiko for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken, når man kører på knallert eller motorcykel. På disse køretøjer er føreren sjældent beskyttet af et karosseri i tilfælde af en trafikulykke, og køretøjerne er sjældent udstyret med sikkerhedssele. Styrthjelm er derfor det vigtigste personlige sikkerhedsudstyr ved kørsel på motorcykel og knallert. Effekten af styrthjelm er nærmere beskrevet i Havarikommissionen for Vejtrafikulykkes temarapport om motorcykelulykker fra 2009, og det fremgår heraf, at studier viser, at styrthjelm reducerer risikoen for fatale skader med 40 pct. og risikoen for hovedskader med 70 pct.

En stor andel af trehjulede biler og lette firhjulede biler (quadricykler) vil på samme måde som en motorcykel være konstrueret med sadel, uden karosseri, og vil i disse tilfælde kun sjældent være udstyret med sele.

Da sådanne køretøjer på grund af deres indretning med sadel og uden karosseri adskiller sig markant fra indretningen af en bil, men i stedet mere svarer til en motorcykel i tilfælde af en ulykke, er det Transport- og Boligministeriet opfattelse, at der af færdselssikkerhedsmæssige hensyn bør stilles de samme krav til anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr, som der stilles til knallert og motorcykel.

Det foreslås derfor, at færdselslovens § 81, stk. 1, ændres, således at pligten til at anvende styrthjelm også vil omfatte fører af trehjulet bil og let firhjulet bil (quadricykel), og enhver passager herpå.

Der foreslås ikke ændringer af færdselslovens § 81, stk. 2, hvorfor det også for trehjulet bil og let firhjulet bil (quadricykel) vil være sådan, at der dog ikke skal anvendes styrthjelm, hvis køretøjet er forsynet med sikkerhedssele, hvor der er pligt til at anvende denne. Reglerne for anvendelse af personligt sikkerhedsudstyr for trehjulet bil og let firhjulet bil (quadricykel) vil således blive de samme som for knallert og motorcykel.

Er de pågældende tre- og firhjulede køretøjer indrettet med sadel og uden karosseri, som en motorcykel, vil de sjældent være udstyret med sikkerhedssele. I praksis vil de foreslåede regler derfor som oftest medføre, at der vil blive pligt til at anvende styrthjelm, hvis køretøjet ikke er indrettet med karosseri. De typer af trehjulet bil og let firhjulet bil (quadricykel), som imidlertid er udstyret med karosseri, er også ofte udstyret med sikkerhedssele. I sådanne tilfælde vil de foreslåede regler derfor oftest medføre, at der vil være pligt til at anvende sikkerhedssele, men ikke styrthjelm, hvis køretøjet er indrettet med karosseri.

En meget stor andel af de ATV'er, der anvendes i Danmark i dag, er typegodkendt efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 167/2013/EU af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, og er i Danmark indregistreret som traktor og ikke bil. Hvis ATV'en imidlertid er indrettet med en maksimal konstruktivt bestemt hastighed på mere end 40 km i timen, anses den som bil og vil være indregistreret som bil.

Transport- og Boligministeriet har overvejet om de ATV'er, der anses og er indregistreret som traktor, også skulle omfattes af de foreslåede regler

Det bemærkes i den forbindelse, at traktorer efter de gældende regler ikke er omfattet af reglerne om personligt sikkerhedsudstyr. Dette gælder også de mere traditionelle traktorer. Der gælder således hverken krav om brug af sikkerhedssele eller styrthjelm, uafhængig af om traktoren er indrettet med karosseri.

For så vidt angår de ATV'er, der er indregistreret som traktor, bemærker Transport- og Boligministeriet endvidere, at køretøjerne alene må være indrettet med en maksimal konstruktiv hastighed på 40 km i timen for at kunne anses som traktor. Disse ATV'er bliver endvidere særligt anvendt som arbejdsredskab i landbrugs-, gartneri- og skovområder, hvor der typisk er en meget begrænset andel af almindelig færdsel. På den baggrund er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at de pågældende køretøjer ikke skal omfattes af de foreslåede regler, men fortsat være underlagt de regler, der gælder for traktorer.

## *2.2. Udvidelse af undtagelsen for politiets og redningsberedskabets brug af håndholdt teleudstyr og andre kommunikationsapparater*

### *2.2.1. Gældende ret*

Det følger af færdselslovens § 55 a, stk. 1, at førere af køretøjer under kørsel ikke må benytte sig af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater.

Ifølge § 55 a, stk. 2, 1. pkt., gælder forbuddet i stk. 1 ikke for politiets, redningsberedskabets, redningskorps' eller ambulanceføreres brug af håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr, hvis brugen er nødvendig af hensyn til de pågældende enheders arbejde.

Undtagelsen i § 55 a, stk. 2, gælder kun for håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr. Undtagelsen finder således ikke anvendelse for de omhandlede enheders brug af andre former for teleudstyr eller øvrige kommunikationsapparater, som f.eks. mobiltelefoner eller mandbåret radioudstyr. Brug af sådanne andre former for teleudstyr og kommunikationsapparater er således også for politiets og redningsberedskabets vedkommende omfattet af forbuddet i § 55 a, stk. 1.

Undtagelsesbestemmelsen finder endvidere kun anvendelse, hvis benyttelse af udstyret er nødvendigt af hensyn til de omhandlede enheders arbejde. Bestemmelsen giver således ikke politiet og redningsberedskab adgang til i almindelighed at benytte det omhandlede udstyr under kørsel. Det kan f.eks. ikke anses for nødvendigt af hensyn til udførelse af de pågældendes arbejde, hvis der er en anden person (kollega) til stede på førersædet, for hvem det er muligt at foretage den nødvendige kommunikation.

### *2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

De gældende regler om brug af håndholdt teleudstyr og andre kommunikationsapparater under kørsel blev indført i færdselsloven ved lov nr. 1563 af 18. december 2018 om ændring af færdselsloven. Justitsministeriet har efter lovens vedtagelse oplyst, at undtagelsesbestemmelsen i §§ 55 a, stk. 2, giver udfordringer i forhold til politiets og redningsberedskabets daglige operative arbejde, idet der er flere tilfælde, hvor det er nødvendigt at anvende håndholdt teleudstyr som f.eks. mandbårne radioterminaler, der ikke umiddelbart lader sig erstatte af håndfri betjeningsløsninger. Dette er bl.a. tilfældet i civile køretøjer, der ikke er forsynet med fastmonteret radioudstyr og for ridende og cyklende politi. Tilsvarende kan lejlighedsvis gøre sig gældende for politiets motorcykelledere, der ved f.eks. ledsagelse af optog eller eskortekørsel anvender flere radioer, når der arbejdes på flere talegrupper til forskellige enheder i en indsats. I sådanne tilfælde anvendes en mandbåren radioterminal under kørslen som ekstra radioudstyr. Endvidere vil der også i visse situationer ved mere almindelige politiforretninger kunne opstå behov for, at føreren kommunikere med vagtcentralen via den fastmonterede radio i patruljevognen, samtidig med at der kommunikeres med andre betjente, der ikke befinder sig i køretøjet.

Samtidig kan der i forbindelse med redningsindsatser opstå situationer, hvor øvrige aktører indenfor redningsberedskabet, redningskorps og ambulanceførere har behov for at anvende håndholdt teleudstyr under kørsel. Det kan bl.a. være tilfældet i situationer, hvor føreren er i kontakt med flere aktører samtidig, eller hvor indsatslederen kommer til stedet i sin private bil, hvor der ikke er fastmonteret teleudstyr, og derfor må benytte sig af en mandbåren radioterminal. Af hensyn til en

effektiv samlet beredskabsindsats er det afgørende, at de involverede indsatsledere kan koordinere på vej til skadestedet, hvilket i visse tilfælde indebærer brug af håndholdt teleudstyr under kørsel.

Endvidere udstyres race marshals, der er civile motorcyklister, som er uddannet til at foretage kørende færdselsregulering fra motorcykel, jævnligt med en af politiets mandbårne radioterminaler, så politiet og race marshals kan kommunikere undervejs ved f.eks. cykelløb og andre arrangementer, der kræver kørende ledsagelse.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at færdselslovens regler om forbud mod brug af håndholdt teleudstyr og andre kommunikationsapparater ikke bør medføre unødige hindringer for politiets og redningsberedskabets arbejde. Dette er også baggrunden for fastsættelse af den gældende undtagelsesbestemmelse i færdselslovens § 55 a, stk. 2.

Det foreslås derfor i lovforslagets § 1, nr. 2, at færdselslovens § 55 a, stk. 2, 1. pkt., om politiets og redningsberedskabets brug af håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr, ophæves. Samtidig foreslås det i lovforslagets § 1, nr. 4, at der indsættes et nyt stykke i § 55 a, der bliver § 55 a, stk. 5, hvoraf vil fremgå, at forbuddet i færdselslovens § 55 a, stk. 1, mod brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, ikke vil finde anvendelse for politiets, redningsberedskabets, redningskorps' eller ambulanceføreres brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, hvis brugen er nødvendig for den operative indsats eller taktiske og operative uddannelses- og øvelsesvirksomhed.

Det er ligeledes Transport- og Boligministeriets opfattelse, at forbuddet ikke bør medføre unødige hindringer for den kørende regulering af færdslen, som foretages af race marshals ved større sports- og kulturarrangementer.

Det fremgår derfor endvidere af den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 4, at forbuddet i færdselslovens § 55 a, stk. 1, mod brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, ikke vil finde anvendelse for motorcyklisters brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, hvis brugen er nødvendig for udførelse af færdselsregulering som race marshal.

### *2.3. Præcisering af bemyndigelsen til at forbyde brugen af køretøjer*

#### *2.3.1. Gældende ret*

Det følger af færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør og om personligt sikkerhedsstyr til førere og passagerer samt fastsætte, hvilke påskrifter og mærker køretøjer af kontrolmæssige grunde skal være forsynet med.

Det følger af færdselslovens § 68, stk. 5, at såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet, kan transportministeren forbyde brugen af et køretøj, selvom køretøjet opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 68, stk. 1. Bestemmelsen har et snævert anvendelsesområde, idet et køretøj, der opfylder alle tekniske krav til det pågældende køretøj, som udgangspunkt må anses for sikkerhedsmæssigt forsvarligt at benytte på færdselslovens område. Bestemmelsen kan for eksempel anvendes i tilfælde, hvor de gældende regler for køretøjers indretning og udstyr ikke har taget højde for en meget særpræget konstruktion af et køretøj.

Bemyndigelsesbestemmelsen i § 68, stk. 5, indeholder efter sin ordlyd mulighed for at forbyde visse køretøjer. Da transportministeren i medfør af bestemmelsen helt kan forbyde køretøjer, indeholder bestemmelsen også hjemmel til det mindre indgribende at indskrænke området, hvorpå et køretøj må benyttes. Bemyndigelsen er således bl.a. anvendt til at fastsætte regler om kørsel med tivolitog og hundetrukne køretøjer, herunder at disse køretøjer kun må benyttes på særlige områder og veje inden for færdselslovens område.

### *2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Den gældende bemyndigelsesbestemmelse i § 68, stk. 5, om muligheden for at forbyde brugen af et køretøj, såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet, indeholder også hjemmel til at indskrænke området, hvorpå et køretøj må benyttes, såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet. Af retsinformationsmæssige hensyn finder Transport- og Boligministeriet det dog hensigtsmæssigt, at dette fremgår direkte af bestemmelsens ordlyd.

Det foreslås derfor i lovforslagets § 1, nr. 5, at færdselslovens § 68, stk. 5, ændres, således at det vil fremgå direkte af bestemmelsens ordlyd, at der også kan fastsættes bestemmelser om indskrænkninger af området, hvorpå et køretøj må benyttes, såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet.

Den foreslåede præcisering vil ikke ændre på, at bestemmelsen fortsat har et snævert anvendelsesområde.

### *3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Det vurderes, at lovforslaget er i overensstemmelse med principperne for digitaliseringsklar lovgivning.

### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante for lovforslaget, da lovforslaget ikke omhandler forretningsmodeller, innovation eller særlige teknologier.

### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

### *6. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

### *7. Forholdet til EU-retten*



Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har været i høring fra den 20. december 2019 til den 21. januar 2020.

Advokatrådet, Alkohol og Samfund, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, Beredskabsstyrelsen, samtlige byretter, Cyklistforbundet, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet – Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Standard, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Den Danske Dommerforening, DFIM, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Falck Danmark A/S, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet Tænk, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af Frie Kørelærere, Foreningen af offentlige anklagere, Forsikring & Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), KL, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Polio Trafik- og Ulykkesskadede, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, NOAH-Trafik, Politiforbundet i Danmark, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafiksikkerheds Venner i Danmark, Veteranknallertklubben Aktiv og Vestre og Østre Landsret.

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen

Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter	
[Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering]/[Går videre end minimumskrav i EU-regulering] (sæt X)	JA	NEJ X

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

##### Til nr. 1

Ifølge færdselslovens § 55 a, stk. 1, må førere af køretøjer under kørsel ikke benytte sig af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, jf. dog stk. 2-4.

§ 55 a, stk. 2-4, indeholder regler om undtagelser til forbuddet i stk. 1.

I lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås det, at der i § 55 a indsættes et stk. 5, der indeholder en ny undtagelsesbestemmelse for politiets, redningsberedskabets, redningskorps', ambulanceføreres og race marshals brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater.

Som følge af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 4, er det nødvendigt at ændre henvisningen til undtagelsesbestemmelserne i § 55 a, stk. 1.

Det foreslås derfor, at henvisningen til stk. 2-4 i § 55 a, stk. 1, ændres til en henvisning til stk. 2-5.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

##### Til nr. 2

Ifølge § 55 a, stk. 2, 1. pkt., gælder forbud mod brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater under kørsel i § 55 a, stk. 1, ikke for politiets, redningsberedskabets, redningskorps eller ambulanceføreres brug af håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr, hvis brugen er nødvendig af hensyn til de pågældende enheders arbejde.

Undtagelsen i § 55 a, stk. 2, gælder kun for håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

I lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås det, at der i § 55 a indsættes et stk. 5, der indeholder en ny undtagelsesbestemmelse for politiets, redningsberedskabets, redningskorps', ambulanceføreres og

race marshals brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

Som konsekvens heraf foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 2, at § 55 a, stk. 2, 1. pkt., der indeholder den gældende undtagelsesbestemmelse for politiets, redningsberedskabets, redningskorps' og ambulanceføreres brug af håndholdt teleudstyr, ophæves.

Til nr. 3

Ifølge § 55, stk. 2, 2. pkt., gælder forbuddet om brug af håndholdt teleudstyr under kørsel i stk. 1 ikke for erhvervschaufførers brug af håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr, hvis brugen er nødvendig af hensyn til erhvervsmæssige transporter.

I lovforslagets § 1, nr. 2, foreslås det, at § 55 a, stk. 2, 1. pkt., der indeholder den gældende undtagelsesbestemmelse for politiets, redningsberedskabets, redningskorps' og ambulanceføreres brug af håndholdt teleudstyr, ophæves. Der henvises herved nærmere til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2 og 4.

§ 55 a, stk. 2, vil herefter alene omhandle erhvervschaufførers brug af håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr.

Som konsekvens heraf foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 3, at indledning i § 55 a, stk. 2, 2. pkt., sprogligt ændres.

Der er alene tale om en konsekvensændring af teknisk karakter, der ikke har betydning for det materielle indhold og anvendelsesområde for den gældende undtagelsesbestemmelse om erhvervschaufførers brug af håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr.

Til nr. 4

Ifølge § 55 a, stk. 2, 1. pkt., gælder forbud mod brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater under kørsel i § 55 a, stk. 1, ikke for politiets, redningsberedskabets, redningskorps eller ambulanceføreres brug af håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr, hvis brugen er nødvendig af hensyn til de pågældende enheders arbejde.

Undtagelsen i § 55 a, stk. 2, gælder kun for håndholdt mikrofon, der er tilkoblet fastmonteret teleudstyr.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at der i § 55 a indsættes et *stk. 5*, hvoraf fremgår, at forbuddet i stk. 1 ikke vil gælde for politiets, redningsberedskabets, redningskorps' eller ambulanceføreres brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, hvis brugen er nødvendig for den operative indsats eller taktiske og operative uddannelses- og øvelsesvirksomhed, jf. den foreslåede bestemmelses 1. pkt. Det samme gælder for motorcyklisters brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater, hvis brugen er nødvendig for færdselsregulering som race marshal, jf. den foreslåede bestemmelses 2. pkt.

Politiets, redningsberedskabets, redningskorps' og ambulanceføreres brug af håndholdt teleudstyr vil i medfør af den foreslåede § 55 a, stk. 5, 1. pkt., kun være undtaget fra forbuddet i § 55 a, stk. 1, hvis brugen er nødvendig for de pågældende enheders operative indsats eller taktiske og operative uddannelses- og øvelsesvirksomhed. Den foreslåede bestemmelse vil således ikke give politiet, redningsberedskabet, redningskorps og ambulanceførere adgang til i almindelighed at benytte håndholdt teleudstyr under kørsel. Det kan f.eks. ikke anses for nødvendigt af hensyn til udførelse af de pågældende enheders arbejde, hvis der er en anden person (kollega) til stede i køretøjet, for hvem det er muligt at foretage den nødvendige kommunikation.

Den foreslåede bestemmelse forudsættes at have et begrænset anvendelsesområde og vil hovedsageligt alene finde anvendelse ved brug af håndholdte radioer eller lignende kommunikationsapparater, hvis brug heraf er nødvendigt for den foreliggende operative indsats eller taktiske og operative uddannelses- og øvelsesvirksomhed.

Den foreslåede bestemmelse vil generelt ikke finde anvendelse, hvis det er muligt at foretage den nødvendige kommunikation via teleudstyr, der kan installeres med håndfri betjeningsløsninger. Da en mobiltelefon også i politiets og redningsberedskabets køretøjer uden tekniske vanskeligheder kan installeres med en håndfri betjeningsløsning som f.eks. en holder, vil brug af håndholdt mobiltelefon under kørsel som det klare udgangspunkt ikke kunne anses for nødvendigt for udførelse af de pågældende enheders operative indsats eller taktiske og operative uddannelses- og øvelsesvirksomhed. Brug af håndholdt mobiltelefon under kørsel vil derfor alene kunne anses for nødvendigt i særlige tilfælde, hvor formålet med brug af mobiltelefonen gør, at den ikke kan installeres med en håndfri betjeningsløsning, som f.eks. brug af mobiltelefonens kamerafunktion i forbindelse med dokumentation af observationer, eller fordi omstændighederne i den konkrete situation ikke gør det muligt at anvende mobiltelefonen med en håndfri betjeningsløsning.

Endvidere vil cyklende og ridende politi efter omstændighederne kunne anvende håndholdt mobiltelefon, hvor den operative indsats eller taktiske og operative uddannelses- og øvelsesvirksomhed gør det nødvendigt.

For så vidt angår race marshals brug af håndholdt teleudstyr under kørsel vil den foreslåede § 55 a, stk. 5, 2. pkt., omfatte civile motorcyklister, der som race marshals udøver kørende færdselsregulering fra motorcykel i medfør af bekendtgørelse nr. 295 af 23. april 2018 om trafikofficials, race marshals og visse myndighedspersoners regulering af færdslen.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke give race marshals adgang til i almindelighed at benytte håndholdt teleudstyr under kørsel. Brug af udstyret vil kun kunne ske, hvis det er nødvendigt for udførelse af færdselsregulering som race marshal. Dette vil f.eks. være tilfældet, hvis race marshals i forbindelse med assistance til politiets færdselsregulering udstyres med mandbårne radioterminaler, således at politiet og race marshals kan kommunikere undervejs ved f.eks. cykelløb og andre arrangementer, der kræver kørende ledsagelse.

Den foreslåede § 55 a, stk. 5, 2. pkt., forudsættes i lighed med bestemmelsens 1. pkt. at have et begrænset anvendelsesområde og vil hovedsageligt alene finde anvendelse ved brug af håndholdte radioer eller lignende kommunikationsapparater, hvis brug heraf er nødvendigt for den konkrete udførelse af færdselsregulering som race marshal. Brug af håndholdt mobiltelefon vil kun i ganske særlige tilfælde kunne anses for nødvendigt.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 68, stk. 1, 1. pkt., at transportministeren blandt andet kan fastsætte bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør.

Det følger af færdselslovens § 68, stk. 5, at såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet, kan transportministeren forbyde brugen af et køretøj, selvom køretøjet opfylder de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 68, stk. 1.

Med den foreslåede ændring af § 68, *stk. 5*, præciseres det, at transportministeren endvidere har bemyndigelse til at indskrænke området, hvorpå et køretøj må benyttes, såfremt færdselssikkerhedsmæssige hensyn gør det påkrævet, også selvom køretøjet opfylder de tekniske krav til et sådant køretøj.

Den foreslåede præcisering vil ikke ændre på, at bestemmelsen fortsat retter sig mod helt særligt indrettede køretøjer og ikke mod mere generelle færdselsarter. Desuden er det et krav efter bestemmelsen, at forbuddet eller indskrænkningen er begrundet af færdselssikkerhedsmæssige hensyn.

Den foreslåede præcisering vil endvidere ikke ændre på, at bestemmelsen har et snævert anvendelsesområde, idet et køretøj, der opfylder alle tekniske krav til det pågældende køretøj, som udgangspunkt må anses for sikkerhedsmæssigt forsvarligt at benytte på færdselslovens område. Bestemmelsen kan anvendes i tilfælde, hvor de gældende regler for køretøjers indretning og udstyr ikke har taget højde for en meget særpræget konstruktion af et køretøj. Bemyndigelsesbestemmelsen kan således tænkes anvendt, hvor særligt indrettede køretøjer kun egner sig til kørsel i en bestemt type vejinfrastruktur eller i en bestemt slags trafik.

Til nr. 6

Det følger af § 81, stk. 1, at føreren af motorcykel og knallert og enhver passager, som er fyldt 15 år, under kørsel skal anvende fastspændt styrthjelm.

Da trehjulede og firhjulede motorkøretøjer med en egenvægt over 400 kg er omfattet af definitionen af bil i færdselslovens § 2, nr. 2, er der ikke krav om anvendelse af styrthjelm under kørsel på disse køretøjer.

Det foreslås, at § 81, *stk. 1*, ændres, således at føreren af bil på tre hjul, samt bil på fire hjul hvis masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, og enhver passager herpå, skal anvende fastspændt styrthjelm under kørsel. Det betyder, at der vil gælde samme regler om anvendelse af styrthjelm ved kørsel på quadricykler og trehjulede biler, som der i dag gælder ved kørsel på motorcykel og knallert.

De køretøjer, som med den foreslåede ændring vil blive omfattet af hjelmpligten, er køretøjer, som er omfattet af køretøjsklasserne L5e, L6e og L7e i forordning 168/2013. Endvidere vil ATV'er (All Terrain Vehicles), som er godkendt efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 167/2013/EU af 5. februar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af landbrugs- og skovbrugstraktorer, være omfattet af de foreslåede regler om brug af styrthjelm, hvis de har en maksimal konstruktiv bestemt hastighed på mere end 40 km i timen, og derfor anses som bil efter

færdselslovens regler. Har ATV'er en konstruktiv bestemt hastighed på højst 40 km i timen, anses køretøjet derimod som traktor i henhold til færdselslovens regler, og køretøjet vil derfor i disse tilfælde ikke være omfattet af de foreslåede regler om brug af styrthjelm.

Den foreslåede ændring vil herefter omfatte bil på tre hjul, og bil på fire hjul hvis masse i køreklar stand ikke overstiger henholdsvis 450 kg til personbefordring og 600 kg til godstransport, jf. bilag 1 i forordning 168/2013. Massen i køreklar stand bliver dermed afgørende for, hvornår fører og passager af trehjulet og firehjulet bil har pligt til at anvende styrthjelm.

Masse i køreklar stand skal i overensstemmelse med artikel 5 i forordning 168/2013 forstås som massen af et ubelastet køretøj, der er klar til normal anvendelse. Dette omfatter massen af væsker, standsudstyr i overensstemmelse med fabrikantens specifikationer, brændstof i brændstoftankene, der fyldes til mindst 90 procent af deres kapacitet, karosseriet, kabinen, dørene, ruderne, tilkoblingen, reservehjulene samt værktøjet. Det omfatter derimod ikke massen af føreren (75 kg), og passageren (65 kg), de maskiner eller det udstyr, der befinder sig på ladet, fremdriftsbatteriet, hvis der er tale om et hybridt eller rent elektrisk køretøj, gasbrændstofs-systemer samt gasbrændstoftanke, hvis der er tale om et eller flere køretøjer med et, to eller flere brændstoffer samt tanke til komprimeret luft, hvis der er tale om fremdrift ved komprimeret luft.

Med den foreslåede ændring vil fører og passager på quadricykel og trehjulet bil også skulle anvende fastspændt styrthjelm under kørsel. Der vil dog ikke gælde et sådant krav, hvor der er pligt til at anvende sikkerhedssele, jf. færdselslovens § 81, stk. 2. Der vil være en selepligt, hvis siddepladsen på quadricyklen eller den trehjulede bil er forsynet med sikkerhedssele, jf. færdselslovens § 80, stk. 1.

Er de pågældende tre- og firehjulede køretøjer indrettet med sadel og uden karosseri, som en motorcykel, vil de sjældent være udstyret med sikkerhedssele. I praksis vil de foreslåede regler derfor som oftest medføre, at der vil blive pligt til at anvende styrthjelm, hvis køretøjet ikke er indrettet med karosseri. De typer af trehjulet bil og let firehjulet bil (quadricykel), som imidlertid er udstyret med karosseri, er også ofte udstyret med sikkerhedssele. I sådanne tilfælde vil de foreslåede regler derfor oftest medføre, at der vil være pligt til at anvende sikkerhedssele, men ikke styrthjelm, hvis køretøjet er indrettet med karosseri.

## *Til § 2*

Det foreslås i *stk. 1*, at lovforslaget træder i kraft den 1. juni 2020.

Det foreslås i *stk. 2*, at lovforslagets § 1, nr. 1-4, træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende. Lovforslagets § 1, nr. 1-4, indeholder ændringer af reglerne om politiets, redningsberedskabets og race marshals brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater under kørsel. De foreslåede ændringer skal sikre, at de gældende regler i færdselslovens § 55 a ikke medfører unødige hindringer for udførelsen af de pågældende enheders arbejde. Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at hensynet til udøvelsen af en effektiv politi- og redningsindsats tilsiger, at de pågældende ændringer træder i kraft hurtigst muligt.

Lovforslagets § 1, nr. 4, indebærer en afkriminalisering af politiets, redningsberedskabets og race marshals brug af håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater under kørsel, i det omfang brugen er nødvendig for udførelsen af deres arbejde. Der kan derfor opstå den situation, at en overtrædelse af § 55 a, stk. 1, begået før lovens ikrafttræden, men som først pådømmes efter lovens ikrafttræden, ikke længere er strafbar på pådømmelsestidspunktet, fordi forholdet nu er omfattet af den foreslåede undtagelsesbestemmelse i § 55 a, stk. 5.

Det bemærkes hertil generelt, at det følger af straffelovens § 3, stk. 1, at i tilfælde, hvor der foretages en lovændring, således at den ved en handling påkendelse gældende straffelovgivning er forskellig fra den, der gjaldt ved handlingens foretagelse, afgøres spørgsmålet om strafbarhed og straf som udgangspunkt efter den senere lov – det vil sige efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes. Er handlingen foretaget før den nye lovs ikrafttræden, må straffen dog ikke blive strengere end den ville være blevet efter den tidligere lov – det vil sige efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet.

Der gælder således i henhold til straffelovens § 3, stk. 1, 1. pkt., et udgangspunkt om, at overtrædelser skal bedømmes efter de strafferetlige regler, der var gældende på pådømmelsestidspunktet. Straffelovens § 3, stk. 1, 2. pkt. indeholder en undtagelse til udgangspunktet. Det følger heraf, at såfremt en lovændring skyldes ydre, strafskylden uvedkommende forhold, skal forholdet bedømmes efter den på gerningstidspunktet gældende lov.

Transport- og Boligministeriet bemærker i den forbindelse, at der ved den foreslåede lovændring er foretaget en omvurdering af strafværdigheden af visse af politiets, redningsberedskabets og race marshals overtrædelser af den gældende § 55 a, stk. 1, hvorfor straffelovens § 3, stk. 1, 2. pkt., ikke finder anvendelse. Politiets, redningsberedskabets og race marshals overtrædelser af § 55 a, stk. 1, begået før lovens ikrafttræden, men som først pådømmes efter lovens ikrafttræden, skal derfor bedømmes efter de foreslåede regler i lovforslagets § 1, nr. 4.

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, og loven indeholder ikke en anordningsbestemmelse om, at lovens regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland. Nærværende lovforslag om ændring af færdselsloven indeholder derfor ikke en anordningsbestemmelse om, at lovforslagets regler kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland, og af den grund er der ikke indsat en territorialbestemmelse i lovforslaget.