

Transport- og Boligministeriet
Via mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

København, 31. januar 2020

Hørings svar til lovforslag om ændring af vejloven vedrørende mindre udlejningskøretøjer m.m.

Transport- og Boligministeriet har anmodet om TIER MOBILITYS (fremover TIER) bemærkninger til forslag til lov om ændring af vejloven m.fl. vedr. mindre udlejningskøretøjer.

Tak for muligheden for at komme med et høringssvar. TIER's erfaringer i København og Odense har absolut været spændende, udfordrende og fuld af læring, men vi har også haft fordel af at arbejde på andre markeder i Europa, og vi mener, at dette giver os en indsigt og forståelse, som vi gerne vil dele med jer i dette høringssvar.

Høringssvaret er opdelt efter følgende kapitler:

Et afsnit der kort forklarer lidt om vores virksomhed

TIERs bemærkninger til de enkelte paragrafer

TIERs bemærkninger til byrum - og parkeringsproblematikken

TIERs forslag og yderligere bemærkninger til klima og

bæredygtighedsproblematikken

TIERs bemærkninger til sikkerhed

TIER MOBILITY

TIER er en tysk udbyder af bæredygtigdelingsløsninger til mikro-mobilitet i form af elløbehjul og elcykler. Vi blev grundlagt tilbage i august 2018 i Wien, i oktober 2018. Byen var således den første by vi etablerede os i. Siden vores første lancering har vores brugere haft mere end 16 millioner ture i 53 byer i 12 lande. Vi tilbyder et praktisk, overkommeligt og miljøvenligt alternativ til private biler og et compliment til offentlige transportnet. Gennem vores tjenester gør vi det muligt for folk at bevæge sig mere problemfrit fra A til B. Vi arbejder også for at gøre det muligt for byen at betjene sine indbyggere bedre ved at udvide byens multimodale transport, der kan optimeres at imødekomme deres borgeres daglige pendlingsbehov. I Danmark blev vi det første løbehjulsfirma, som opnåede 1 million udlejninger i København og Odense.

TIER har bæredygtighed, sikkerhed, ansvar og operationel ekspertise i kernen for vores operationer. Vores succes hidtil kan tilskrives vores fokus på disse elementer. TIER er

den eneste fuldt kulstofneutrale mikro-mobilitetsudbyder globalt og vi er stolte af at have de sikreste køretøjer på det europæiske marked på grund af de høje kvalitetsstandarder vi fastholder vores køb af køretøjer og vores markedsledende, teknologidrevne operationer. Vi mener, at vores service bedst kan bidrage til byer ved at komplementere offentlig transport bedst muligt. Af denne grund er vi markedsledere inden for partnerskaber med offentlig transport i hele Europa med 18 partnerskaber i stedet til dato, inklusive med Fynbus i Odense.

TIERs bemærkninger til udkastet til lovforslag:

§ 25 80 a

Den begrænsede plads i det offentlige rum til mikromobilitetskøretøjer - både delte og privatejede - er en udfordring, som hovedparten af de europæiske byer står overfor. Flere byer etablerer 'best practice'-parkering, hvilket har vist sig at bidrage positivt til en ordentlig og organiseret brug af det offentlige rum af brugere af mikromobilitetskøretøjer. Forslaget indebærer, at der i alle landets byer implementeres obligatorisk parkering. Dette er naturligvis en udfordring for frit flydende køretøjer. Vi vil desuden gerne pointere, at vi støtter ministeriet i at kommunerne skal have mere klarhed over, hvad de har af myndighed til at kræve af virksomhederne ift. eksempelvis parkering. Forslaget som det ser ud nu, vil dog ikke gavne mobilitetskonceptet. Vi anbefaler derfor, at man i loven understreger, at dette forhold er en ministeriel anbefaling og ikke et krav. Samt at ministeriet opfordrer både operatører og myndigheder i at samarbejde om koncepterne i højere grad, for at finde mere skræddersyede løsninger lokal. På den måde kan man samtidig med at opretholde fordelene ved fri mobilitet

I samme paragraf foreslås det, at administrationsomkostninger kunne betales af den enkelte operatør, men det virker til, at denne kun er rettet mod el-løbehjul operatører. Såfremt dette forslag skal implementeres, håber vi at ministeriet har forslag til, hvordan man opnår gennemsigtighed og klarhed ift. til omkostningerne - og at de naturligvis betales af alle operatører af byrummet.

Ydermere, så synes vi at de omkostninger skal baseres på antal af køretøjer, såfremt forslaget implementeres - og ikke på eksempelvis omsætning.

Vi vil igen gerne henvise til, at kommunerne selv skal kunne regulere på dette område; således at byer der ikke vil kræve gebyrer ikke tvinges til den administrationsomkostning.

Vi finder det vigtigt, at ministeriet differentier mellem udlejningskoncepter og mobilitets koncepter. Mobilitets-udbydere er platforme og tjenester, der i sin essens giver borgeren retten til selv at bestemme, hvor de starter og slutter deres tur. Udlejningskoncepter er på den anden side en tjeneste, der tilbyder køretøjer til leje i ofte faste tidsintervaller med faste placeringer for, hvor man starter og slutter sin tur. Vi håber at fremtidig regulering vil tage højde for begge typer virksomheder og muliggør innovation for begge koncepter.

Vi vil desuden gerne anbefale reguleringen af udlejningscykler (herunder også el-cykler og -løbehjul bør være ens, og at reglerne også skal omfatte offentlige by- og pendlercykler. Såfremt disse udlejningskøretøjer tillades, bør der sikres reel konkurrence ved f.eks. udbud. Dette sikrer, at de mest sikre, bæredygtige og ansvarlige virksomheder får lov at operere i Danmark, uanset om det er cykler eller løbehjul det handler om.

ii) 5.80 b.

Det er ikke hensigtsmæssigt, at lokale myndigheder kan vælge at forbyde løbehjul, ved at de selv kan bestemme antal af løbehjul. Det muliggør den åbenlyse mulighed, at virksomheder får et meget tyndt grundlag at operere på ved eks. Kun at tillade 5 løbehjul i hele byen. Det ville kvæle industrien og blokere for borgernes muligheder for brugen af dem. Helt åbenlys foreslår vi selvfølgelig, at der indgås en aftale mellem operatører og myndigheder. Vi vil gerne bede ministeriet om, at tydeliggøre for både os og myndighederne hvad en 'aftale' indebærer. Det kunne både være en kontrakt eller et code of conduct. Vi anbefaler at der oprettes et udvalg eller et navn i hver relevant kommune. Dette kan være med til at sikre, at der opretholdes en kontinuerlig dialog mellem byen, operatører og andre relevante myndigheder som politiet eller kommunale rengøringservices, efter en aftale er indgået.

Det er blandt andet denne løsning, vi har set fungere i Stockholm. Vi har tilladt os at vedhæfte 'Letter of intent' brevet fra aftalen i Stockholm. Heri står blandt andet, at Begge parter har til hensigt at have en løbende dialog for at følge op og evaluere løbehjulsdrift og i samarbejde finde løsninger på ethvert problem, der måtte opstå. Byen påtager sig ansvaret for at mødes med alle virksomheder, der har indgik i denne aftale, og mødes med kommunen mindst en gang om året og hyppigere hvis nødvendigt. Dette for at diskutere sektorens udvikling. Dette har udviklet sig til næsten

månedlige møder mellem byen, politiet og alle operatører i Stockholm. Vores erfaring i Stockholm har bevist, at kontinuerlig kommunikation mellem relevante interessenter er med til at opretholde branchens standarder, sikre sikkerhed, bevægelighed og bedst udnyttelse af byrummet.

Vi vil igen gerne hentyde til, at klarhed og gennemsigtighed i forhold til administrationsomkostninger er essentielt. Vi finder det positivt, at forslaget ligger op til egentlige parkeringsområder for operatører.

Vi foreslår, at ministeriet sikrer at lovgivningen er langsigtet – det vil sige, at det er vigtigt at sikre, at byrum ikke skal laves om, hver gang der ankommer en ekstra udbyder eller et nyt køretøj.

Såfremt egentlige parkeringsområder etableres, så vil vi gerne være sikre på, at områderne tydeligt markeres, således at områderne ikke bruges af private da det virker til, at operatørerne kan være med til at betale omkostninger til etablering og vedligeholdelse. I forbindelse med dette, burde det også tages i betragtning, at de operatører, som allerede er etableret i Danmark af naturlige årsager, vil komme til at betale en større økonomisk byrde og derved finansiere fremtidige operatørers muligheder for at etablere sig. Vi foreslår i stedet, at man allokere noget af den skat, som virksomhederne betaler til at betale for infrastrukturen.

ii) § 81 a.

Vi foretrækker en model, hvor vi får besked om dårligt parkerede køretøjer og får en rimelig tidsramme for at fjerne dem; hvis de ikke fjernes inden for denne tidsramme, kan de blive beslaglagt. Dette er den opstilling, vi har i flere tyske byer såvel som Stockholm og denne fungerer rigtigt godt. (Se bilag 1) Der får en operatør besked om et forkert parkeret køretøj og får en rimelig tidsramme (minimum 4 timer anbefales) for at fjerne køretøjet og parkere det korrekt. Hvis køretøjet stadig parkeres forkert derefter, kan kommunen vælge at beslaglægge køretøjet.

(iii) § 81 b.

Vi er enige i forslaget; men vi foreslår at der implementeres en hjemmel om, at løbehjul placeret dårligt, sommetider ikke er på baggrund af operatører eller bruger, men fordi løbehjulene sommetider også bliver vandaliseret, kastet rundt med og væltet. I samme ombæring henviser vi igen til, at løbehjul nok ikke bliver det sidste mikrobillets

transportmiddel, så vi anbefaler, at der etableres egentlige Micro-parkeringspladser, hvor fremtidens køretøjer placeres forsvarligt.

Yderligere bemærkninger:

Overordnet set, så er vi meget positive overfor ministeriet forsøger at skabe klarere rammer for, hvordan operatører og kommuner i højere grad kan samarbejde om etableringen af den nye transportform.

Vi er ivrige efter at hjælpe myndighederne med at få en vellykket overgang til mere delt og mindre privatejet transportform for at afhjælpe presset på parkeringspladser og vejnettet generelt.

Vi er også for en klar og fagligt begrundet og gennemtænkt regulering, der imødekommer de øjeblikkelige bekymringer for industrien, men som samtidig understøtter innovation og udvikling af delingsmobilitetsøkonomien. Regulering bør øge kvalitet, sikkerhed og bæredygtighed af tjenesten og fremme innovationen i alle henseender.

Byrum og parkering:

Vi ved at, anvendelse af byrummet er en prioritet for både lokale og nationale myndigheder. Ved at frigøre plads, ved eks. Mindre plads til private biler, så skaber man automatisk incitament for, at borgere at bruge delebiler, delecykler og deleløbehjul.

Vi er desuden positive overfor forslaget, da det ikke foreslår, at der skal etableres egentlige tilladelser fra vejmyndighederne. I Tyskland har den model nemlig skabt et meget kompleks og fragmenteret tilgang til regulering og egentlige operation i byerne, hvilket har resulteret i unødvendigt bureaukrati og en ekstra byrde for både myndigheder og operatører.

Vi mener, at dette ikke bør reguleres på nationalt plan, hvorvidt der skal etableres parkeringer. Det er fordelagtigt, men etableringen af dem er muligvis ikke nødvendig i flere tilfælde.

For eksempel har de i Herning tilstrækkelige cykelstativer til ikke at kræve yderligere infrastruktur til løbehjul. I flere byer ville markerede parkeringspladser være tilstrækkelige. Endvidere kan en ordnet placering af køretøjer sikres gennem visse køretøjsstandarder - såsom at kræve egentlige stativer for køretøjer som løbehjul - eller at løbehjul har dobbelt støtteben, såsom vores, hvilket drastisk reducerer

sandsynligheden for, at køretøjerne vælter og opfordrer også brugerne til at parkere dem mere ansvarligt.

Bæredygtighed:

Danmark er et land, der er kendt for sin cykelkultur og ambitiøse CO₂-neutralitetsmål, og globalt set er landet en rollemodel, når det kommer til de prioriteringer, som fremtidens byer bør omfavne. TIER er med i kampen for CO₂-neutralitet og sigter mod at støtte Danmark i sine CO₂-neutralitetsmål for 2030. Vi er faktisk den eneste kulstof-neutrale udbyder af mikro-mobilitet over hele verden. Det vi ser af lokal lovgivningsforslag – eksempelvis i København - og kravet om daglig indsamling af hele løbehjulstilflåden – vil have drastiske konsekvenser for de delte løbehjulstjenesters bæredygtighed. Vi har beregnet CO₂-aftrykket af tre forskellige scenarier for at angive omfanget af påvirkningen og vil meget gerne dele vores data ved et evt. møde. Vi har udregnet en række forskellige scenarier med udgangspunkt i Københavns Kommune. Herunder blandt andet, hvordan udledningen ser ud, når vi implementerer vores udskiftelige løbehjul batterier og ladcykler.

Vores beregninger viser, at overholdelse af Københavns Kommunes foreslåede ordning resulterer i en CO₂-udledning på mere end 27 ton pr. år, pr. operatør. Dette vil resultere i en CO₂-udledning på ca. 270 ton årligt, når man sammenlægger alle 10 operatører. Med en passende og præcis lovgivning, der sikrer, at kommunen ikke kan kræve fuld indsamling af løbehjul dagligt. Dette kan hjælpe operatører med at udføre operationer, der er miljøvenlige og reducere overbelastning i byer, da antallet af varevogne til operationer reduceres drastisk. Forslaget om at fjerne behovet for at give tilladelse til særlige brugstilladelser til operatører med delt mobilitet er et positivt skridt i retning af at skabe lovgivning, der muliggør bæredygtige operationer. Dette fordi det fjerner den lovgivningsmæssige barriere, som København i øjeblikket står overfor, og grunden til, at byens licensplan i øjeblikket foreslår fuld indsamling af alle køretøjer dagligt. Lovgivning, der yderligere understøtter bæredygtighedsstandarderne i vores branche, vil blive støttet fra TIERs side.

Vi kan reducere udledningen med over 50%, hvis vi får lov til at følge en model med delvis afhentning. Vi kan reducere udledningen med over 90%, hvis vi bruger en driftsmodel med udskiftelige batterier, el-varevogne og ladcykler.

Vi reducerer også antallet af varevogne, der kører gennem byen i forbindelse med drift fra 9 diesel-varevogne til 2 el-varevogne. Hvis alle 10 operatører kunne tilbyde denne driftsændring, ville der være 80 færre varevogne på offentlige veje til den daglige transport af løbehjul.

Sikkerhed

I takt med at Industrien udvikler sig, investerer operatører i specialbyggede løbehjul, hvilket betyder, at modellerne nu i stigende grad adskiller sig fra hinanden hvad angår sikkerhedsstandarder, holdbarhed og robusthed. Hos TIER investerer vi kraftigt i at udvikle løbehjul, der er bygget til den sikreste, mest varige og behagelige færd, og som desuden bidrager til at forbedre parkeringsforholdene. Vi har nu udviklet et markedsledende løbehjul med udskiftelige batterier, TIER 3, designet efter de højeste sikkerheds- og kvalitetsstandarder.

Hardwareforbedringer fører til korrekt parkering

Siden lanceringen af vores løbehjul med udskiftelige batterier i flere byer i hele Tyskland og Norden, inklusive Odense, har vi oplevet en markant forbedring af parkeringssituationen. Holdbarheden og løbehjulets forbedrede størrelse tilskynder brugerne til at behandle køretøjet med mere respekt, når de parkerer det. Og dette har ført til, at brugerne parkerer på en mere fodgængerbevidst måde. Det dobbeltsidede støtteben har også betydet et markant fald i antallet af TIER-løbehjul, der er faldet omkuld.

Det dobbelte støtteben har også vist sig at være meget mere modstandsdygtigt over for blæsten, der tidligere væltede løbehjul med blot et enkelt støtteben. I betragtning af dette, vil vi anbefale, at København gør dobbelte støtteben obligatoriske for løbehjul i byen, da denne funktion har betydet en væsentlig forskel i forbedret parkeringsadfærd, og desuden forhindrer løbehjul i at falde omkuld.

Forbedring af sikkerheden med TIER 3

TIER 3 er designet til at være mere robust, hårdfør og generelt give en mere behagelig tur på ujævne overflader. Funktioner såsom den bredere fodplade, øget vægt, større forhjul, dobbelt håndbremsemekanisme og dobbelt støtteben bidrager til en sikrere og mere stabil kørsel.

Udover hardwareforbedringerne, får løbehjulene et hovedeftersyn mindst hver anden dag, hvor forebyggende vedligeholdelse eller mindre reparationer udføres på gaden af

vores professionelt uddannede reparatører. Hvis et løbehjul ikke består kontrollen, deaktiveres det straks og sendes derefter til lageret for de nødvendige reparationer. Kun løbehjul, der består det regelmæssige hovedeftersyn, er tilgængelige for kunderne. TIER går ikke på kompromis med vores løbehjuls sikkerhed, da vi mener, at én ulykke er én for mange.

Ved at gå over til udskiftelige batterier i København, vil vi kunne fortsætte med at lave op til vores høje sikkerhedsstandarder og give brugerne den sikreste løbehjulsmodel på markedet. At gå over til løbehjul med udskiftelige batterier i København vil også reducere omkostningerne ved drift, vedligeholdelse og reparationer - til sammenligning med den foreslåede licensordning, hvor hele løbehjulsflåden dagligt skal samles ind. Reduktionen skyldes, at vi undgår omkostningerne ved at skulle indsamle og omfordele løbehjulene på daglig basis, da vi i langt højere grad vil være i stand til at foretage eftersyn og vedligeholdelse - og samtidig skifte batteriet - på gadeplan.

Denne udgiftsreduktion giver os mulighed for at drive virksomheden på en mere omkostningsdygtig måde, og samtidig give danskerne den højeste kvalitet og den sikreste service indenfor det begrænsede antal licenser, der udstedes.

Yderligere forslag og bemærkninger:

Vi er bekymrede for, at beslutningen om at udstede for mange operatørlicenser i kommunerne vil hindre snarere end at forbedre effektiv og lovlig brug af elektriske løbehjul (herunder forkert parkering og hærværksepisoder), især i områder med stor efterspørgsel og få løbehjulslicenser.

Det er meget lettere at sikre lydhørhed, og at loven bliver overholdt, med færre operatører på markedet. Og i modsætning til en almindelig antagelse, er alle el-løbehjul ikke ens, ligesom alle el-løbehjulsvirksomheder heller ikke opererer på samme måde. Vi er stolte af vores bæredygtige hardware og vores brancheførende driftsmodeller, herunder aflevering, afhentning og vedligeholdelse. Vores skift til en ny driftsmodel, der er centreret omkring el-løbehjul drevet af udskiftelige batterier, adskiller os eksempelvis fra stort set alle konkurrerende aktører med hensyn til bæredygtighed, køretøjsvedligeholdelse, sikkerhed og reaktionsevne i forbindelse med forkert parkerede løbehjul.

Siden vi påbegyndte vores aktiviteter i Danmark, har vi også fokuseret på lydhørhed og åben kommunikation med byadministratorer, brugerne og vores konkurrenter. Vi mener, at dette er en adskillende faktor mellem de virksomheder, der i øjeblikket opererer i danske byer.

Vi forstår også det generelle behov for, at operatører bliver enige om god praksis og industristandarder. Dette var en af de primære årsager til, at TIER igangsatte Nordic Micromobility Association i samarbejde med to af vores konkurrenter. Selvom vi er enige i, at der skal være et vist niveau af koordinering blandt konkurrenterne, er vi bekymrede for, at den nuværende tilgang til håndhævelse af lovgivningen vil kræve integration med konkurrenter, hvilket vil modvirke den normale forståelse af fair konkurrence. Dette er en vanskelig balance at finde, men et problem, det er nødvendigt at adressere. Vi vil også gøre opmærksom på, at de administrative krav til for eksempel Københavns Kommune med hensyn til overvågning, behandling af data og kommunikation med 10 operatører vil være meget mere omstændelige og formentlig dyrere, end hvis man arbejdede med et mindre antal kvalificerede virksomheder, der alle har vist sig i stand til at overholde eksempelvis Københavns Kommunes standarder og krav.

TIER Mobility står til rådighed for deling af data, erfaringer og viden til alle relevante myndigheder og til yderligere dialog og spørgsmål.

Med venlig hilsen,
Killian Schmidt,
Juridisk og politisk chef, Tier Mobility



DANSKE HANDICAPORGANISATIONER

Blekinge Boulevard 2
2630 Taastrup, Danmark
Tlf.: +45 3675 1777
Fax: +45 3675 1403
dh@handicap.dk
www.handicap.dk

30. januar 2020
2019165102470743

Til Transport- og Boligministeriet
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Hørings svar: Høring over forslag til lov om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

Danske Handicaporganisationer (DH) har følgende bemærkninger:

Vi erfarer fra vores medlemsorganisationer, at den tilfældige placering af el-løbehjul volder problemer for bl.a. blinde, svagsynede, kørestolsbrugere og personer, der er dårligt gående. Det skaber farlige situationer for mennesker med handicap.

Det er derfor meget vigtigt, der kommer regler på området, der sikrer, at løbehjulene skal placeres i definerede områder indrettet til dem. Hvis de ikke bliver placeret i disse områder, skal der være konsekvenser som f.eks. bøder eller fjernelse af løbehjulene, der kan være incitament for at sørge for, at dette bliver overholdt.

Det er vigtigt, at ovenstående også vil gælde for udlejningscykler, dvs. at der skal være regler, der sikrer, at de placeres i definerede områder indrettet til dem. Ellers vil de komme til at skabe de samme problemer, som el-løbehjul gør i dag. Det er allerede sådan, at mange mennesker med handicap oplever udfordringer med udlejningscykler og bycykler, der blokerer fortove og andre passager.

Vi henviser desuden til Dansk Blindesamfunds høringssvar.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: mol@handicap.dk.

Med venlig hilsen

Thorkild Olesen
Formand

Transportministeriet

F R E D E R I K S B E R G
K O M M U N E



trm@trm.dk samt arp@trm.dk

Bemærkninger til høring af udkast til forslag til ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

Frederiksberg Kommune hilser det velkommet, at der med ministeriets forslag til ændring af lov om offentlige veje skabes mere klare rammer for udlejningscykler og udlejningsløbehjul i free floating, herunder for kommunernes mulighed for at sætte betingelser for placering af disse køretøjer, mulighed for at fjerne køretøjer samt at få dækket udgifterne herved.

Frederiksberg Kommune har imidlertid en række bemærkninger til det fremsatte forslag.

Det er uklart for Frederiksberg Kommune, om de konkrete aftaler indgås på baggrund af konkrete ansøgninger, eller om dette også kan ske ved et udbud. Frederiksberg Kommune finder det hensigtsmæssigt med en præcisering på dette punkt.

Det fremgår endvidere ikke tydeligt af lovforslaget, om kommunerne kan afvise at indgå en aftale med en udbyder – f.eks. fordi der allerede er indgået aftale med en eller flere udbydere. Dette bør være mere klart, og særligt hensynet til allerede indgåede aftaler må kunne medvirke til, at nye aftaler ikke indgås.

Efter lovforslaget skal en aftale om udlejningscykler indgås uden unødigt ophold. Herudover kan det i en klagesag til Vejdirektoratet indgå, om kommunen har indgået en aftale uden unødigt ophold. Det vil i det lys være hensigtsmæssigt med en præcisering i lovbemærkningerne af, at blandt andet indhentelse af supplerende oplysninger til belysning af sagen samt en evt. politisk behandling af en ansøgning ikke kan anset som unødigt ophold.

I lovforslaget lægges der op til, at løbehjul tydelige mærkes. En tilsvarende ordning bør vel også gælde udlejningscykler, således også disse tydelig mærkes med ejerskab og kontaktoplysninger. Dette er nødvendigt, hvis den enkelte kommune skal kontakte ejeren ved en flytning af cyklen.

Frederiksberg Kommune læser lovforslaget således, at kommunerne, hvis det er muligt, i første omgang skal prøve at flytte et ulovligt henstillet køretøj til en lovlig placering, inden det eventuelt fjernes. Spørgsmålene er i den forbindelse: "Hvad der forstås med rimelig afstand – om det er en halv meter eller mere?" og "Om kommunen i givet fald kan sende regningen videre til operatøren for denne ydelse og i så fald, hvilken dokumentation der kræves?" Hvis ikke udgiften kan dækkes af operatøren, bør kommunerne kompenseres på anden vis.

Lovforslaget giver mulighed for bortskaffelse af udlejningskøretøjer, hvis disse, efter de er fjernet, ikke afhentes. Imidlertid vil udlejningskøretøjerne som udgangspunkt være låst af operatøren enten mekanisk eller digitalt. På den baggrund vil et salg eller en bortgivning vel ikke være en løsning?

Endvidere kan det give anledning til bekymring, at der ved indgåelse af aftaler om udlejningscykler i free floating ikke kan fastsættes vilkår om antallet, da der er et væsentligt hensyn til, at byens cyklister, der har egen cykel, har mulighed for at parkere deres cykel i et stativ.

Herudover har Frederiksberg Kommune fået henvendelse af en udbyder af udlejningscykler, der

tilbyder både en begrænsning i antallet og med henblik på at oprette egne cykelstativer. Efter lovforslaget vil en sådan aftale ikke være lovlig. Frederiksberg Kommune finder, at lovforslaget bør ændres på dette punkt.

Frederiksberg Kommune har ikke bemærkninger til ændring af lov om private fællesveje.

Hvad angår det foreslåede ændringer af færdselsloven, lægger Frederiksberg Kommune vægt på, at der nu er skabt en formel hjemmel til, at kommunerne kan fjerne cykler i byrummet mod forudgående mærkning. Hittil har kommunen overgivet cyklerne til politiets hittegodekontor, og cyklerne er fra et centralt opsamlingssted afhentet af hittegodekontoret. Med forslaget lægges der op til, at kommunerne kan bortselge cyklerne ved offentlig auktion eller ved bortgivelse til hjælpeorganisationer m.v. Det vil imidlertid være hensigtsmæssigt, såfremt der fortsat også var mulighed for at overgive til politiets hittegodekontor og afhentning af hittegodekontoret.

Frederiksberg Kommune skal ligeledes opfordre til, at der i de administrative / tekniske forskrifter for små udlejningskøretøjs indretning er fokus på køretøjernes miljømæssige og sikkerhedsmæssige forhold, herunder bremseevne og stabilitet. Sidstnævnte under såvel kørsel som ved henstilling, således at disse ikke uforvarende kan vælte og dermed besværliggøre fremkommelighed for bl.a. gående

Hvad angår forslaget om, at kommunerne kan udstede 3 parkeringsafgifter for samme forseelse samt mulighed for at fjerne køretøjer fra det offentlige vejaræal, såfremt ejeren af køretøjet har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse, finder Frederiksberg Kommune det positivt, at der er givet mulighed herfor. Efter forslaget kan kommuner, der vælger denne ordning enten vælge at indrette egen opbevaringsplads eller indgå aftale med politiet om at benytte deres faciliteter. Det fremgår dog ikke tydeligt, om politiet er forpligtet til at indgå en sådan aftale og på hvilke betingelser. Det vil være hensigtsmæssigt, hvis dette var mere tydeligt.

Frederiksberg Kommune står naturligvis til rådighed, hvis der er behov for en uddybning af kommunens høringssvar.

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: Boys <christensenworld@os.dk>
Sendt: 19. december 2019 18:46
Til: Mail TRM; TRM Anders Robodo Petersen
Emne: Elektriske udlejnings løbehjul i København

Udlejerne af elektriske el-løbehjul har den tekniske kunnen til helt at udelukke deres løbehjul fra visse steder. Vi ved alle sammen at løbehjulene ofte kører i gågader hvor de ikke må køre, eller bliver parkeret på gader, plads og vej hvor de ikke må parkeres eller holder til gene.

Udlejere oplyste for et stykke tid siden i medierne at de "hvis der kom sne - ville de kunne sænke hastigheden eller helt forhindre brug via GPS". Dvs. at de med enkelte værktøjer ville kunne opsætte en "forbudszone" hvor brugerene ikke kan logge ud og derfor må parkere løbehjulet et andet sted, ligesom de let ville kunne forhindre kørsel på f.eks. Strøget, Rådhuspladsen og lignende steder.

At stille krav til udlejer om at oprette GPS forbudszoner som sikre at færdselsloven bliver overholdt er både rimeligt og fornuftigt.

Mvh Kim Boye

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: 19kontor@rigsrevisionen.dk
Sendt: 6. januar 2020 07:44
Til: Mail TRM; TRM Anders Robodo Petersen
Emne: SV: Ministeriel høring over forslag til lov om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven (ld nr.: 578489)

Transport- og Boligministeriet har den 19. december 2019 sendt forslag til lov om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisor-loven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det/den ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen
RIGSREVISIONEN

Mette E. Matthiasen
Ledelsessekretariatet

—Oprindelig meddelelse—

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>
Sendt: 19. december 2019 06:06
Til: Erhvervsministeriet <em@em.dk>; Finansministeriet <fm@fm.dk>; Justitsministeriet <jm@jm.dk>; Skatteministeriet <skm@skm.dk>; sim@sim.dk; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; kfst <kfst@kfst.dk>; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; digst@digst.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; Statsministeriet <stm@stm.dk>
Emne: Ministeriel høring over forslag til lov om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven (ld nr.: 578489)

Til rette vedkommende

Vedhæftet er Transport- og Boligministeriets høring over forslag til ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Specialkonsulent

Transport- og Boligministeriet

Ministry of Transport and Housing

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk<mailto:arp@trm.dk>

www.trm.dk<http://www.trm.dk>

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

TRM Anders Robodo Petersen

Fra: John D. Hellbrunn <john.d.hellbrunn@blind.dk>
Sendt: 29. januar 2020 14:22
Til: Mail TRM; TRM Anders Robodo Petersen
Cc: Monica Løfand; Thorkild Olesen ; Ask Løvbjerg Abildgaard; Ulrik Kampmann; Mariann Lillemose; Christian Bundgaard ; Udvalg - Tilgængelighed og hjælpemidler, John D. Hellbrunn
Emne: ændringer til Vejloven - Høringssvar vedr. el-løbehjul
Vedhæftede filer: signaturbevis.txt

Att. Specialkonsulent Andreas Petersen

Dansk Blindesamfund takker for muligheden for at kommentere på de foreslåede ændringer til vejloven, idet vi som supplement til Danske Handicaporganisationers høringssvar, ønsker at knytte yderligere et par bemærkninger til de udfordringer, som fremkomsten af el-løbehjul, har bragt med sig ikke bare i Danmark, men i en lang række primært storbyer i Europa.

Den tilfældige placering af el-løbehjul volder problemer for bl.a. blinde, svagsynede og personer, der **udover synshandicappet også kan være dårligt gående**. Det skaber farlige situationer for mennesker med synshandicap og gør færdslen mere utryk. Vi får derfor ofte henvendelser fra vores medlemmer, der er meget bekymrede over **el-køretøjers pludselige fremkomst og stigende anvendelse**.

Vi er derfor alvorligt bekymrede for om de foreslåede ændringer i vejreglerne vedrørende benyttelse af særligt indrettet infrastruktur samt kommunernes sanktioneringsmuligheder, vil være tilstrækkelige til at imødegå de store udfordringer som fx el-løbehjul men også andre mindre motoriserede køretøjer giver for mennesker med et synshandicap.

De fleste mennesker med synshandicap færdes til fods og har i forvejen udfordringer med at møde uventede **forhindringer på fortove**. el-løbehjulene er endnu en forhindring, som hovedsageligt består i, at disse efterlades midt på fortovene, og dermed udgør en hindring, som vi kan snuble over. Vi skal dog for en god ordens skyld nævne, at vi ikke har hørt om påkørsler, hvor vores medlemmer har været involverede.

Grundproblematikken er, at el-løbehjul har vundet indtog ureguleret og i et sådant omfang, at det har taget myndighederne som "en tyv om natten - uden at der på forhånd har været en dialog og mulighed for at stille krav og opstille forudsætninger for udbud og anvendelse af el-løbehjulet som køretøj. Derfor står man i dag med et ukendt - og ganske omfattende - antal el-løbehjul fra en række forskellige udbydere. Det er efter vores opfattelse helt urealistisk, at det vil **være** muligt at få udbygget en tilstrækkelig infrastruktur på området, der kan sikre at fx el-løbehjulene ikke ligger smidt rundt omkring på fortove etc., som tilfældet er i dag.

De foreløbige erfaringer peger derimod på, at brugeren tager et forhåndenværende el-løbehjul, aktiverer det, kører til destinationen og efterlader det på bestemmelsesstedet. De vil kræve en urealistisk fintmasket infrastruktur, og optage megen plads; hvis der skal opstilles standere til de mange el-løbehjul overalt.

Skulle et krav om opstilling af standere til køretøjerne bliver realiseret, kan udbyderne kun med rette kunne pålægges en økonomisk sanktion, såfremt de ikke i udgangspunktet var placeret i standeren. Det ville således hverken virke logisk, eller stemme med en rimelig retslig tankegang, såfremt udbyderen kunne sanktioneres som følge af brugerens efterfølgende efterladt el-løbehjulet uden for en stander - fx på fortov eller op ad en mur. En sådan henstilling ville være brugerens valg/gerning, ikke udbydernes.

Et andet element i det fremsatte forslag handler om begrænsning i antallet af el-løbehjul, og her ville noget sådant kun kunne håndhæves, såfremt man allerede fra starten fra myndighedernes side havde registreret de enkelte udbydernes udstationering af køretøjer meget nøje. Det er ikke vores indtryk, at man pt. har et detaljeret billede af

antal el-løbehjul, og det ville dermed efter vores opfattelse blive helt umuligt at skaffe sig et billede og træffe valg om antal el-løbehjul i en kommune og et antal udbydere.

Endelig vil den enkelte kommune få ansvaret for og beslutningskompetencen mht. antal el-løbehjul, som må opstilles. Hermed får den enkelte kommune dels et ansvar for det antal personer, som skal holde tilsyn med og sanktionere fejlplacerede el-løbehjul. Samtidig vil antallet af køretøjer variere kraftigt fra kommune til kommune, hvilket vil gøre det endnu vanskeligere at færdes med et synshandicap, og det er kompliceret nok i forvejen.

Dansk Blindesamfund er af den opfattelse, at det er nødvendigt med regler på området, men at beslutningerne bør træffes på baggrund af grundige overvejelser, når de nuværende prøveperioder udløber.

Fra: John D. Heilbrunn <john.d.heilbrunn@blind.dk>
Sendt: 29. januar 2020 13:29
Til: Mariann Lillemose <mariann.lillemose@blind.dk>
Cc: Christian Bundgaard <christian.bundgaard@blind.dk>
Emne: SV: Høringssvar el-løbehjul

Se forslag til justeringer indføjet i teksten og markeret med ** ** Tjek dem lig, og ellers er det fino.
J

Fra: Mariann Lillemose <mariann.lillemose@blind.dk>
Sendt: 29. januar 2020 12:22
Til: John D. Heilbrunn <john.d.heilbrunn@blind.dk>
Cc: Christian Bundgaard <christian.bundgaard@blind.dk>
Emne: Høringssvar el-løbehjul

Emne: høringssvar vedr. udkast til forslag om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven
Att. Specialkonsulent Andreas Petersen
E-mail: trm@trm.dk; arp@trm.dk

Dansk Blindesamfund takker for muligheden for at kommentere på de foreslåede ændringer til vejloven, idet vi som supplement til Danske Handicaporganisationers høringssvar, ønsker at knytte yderligere et par bemærkninger til de udfordringer, som fremkomsten af el-løbehjul, har bragt med sig ikke bare i Danmark, men i en lang række primært storbyer i Europa.

Den tilfældige placering af el-løbehjul volder problemer for bl.a. blinde, svagsynede og personer, der **udover synshandicappet også kan være dårligt gående**. Det skaber farlige situationer for mennesker med synshandicap og gør færdslen mere utryk. Vi får derfor ofte henvendelser fra vores medlemmer, der er meget bekymrede over **el-køretøjers pludselige fremkomst og stigende anvendelse**.

Vi er derfor alvorligt bekymrede for om de foreslåede ændringer i vejreglerne vedrørende benyttelse af særligt indrettet infrastruktur samt kommunernes sanktioneringsmuligheder, vil være tilstrækkelige til at imødegå de store udfordringer som fx el-løbehjul men også andre mindre motoriserede køretøjer giver for mennesker med et synshandicap.

De fleste mennesker med synshandicap færdes til fods og har i forvejen udfordringer med at møde uventede **forhindringer på fortove**. el-løbehjulene er endnu en forhindring, som hovedsageligt består i, at disse efterlades midt på fortovene, og dermed udgør en hindring, som vi kan snuble over. Vi skal dog for en god ordens skyld nævne, at vi ikke har hørt om påkørsler, hvor vores medlemmer har været involverede.

Grundproblematikken er, at el-løbehjul har vundet indtog ureguleret og i et sådant omfang, at det har taget myndighederne som "en tyv om natten - uden at der på forhånd har været en dialog og mulighed for at stille krav og opstille forudsætninger for udbud og anvendelse af el-løbehjulet som køretøj. Derfor står man i dag med et ukendt - og ganske omfattende - antal el-løbehjul fra en række forskellige udbydere.

Det er efter vores opfattelse helt urealistisk, at det vil **være** muligt at få udbygget en tilstrækkelig infrastruktur på området, der kan sikre at fx el-løbehjulene ikke ligger smidt rundt omkring på fortove etc., som tilfældet er i dag.

De foreløbige erfaringer peger derimod på, at brugeren tager et forhåndenværende el-løbehjul, aktiverer det, kører til destinationen og efterlader det på bestemmelsesstedet. De vil kræve en urealistisk fintmasket infrastruktur, og optage megen plads; hvis der skal opstilles standere til de mange el-løbehjul overalt.

Skulle et krav om opstilling af standere til køretøjerne bliver realiseret, kan udbydere kun med rette kunne pålægges en økonomisk sanktion, såfremt de ikke i udgangspunktet var placeret i standeren. Det ville således hverken virke logisk, eller stemme med en rimelig retslig tankegang, såfremt udbyderen kunne sanktioneres som følge af brugerens efterfølgende efterladt el-løbehjulet uden for en stander - fx på fortov eller op ad en mur. En sådan henstilling ville være brugerens valg/gerning, ikke udbydernes.

Et andet element i det fremsatte forslag handler om begrænsning i antallet af el-løbehjul, og her ville noget sådant kun kunne håndhæves, såfremt man allerede fra starten fra myndighedernes side havde registreret de enkelte udbydere udstationering af køretøjer meget nøje. Det er ikke vores indtryk, at man pt. har et detaljeret billede af antal el-løbehjul, og det ville dermed efter vores opfattelse blive helt umuligt at skaffe sig et billede og træffe valg om antal el-løbehjul i en kommune og et antal udbydere.

Endelig vil den enkelte kommune få ansvaret for og beslutningskompetencen mht. antal el-løbehjul, som må opstilles. Hermed får den enkelte kommune dels et ansvar for det antal personer, som skal holde tilsyn med og sanktionere fejlplacerede el-løbehjul. Samtidig vil antallet af køretøjer variere kraftigt fra kommune til kommune, hvilket vil gøre det endnu vanskeligere at færdes med et synshandicap, og det er kompliceret nok i forvejen.

Dansk Blindesamfund er af den opfattelse, at det er nødvendigt med regler på området, men at beslutningerne bør træffes på baggrund af grundige overvejelser, når de nuværende prøveperioder udløber.

Med venlig hilsen

John Hellbrunn, Næstformand

Med venlig hilsen

John D. Hellbrunn
Næstformand



**Dansk
Blindesamfund**

Blekinge Boulevard 2
2630 Taastrup

Telefon 38 14 88 17
Mobil 23 40 92 18
john.d.hellbrunn@blind.dk
www.blind.dk

Sammen udfordrer vi blindhed. Vi støtter og hjælper mennesker med synshandicap. Vi kæmper for at skabe lige muligheder i samfundet. Og vi bidrager til at forebygge synshandicap. Følg os på [Facebook](#) og [Twitter](#). Støt vores arbejde på www.blind.dk/stoet-os. Læs vores [privatlivspolitik](#) her.



Høringsvar

Københavns Kommune har følgende bemærkninger til det fremsendte udkast til lovforslag om ændring af vejloven mv. ift. regler for særlig råden over vejareal, kommunens mulighed for at fjerne cykler mv.

Indledende bemærkninger

Københavns Kommune sætter pris på, at Transport- og Boligministeriet tilpasser vejloven, så den fremadrettet tager højde for de nye typer køretøjer, som indtil videre har udgjort en væsentlig udfordring for Københavns Kommune særligt i forhold til de manglende håndhævelsesmuligheder.

Der skelnes i lovforslaget klart mellem to regimer: udlejningscykler (uden fast udlejningssted) og andre mindre udlejningskøretøjer (løbehjul). Københavns Kommune har forstået de foreslåede rammer som følger:

Cykler

Udlejningscykler (uden fast udlejningssted) får meget vide rammer med henblik på at fremme cykllisme på et overordnet plan.

Efter forslaget kan udlejningscykler, som ikke har fast udlejningssted, placeres på det offentlige vejareal, når en aftale om nærmere vilkår for benyttelse af vejareal er indgået. Aftale med vejmyndigheden om vilkårene for anvendelsen af vejen skal indgås uden unødigt ophold.

Der skal være enighed om indholdet af aftalen; vilkårene kan påklages.

Vejmyndigheden må ikke begrænse antallet af udlejningscykler i aftalerne. Derimod må en aftale gerne indeholde specifikke lokationer, hvor der ikke må placeres køretøjer med henblik på udlejning.

31. januar 2020

Sagsnummer
2020-0009384

Dokumentnummer
2020-0009384-3

Byens Anvendelse
Byliv
Njalsgade 13
Postboks 487
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Twister vedrørende cykler:

Uenighed om vilkår kan påklages til Transport- og Boligministeriet (Vejdirektoratet). Tilsvarende kan påklages, hvis aftalen ikke er indgået uden unødigt ophold. Aftalen som helhed kan derimod ikke påklages.

Cykler med fast udlejningssted skal følge de allerede gældende regler med krav om tilladelse mv.

Forvaltningen kan opkræve betaling for administration.

Løbehjul

Lovforslaget giver kommunerne muligheder for at begrænse opstilling af løbehjul til udlejning, hvis det ønskes.

Lovforslaget giver også hjemmel til helt at afskære løbehjulene fra byen, for så vidt angår placering på offentligt vejareal med henblik på udlejning. Et generelt forbud er ikke muligt, idet almindelig brug er tilladt jf. færdselsloven.

Det bliver muligt i aftalerne at antalsbegrænse mængden af løbehjul. Der stilles forslag om infrastruktur eller afmærkning til lovlig placering af løbehjulene.

Forvaltningen kan opkræve betaling for administration samt indretning/afmærkning.

Cykeludlejning

Med lovforslaget sikres fremme af cyklisme på et overordnet plan herunder forretningsmæssigt. Adgangen til at benytte det offentlige vejareal til udlejningscykler, der kan lejes via app uden fast forretningssted, følger direkte af lovforslaget (forslag til ny § 80a), ligesom udlejeren efter bestemmelsen kan udleje det antal cykler, som operatøren finder nødvendigt for at drive sin udlejningsforretning.

Dette er en meget vid adgang, som ikke gælder for nogen andre brugere af det offentlige vejareal. Den ubegrænsede mulighed for at føre forretning med udlejningscykler kan afføde mange udbydere, herunder også fra udlandet uden at kommunen får nogle muligheder for at tage hensyn til det samlede behov for fremkommeligheden i byen. De ubegrænsede muligheder vil også kunne indvirke på konkurrencen indbyrdes mellem udbyderne og den enkelte udbyders forretning, og dermed skabe incitament til at øge antallet af udlejningscykler yderligere. I andre lande er der konstateret udfordringer med rigtig mange cykler i bybilledet, og det er afgørende, at det bliver muligt at forbygge en sådan situation inden for de foreslåede regler.

Københavns Kommune har en meget velfungerende cykelinfrastruktur, som er oparbejdet og værnet om gennem mange år, og som således er helt unik. De manglende muligheder for at sætte en begrænsning eller loft over antallet af udlejningscykler udgør et problem for den fortsatte sikring af fremkommelighed og anden brug af vejarealet, herunder i forhold til andre brugere af vejarealet. Kommunen finder, at vejmyndigheden herved begrænses i muligheden for at varetage hensynene i vejloven. Kommunen finder det således uacceptabelt, at der ikke er mulighed for at begrænse mængden af cykeludbydere, antallet af cykler samt lokaliteter til opstilling.

Kommunen opfordrer derfor til, at det præciseres i lovforslaget, hvordan der med den ubegrænsede adgang til cykler fortsat bliver mulighed for at tage højde for vejlovens mange hensyn, såvel den primære funktion som færdsels- og trafikareal, men også til andre for vejarealet alment anerkendte funktioner og herunder øvrige brugere af vejen. Alternativt, at det bliver muligt inden for vejlovens rammer at fastsætte et loft over antal udlejningscykler i byen. Dette vil endvidere være hensigtsmæssigt i forhold til at forebygge en ophobning af cykler, som det ses i andre byer.

Kommunen finder behov for, at det i forhold til udlejningscykler præciseres i lovforslaget, hvad der menes med "som ikke har et fast udlejningssted". Ellers kan der efter kommunens opfattelse opstå tvivl om, hvorvidt lovforslagets bestemmelser om udlejningscykler både omfatter "free-floating-cykler" og mere traditionelle udlejningscykler, som udlejes i forbindelse med en fast forretning (butik eller hotel).

Forslaget vil desuden åbne op for at udlejere i markedsføringsøjemed (eller til ren opmagasinering) helt okkuperer centralt placerede cykelstativer i byen, således at almindelige borgeres cykler ikke vil kunne finde plads. Ud over at være uhensigtsmæssigt for de mange, der cykler på egen cykel i byen, vil det også kunne stå i vejen for intentionen om at fremme cyklismen generelt. Københavns Kommune forudsør, at kommercielle cykler vil risikere at fortrænge private cykler særligt på centrale knudepunkter, hvor der allerede i dag er udfordringer med kapaciteten (den plads, som er til rådighed). Det gælder således fx ved stationer, ved metroer, centrale pladser og i middelalderbyen.

Løbehjul

Kommunen hilser det velkomment, at lovforslaget skaber mulighed for at sætte antalsbegrænsninger for løbehjul, og at der skabes mulighed for at kunne vælge, om man overhovedet vil have dem i byen. Kommunen sætter også pris på mulighederne for at pålægge udbyderne udgifter, som kommunen har haft.

Kommunen efterlyser mulighed for at lave aftale med et bestemt (begrænset) antal aktører i en form for udbud med mulighed for en åremålsaftale, der kan fornyes, såfremt aktørerne kan dokumentere, at de efterlever regler og aftaler. Se nærmere herom i afsnittet om aftalegrundlaget nedenfor.

Aftalegrundlaget

I forhold til det nye aftalegrundlag, som introduceres, så er Københavns Kommune positive over for et sådant instrument, der, som kommunen ser det, kan gøre det enklere at konstatere overtrædelser i forhold til de eksisterende regler.

Afklare rammer for at fastsætte vilkår

Kommunen ser et behov for at det præciseres i lovforslaget, at det vil være særligt og inden for intentionen med lovgivningen, at kommunen som del af aftalerne, der indgås med udbydere, stiller vilkår om fx:

Oprydning af materiel (krav om at udbyder opryder deres materiel i byen),

Gebyr (at finansieringen af kommunens udgifter vil foregå som et gebyr)

Ophør (at aftalerne indeholder vilkår i forhold til ophør).

Kommunen vil opfordre til, at det præciseres i lovforslaget, at der skabes mulighed for at kommunen kan lægge en række vilkår/krav til grund for indgåelsen af aftalerne, som udbydere skal leve op til. En præcisering heraf vil være hensigtsmæssig såvel i forhold til indgåelsen af aftalerne som i forhold til klagesagsbehandlingen.

Begrænse antal af udbydere i tilladelsesperioden

Kommunen vil samtidig opfordre til, at lovforslaget nærmere beskriver mulighederne for at afholde et udbud (eller lignende) med henblik på, inden for vejlovens rammer, at begrænse antallet af udbydere i tilladelsesperioden, så længe det kan holdes inden for konkurrencerettens rammer mv. Kommunen efterlyser, at lovforslaget præciseres, så det fremgår i hvilket omfang dette er en mulighed, herunder i forhold til, om der er forskel på cykler og løbehjul i den forbindelse.

Kommunen er klar over, at der for cyklerne ikke er foreslået en antalsbegrænsning. Ud over at udfordre dette, vil kommunen efterspørge, om det er muligt at begrænse mængden af udbydere og/eller det evt. via et udbud kan "løse" mængden af udbydere og det tilhørende aftalegrundlag i en periode, så kommunen ikke hele tiden skal forholde sig til nye udbydere.

Kommunen foreslår endvidere, at det tydeliggøres i lovforslaget, om alle udbydere har et retskrav på en aftale eller om kommunen har mulighed for at indgå aftale med udvalgte udbydere, som lever op til nærmere fastsatte krav/kriterier.

Dette hænger sammen med behovet for at præcisere i lovforslaget, hvornår den tilgængelige plads i byen er opbrugt, og at kommunen dermed med hjemmel i vejloven eventuelt kan afvise yderligere udbydere. Det vil således være hensigtsmæssigt, at det fremgår af loven, i hvilket omfang kommunen er forpligtet til at indgå nye aftaler i løbet af den periode, hvor kommunen i forvejen allerede har indgået aftaler. Dette kan blive relevant, dels når der med allerede indgåede aftaler er fuldt disponeret over det til rådighed værende vejareal, dels hvis en aftale med en udbyder ophører i tilladelsesperioden.

Aftalerne i praksis

Kommunen ser desuden nogle udfordringer med, hvordan aftalerne skal fungere i praksis. Lovforslaget forudsætter enighed om vilkårene forud for, at en aftale indgås. For cykler kan indholdet af de enkelte vilkår prøves ved en klagebehandling i Vejdirektoratet. Samtidig skal aftaler indgås uden unødigt ophold, hvilket også kan påklages. Kommunen finder, at disse klagemuligheder kan medføre forlænget sagsbehandlings-tid, hvilket det netop var hensigten at undgå.

Hertil bliver aftalen med vilkår en hybrid, idet vilkår og indgåelsen af aftalen underlægges klagebehandling, selv om selve aftalen som helhed ikke udgør en afgørelse og dermed ikke kan påklages. Klagemuligheden gælder kun for udlejningscykler. Kommunen finder, at der hermed etableres et uklart set-up for aftalegrundlaget, hvor forvaltningsretlige afgørelsesprocedurer i form af klagebehandling blandes ind i aftaleretten. Til sammenligning er tilladelsesregimet og vilkår i den forbindelse ikke underlagt klagemuligheder, idet der er tale om en tilladelse med en række vilkår, som skal overholdes, for at opretholde tilladelsen.

Kommunen forudsår, at klagemulighederne kan komplicere indgåelsen af aftalerne med cykeludbydere og dermed kan risikere at forlænge sagsbehandlingen. Det er vigtigt, at lovforslaget udstikker klare rammer for, hvilke typer af krav kommunen med rimelighed kan stille i en aftale, og hvilke typer af krav, der vil kunne forventes at blive tabt i en efterfølgende tvist/klagebehandling. For stor uklarhed omkring dette risikerer at give anledning til langvarige forløb og dermed til, at indgåelsen af aftalerne forsinkes.

For andre mindre udlejningskøretøjer, indtil videre løbehjul, skal der efter lovforslaget også være enighed om vilkårene. Det er ikke beskrevet,

hvad proceduren er her, hvis man ikke er enig, men her er ingen klage-muligheder, så det antages at bero på almindelig aftaleret.

Anlægge fælles mobilitetshubs ved stationer, metrostationer mv.
Kommunen vil gerne gøre opmærksom på den trængsel, der allerede er ved tog- og metrostationer. I høringsvar har operatører påpeget en potentiel risiko for, at udbydere finder på nye måder at have mikromobilitet ved stationerne og kreative tilpasninger. Operatørerne nævner også i forbindelse med høringsvar, at trængsel omkring stationerne er en udfordring i forhold til at overholde de stillede krav. Kommunen finder, at den allerede eksisterende underkapacitet og dermed trængsel kan blive værre med de foreslåede regler.

Københavns Kommune opfordrer derfor til, at det bliver muligt for kommunen at anlægge hubs i byrummet, der kan bruges af forskellige aktører til løbehjul og delacykler på steder, hvor der allerede er underkapacitet som fx ved Nørreport station og andre trafikale knudepunkter, hvor der vil være stor efterspørgsel. Dette under hensyn til, at politiet godkender det og at fremkommeligheden for gående og andre bløde trafikanter ikke begrænses væsentligt.

Håndhævelse og vurdering af lovliggørelse

Lovforslaget forudsætter, at kommunen forud for en evt. fjernelse af cykler og løbehjul vurderer, om lovliggørelse er mulig inden for en rimelig afstand. Der er ikke angivet frister for reaktionstid for udbydernes sikring af fremkommeligheden. Dette skal der således også tages højde for forud for mulig håndhævelse.

Kommunen vil derfor som nævnt oven for gerne have mulighed for at stille vilkår i aftalerne om, at udbyderne skal sørge for oprydning af deres materiel for at sikre fremkommeligheden.

Hvis kommunens muligheder for at håndhæve de nye regler skal være effektive, er det nødvendigt, at loven enten fastsætter en reaktionstid for udbyderen, inden for hvilken ulovligt opsat udstyr skal være fjernet, eller skaber mulighed for, at kommunen kan fastsætte vilkår for dette i aftalerne, så der skabes klarere rammer for, hvornår kommunen kan skride til håndhævelse, fjernelse mv

Proceduren ved vurdering af lovliggørelse er underlagt klageadgang. Der forudses således en potentielt omfattende administrativ opgave i forbindelse med konkrete vurderinger og sagsbehandling forud for hver eneste mulig fjernelse.

Kommuners fjernelse af køretøjer pålagt tre P-afgifter

Kommunen værdsætter den mulighed, som lovforslaget åbner op for med hensyn til fjernelse af biler og motorcykler, der er pålagt tre

parkeringsafgifter for samme overtrædelse, og som synes at bero på et velgennemarbejdet grundlag.

Ændring af færdselsloven § 122 a, stk. 1 samt § 122 a, stk. 4, 2. pkt.

Københavns Kommune hilser den redaktionelle ændring af færdselsloven § 122 a velkommen. Kommunen bemærker i den sammenhæng det hensigtsmæssige i at konsekvensændre paragraffen til også at indeholde en henvisning til færdselsloven § 121, stk. 7. Det skal dog bemærkes, at det er kommunens vurdering, at henset til ordlyden af færdselsloven § 121, stk. 7, de klare forarbejder til bestemmelsen og den samlede "historik" i forbindelse med de lovændringer, der har været i henholdsvis 2014, 2017 og 2017, så har det ikke været afgørende, at færdselsloven § 122 a, stk. 4, 2. pkt. ikke henviste til færdselsloven § 121, stk. 7, da færdselsloven § 121, stk. 7 må antages at udgøre hjemmel for både politi og kommuner til at pålægge op til tre parkeringsafgifter for samme forseelse.

Finansiering af udgifter

Efter lovforslaget kan kommunen få dækket omkostninger til administration, ligesom kommunen kan opkræve udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af "dertil indrettet infrastruktur" til placering af andre mindre udlejningskøretøjer (løbehjul). Udgifter til transport, opbevaring og administration af fjernede køretøjer, som er afholdt af vejmyndigheden, påhviler endvidere ejeren af køretøjet.

Kommunen opfatter lovforslagets beskrivelse af finansieringsmulighederne som en gebyrordning.

Beskrivelsen af disse finansieringsmuligheder, som kommunen er positivt stemt overfor, giver dog anledning til nogle uafklarede forhold. Der skal etableres finansieringsystemer, og det skal afklares, hvordan systemet skal fungere i praksis. Det skal også beskrives, hvornår en udgift vil kunne dækkes. Det vurderes, at det i praksis ikke vil være helt enkelt at afgøre, hvornår en kommunal udgift vil kunne dækkes af udbyderen og hvor meget af udgiften, der vil kunne dækkes. Dette vil konkret kunne afhænge af udfaldet af en klagesag og dermed af klagesagspraksis.

Gebyrer for bedre cykelinfrastruktur

For udlejningscyklerne kan udgifter til infrastruktur efter de foreslåede regler ikke opkræves hos udbyderne. Her lægges op til, at cyklerne skal anvende eksisterende infrastruktur (i praksis cykelstativer), når de står til udlejning. De foreslåede regler vil dermed medføre yderligere pres på en allerede presset cykelparkeringskapacitet i Københavns kommune.

Kommunen ønsker mulighed for at opkræve gebyrer til betaling for bedre cykelinfrastruktur og optagning af hubs. Dette er med henblik på, at kommunen får tilvarende muligheder som for løbehjul til at opkræve udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af "dertil indrettet infrastruktur" til placering af udlejningscykler.

DUT – økonomiske konsekvenser for kommunen

Lovforslaget introducerer nogle handlemuligheder for kommunerne i forhold til håndhævelse af ordningen og finansiering af kommunens udgifter i den forbindelse. Det er ikke klart, hvilket omfang kommunens administrative opgaver vil have med de foreslåede regler, herunder i forhold til indgåelse af aftaler, sagsbehandling, klagesager og rækkevidden af opgaver relateret til håndhævelse.

Det står dermed ikke klart, hvorvidt kommunens udgifter i forbindelse med det nye aftaleregime reelt vil kunne blive dækket.

Kommunen vurderer endvidere, at der med de foreslåede regler vil blive et øget behov for cykelparkeringskapacitet. Der er med de foreslåede regler ikke mulighed for at få dækket udgifter relateret til infrastruktur til udlejningscykler (cykelstativer).

Kommunen finder således, at der er en risiko for, at de nye regler kan medføre yderligere kommunale omkostninger, og er således ikke umiddelbart enig i Transport- og Boligministeriets vurdering af, at de nye regler om indgåelse af aftaler vil indebære samme administrative byrder for kommunerne, som efter de hidtil gældende regler med udarbejdelse af tilladelser.

Øvrige forhold

Cykeltaxier

Kommunen vil i forbindelse med fremsendte lovforslag bede Transportministeriet om også at forholde sig til lovgrundlaget i forhold til cykeltaxier, hvor hjemmelsgrundlaget for øjeblikket også er uafklaret. Vejdirektoratet har således i en klagesag underkendt vejlovens § 80 som hjemmel for regulering af cykeltaxier, og i stedet for henvist til færdselslovens § 92 (regulering som taxikørsel), hvilket så vidt vi er oplyst, er blevet underkendt af Transportministeriets Departement. Københavns Kommune har således ikke et regelgrundlag til at behandle cykeltaxier, hvilket selvsagt udgør en uacceptabel situation ift. byens brugere såvel som administrationen af området.

Vedr. tinglysning af betingelser og vilkår i tilladelser

I den tidligere vejlovs § 112, stk. 2 var hjemmel til, at vejmyndigheden kunne lade vilkår knyttet til tilladelser tinglyse på ejendommen for

ejerens regning, fx vilkår om fjernelse. Tinglysningen er afgørende hvis vejmyndigheden vil sikre vilkåret i forhold til tredjemand.

Bestemmelsen blev ikke videreført i den nye vejlov og daværende lovforslag indeholdt ingen bemærkninger om, hvorfor bestemmelsen ikke skulle videreføres.

Uanset at bestemmelsen i den tidligere vejlovs § 112, stk. 2, ikke er videreført i den nye vejlov, kan vejmyndigheden i forbindelse med tilladelser efter vejlovgivningen fastsætte saglige vilkår om, at ansøger skal sørge for tinglysning af vilkår og afholde udgifterne hertil, så længe dette krav ikke er uforholdsmæssigt bebyrdende i forhold til det, der er ansøgt om.

Københavns Kommune oplever imidlertid, at ansøgerne finder det besværligt selv at skulle sørge for tinglysning. Tinglysningen bliver ofte et forsinkende element i forhold til at få lukket byggesager og givet endelige ibrugtagningstilladelser. Det er administrativt lettere både for borgere og kommunen, såfremt kommunen igen får hjemmel til at tinglyse vilkår på ejendommen for ejers regning. Kommunen ønsker derfor hjemlen genindsat i vejloven.

Bilag

Høringsvaret blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune den 27. januar 2020 uden afstemning. Det blev fremsat en protokolbemærkning:

Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre, og Dansk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne finder, at reguleringen af udlejningscykler og -løbehjul bør være ens, og at reglerne også skal omfatte offentlige by- og pendlercykler. Hvis udlejningskøretøjer tillades, bør der sikres reel konkurrence enten ved udbud eller anden form med minimum to samtidige aktører, så brugerne får et reelt frit valg, og så aktørerne skal gøre sig umage i kampen om kunderne.

Hvis kommunerne tillader udlejningskøretøjer, bør de valgte aktører også sikres reel adgang til markedet, så der ikke ligesom i København kan være ti aktører, der ligeligt skal deles om at udbyde godt 3.000 køretøjer, så ingen af aktørerne reelt får rentabel mulighed for at stille udlejningsservicen til rådighed for københavnere.

**Partierne finder det hensigtsmæssigt, at der skabes hjemmel til en smidigere håndhævelse af ulovligt placerede køretøjer, herunder også udlejningscykler og -løbehjul.
Partierne finder, at private aktører skal have lov at stå for den praktiske fjernelse af ulovligt placerede køretøjer.”**

Transport- og Boligministeriet
tm@tm.dk og am@tm.dk

Holmens Kanal 22
1080 København K
Telefon 72 28 24 00
sim@sim.dk

Sagsnr.
2020 - 231

Doknr.
194385

Dato
15-01-2020

Svar på høring over udkast til forslag til lov om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

Social- og Indenrigsministeriet har modtaget Transport- og Boligministeriets e-mail af 19. december 2019 om høring over udkast til forslag til lov om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven, hvor Transport- og Boligministeriet anmoder om ministeriets bemærkninger.

Social- og Indenrigsministeriet har følgende bemærkninger til høringen:

1. Social- og Indenrigsministeriet kan oplyse, at lov om kommunernes styrelse og kommunalfuldmagtsregierne ildes generelt regulerer kommuners indgåelse af aftaler. På den baggrund skal Social- og Indenrigsministeriet anmode om, at følgende sætning, som fremgår af udkast til lovforslag side 9 og 10, tilrettes således:

"Det forudsættes endelig, at aftalernes indgås inden for rammerne af kommunestyrelsesloven, herunder kommunalfuldmagten, persondat beskyttelsesreglerne, konkurrenceretlige regler m.v."

Det kan derimod overvejes at anføre, at kommunen i forbindelse med aftaleindgåelsen skal overholde almindelige offentligretlige grundsætninger, herunder kravet om varetagelse af saglige hensyn.

2. Social- og Indenrigsministeriet har ud fra side 15, 18, 28-29 og side 36 i udkast til lovforslag forstået det således, at kommuner efter den foreslåede § 81 c, stk. 3, i vejloven vil få hjemmel til at bortgive køretøjer, og at kommuner efter den foreslåede § 123, stk. 3, i færdselsloven vil få hjemmel til at bortgive cykler.

Ministeriet foreslår, at det i lovbemærkningerne uddybes, hvem kommunen kan bortgive køretøjer og cykler til, da ministeriet finder, at det er uklart, hvilke hensyn der ligger bag de foreslåede bestemmelser. Hvis der således er begrænsninger i forhold til, hvem kommunen kan bortgive køretøjer og cykler til, bør dette beskrives nærmere, fx hvis der ikke skal være mulighed for at bortgive køretøjer og cykler til erhvervsdrivende. Det samme gælder spørgsmålet om, hvordan kommuner vælger, hvem køretøjer og cykler skal gives til.

3. I udkast til lovforslag, side 28, fremgår følgende vedrørende opbevaringsplads:



"I § 81 c, stk. 1, foreslås det, at køretøjer, som fjernes efter de foreslåede §§ 81 a og 81 b, bringes til vejmyndighedens anviste opbevaringsplads. De af vejmyndigheden afholdte udgifter til transport, opbevaring og administration påhviler ejeren.

Hvis en vejmyndighed vælger at fjerne et køretøj, skal vejmyndigheden have en opbevaringsplads, hvor køretøjet placeres. Det vil ikke være særmere reguleret, hvilke krav der stilles til en opbevaringsplads, men det forudsættes, at sikkerheden er i sådan en grad, at udefrakommende ikke uden videre kan få adgang til køretøjerne. Om sikkerheden i det enkelte tilfælde har været tilstrækkeligt, og om vejmyndigheden eventuelt kan pådrage sig et erstatningsansvar ved opbevarede køretøjers forsvinden, vil i sidste ende være op til domstolene at vurdere."

Social- og Indenrigsministeriet finder, at det anføres kan forstås således, at kommunen som vejmyndighed vil have en pligt til at etablere en opbevaringsplads. Ministeriet bemærker, at hvis en kommune skal have en pligt til at varetage en opgave, herunder på en bestemt måde, skal denne pligt fremgå af lovgivningen. Social- og Indenrigsministeriet finder derfor, at det kan overvejes, om kommuners eventuelle pligter vedrørende opbevaringspladser bør fremgå af de foreslåede bestemmelser.

4. Social- og Indenrigsministeriet bemærker, at det almindelige tilsyn med kommuner varetages af Ankestyrelsen med Social- og Indenrigsministeriet som overordnet tilsynsmyndighed.

Efter § 48, stk. 1 og 3, i lov om kommunernes styrelse (lovbekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019) fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder, i det omfang der ikke er en særlig klage- eller tilsynsmyndighed, der kan tage stilling til den pågældende sag. Bestemmelsen om, at det almindelige kommunale tilsyn viger for andre klage- eller tilsynsmyndigheder har til formål at sikre et så enstrengt klage- og tilsynssystem som muligt.

Tilsynet er et retligt tilsyn. Det betyder bl.a., at Ankestyrelsen ikke kan tage stilling til, om en kommunalbestyrelses dispositioner er rimelige eller hensigtsmæssige, eller til spørgsmål om skønudsøvelse, så længe skønnet udøves inden for de rammer, der er fastsat i lovgivningen. Ankestyrelsen beslutter selv, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag.

Ministeriet skal generelt bemærke, at hvis en borger, virksomhed m.fl. skal have et ubetinget krav på at få en kommunal afgørelse behandlet, skal der være adgang til administrativ rekurs. Dette vil f.eks. være hensigtsmæssigt på områder, hvor den kommunale afgørelse har stor betydning for den enkelte.

Hvis der skal være adgang til fuld prøvelse af en kommunes afgørelser, kan prøvelsen heraf ikke overlades til det kommunale tilsyn. Tilsynet er som anført et legalitetstilsyn og kan derfor ikke tage stilling til skønsmæssige spørgsmål eller, om kommunens beslutning er rimelig eller hensigtsmæssig. Der bør derfor tilvejebringes lovhjemmel til rekurs eller prøvelse i form af et lovbestemt sektortilsyn, hvis fuld prøvelse ønskes.

På samme måde skal der tilvejebringes lovhjemmel til rekurs eller lovbestemt sektortilsyn, hvis der ved prøvelsen skal være mulighed for at ændre den kommunale eller regionale afgørelse. Tilsynet har ikke denne reaktionsmulighed.

5. Af lovforslagets almindelige bemærkninger, afsnit 2.5, der vedrører ændringer af færdselsloven med henblik på at give vejmyndigheden hjemmel til at fjerne forladte cykler, fremgår følgende side 18:



"Cyklisme vægter højt, hvorfor det efter Transport- og Boligministeriets opfattelse også er vigtigt at give bl.a. kommunerne de redskaber, der er nødvendige for at sikre, at efterladte køretøjer uden ejere – særligt cykler – ikke optager eksempelvis cykelstativernes tilgængelighed for de andre cyklister.

Det foreslås derfor, at der tilføjes en ny § 123 a, som giver vejmyndighedernes udtrykkelige hjemmel til at fjerne cykler. Ministeriet lægger til grund, at ordningen primært vil blive anvendt af kommunale vejmyndigheder."

Ministeriet bemærker, at det hverken af de almindelige eller specielle lovbemærkninger fremgår, om der kan klages over, at kommunen som vejmyndighed fjerner en cykel efter den foreslåede § 123 a i færdselsloven.

I forlængelse heraf bemærkes det, at det fremgår af udkast til lovforslag, almindelige bemærkninger, afsnit 2.3.2.1. Fjernelse af udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer, side 14, at "*fjernelsen af et køretøj vil være en afgørelse i forvaltningsretlig forstand*". Det er uklart for ministeriet, om dette også gælder for en kommunes fjernelse af en cykel efter den foreslåede § 123 a i færdselsloven.

Det fremgår også af udkast til lovforslag, almindelige bemærkninger, afsnit 2.6. Kommuners fjernelse af køretøjer pålagt 3 parkeringsafgifter, side 19, at:

"Såfremt en bilist vælger at ignorere tre pålagte parkeringsafgifter for den samme parkeringsforseelse og blive holdende det samme sted, har kommunen ikke mulighed for at gøre noget ved det efter de gældende regler. Det vil i så fald være en opgave for politiet at fjerne køretøjet, jf. færdselslovens § 123.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at såfremt kriterierne for fjernelsen af køretøjer er objektive, og dermed ikke kræver en skønsmæssig vurdering af færdselsikkerheden, er der ikke noget til hinder for, at kommunerne selv kan få kompetencen til at fjerne køretøjet.

Derfor foreslås det, at kommunerne kan flytte et køretøj, hvis køretøjet er pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse og ikke er flyttet af ejeren selv."

Ministeriet bemærker hertil, at det hverken af de almindelige eller specielle lovbemærkninger fremgår, om der kan klages over, at kommunen som vejmyndighed fjerner et køretøj efter den foreslåede § 123, stk. 3, i færdselsloven.

I forlængelse heraf bemærkes det, at det fremgår af udkast til lovforslag, almindelige bemærkninger, afsnit 2.3.2.1. Fjernelse af udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer, side 14, at "*fjernelsen af et køretøj vil være en afgørelse i forvaltningsretlig forstand*". Det er uklart for ministeriet, om dette også gælder for en kommunes fjernelse af et køretøj efter den foreslåede § 123, stk. 3, i færdselsloven.

Social- og Indenrigsministeriet skal på ovenstående baggrund opfordre Transport- og Boligministeriet til at afklare og tydeliggøre klagevejens nærmere.

Ministeriet har forstået det således, at der i dag er adgang til klage over politiets dispositioner uden for strafferetsplejen, berunder bortfjernelse af køretøjer.

6. Social- og Indenrigsministeriet anmoder om at blive kontaktet af Transport- og Boligministeriet vedrørende ministeriets overvejelser om klageadgang i forhold til de foreslåede bestemmelser i færdselsloven.



Social- og Indenrigsministeriet tager derfor også forbehold for, at ministeriet kan komme med yderligere bemærkninger i forhold til opgaver, som vil blive omfattet af det kommunale og regionale tilsyn, herunder særligt bemærkninger om økonomi.

Hvis Transport- og Boligministeriet har spørgsmål til ovenstående, kan undertegnede kontaktes på telefonnr. 72 28 25 17.

**Med venlig hilsen
Desiré Dyveke Falstøll**

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att.: Specialkonsulent Anders Petersen

Odense den 20. januar 2020

L. nr. 2018-6584; Høring over udkast til forslag om ændring af vejloven m.fl.

Danske Cykelhandlere ser positivt på, at der lægges op til en revision af vejloven. Dette gør sig særligt gældende i relation til de påtænkte regler om, at hjemlen til udlejning skal hvile på et aftalegrundlag.

Selvom kommunerne skal indrømme det sædvanlige råderum for regulering, finder cykelbranchen det nødvendigt og hensigtsmæssigt, at der fastsættes forholdsvis specifikke lovkrav til, hvad aftalegrundlaget mellem kommunen og udlejningsoperatøren skal indeholde.

Erfaringen og historikken viser nødvendigheden heraf. Her tænkes ikke mindst på de massive problemer der er i alle involverede kommuner i forhold til indsamling, oprydning og spredning af køretøjerne.

Særligt er der et sikkerhedsaspekt at tage i mente, hvilket primært gælder for udlejningsbehjul. Særligt el-løbbehjulene udgør en fare; både når de er i drift, og når de ligger og flyder på gader og stræder.

På denne baggrund henstiller Danske Cykelhandlere til, at følgende tages i betragtning og indarbejdes i det kommende lovgrundlag:

Lighedsprincip

Først og fremmest bør der være lige adgang for alle potentielle operatører, således der ud fra saglige udvælgelseskriterier indgås kontrakter med alle bydere, der opfylder vilkårene. Er der fastsat en mængdebegrænsning, må der foretages en matematisk retfærdig fordeling eller gøres brug af et rotationsprincip under hensyntagen til den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning.

Operatørens hjemmelsgrundlag – indholdet af aftalen mellem kommune og operatør

Sikkerhedsstillelse som krav for at være kontraktør

Der bør stilles økonomiske krav til potentielle udbydere af frøe floating-koncepter. Dette ikke blot for at sikre en vis levetid af den pågældende leverandør, men særligt for at kunne opnå økonomisk dækning i tilfælde af, at køretøjerne ikke vedligeholdes, indsamles, spredes og/eller bortskaffes. Hvis den pågældende udbyder ikke opfylder sine forpligtelser i disse henseender, vil udgifterne til deres udførelse i sidste ende påhvile den enkelte kommune.

Betaling for anvendelse af kommunens arealer

Der bør i loven indsættes et hjemmelsgrundlag for kommunerne til at opkræve betaling hos operatøren for dennes brug af kommunens arealer. Såfremt der ikke erlægges betaling for brugen af offentlige arealer, er der tale om ulige og ulovlig konkurrence i forhold udbydere med fast forretningssted og de omkostninger, der er forbundet med dette.

Lejens størrelse skal svare til markedsløjen. Sker det ikke, eller betales der slet ikke leje, vil der være tale om ulovlig offentlig støtte med skævvridning af konkurrencen til følge. Det bemærkes, at det principielt ikke er en kommunes opgave at udøve (støtte til) privat virksomhed, hvilket udbydelse af free floating-køretøjer som udgangspunkt er.

Bemandede ud- og aflævningsstationer

En del af baggrunden for de mange ulykker med særligt el-løbehjul - og dermed for transportministeriets ønske om øget regulering - er brugen af free floating-køretøjer under påvirkning af alkohol og/eller rusmidler.

Ulykkerne kan desuden tænkes at skyldes manglende instruktion i brugen af særligt de motoriserede el-løbehjul, idet dette for langt de fleste brugeres vedkommende er et forholdsvis nyt, ukendt og uprøvet transportmiddel.

Af disse grunde anses det for formålstjenligt, at der fastsættes regler om, at free floating-køretøjerne kun må udleveres fra bemandede stationer. Dette giver større sikkerhed for, at de pågældende transportmidler ikke benyttes af personer i påvirket tilstand, og samtidig er der mulighed for at foretage den nødvendige instruktion i brugen af køretøjet. Instruktionen skal gives af dertil uddannet personale.

Det bemærkes supplerende, at kørsel med op til de tilladte 20 km i timen på et motoriseret løbehjul i sig selv er forbundet med en vis fare for både brugeren og andre (bløde) trafikanter – blandt andet på grund af køretøjets meget begrænsede hjuldimension. De motoriserede løbehjul har desuden en beskaffenhed, der medfører betydelig risiko for, at de anvendes på andre områder end cykelstier og veje (veje, hvor kørsel er lovlig op til 50 km/t). Med en hastighed på op til 20 km/t med en normalvægtig person på, vil der være tale om en betydelig kraft i tilfælde af sammenstød, og derfor skal brugerne oplyses specifikt om, at der ikke må køres på fortov, pladser og lignende.

Køretøjernes kvalitet

I forhold til de konkrete kontrakter skal køretøjernes sikkerhed, kvalitet og levetid vægtes højt. Det nytter ikke, at (udeiukkende) udlejningsprisen pr. køretøj tillægges vægt. Dette vil i givet fald føre til "laveste fællesnævner" med det resultat, at der sker (endnu flere) ulykker med køretøjer, der ikke er holdbare i længden, og som dermed skal bortskaffes kort tid efter ibrugtagning. Netop bortskaffelsesproblematikken skal prioriteres højt i lovgivningsarbejdet i en tid, hvor miljø og klima er sat øverst på dagsordenen.

Det umiddelbart billigste køretøj i udlejningsøjemed er oftest ikke det billigste i længden ud fra en "vuggetil-grav-betragtning". Dette gælder ikke mindst, når henses til det påregnelige omfang af reparationer og servicering.

I forhold til kvaliteten og den tekniske beskaffenhed af udlejningscykler henvises til bekendtgørelse nr. 976 af 28.06.2016 om cyklers indretning og udstyr med senere ændringer.

Hvad angår de motoriserede løbehjul henvises til bekendtgørelse nr. 665 af 01.07.2019 om forsøgsordning for motoriserede løbehjul med senere ændringer.

Indsamling, spredning, servicering og reparation

Det skal pålægges kommunerne i aftalerne med udlejerne at fastsætte og kræve specifikke krav til indsamling, spredning, servicering og reparation overholdt. Manglen på regulering af de nævnte punkter

har vist sig at udgøre hovedårsagen til de betydelige problemer, der er i alle kommuner, hvor der er etableret free floating-programmer.

Transportministeren har selv været ude med budskabet om, at rodet ikke kun skader byernes æstetik, men også – og meget vigtigere – udgør en sikkerhedsrisiko for for eksempel blinde og svagtseende samt fodgængere og cyklister generelt.

For at undgå, at køretøjerne ligger og flyder og/eller hober sig op i bunker ved specielt uddannelsesinstitutioner og banegårde, er det nødvendigt med nogle rammevilkår eller i det mindste en hensigtserklæring i en kommende vejlov for at sikre, at kommunerne medtager disse punkter i kontrakten med udbydere.

Det samme gælder servicering og reparationer, hvor der bør fastsættes minimumsstandarder. Dette kan ske ved en generel henvisning til de gældende bekendtgørelser; nr. 976 af 28.06.2016 om cydels indretning og udstyr med senere ændringer og nr. 665 af 01.07.2019 om forsøgsordning for motoriserede løbehjul med senere ændringer.

Bod, erstatning og karantæne for manglende overholdelse af aftalen

Aftalegrundlaget mellem kommunerne og udbydere bør indeholde bestemmelser om sanktioner ved manglende overholdelse af kontrakterne.

Kontraktvilkår om ophævelse, bod og erstatning bør indgå som standard i alle kontrakter. Det samme gælder udelukkelse / karantæne i en given periode efter eventuel misligholdelse. Et sådant kontraktvilkår vil have en effekt såvel i som efter kontraktperioden, hvilket vil sikre en højere grad af sikkerhed og kvalitet hos den enkelte leverandør.

Med venlig hilsen
Dansk Cykelhandlere

Thomas Johnsen

Justitsministeriet
Forebyggelseskontoret

Dato: 17-01-2020
Journal nr. 2019-029812
Sagsbehandler: SAN

RIGSPOLITIET

Nationalt Færdselscenter
Politivet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888
Direkte: 2963 0000
Telefax: 4515 0004

E-mail: pol-rhs@politik.dk
Web: www.politik.dk

Høring over forslag om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven - Transport- og Boligministeriets j-nr. 2018-6584

Justitsministeriet har ved e-mail af 19. december 2019 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til Transport- og Boligministeriets udkast til lovforslag om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven.

Rigspolitiet har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra politikredsene.

Lovudkastet giver samlet set anledning til følgende bemærkninger:

Vedrørende lovforslagets § 1, stk. 2 (indsættelsen af vejlovens § 80 a om udlejningscykler samt § 80 b om mindre udlejningskøretøjer)

Københavns Politi har i forbindelse med høringen oplyst, at politikredsen generelt ser positivt på den nærmere regulering, herunder særligt de nye regler for mindre udlejningskøretøjer. Politikredsen har dog foreslået, at der med § 80 b også bør stilles nærmere krav om geofencing, således at lejerer af mindre udlejningskøretøjer ikke kan føre køretøjet og/eller afslutte sin tur inden for nærmere bestemte geografiske områder, herunder f.eks. gader, parker og lignende. Rigspolitiet kan tilslutte sig dette forslag.

Flere politikredse har bemærket, at det ikke findes hensigtsmæssigt, at man ved indsættelsen af §§ 80 a og 80 b, afskærer politiet fra at have mulighed for at få indflydelse på de aftaler, som vejmyndigheden kan indgå med udlejningsfirmaerne, idet vejlovens § 89 ikke indeholder en henvisning til disse nye bestemmelser.



Efter vejlovens § 89 skal der forinden vejmyndighedens tilladelse til særlig råden over vej ske forhandling med politiet. Flere politikredse har udtrykt bekymring for, at udlejningskøretøjerne kan blive placeret på en sådan måde, at de er til gene og fare for den øvrige færdsel. Politiet har hidtil skulle godkende en sådan råden over vej. Rigspolitiet skal på ovennævnte baggrund anbefale, at dette også bliver tilfældet fremover, herunder særligt henset til de færdselsikkerhedsmæssige forhold.

Side 2

Vedrørende lovforslagets § 3, stk. 4 (ændringen af færdselslovens § 123)

Rigspolitiet ser generelt positivt på forslaget.

Det bemærkes dog, at der ikke ses at være fastsat regler om partshøring af køretøjets ejer eller bruger, forinden der foretages borttransport heraf. Efter de gældende regler om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer skal politiet som udgangspunkt gøre ejeren bekendt med, at politiet agter at fjerne køretøjet, årsagen hertil samt hvilke udgifter, ejeren hæfter for i denne forbindelse. Ejeren skal herefter have mulighed for at fremkomme med en udtalelse inden udløbet af en nærmere angivet frist.

Københavns Politi har oplyst, at det er erfaringen, at den forudgående partshøring eller forsøget herpå, i langt de fleste tilfælde får ejeren til at flytte køretøjet, hvorefter borttransport ikke bliver en nødvendighed. Politikredsen har i den forbindelse endvidere anført, at det ikke ud fra et borgerperspektiv er hensigtsmæssigt, at borttransporter ikke behandles ens, uanset om borttransporten er foranlediget af politiet eller kommunen.

Rigspolitiet skal på denne baggrund foreslå, at der indsættes en bestemmelse om, at der forinden bortfjernelse af køretøj foretages partshøring af ejeren eller brugeren af køretøjet.

I den forbindelse skal Rigspolitiet endvidere foreslå, at Transport- og Boligministeriet gør sig overvejelser om, hvordan man fra kommunal side skal partshøre ejeren eller brugeren af køretøjet forinden, at der iværksættes en borttransport.



Københavns Politi har oplyst, at når politikredsen foranlediger borttransport af et køretøj, fremlyses køretøjet i de centrale systemer, hvilket indebærer, at politiet hele tiden ved, hvor køretøjet befinder sig. Det vil derfor kræve et øget samarbejde mellem kommune og de enkelte politikredse i forhold til at få køretøjerne registreret, således at politiet ved kontakt med borgeren kan oplyse om køretøjets placering, således at køretøjet ikke bliver unødigt efterlyst.

Side 3

Vedrørende lovforslagets § 3, stk. 8 (indsættelsen af færdselslovens § 123 a)

I forbindelse med den foreslåede indsættelse af ny bestemmelse, bemærkes, at vejmyndigheden med den nye bestemmelse ikke synes at få samme forpligtelser til bl.a. registrering, som påhviler politiet i henhold til cirkulære nr. 9428 af 24. juni 2014 om behandling af hittegods. Det bemærkes ligeledes, at borgerens mulighed for at få en indsamlet cykel retur inden et eventuelt bortsalg ikke ses beskrevet nærmere.

Flere politikredse har i den forbindelse bemærket, at lovforslaget muligvis vil have økonomiske konsekvenser, idet overskuddet efter et eventuelt bortsalg ikke vil tilfalde statskassen, som ellers på nuværende tidspunkt er tilfældet, jf. § 7 i bekendtgørelse nr. 879 af 4. juli 2014 om hittegods.

Med venlig hilsen



Camilla Voss
sektionsleder



Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K.

Deres ref.: 2018-6584

Vor ref.: 20-16

Dato: 22.1.2020

Høringsvar til udkast til forslag om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til ovenstående høring af 19. december 2019:

DTL har udelukkende bemærkninger fsva. andre køretøjer end udlejningscykler, herunder særlig el-løbehjul.

DTL er enige i, at der er et stort og tvingende behov for en regulering af området, særligt fsva. placeringen af el-løbehjul efter endt udlejning. Pt. ligger der el-løbehjul og flyder i centrum af byrummet i de store byer, hvilket er til stor gene for godstransportens betjening af byen i forbindelse med fx vareudbringning, affaldsindsamling mv. Det forringer chaufførernes daglige arbejdsmiljø og er til stor gene for de øvrige trafikantgrupper.

Hovedproblemet er at mange lejere bare smider el-løbehjulet på må og få efter endt udlejning.

Efter DTLs opfattelse skal det ikke være muligt eller tilladt frit at placere el-løbehjul mv. efter brug. Der skal være et system, således at lejeren skal placere el-løbehjulet i den dertil indrettede infrastruktur eller særlige områder til parkering efter endt udlejning. Udlejningsperioden skal således ikke kunne afsluttes et tilfældigt sted, men alene i den dertil indrettede infrastruktur eller i særlige områder til parkering.

Alternativt skal der være en incitament-struktur, der gør at lejeren sætter el-løbehjulet i den dertil indrettede infrastruktur eller i særlige områder til parkering efter endt udlejning, fx pantsystem eller et system lignende det som der eksisterer ved el-biler, hvor at man får bonus eller andre fordele ved at parkere el-bilen ved og tilskuttet en ladestander.

Så efter DTLs opfattelse så er det er ikke tilstrækkeligt, at der kun er et krav om at el-løbehjul skal stå i den dertil indrettede infrastruktur, når de står placeret mhp. udlejning. Det vil ikke være tilstrækkeligt til at imødegå det nuværende problem. Medmindre, at det er sådan at begrebet "med henblik på udlejning" skal fortolkes.

DTL er positiv overfor og finder det helt nødvendigt, at vejmyndigheden får mulighed for at begrænse antallet af el-løbehjul og lignende køretøjer til udlejning, herunder om der lokalt overhovedet skal være andre udlejningskøretøjer i byen end udlejningscykler.



Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K



By- og Kulturforvaltningen

Rådmanden

Odense Slot
Indgang C
Nørregade 36
8000 Odense C

www.odense.dk

Tlf. 65512000
E-mail jmj@odense.dk

DATO
18. januar 2020

REF.
JM.J

JOURNALNR
05.14.00-K04-1-20

Odense Kommunes høringsvar til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og færdselsloven

Odense Kommune har den 19. december 2019 modtaget et udkast til forslag om ændring af vejloven, privatvejsloven og færdselsloven.

Tak for det fremsendte lovforslag. Odense Kommune har været meget tilfreds med den involvering, ministeriet har udvist over for kommunen i forbindelse med ny lovgivning omkring mulighederne for særlig råden over vej for små udlejningskøretøjer.

Jeg syntes også personligt, at det var interessant og givtigt at deltage i mødet om ændringen af lovgivningen på området i ministeriets departement den 21. oktober 2019, hvor vi sammen med andre kommuner havde mulighed for at komme med synspunkter på behovet for ændring af lovgivningen.

Odense Kommune har en række bemærkninger til det fremsendte lovforslag. Vores bemærkninger går på:

- Samme regler for udlejningsfirmaer, hvad enten det handler om cykler eller løbehjul.
- Mulighed for lovligt at begrænse antallet af udlejningscykler overordnede set og på konkrete lokationer.
- Mulighed for at kræve udgifter til etablering, vedligeholdelse og nedtagning af cykelstativer og andet byudstyr dækket af de private udbydere, hvis forretning byudstyret understøtter.
- Muligheden for at kræve betaling for kommerciel anvendelse af vejarealet bør udvides til også at omfatte mulighed for betaling i form af en fast pladsleje.

Der er ingen tvivl om, at Odense Kommune som Cyklisternes By ønsker at fremme cyklismen. Det er dog uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke kan begrænse antallet af udlejningscykler.

Odense Kommune oplever et massivt pres på de offentlige vejarealer, både veje, pladser, fortove osv. Mange aktører ønsker at bruge vejarealerne til fx udeservering, arrangementer og lignende. Det er rigtig dejligt, at der er mange aktiviteter i byen, men det forudsætter, at vi har mulighed for at styre brugen af de offentlige vejarealer mere detaljeret, end vi har i dag. En af vores vigtigste opgaver er at sørge for, at alle byens brugere og borgere føler, at de trygt og sikkert kan komme frem, herunder at der er taget særlig hensyn til fx svagtseende eller mennesker med et handicap.

Odense Kommune anser den nuværende lovgivning som mangelfuld i forhold til, hvad vi som kommune kan stille krav om. I dag kan vi kun stille krav til fx cykeludlejningsfirmaer, hvis kravet er begrundet i færdsels- eller

traffiksikkerhedsforhold. Nu gives der mulighed for et styringsredskab, men dette er begrænset til regulering af udlejning af el-løbehjul. Det bør også omfatte udlejning af cykler.

Odense Kommune ønsker ens regler for udlejningsfirmaer, uanset om der er tale om udlejning af el-løbehjul eller cykler.

Lovforslaget giver ikke umiddelbart mulighed for hverken at begrænse det samlede antal udlejningscykler i hele byen eller for at begrænse antallet af udlejningscykler lokalt på de enkelte udlejningssteder rundt omkring i byen. Dette er uhensigtsmæssigt. Bl.a. fordi de mange udlejningscykler kan betyde, at der ikke er plads til andre cykler i de kommunale cykelstativer. Vi ønsker, at det tydeligt skal fremgå, at det er en lovlig mulighed at begrænse det samlede antal udlejningscykler, ligesom vi ønsker, at det er en lovlig mulighed at begrænse antallet af udlejningscykler på de enkelte, konkrete udlejningssteder, fx foran banegården.

Odense Kommune ønsker desuden, at muligheden for at kræve udgifter dækket i forbindelse med etablering og vedligeholdelse af infrastruktur som fx cykelstativer, også skal gælde for udlejningscykler. Det er ikke rimeligt, at kommunen fx skal afholde udgifter til nye cykelstativer for at understøtte en privat udbyders forretning.

Tilsvarende ønsker Odense Kommune, at det skal være lovligt at kræve omkostninger til nedtagning af fx cykelstativer betalt på forhånd, på samme måde som det er tilfældet for servicevejvisning. Dette for ikke at ende i en situation, hvor den private udbyder selv opsætter ekstra byudstyr for at understøtte egen forretning, som kommunen så skal betale for at få pillet ned igen den dag, den private udbyder ikke længere opererer i byen.

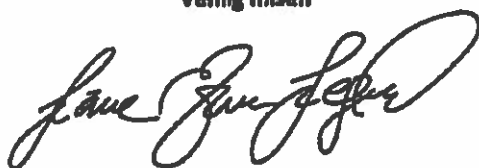
Odense Kommune oplever i forvejen et massivt pres på de kommunale cykelstativer i centrum. Skal udlejningscykler også parkere i stativerne, kræver det etablering af mange ekstra stativer. Alene den ene udbyder af udlejningscykler, som allerede har tilladelse til at operere i Odense, har søgt om tilladelse til at placere 1600 cykler på de offentlige vejarealer. Kommunen har valgt at give en tilladelse og henvise til områder uden stativer, ligesom vi har bedt om, at udlejer begrænser antallet af udlejningscykler på de mest pressede steder.

Sidst men ikke mindst ønsker Odense Kommune, at muligheden for at kræve betaling for kommerciel anvendelse af vejarealet udvides til også at omfatte mulighed for betaling i form af en fast pladsleje.

Som en afsluttende kommentar opfordrer Odense Kommune til, at Ministeriet i forbindelse med denne lovændring gennemfører en landsdækkende kampagne for udbredelsen af cykelhelme og større trafiksikkerhed for bløde trafikanter.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis der er brug for en uddybning af ovenstående.

Venlig hilsen



Jane Jørgensen
By- og kulturel rådmand

UDT v. Lars Struwe Christensen

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
2020 København K
Att. Anders Robodo Petersen

København, den 27. januar

Høringssvar (forslag om ændring af vejlov, lov om private fællesveje og færdselsloven).

Undertegnede repræsenterer Urban Development Technologies (UDT).

UDT er en iværksættervirksomhed under etablering, der beskæftiger sig med udvikling af teknologiske løsninger på forskellige typer af udfordringer i byens rum.

UDT har følgende bemærkninger til det foreliggende udkast til lovforslag:

1. Generelle overvejelser

I Danmark er vi langt fremme med den grønne omstilling. København er formentlig én af de grønne storbyer i verden målt på antallet af cyklister. Det er godt, at vi cykler, og vejen frem er selvfølgelig stadig flere cykler og færre biler.

Men der er også en bagside af medaljen – antallet af parkerede cykler. Ikke de cykler, som står i cykelstativer – men de cykler som parkeres vilkårligt på pladser, fortove og på centrale knudepunkter, selvom der er cykelstativer til rådighed tæt på.

Hvis cyklisten fortsat skal udvikle sig i Danmark, kræver det, at der tænkes i nye løsninger i forhold til at løse det stigende problem med cykelparkeringer. Dette, så byens rum ikke sander til i cykler, og så investeringer i cykelparkeringspladser i langt højere grad bliver brugt aktivt af cyklisterne.

2. Behov for at imødegå uhensigtsmæssige og ulovlige, private cykelparkeringer

Vi foreslår, at den kommende lovgivning giver kommunerne mulighed for at ansøge om at gennemføre innovative foranstaltninger med sanktionering af uhensigtsmæssige og ulovlige cykelparkeringer.

Det foreliggende lovforslags fokus er på udlejningscykler- og løbehjul, samt til dels på at tilvejebringe kommunerne muligheder for at fjerne "døde" cykler (ny §123a i Færdselsloven).

Regelforslaget gør imidlertid ikke noget for at sikre en mere hensigtsmæssig parkeringsadfærd blandt private cyklister (og private løbehjul). Denne adfærd udgør imidlertid et centralt problem i byens rum.

På rigtig mange trafikale knudepunkter og centrale pladser oplever man nemlig et stort og voksende problem med uhensigtsmæssig parkeringsadfærd hos cyklisterne (og løbehjulsbrugere for den sags skyld). Og problemet angår bestemt ikke kun udlejningskøretøjerne.

Kommuner, samt indkøbscentre og andre lignende aktører, herunder f.eks. DSB og Metroselskabet, gør rigtig meget for at skilte og "nudge" (påvirke) cyklister til en mere hensigtsmæssig parkeringsadfærd, så pladser er fremkommelige og fremstår ordentlige, og så trafikale, sikkerhedshensyn bliver varetaget.

Mange cyklister respekterer ikke disse henstillinger. Skiltning med "cykelparkering forbudt" på metroforpladser, centrale torve og trafikknudepunkter ignoreres ofte – eller bruges ligefrem til at parkere cykler op ad.

I forbindelse med den forestående lovændring, bør man derfor skabe rammerne for, at problemet med uhensigtsmæssige, "anarkistiske" cykelparkeringer kan håndteres – gerne på nye innovative måder.

UDT er i gang med at udvikle et koncept, baseret på *smart technology*, der giver helt nye muligheder for en proportional sanktionering af uhensigtsmæssige og ulovlige cykelparkeringer. Løsningen er fuldstændigt fleksibel og kan bruges til alt fra at besværliggøre uhensigtsmæssige parkeringer til også at pålægge parkeringssynderne egentlige afgifter i tilfælde af ulovlige cykelparkeringer, dvs. parkeringer i strid med skiltede love og/eller lokale regler (konceptet har været præsenteret for Transport- og Boligministeriets lovkontor; her pegede man imidlertid på behovet for ændrede regler eller en forsøgsordning for at kunne gå videre med det, jf. således pointen med nærværende høringsvar).

Konkret har UDT været i dialog med Frederiksberg Kommune (administrationen), som ikke er afvisende over for et pilotprojekt med det omtalte koncept. Frederiksberg Kommune har gennem forskellige forsøg i årevis forsøgt at komme problemet med uhensigtsmæssige cykelparkeringer til livs ved at få cyklister til at anvende den eksisterende parkeringsinfrastruktur (som man har investeret massivt i og som ofte står til rådighed for cyklisterne inden for få meter).

Kommunen vil i givet fald forelægge en sag med en beskrivelse af UDT's koncept for det politiske niveau med henblik på udvikling, tilpasning og implementering på Frederiksberg. Den konkrete udmøntning af konceptet tænkes fuldstændigt skræddersyet kommunens behov og den til en hver tid gældende politiske opbakning. I konceptet vil uhensigtsmæssige cykelparkeringer blive sanktioneret differentieret, intelligent og proportionalt.

Mulighederne for at gå videre med et (forsøgs-)projekt – med f.eks. Frederiksberg Kommune – afhænger imidlertid af, at man bruger den forestående lovændring til at give kommuner muligheden for at ansøge om en forsøgsordning.

Det kunne således være Transport- og Boligministeriet, som vurderer ansøgninger om forsøgsordninger. Vurderingen af ansøgningerne kunne bero på hensyn til færdselssikkerhed og fremkommelighed, legalitetshensyn, herunder fiskale hensyn og hensyn til proportionalitet i sanktioneringen, samt endelig hensyn til skiltning og dokumentation.

3. Fjernelse af køretøjer er en rigid og samfundsøkonomisk dyr løsning

Afslutningsvis bemærkes, at sanktionering i form af fjernelse af køretøjer er en samfundsøkonomisk dyr løsning. Denne praksis vil indebære store administrative og driftsmæssige omkostninger for de håndhævende kommuner, som vil skulle afsætte betragtelige ressourcer til effektiv overvågning, til indsamling af ulovligt parkerede udlejningscykler og -løbehjul, til opbevaring samt til løbende underretning af operatører. Det er ikke sikkert, at alle omkostninger kan overvæltes til kommercielle operatører, og alene på den baggrund er det tvivlsomt, om denne praksis med kan oppebæres effektivt i længden.

Den teknologiske udvikling gør samtidig, at der kan udvikles nye elegante og samfundsøkonomisk billige løsninger til at sanktionere/nudge operatører og brugere af udlejningskøretøjer (f.eks. UDT's koncept).

Det er vigtigt, at den kommende lovgivning giver vide rammer og gode incitamenter for kommuner og udlejningsoperatører til at blive enige om innovative, teknisk intelligente og proportionale måder at få

brugere af udlejningskøretøjer og operatører til at handle så hensigtsmæssigt som muligt – gerne uden den samfundsøkonomisk dyre praksis med at fjerne køretøjer. Aftalte lønninger kunne f.eks. indebære, at borgere (ikke-brugere) via smart teknologi kan aktiveres til at lovliggøre uhenigtsmæssige/uretmæssige parkeringer af udlejningskøretøjer gennem et "pant"-baseret belønningssystem.

4. Afsluttende bemærkninger

UDT håber samlet set, at der kan drages nytte af ovenstående bemærkninger i den videre proces med de forestående lovændringer, herunder især bemærkningerne vedrørende ønsket om en forsøgsordning for de kommuner, som gerne vil arbejde mere aktivt med at imødegå det centrale problem med uhenigtsmæssige cykelparkeringer.

UDT står naturligvis til rådighed med yderligere information om vores koncepter og ideer.

De bedste hilsner,

Lars Struwe Christensen, UDT



Transport- og Boligministeriet
Frideriksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

30-01-2020

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbi@fdm.dk

Sagsnr.
519-7156

Ref: DBL/

Høring over udkast til forslag om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Udlejningskøretøjer i free floating

FDM hilser grundlæggende de nye muligheder for mikromobilitet velkommen, da disse kan være en vigtig brik i det store mobilitetspuslespil. Med tiden må man også forvente, at disse løsninger i højere udstrækning bliver bæredygtige. FDM har dog også færdselssikkerhedsmæssige bekymringer, og har ligesom andre noteret sig, at især brugerne af leje-elløbehjul i en række tilfælde har udvist bekymrende adfærd. Af hensyn til den generelle færdselssikkerhed synes det fornuftigt, at adgangen til at flytte eller fjerne elløbehjul, cykler etc., der fx tvinger fodgængere ud på kørebanen, gøres lettere for kommunerne.

Fjernelse af parkerede biler

FDM bemærker at man i forbindelse med nærværende høring, ikke har underbygget lovforslaget med fakta og statistik, der kan belyse, om der overhovedet er et behov for den foreslåede lovændring, og hvor stort behovet i givet fald er. Det er juridisk betænkeligt at foreslå en betragtelig og indgribende skærpelse af en sanktion på parkeringsområdet, uden på forhånd at have gjort det klart, om der i det hele taget er behov for en sådan skærpelse. Herunder bør man på forhånd også gøre sig klart, om politiet ikke allerede udfører opgaven tilfredsstillende. FDM efterlyser eksempelvis en opgørelse over, i hvor mange tilfælde der pålægges 3 parkeringsafgifter for samme parkering, og i hvor mange af disse tilfælde, at kommunens henvendelse til politiet ikke har ført til en fjernelse af køretøjet.

Fjernelse af et køretøj er en ganske alvorlig og indgribende straf, der afhængigt af de konkrete omstændigheder kan have endog meget store konsekvenser for den enkelte. Det bemærkes, at om pålæggelse af en parkeringsafgift udtalte Højesteret i U.2010.1027H, at Den Europæiske Menneskerettighedskommission har fastslået, at en sag om parkeringsafgift til det offentlige indebærer stillingtagen til en »anklage for en forbrydelse«, således som dette udtryk er anvendt i EMK's artikel 6. Ved behandlingen af en sådan

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Rgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



sag skal retten derfor lagttage de retssikkerhedsgarantier, der i medfør af artikel 6 gælder for tiltalte i straffesager. Det giver sig selv, at fjernelse af et køretøj som straf for en ulovlig parkering også er underlagt de nævnte retssikkerhedsgarantier. I forlængelse heraf er det i sig selv problematisk, hvis kommunerne fjerner – og dermed reelt beslaglægger – en parkeret bil uden forudgående retsprøvelse. I en lånesituation kan en sådan beslaglæggelse desuden medføre negative konsekvenser for bilejer, til trods for, at bilen blev ført og parkeret af låntager. Det synes ikke rimeligt.

Baggrunden for ulovlige parkeringer

Det er ikke givet, at alle ulovlige parkeringer sker på grund af en bevidst handling eller ond vilje. I FDM's rådgivning møder vi mange sager, hvor den ulovlige parkering har været en konsekvens af misforståelse af skilte, afmærkning eller regler, ukendskab til regler, eller at bilisten har overset skiltning eller afmærkning. Det er i dette lys, at proportionaliteten imellem parkeringsforseelse og –straf skal ses.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at Transport- og boligministeriet arbejder ud fra en præmis om, at en bil, der pålægges flere parkeringsafgifter for samme parkering, kun forekommer, når bilisten bevidst ignorerer parkeringsafgifterne. Denne præmis må FDM afvise, og vi finder det bekymrende, at dette er ministeriets opfattelse af borgerne. Som nævnt sker ulovlige parkeringer ikke kun af ond vilje, men på grund af misforståelse, at bilisten overser skiltningen etc. Dertil kommer, at der i dansk ret ikke eksisterer en pligt til at tilse sin parkerede bil fx en gang i døgnet. Det er således alt andet end givet, at den konkrete bilist vender tilbage til sin bil, og kan konstatere, at der er pålagt parkeringsafgifter, før den tredje afgift er blevet pålagt.

Politiets eksisterende muligheder

I dag har politiet mulighed for at fjerne ulovligt parkerede biler, når det skønnes nødvendigt og proportionalt. Det er FDM's opfattelse, at politiet håndterer denne opgave på en tilfredsstillende måde, hvor der søges den mindst indgribende løsning, før man i sidste ende må ty til en fysisk fjernelse af bilen. Således forsøger politiet først og fremmest – via de særlige muligheder politiet har – at kontakte bilens ejer/bruger med henblik på at denne flytter bilen selv. Det er FDM's opfattelse, at politiet vurderer en sag om fjernelse af en ulovligt parkeret bil med samme brug af skøn og erfaring for smidlig sagsbehandling, som politiet udviser i andre sammenhænge og forseelsestyper.

Politiets anvendelse af skøn i denne type sager skal ses i sammenhæng med politiets mangeårige erfaring med at foretage korrekte skøn i forskellige typer af politisager. Da man i sin tid tillod muligheden for, at kommunerne kunne varetage parkeringskontrol på lige fod med politiet, undtog man de forseelsestyper, der kræver et skøn, jf. oplytningen i færdselslovens § 121, stk. 1, jf. § 122 a, stk. 1. Kommunernes parkeringsmyndigheder kan således alene pålægge parkeringsafgifter for de forseelsestyper, der er objektivt konstaterbare, og således ikke de forseelsestyper, der forudsætter en skønsmæssig vurdering. Hvis man tillader kommunerne at kunne fjerne ulovligt parkerede biler, vil det således være et brud med grundprincippet i myndighedsfordelingen på det offentlige parkeringsområde. Dette løses selvsagt ikke ved fra lovgivers side at erklære et område, der kræver et nøje skøn, for objektiviseret, som det fremgår af lovforslagets bemærkninger. De nærmere omstændigheder omkring en ulovlig parkering og det eventuelle

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



behov for at fjerne en sådan ulovligt parkeret bil kræver en nøje skønsmæssig vurdering, så det sikres, at bl.a. proportionalitetsprincippet overholdes. Det er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt med et pænestrøg at afskære behovet for skøn og uden videre objektivisere forholdet, som det foreslås i nærværende lovforslag.

Risiko for uensartet praksis

Der er i dag 12 danske politikredse, hvilket alt andet lige sikrer en relativt ensartet håndtering af de forskellige politisagstyper – herunder fjernelse af ulovligt parkerede biler. Skulle opgaven overdrages til kommunerne, vil der i stedet for 12 myndighedsenheder være 98 myndighedsenheder, der skulle udføre opgaven. Risikoen for en uensartet praksis er således overhængende, herunder også da kommunerne i modsætning til politiet ikke har en organisatorisk overordnet enhed, der udstikker de generelle retningslinjer for sagshåndtering. Det er naturligvis retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, hvis man som bilist oplever afgørende forskelle i risikoen for at få fjernet sin bil, afhængigt af hvilken kommune man befinder sig i.

Behov og proportionalitet

Det er FDM's opfattelse, at antallet af biler, der er parkeret på en sådan måde, at det har en afgørende negativ effekt på trafikikkerheden og fremkommeligheden, er stærkt begrænset. Når man fx i Trafikradlo kan høre meldinger om fremkommelighedsproblemer, der skyldes uhensigtsmæssigt placerede køretøjer, drejer det sig yderst sjældent om en ulovligt parkeret bil, men derimod om havarerede eller forulykkede biler eller uhensigtsmæssig af- og pålæsning fra en lastbil.

Dertil kommer, at dette lovforslag ikke kun vil omfatte ulovlige parkeringer, der påvirker trafikikkerheden og fremkommeligheden, men alle typer ulovlige parkeringer. Faktum er, at ikke alle typer parkeringer er lige alvorlige og/eller generende. Det understreges da også af, at der allerede i dag er få udvalgte forseelsstyper, der udløser en parkeringsafgift på 1.020 kr. I stedet for de sædvanlige 510 kr. Disse udvalgte forseelsstyper, har man fra lovgivers side vurderet, er særligt alvorlige og/eller generende. Det vækker derfor undren, at man med nærværende lovforslag finder behov for, at enhver parkeringsforseelse bør kunne medføre beslaglæggelse af bilen. Det er eksempelvis vanskeligt at se det fornuftige i, at fx en parkering i en parkeringsbås, hvor man har overset en skiltet tidsbegrænsning, bør kunne føre til en beslaglæggelse af bilen. I dette eksempel udgør parkeringen ingen trafikikkerhedsmæssig risiko og den er ikke særligt generende for andre trafikanter. Der kan højst være tale om, at rotationen på parkeringspladsen forringes i en periode. Bør dette kunne medføre en beslaglæggelse af bilen? Det mener FDM ikke. Her er parkeringsafgiften en tilstrækkelig og proportional sanktion.

Problemstillinger som følge af lovforslaget

At fjerne en parkeret bil medfører flere juridiske problemstillinger. Foruden den skønsmæssige afgørelse af hvornår en bil bør fjernes, er der en lang række problemstillinger i relation til erstatningsretlige spørgsmål, fx: Hvem er ansvarlig for og har bevisbyrden for synlige skader på bilen? Hvem er ansvarlig, hvis bilens drivlinje beskadiges som følge af bugsøring? Hvis bilens opkøbte alarm aktiveres, når bilen flyttes, hvem er så ansvarlig for de medfølgende økonomiske omkostninger for annulleringen af en falsk alarm ved vэгtselskabet? Hvis det viser sig, at bilen er fjernet uretmæssigt, hvem skal så dække de afledte følgeomkostninger, fx hvis bilens ejer/bruger af-

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



skæres fra at nå et fly etc. Ligeledes vil der opstå en række praktiske problemstillinger, fx: Hvor vil kommunerne opmagasinere de bortfjernede biler? Hvordan sikres den fornødne sikkerhed omkring opbevaringen? Er alle 98 kommuner parate til at påtage sig denne omkostning og risiko? Kan kommunerne indgå i et samarbejde, og i givet fald hvor langt vil det være rimeligt, at en bilist skal transportere sig, for at få sin bil tilbage?

Dertil kommer, at en lovændring som den foreslåede vil medføre i praksis groteske situationer og potentielt være velfærdstruende for den konkrete bilist. Bliver man pludseligt og akut indlagt længerevarende på hospitalet risikerer man at få beslaglagt og miste sin bil. Er bilen af nyere dato og lånefinansieret vil en beslaglæggelse med efterfølgende salg betyde, at bilejeren bliver teknisk insolvent, da bilens værdi er lavere, end hvad der skyldes i bilen. Den handicappede, der har parkeret sin bil på en reserveret handicapplads, hvor invalideskiltet i bilen efterfølgende falder ned fra forruden, risikerer at få beslaglagt og miste sin bil. Den velmenende bilist, der i forbindelse med en ferie parkerer og betaler for en længerevarende parkering på en betalingsplads, risikerer på grund af en fejlindtastning af bilens registreringsnummer i parkeringsautomaten at få beslaglagt og miste bilen – til trods for at der er betalt adskillige hundrede kroner for parkering. Sådanne og andre situationer vil forekomme, hvis lovforslaget vedtages. Er det en fornuftig retsstilling for borgerne? Det mener FDM ikke.

FDM er naturligvis helt enig i, at parkeringsreglerne skal respekteres og overholdes, men det er FDM's opfattelse, at opgaven med at fjerne ulovligt parkerede biler på nuværende tidspunkt udføres tilfredsstillende af politiet. FDM kan således ikke genkende aktuelle forhold, der kan retfærdiggøre en udvidelse af kommunernes sanktionsbeføjelser som foreslået.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Plaskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



Bygnings-, Bolig- og Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Sendt pr. mail til tmm@tmm.dk og akm@tmm.dk

Cyklistforbundet
Rømergade 6-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

29 januar 2020

Høringsvar ifm. ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

Cyklistforbundet skal herved kvittere for initiativet til ændring af de nævnte love, som skaber rammerne for bedre regulering af brugen af offentlige byrum i forhold til placering og håndtering af diverse mindre udlejningskørselsj. Vi har en række bemærkninger:

Lov om offentlige veje, ny § 80 a

Som ordlyden er i forslaget, lægges der op til, at vejmyndigheden (kommunen) reelt fratrækkes muligheden for at bestemme over brugen af de kommunale arealer. Jf. stk. 3 skal kommunen uden unødigt ophold indgå aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af arealet, dog ikke vilkår om antallet af udlejningscykler. Der indgår derfor ikke mulighed for, at kommunen siger nej til at indgå en aftale med en operatør.

Cyklistforbundet vil kraftigt opfordre til at denne paragraf omformuleres, så kommunen som vejmyndighed har mulighed for at sige nej til indgåelse af en aftale, eksempelvis hvis kommunen vurderer, at der i forvejen er rigelig kapacitet af udlejningscykler i byen eller hvis arealet vurderes at skulle benyttes til andre formål til gavn for byens borgere.

Som Cyklistforbundet bakker vi selv sagt op om, at cykling som et aktivt og bæredygtigt transportmiddel gøres tilgængeligt for alle. Udlejningscykler kan i visse situationer udgøre et fint supplement til privatejede cykler, eksempelvis til brug i kombination med kollektiv transport. Helt overordnet så Cyklistforbundet gerne et landsdækkende udlejningscykelsystem (evt. flere forskellige operatører, men én brugerplatform) der hænges op på kollektive trafiknudepunkter. Når det er sagt, oplever vi dog, at flere byer langt fra har tilstrækkelig cykelparkering til at dække behovet for at kunne parkere borgernes egne cykler, ikke mindst i forbindelse med stationer/(kollektive) trafiknudepunkter og andre centrale steder i byerne. Det synes ikke rimeligt, at kommunalt finansierede cykelstativer fyldes op af kommercielle udlejningscykler, så hverdagscyklister med egne cykler ikke kan finde egnet parkering.

Cyklistforbundet opfordrer derfor til, at det i de kommende lovændringer præciseres, at private firmaer, der benytter offentlige cykelstativer til deres udlejningscykler, kan pålægges at betale for opsætning og vedligeholdelse af yderligere cykelstativer. Ligeledes me-

ner Cyklistforbundet, at det er helt centralt, at kommunen ved indgåelse af aftale med udlejningsoperatør skal have mulighed for at begrænse antallet af udlejningscykler særligt på centrale steder, hvor cykelparkeringskapaciteten i forvejen er presset.

LoV om offentlige veje ny §133 g:

Cyklistforbundet undrer over, at der kun nævnes § 80 a, stk. 3 (udlejningscykler) og ikke § 80 b, stk. 2 (isbehjul mv.) og foreslår, at der også henvises til §80b, stk. 2, således at også disse tvister afgøres af transportministeren.

Færdselsloven ny § 123 a stk. 3

Det er ikke klart hvad "forudgående høring" betyder. Vendingen er ikke tidligere brugt i Færdselsloven og overlader det tilsyneladende til myndighedens fortolkning. Cyklistforbundet foreslår det præciseret med tilføjelse af "via markering på cyklen".

Færdselsloven ny § 123 a stk. 4

Her foreslår Cyklistforbundet, at det tilføjes, at fundet af cyklen skal meddeles til politiet, hvis cyklen viser sig at være meldt stjålet.

Venlig hilsen

Klaus Bondam
Direktør



Til:
Transport- og Boligministeriet
Att. Anders Petersen

28. januar 2020

Kommentarer fra Aalborg kommune

Høring over udkast til forslag om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

Generelle bemærkninger:

Aalborg Kommune støtter lovforslagets fem ændringsforslag, der giver kommunerne øgede administrationsbeføjelser ved særlig råden ift. udlæjningakøretøjer i free floating. Aalborg Kommune har koordineret sit svar med KL og Aarhus, der hver især fremsender særskilte høringsvar.

Aalborg Kommune har dog en række principielt vigtige supplerende kommentarer til såvel lovforslaget som beslægtede forhold.

Kommentarerne til lovmaterialet vedrører særligt vejlovens bestemmelser om benyttelse af det offentlige vejareal til udlæjning af køretøjer efter free floating samt nye håndhævnelsesregler for at fjerne køretøjer uden forudgående høring og endeligt kommunernes øgede muligheder for ifølge færdselsloven at fjerne køretøjer fra det offentlige vejareal.

De specifikke kommentarer fremgår nedenfor.

Med venlig hilsen

Henrik Nyrup

Teamkoordinator, Vejforvaltning

Tekstmæssige bemærkninger:

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. vejlovens § 80 a og § 80 b (svaret er koordineret med Aarhus Kommune)

Anlæg og vejforvaltning, BLF

By- og Landskabsforvaltningen
Slagsborg Brygge 8
9400 Narsundby
6931 2000

Int.: HEN
EAN nr.: 5795003743069

Har du fået dette brev digitalt kan du svare ved at bruge "beaver"-kneppen i Digital Post'sBot. Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på aalborg.dk eller via Digital Post på borg.dk. Har du brug for hjælp til Digital Post kan du ringe til Den Digitale Hotline på 7020 0000

<p>Forslag til ændring:</p>	<p>Aalborg Kommune støtter ændringer i vejloven, som giver kommunen nødvendige beføjelser til at regulere "free floating" mobilitetservices. Aalborg Kommune er positivt indstillet overfor at undersøge mulighederne i disse nye transportservices, men ønsker at både delecykler og deleløbehjul bliver en integreret del af byens mobilitetssystem – ikke blot parkerede eller henkastede køretøjer.</p> <p>Aalborg Kommune mener, at der bør gælde samme regler for udlejningscykler som for udlejningskøretøjer, så der er mulighed for at regulere begge løsninger på lige vilkår og samme måde. Derfor foreslår Aalborg Kommune, at de foreslåede § 80 a og § 80 b samles i én paragraf § 80 a, hvor der er mulighed for at fastsætte et maksimalt antal køretøjer, uanset om det er cykler, el-løbehjul eller andre køretøjer.</p> <p>Ved ikke at have mulighed for at begrænse udlejningscyklerne på samme måde som de kommunale myndigheder kan med udlejningskøretøjer, kan forudses en overflod af cykler, som sat flere steder med el-løbehjul. Er udlejningscyklerne placeret i cykelparkering har kommunerne ingen mulighed for at regulere dem. Som følge heraf vil den enkelte borger opleve en serviceforringelse og kapacitetsnedsættelse, da cykelparkering i midtbyen vil blive endnu mere presset af et ureguleret antal udlejningscykler.</p> <p>Aalborg Kommune er som udgangspunkt ikke interesseret i at etablere en masse ny infrastruktur til udlejningskøretøjer. Dog kan det vise sig, at udlejningsvirksomhed kan nødvendiggøre yderligere/anderledes infrastruktur, der ikke findes i bybilledet i forvejen. Derfor mener Aalborg Kommune, at der bør være tilsvarende mulighed for at opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur over for både operatører af løbehjul og udlejningscykler.</p> <p>Kommunerne støtter forslaget om, at der fremadrettet skal foreligge klare aftaler mellem kommuner og udlejningskoncepter om, hvor løbehjul (og jf. ovenfor også bycykler) skal finde sig og at udlejere som udgangspunkt skal stille køretøjerne "i dertil indrettet infrastruktur", dvs. at kommunerne må definere områder/parkeringszoner på gader og fortove til udlejning.</p> <p>Med tilfæddelsen til at køre på elektriske løbehjul pr. 17. januar 2019 har Aalborg Kommune i november 2018 efter forudgående annoncering efter en samarbejdspartner hos interesserede deleløbehjulsudbydere indgået aftale med firmaet VOI. Aftalen omhandler opstilling og drift af op til 100 elektriske løbehjul med mulighed for udvidelser i en toårig forsøgsperiode. Der er udpeget ca. 20 hubs / stationer, med planer om en snarlig udvidelse af antallet af stationer.</p> <p>Aalborgs tilgang, der minder om tilgangen i Aarhus og Vejle, med en aftalebaseret opstilling og drift giver både mulighed for at sætte en begrænsning på antallet af elektriske deleløbehjul og samtidig i samarbejde med udlejningsvirksomheden at justere på ordningen undervejs.</p> <p>Aalborg Kommune ønsker øgede beføjelser til, at udlejningskoncepter via apps kan gøre det muligt at logge ud og ende lejermålet (slutparkering), selvom løbehjulet ikke stilles i en af de foruddefinerede hubs, men derimod lave "No-parking-zoner" hvori det ikke er muligt at afslutte turen. Det vurderes, at forslaget til ændringer i vejloven imødekommer dette ønske. I det hele taget ønskes det, at kommunerne kan stille krav til servicen med henblik på etablering af den bedst mulige mobilitetservice for byerne. Herunder, at der gives hjemmel til at se ud over traditionel myndighedsbehandling på</p>
------------------------------------	--

	<p>området.</p> <p>Nedenstående forhold påpeges af kommunen som vejmyndighed:</p> <p>I forhold til arealer til udlejning generelt vil placering af flere cykelstativer og afmærkning af arealer til anden udlejningsvirksomhed blive udfordrende, da der ofte er pladmangel på lokaliteter, hvor det kan være interessant at etablere sig.</p> <p>Lovmaterialel bær i forhold til udlejning af cykler præcisere, at det er en forudsætning for etablering af arealer for udlejningscykler, at vejmyndigheden kan stille krav om betaling for etablering af ekstra cykelparkering. Det fremgår, at udlejningscyklerne skal anvende cykelparkering, men hvis der kommer mange udlejningscykler, kan det give problemer for borgere med egen cykel. Kommunen tager forbehold for de økonomiske konsekvenser af flere cykelstativer. Det samme gør sig gældende for stativer/afmærkning til løbehjul, hvis det bliver lovpligtigt at udlejningskøretøjer skal forefindes i disse. Det vil dog ikke være ønskværdigt med så stram en regulering for hverken løbehjul eller udlejningscykler.</p> <p>Der er mulighed for at vejmyndigheden i forhold til andre udlejningskøretøjer kan kræve betaling for etablering og vedligeholdelse af afmærkede områder til køretøjerne, men det bør også være muligt at kunne forlange betaling for eventuel fjernelse af afmærkning, hvis den bliver overflødig, hvilket sagens kan forekomme, såfremt en operatør ophører.</p> <p>Ved at anvende upræcise angivelser i lovtaksten er det svært for kommunens vejmyndighed at implementere lovtaksten. Dette er eksempelvis gældende for teksten i § 81 b "... det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand." samt i § 80 a stk. 3 "Vejmyndigheden indgår uden unødigt ophold aftale..."</p>
--	---

Emne/tekst:	Emne: Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. vejlovens § 81 c, stk. 3
Forslag til ændring:	<p>Til afsnittet "Lovforslaget sammenhold med gældende lov" gøres departementet opmærksom på, at bestemmelsen har overlap til hittegodsloven, som skal korrigeres, så lovene ikke er indbyrdes modsigende. Der bør herefter orienteres om forholdet mellem hhv. færdselslov og hittegodslov.</p> <p>De efterladte cykler er på nuværende tidspunkt omfattet af hittegodsloven. Dermed kan kommunerne ikke råde over dem, når de er tjekket for evt. efterlysning. Fremover vil det være en fordel, at cyklerne kan videresælges eller endog sælges af kommunen.</p> <p>Cyklerne forstås efter lovforslaget fortsat som hittegods, men efter kontrol for efterlysning overgår disse til kommunal ejendom. Det vil give kommunerne mulighed for at overdrage cykler til genbrugsstationer, som med loven også får mulighed for at videresælge bortkomne cykler.</p>

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. færdselslovens - ny § 123 a
Forslag til ændring:	<p>Den foreslåede hjemmel i færdselsloven til, at kommunerne kan fjerne køretøjer fra det offentlige vejareal, hvis de har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse, foreslås udvidet til, at fjernelsen allerede kan ske for parkeringsforseelser ved standningsforbud.</p> <p>Der kan foreslås forskellige skaleringer af sanktionsbeføjelser forbundet med dette forslag til en udvidet bestemmelse, som kan oplyses ved skiltning på gader og fortove.</p> <p>En hjemmel for vejmyndigheden til at fjerne køretøjer, som har fået pålagt tre parkeringsafgifter for den samme parkeringsforseelse, er et skridt i den rigtige retning. Hjemmelen kan med fordel udvides til at fjernelse af køretøjer også kan ske umiddelbart ved parkering på standningsforbud. Fjernelsen kan gøres betinget af, at der er skiltet med muligheden for at køretøjet vil blive fjernet.</p> <p>I praksis vil dette være et godt værktøj på steder hvor der er behov for en intensiv regulering af færdselen, f.eks. busstoppesteder, busgader og lignende og hvor manglende overholdelse af parkeringsrestriktionerne forårsager kaotiske trafikale tilstande.</p> <p>Konsekvent tilføjelse af "Vejmyndighed" i § 123, således at både Politiet og Vejmyndigheden kan forenlægge køretøjer fjernet.</p>

Emne/ tekst:	Mulighed for inddrivelse af p-afgifter pålagt udenlandske køretøjer som konfiskeres af Politiet og Skat samt hjemmel til at konfiskere udenlandske køretøjer, som har modtaget mange parkeringsafgifter
Kommentar:	Vedr. færdselslovens § 120
Forslag til ændring:	<p>Kommunerne foreslår at ordlyden i § 120 ændres til "kan køretøjet tilbageholdes af politiet/vejmyndigheden, indtil forskydte bøder, standnings- og parkeringsafgifter... ". Dermed vil vejmyndigheden have hjemmel til at modregne skyldige parkeringsafgifter i det konfiskerede køretøj samt konfiskere et udenlandsk køretøj, hvis dette har fået mange ubetalte parkeringsafgifter.</p> <p>Forslaget til den ændrede bestemmelse vil være af stor betydning for nedsettelse af antallet af parkeringsafgifter, som afskrives på grund af manglende mulighed for inddrivelse.</p>

Emne/ tekst:	Forslag til ændring af bekendtgørelse om vejmyndighedernes parkeringskontrol
Kommentar:	Vedr. færdselslovens § 28, stk. 2.1

Forslag til ændring:	<p>I dag har vejmyndigheden ikke hjemmel til at udsæde parkeringsafgifter til køretøjer, parkeret i strid med færdselslovens § 28, stk. 2, 1. pkt.: "Standning eller parkering må kun ske i højre side af vejen i færdselsretningen."</p> <p>Håndhævelsen af denne foresættelse kan udelukkende foretages af politiet. Aalborg Kommune foreslår at bekendtgørelsen om vejmyndighedernes parkeringskontrol ændres ved at, § 1, stk. 3, i bekendtgørelsen slettes:</p> <p>"§ 1 Kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der er nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1, kan foruden af politiet varetages af vejmyndigheden, jf. dog stk. 3 og 4.</p> <p>Stk. 2. De kommunale vejmyndigheder kan ikke varetage kontrollen uden Vejdirektoratets tilladelse.</p> <p>(Stk. 3. Kontrollen med overholdelse af færdselslovens § 28, stk. 2, varetages alene af politiet.)"</p>
-----------------------------	---

Emne/ tekst:	Konsekvensrettelse
Kommentar:	Vedr. færdselslovens § 122 b
Forslag til ændring:	Der henvises i denne bestemmelse til § 6, stk. 6 i lov om vægtafgift af motor-køretøjer m.v. Bestemmelsen er ændret, så henvisningen skulle gælde for § 6, stk. 4.

Afsender:

Martin Fischer
Afdelingsleder
By- og Landskabsforvaltningen

9931 2320

TI
Transport- og Boligministeriet
trm@trm.dk

Den 30. januar 2020

Vedr. Høring over udkast til forslag om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

Rådet for Sikker Trafik har fået ovenstående i høring og har følgende bemærkninger:

Ellebehjul mv.

Rådet finder det meget positivt, at forslaget lægger op til, at det fremover bliver muligt for kommunerne at få større indflydelse på rammer og vilkår for udlejningsbehjul i byerne, fx mht. begrænsning af antal og krav til placering. Forsøgsordningen for ellebehjul mv. har i løbet af 2019 – særligt i København – vist, at det er ønskeligt med bedre styringsredskaber for at forebygge, at ellebehjul "oversvømmer" nogle dele af byen og i stort antal henstilles/henkastes uhensigtsmæssigt på fortov og pladser til fare for fodgængere m.fl. En opgørelse fra januar 2020 fra Akutberedskabet i Region Hovedstaden har vist, at netop uhensigtsmæssigt henstillede el-løbehjul har været årsag til en del faldulykker med alvorlige skader til følge.

Udlejning af cykler

Rådet anerkender til fulde ønsket om at fremme cykllismen ved at øge tilgængeligheden af udlejningscykler. Rådet gør dog opmærksom på, at forslaget potentielt kan betyde en meget kraftig tilgang af udlejningscykler i byerne, da der lægges op til, at kommunerne ikke kan sætte loft over antallet af cykler fra de enkelte udbydere. Hvis denne mulighed viser sig at blive udnyttet fuldt ud af mange udbydere, kan det potentielt blive problematisk i forhold til fremkommelighed på fortov mv. og pladskapaciteten i cykelstativene. Det vil muligvis også kunne føre til en overkapacitet af cykler, som henstår uden at blive brugt og derved fylder unødigt op i gadebilledet.

Ligeledes er der – som vi tolker det – ikke indlagt nogen mulighed for kommunerne til at begrænse, hvilke typer af cykler, der må anvendes, herunder markedsføringsmæssigt. Det betyder potentielt, at udlejere – ud over almindelige to-hjulede cykler – vil kunne stille lædcykler, tandemcykler og alle andre former for cykler, der falder ind under Cykelbekendtgørelsen, op i stort antal. Mange af disse typer cykler optager langt mere plads end almindelige cykler, og det vil kunne føre til pladsproblemer og manglende fremkommelighed, hvis opstilling af sådanne typer cykler viser sig at finde sted i stort omfang.

Så det kunne måske være en god idé at indføre mulighed for, at kommunerne kan sætte rammer for, hvilke typer af cykler, der må udlånes fra offentligt vejarsæl – og/eller får mulighed for at sætte et loft over antallet af cykler og/eller antallet af udbydere.

Med venlig hilsen

Mogens Kjærgaard Møller
Administrerende direktør

Kommentarer fra Aarhus, Aalborg og Vejle Kommuner

Høring over udkast til forslag om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

Afsender:

Tyge Wanstrup

Mobilitet, Anlæg og Drift, Teknik og
Miljø Aarhus Kommune

Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand

Tlf. 23 43 36 20

Email: tyw@aarhus.dk

Generelle bemærkninger:

Aarhus, Aalborg og Vejle Kommuner støtter lovforslagets fem ændringsforslag, der giver kommunerne øgede administrationsbeføjelser ved særlig råden lft. udlejningskøretøjer i free floating. Aarhus har koordineret sit svar med KL og Aalborg, der hver især fremsender særskilte høringssvar.

Kommunerne har dog en række principielt vigtige supplerende kommentarer til såvel lovforslaget som beslægtede forhold.

Kommentarerne til lovmaterialet vedrører særligt vejlovens bestemmelser om benyttelse af det offentlige vejareal til udlejning af køretøjer efter free floating samt nye håndhævselsregler for at fjerne køretøjer uden forudgående høring og endeligt kommunernes øgede muligheder for ifølge færdselsloven at fjerne køretøjer fra det offentlige vejareal.

De specifikke kommentarer fremgår nedenfor.

Med venlig hilsen

Tyge Wanstrup
Forvaltningschef, Mobilitet, Anlæg og Drift
Aarhus Kommune

Tekstnære bemærkninger:

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. vejlovens § 80 a og § 80 b
Forslag til ændring:	<p>Aarhus Kommune og Vejle Kommune støtter ændringer i vejloven, som giver kommunen nødvendige beføjelser til at regulere "free floating" mobilitetsservices. Aarhus Kommune og Vejle Kommune er positivt indstillet overfor disse nye transportservices, men ønsker at både delecykler og deleløbehjul bliver en integreret del af byens mobilitetssystem – ikke blot parkerede eller henkastede køretøjer.</p> <p>Aarhus Kommune og Vejle Kommune mener, at der bør gælde samme regler for udlejningscykler som for udlejningskøretøjer, så der er mulighed for at regulere begge løsninger på lige vilkår og samme måde. Derfor foreslår Aarhus Kommune, at de foreslåede § 80 a og § 80 b samles i én paragraf § 80 a, hvor der er mulighed for at fastsætte et maksimalt antal køretøjer, uanset om det er cykler, el-løbehjul eller andre køretøjer.</p> <p>Ved ikke at have mulighed for at begrænse udlejningscyklerne på samme måde som de kommunale myndigheder kan med udlejningskøretøjer, kan forudses en overflod af cykler, som set flere steder med el-løbehjul. Er udlejningscyklerne placeret i cykelparkering har kommunerne ingen mulighed for at regulere dem. Som følge heraf vil den enkelte borger opleve en serviceforringelse og kapacitetsnedsættelse, da cykelparkering i midtbyen vil blive endnu mere presset af et ureguleret antal udlejningscykler.</p> <p>Herudover mener kommunerne, at der bør være tilsvarende mulighed for at opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur over for operatører af udlejningscykler. Udlejningsvirksomhed kan nødvendiggøre yderligere/anderledes infrastruktur, der ikke findes i bybilledet i forvejen.</p> <p>Kommunerne støtter forslaget om, at der fremadrettet skal foreligge klare aftaler mellem kommuner og udlejningskoncepter om, hvor løbehjul (og jf. ovenfor også bycykler) skal befinde sig og at udlejterne som udgangspunkt skal stille køretøjerne "i dertil indrettet infrastruktur", dvs. at kommunerne må definere områder/parkeringszoner på gader og fortove til udlejning. Som en konkurrenceparameter, bør det overvejes, om aftalegrundlaget kan omfatte, at operatørerne i deres tilbudsgivning angiver, hvor meget virksomheden er villig til at betale for brug af arealerne.</p> <p>Med tilladelsen til at køre på elektriske løbehjul pr. 17. januar 2019 har Aarhus Kommune i marts 2019 efter forudgående dialog med interesserede deleløbehjulsudbydere indgået aftale med firmaet VOI. Aftalen omhandler opsætning og drift af op til 150 elektriske løbehjul med mulighed for udvidelser i en toårig forsøgsperiode. På baggrund af VOIs dataindsamling og den generelle by stemning har VOI således haft tilladelse til at øge antallet til 270 i perioden juli – 1. november 2019.</p> <p>I den centrale del af Aarhus Kommune forefindes der nu 80 hubs/stationer markeret i VOIs app, og hvor brugerne får 20 kroner af startgebyret for lejen retur. Aarhus Kommune gør løbende VOI opmærksom på, at løbehjulene skal placeres korrekt,</p>

når de stilles ud om morgenen.

Vejle Kommune har en aftale med VOI, der ligner den for Aarhus Kommune. Aftalen i Vejle er gældende fra 6. juli 2019 til 6. juli 2020. I Vejle kører 150 løbehjul og der er udpeget ca. 50 hubs i VOI's app.

Aarhus' og Vejles tilgang med en aftalebaseret opsætning og drift giver både mulighed for at sætte en begrænsning på antallet af elektriske deleløbehjul og samtidig i samarbejde med udlejningsvirksomheden at justere på ordningen undervejs. Aarhus Kommune har i efteråret 2019 været i dialog med Transportministeren om, hvordan vejloven kan foreslås revideret, så administration af udlejningskoncepter uden fast udlejningssted kan lovhjælpes.

Kommunerne ønsker øgede beføjelser til, at udlejningskoncepter via apps kan gøre det muligt at logge ud og ende lejermålet (slutparkering), selvom løbehjulet ikke stilles i en af de foruddefinerede hubs. Det vurderes, at forslaget til ændringer i vejloven imødekommer dette ønske. I det hele taget ønskes det, at kommunerne kan stille krav til servicen med henblik på etablering af den bedst mulige mobilitetsservice for byerne. Herunder, at der gives hjemmel til at se ud over traditionel myndighedsbehandling på området.

Nedenstående forhold påpeges af kommunen som vejmyndighed:

I forhold til arealer til udlejning generelt vil placering af flere cykelstativer og afmærkning af arealer til anden udlejningsvirksomhed blive udfordrende, da der ofte er pladmangel på lokaliteter, hvor det kan være interessant at etablere sig.

Lovmaterialet bør i forhold til udlejning af cykler præcisere, at det er en forudsætning for etablering af arealer for udlejningscykler, at vejmyndigheden kan stille krav om betaling for etablering af ekstra cykelparkering. Det fremgår, at udlejningscyklerne skal anvende cykelparkering, men hvis der kommer mange udlejningscykler, kan det give problemer for borgere med egen cykel. Kommunen tager forbehold for de økonomiske konsekvenser af flere cykelstativer. Det samme gør sig gældende for stativer/afmærkning til løbehjul, hvis det bliver lovpligtigt at udlejningskøretøjer skal forefindes i disse. Det vil dog ikke være ønskværdigt med så stram en regulering.

Der er mulighed for at vejmyndigheden i forhold til andre udlejningskøretøjer kan kræve betaling for etablering og vedligeholdelse af afmærkede områder til køretøjerne, men det bør også være muligt at kunne forlange betaling for eventuel fjernelse af afmærkning, hvis den bliver overflødig, hvilket sagtens kan forekomme, hvis en operatør ophører.

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. vejlovens § 80, stk. 1

Forslag til ændring:	<p>I mange kommuner oplever man at butiksdrivende og almindelige borgere føler sig generet af de talrige, uopfordrede henvendelser fra de såkaldte facere.</p> <p>Det opleves at facerne bliver mere og mere pågående og insisterende i deres ageren på gaden. Dette er til stor gene for byens forretningsliv og byens borgere. Facerne er hovedsageligt ansat af marketingsfirmaer, hvorfor der er en stor økonomisk interesse, der er med til at accelerere den insisterende og pågående adfærd.</p> <p>I den gældende vejlov er der ikke mulighed for at regulere facernes virksomhed på samme måde som kommunerne regulerer det mobile gadesalg, som også er en kommerciel udnyttelse af det offentlige areal.</p> <p>Aarhus Kommune foreslår derfor en udvidelse af Vejlovens § 80, stk. 1, så den omfatter enhver kommerciel ageren på det offentlige vejareal således, at også "facere" virksomheder skal søge om tilladelse og vejmyndigheden dermed, og kan beslutte hvor og hvornår der kan udøves "facere" virksomhed.</p>
-----------------------------	--

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. vejlovens § 81 c, stk. 3
Forslag til ændring:	<p>Til afsnittet "Lovforslaget sammenhold med gældende lov" gøres departementet opmærksom på, at bestemmelsen har overløb til hittegodsloven, som skal korrigeres, så lovene ikke er indbyrdes modsigende. Der bør herefter orienteres om forholdet mellem hhv. færdselslov og hittegodslov.</p> <p>De efterladte cykler er på nuværende tidspunkt omfattet af hittegodsloven. Dermed kan kommunerne ikke råde over dem, når de er tjekket for evt. efterlysning. Fremover vil det være en fordel, at cyklerne kan videregives eller endog sælges af kommunen.</p> <p>Cyklerne forstås efter lovforslaget fortsat som hittegods, men efter kontrol for efterlysning overgår disse til kommunal ejendom. Det vil give kommunerne mulighed for at overdrage cykler til genbrugsstationer som Aarhus Kommunes Reuse, som med loven også får mulighed for at videresælge bortkomne cykler.</p>

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. vejlovens § 85, stk. 2
Forslag til ændring:	<p>I forbindelse med afholdelse af Folketings-, Kommunal- og EU-valg, er det forbundet med et stort ressourceforbrug at nedtage valgplakater, som ikke overholder reglerne i vejlovens § 84, stk. 4, 1-9.</p> <p>Først skal en forkert ophængt valgplakat fotograferes og geotagges, dernæst skal der sendes et påbud til ophængeren om lovliggørelse inden 24 timer. Derefter skal stedet besøges igen og er plakaten ikke lovliggjort, kan den nedtages på ophængerens regning. Efter nedtagning skal der sendes beskad til ophængeren, om hvor plakaten kan afhentes. Derefter skal der sendes faktura til</p>

	<p>den ansvarlige.</p> <p>Aarhus Kommune foreslår at kravet om udsendelse af påbud om lovliggørelse med en frist på 24 timer fjernes fra vejlovens § 85, stk. 2, så valgplakater, som ikke opfylder kravene i § 84, stk. 4, 1-9, kan nedtages straks, med regning til det politiske parti, valgplakaten er ophængt for.</p>
--	---

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. færdselslovens - ny § 123 a
Forslag til ændring:	<p>Den foreslåede hjemmel i færdselsloven til, at kommunerne kan fjerne køretøjer fra det offentlige vejareal, hvis de har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse, foreslås udvidet til, at fjernelsen allerede kan ske for parkeringsforseelser ved standsningsforbud.</p> <p>Der kan foreslås forskellige skaleringer af sanktionsbeføjelser forbundet med dette forslag til en udvidet bestemmelse, som kan oplyses ved skiltning på gader og fortov.</p> <p>En hjemmel for vejmyndigheden til at fjerne køretøjer, som har fået pålagt tre parkeringsafgifter for den samme parkeringsforseelse, er et skridt i den rigtige retning. Hjemmelen kan med fordel udvides til at fjernelse af køretøjer også kan ske umiddelbart ved parkering på standsningsforbud. Fjernelsen kan gøres betinget af, at der er skiltet med mulighed for at køretøjet vil blive fjernet.</p> <p>I praksis vil dette være et godt værktøj på steder, hvor der er behov for en intensiv regulering af færdslen, f.eks. busstoppesteder, busgader og lignende og hvor manglende overholdelse af parkeringsrestriktionerne forårsager kaotiske trafikale tilstande.</p>

Emne/ tekst:	Mulighed for inddrivelse af p-afgifter pålagt udenlandske køretøjer som konfiskeres af Politiet og Skat samt hjemmel til at konfiskere udenlandske køretøjer, som har modtaget mange parkeringsafgifter
Kommentar:	Vedr. færdselslovens § 120
Forslag til ændring:	<p>Kommunerne foreslår at ordlyden i § 120 ændres til "kan køretøjet tilbageholdes af politiet/vejmyndigheden, indtil forskyldte bøder, standsnings- og parkeringsafgifter... ". Dermed vil vejmyndigheden have hjemmel til at modregne skyldige parkeringsafgifter i det konfiskerede køretøj samt konfiskere et udenlandsk køretøj, hvis dette har fået mange ubetalte parkeringsafgifter.</p> <p>Forslaget til den ændrede bestemmelse vil være af stor betydning for nedsættelse af antallet af parkeringsafgifter, som afskrives på grund af manglende mulighed for inddrivelse.</p>

Emne/ tekst:	Forslag til ændring af bekendtgørelse om vejmyndighedernes parkeringskontrol
-----------------	--

Kommentar:	Vedr. færdselslovens § 28, stk. 2.1
Forslag til ændring:	<p>I dag har vejmyndigheden ikke hjemmel til at udstede parkeringsafgifter til køretøjer, parkeret i strid med færdselslovens § 28, stk. 2, 1. pkt.: "Standning eller parkering må kun ske i højre side af vejen i færdselsretningen."</p> <p>Håndhævelsen af denne forseelse kan udelukkende foretages af politiet. Aarhus Kommune foreslår at bekendtgørelsen om vejmyndighedernes parkeringskontrol ændres ved at, § 1, stk. 3, i bekendtgørelsen slettes:</p> <p>"§ 1 Kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der er nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1, kan foruden af politiet varetages af vejmyndigheden, jf. dog stk. 3 og 4.</p> <p>Stk. 2. De kommunale vejmyndigheder kan ikke varetage kontrollen uden Vejdirektoratets tilladelse.</p> <p>(Stk. 3. Kontrollen med overholdelse af færdselslovens § 28, stk. 2, varetages alene af politiet.)"</p>

Emne/ tekst:	Konsekvensrettelse
Kommentar:	Vedr. færdselslovens § 122 b
Forslag til ændring:	Der henvises i denne bestemmelse til § 6, stk. 5 i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. Bestemmelsen er ændret, så henvisningen skulle gælde for § 6, stk. 4.

Høringssvar til Transport- og Boligministeriets udkast til lovforslag om ændring af Vejloven

Copenhagen Bicycles ApS

Først kort om Copenhagen Bicycles ApS:

Copenhagen Bicycles ApS er en familievirksomhed, der har eksisteret siden 2002 og har over 3000 cykler til leje i København og omegn, herunder fra hoteller, campingpladser, turistinformationer og fra sin butik i Nyhavn. Copenhagen Bicycles har også app-baserede cykler og leverer derudover cykellopsætninger såsom guidede ture. Personlig service er i højsædet. Copenhagen Bicycles har udgivet en del materiale om trafikssikkerhed, og dette materiale bruges af flere kommuner, institutioner og private virksomheder for at sikre, at lokale og turister færdes sikkert i trafikken. Copenhagen Bicycles underviser i trafikssikkerhed samt i det at cykle – sidstnævnte særligt henvendt til nydanskere og udvekslingsstuderene. Copenhagen Bicycles har Industriens og Funktionærernes Overenskomst for sine op mod 30 ansatte og har vundet Københavns Erhvervspris i 2018 for at gøre København til en attraktiv storby. Copenhagen Bicycles er en del af Dansk Industri og har Certificate of Excellence fra Tripadvisor for tredje år i træk. Copenhagen Bicycles er certificerede grønne og bæredygtige af GoGreen, er certificerede fagmænd af Danske Cykelhandlere og er blandt andet medlem af Dansk Cykelturisme og partner med Cyklistforbundet.

Copenhagen Bicycles ganinvesterer alt overskud og ser det som et ekstremt vigtigt og stort ansvar at overholde loven. Derfor har Copenhagen Bicycles app-baserede cykler, som de endnu ikke har stillet til udlejning, fordi ingen tilladelse er givet. Copenhagen Bicycles har før opereret sammen med en af de andre app-baserede cykeludlejningsvirksomheder, som de stoppede samarbejdet med, idet der kom påbud fra kommunen. Som sagt opererer Copenhagen Bicycles ikke ulovligt og uden tilladelse. Dertil kommer også, at det var en dårlig forretning, idet det blev vigtigere fra partneren at få mange brugere og at skalere end at generere et overskud. Det blev dyrt for Copenhagen Bicycles, der stod for driften og vedligeholdelsen. Eftersom Copenhagen Bicycles ikke har investorer og ikke planlægger at blive opkøbt af en kapitalfond, skal økonomien hænge sammen hele tiden. Derfor har Copenhagen Bicycles selv sagt en stor interesse i dette nye lovforslag.

Copenhagen Bicycles har læst udkastet til det nye lovforslag om ændring af Vejloven og har bemærkninger til den del, der drejer sig om cykeludlejning på offentlig vej. Copenhagen Bicycles vil være bundfærdige og direkte og erklære, at Transport- og Boligministeriet er ekstremt naivt i sit lovforslag. Her følger eksempler:

Totalt anarki og ingen bestemmelsesret for kommunerne

Der lægges op til, at der kan laves samarbejdsaftaler, som vil blive overholdt, således at byer som København ikke vil have flere udlæjningscykler, end der er behov for. Samtidig gives kommunerne, når det kommer til stykket, ingen væsentlige rettigheder til at kunne bestemme, hvor mange cykler der er behov for i byen, og hvilke regler der skal overholdes. Derfor bliver virkeligheden selvfølgelig ikke, som det lægges - naivt - op til i lovforslaget. Copenhagen Bicycles må konstatere, at Transport- og Boligministeriet er ved at give tilladelse til et totalt anarki på cykeludlejningsmarkedet. Det vil være logisk, at store kapitalfonde og investorer fra Silicon Valley, Kina, etc. vil satse stort på cykeludlejning i København og andre store danske byer, hvis lovforslaget bliver vedtaget. København er verdens cykelby nummer 1, og opmærksomheden og interessen for cyklisme i Danmark bliver kun større med tiden. Den danske cykelinfrastruktur er bedst i verden, og kommunerne har ingen rettigheder til at gøre noget ifølge det nye lovforslag. Det er perfekte omstændigheder for store kapitalfonde. For de store kapitalfonde handler det ikke om, at økonomien skal hænge sammen – det handler absolut primært om skalering og data. Eftersom kommunerne i det nye forslag ingen reelle handlemuligheder har for at gøre noget, vil de største danske byer komme til at sælge i cykler. Copenhagen Bicycles garanterer, at det kommer til at ske. Vi kender markedet.

Framtiden med så mange udlæjningscykler gavner ingen – hverken kommunen, borgerne, turistene eller miljøet.

Konstruktiv løsningsforslag: Kommunerne gives selvbestemmelsesret til at vurdere, hvor mange udlæjningscykler der er plads til i kommunen, hvor disse cykler kan stå, samt hvilke regler der skal være gældende. Se specificering nedenfor i næste afsnit.

Borgernes trivsel i byen vægtes højest. Der lægges op til noget lig den samme løsning som for de motoriserede køretøjer (løbehjul).

Overflod i cykelstativerne

I materialet om lovforslaget står, at cyklerne som hovedregel skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur eller områder tilsænk parkering, når de står placeret med henblik på udlæjning. Det betyder i praksis, at en cykel skal stå i et cykelstativ, et område afmærket til cykler eller lignende, når den står til rådighed for udlæjning. Kommunen skal finde denne plads, uanset om der reelt er plads eller ej.

Copenhagen Bicycles læser lovforslaget på følgende måde: Der lægges i lovforslaget op til, at der kan stå lige så mange udlæjningscykler, som der er stativer, og er der ikke nok stativer, må kommunen bare sætte nogle flere op – som der så kan komme endnu flere udlæjningscykler i.

Copenhagen Bicycles konstaterer, at resultatet bliver, at byerne til sidst vil være så mattede og kommunerne så desperate, at der må laves et nyt lovforslag.

Det er helt åbenlyst for Copenhagen Bicycles, der har kendt til udlæjningsmarkedet i mange år, at det næste bliver, at udlærerne kommer til at stå om at stille hinandens cykler uden for stativerne, så de andre får bøder fra kommunen. Det kommer ikke til at handle om retfærdighed og rimelighed men om at få de andre ned med nakken og komme til at fremstå bedst selv og spare bødekroner. Dermed kan man ikke som kommune reelt vurdere, om de cykler, der står uden for stativ, oprindeligt stod rigtigt placeret eller ej. Det vil blive meget dyrt i sagsomkostninger.

Yderligere vil der formentligt komme kinesiske (eller andre billige) cykler, der er så billige, at det ikke kan betale sig at reparere dem. Det er der overbevisende eksempler på i de store kinesiske og amerikanske byer. Det vil betyde for Danmark, at kommunerne kommer til at bruge ekstremt mange ressourcer på at samle brugte cykler op og smide dem ud. Ingen virksomheder kommer til at betale for at få dem tilbage –

Høringsvar til Transport- og Boligministeriets udtalelse til lovforslag om ændring af Vejloven

som Transport- og Boligministeriet ellers så navt tænker. Når en cykel har betalt sig selv hjem, vil ingen virksomheder med kapitalfonde i ryggen bruge ressourcer på at hente den tilbage. Det kan ikke betale sig, fordi kvaliteten er så lav.

Det er hverken holdbart, brugervenligt eller bæredygtigt.

Når det ene selskab efter det andet i fremtiden er gået konkurs i intern konkurrence (som man ser med de motoriserede løbehjul), vil byerne fyde med cykler. Det vil formentligt blive endnu værre end med de motoriserede løbehjul, fordi der vil være flere cykler i byerne, end der pt er løbehjul. Der vil blot komme nye firmaer, der vil forsøge sig i København. Cyklerne vil blive billigere og billigere at leje og dermed også at producere – sådan rykker markedet sig for tiden – og eftersom de grundet kvaliteten ikke vil være synderligt holdbare, vil det ikke kunne betale sig at hente dem hjem, når de er gået i stykker, og dermed vil de selvagt komme til at fyde overalt.

Copenhagen Bicycles vedhæfter her fire billeder af såkaldte "kinesiske tilstande". Disse billeder er de pæneste eksempler fundet. Transport- og Boligministeriet bedes søge på Google på "China" og "bikes". Der vil de finde de grællste eksempler – og dermed kunne forestille sig worst case scenario. Måske tænker Transport- og Boligministeriet, at så slemt vil det aldrig blive i Danmark – men intet sted i loven forhindres dette i at ske. Copenhagen Bicycles ser det absolut ske. Vi kender markedet.



Konstruktivt løsningsforslag: Kommunerne gives selvbestemmelsesret til at vurdere, hvor mange udlæjningscykler der er plads til i kommunen, og hvor disse cykler kan stå. Kommunen bør kunne vurdere og bestemme, hvor mange udlejere der må operere i byen og under hvilke forudsætninger. Der skal laves kontrakter med udbydere, således at de stilles til ansvar.

Disse kontrakter bør som minimum inkludere:

- En aftale om antallet af cykler
- En aftale om kvaliteten af cyklerne – og dermed indirekte også brugernes sikkerhed
- En aftale om en eksekvering af en social- og miljømæssigt bæredygtig indsats og ansvar
- En aftale om særlige placeringer af cykler
- En aftale om fjernelse af cykler, der er forfæret placeret eller som ikke er i god stand
- Udbydere skal også pålægges krav om at informere deres brugere om de danske trafikregler

Lever virksomhederne ikke op til kravene i kontrakten, bør de blive sanktioneret ved eksempelvis at få karantene i x antal år, hvorefter de kan forsøge sig igen. Bøder er ikke nok, for erfaringen er, at kapitalfondene har lige så mange penge, som de er ligegyldige med regler. Det er allerede erfaret i København. Se blot på de app-baserede cykler og løbehjul, der for øjeblikket opererer uden tilladelse og med en del påbud i indbakken. Transport- og Boligministeriet skal ikke lytte til det, virksomhedernes siger men i stedet se, hvordan de reelt allerede handler. Det, der foregår i København nu, er kun begyndelsen, hvis ikke der sættes en stopper for det.

Cykelhandlernes død

Copenhagen Bicycles ser selvfølgelig med stor skepsis på lovforslaget, idet der helt tydeligt lægges op til cykelhandlernes død. Rigtig mange cykelbutikker i København og de andre store byer lever af cykeludlejning. Eftersom der stadig skal ansøges om at stille cykler foran butiklokaler, mens konkurrenten ifølge lovforslaget vil kunne stille deres cykler til den halve pris i cykelstativerne lige foran butikkerne, er det tydeligt for enhver, at denne ekstremt unfair konkurrence selvsagt på sigt vil føre til cykelhandlernes død. Hermed vil værksstederne lukke et efter et, og danskerne vil ikke have noget værkssted at gå til, når deres cykel skal repareres. Såfremt Transport- og Boligministeriet ønsker et cykelvenligt land, hvor danskerne kører på cykel og kan få repareret deres cykel på en nem og lovlig måde, skal loven helt klart gæntænkes.

Konstruktivt forslag: Der skal ikke tillades de app-baserede cykler eller motoriserede løbehjul at stå tæt på cykelhandlerne (min. 50 m afstand), og udbydere til de app-baserede cykler skal betale leje for at stå på de offentlige områder, de gives tilladelse til. På den måde vil man nærme sig lige vilkår.

Konklusion

Copenhagen Bicycles vil være bundløse og erklære, at Transport- og Boligministeriet er ekstremt naivt i sit lovforslag.

Copenhagen Bicycles har som forklaret ovenfor selv app-baserede cykler og kunne dermed sagtens have lænet sig tilbage og glædet sig over Transport- og Boligministeriets lovforslag. Dog ser Copenhagen Bicycles helt tydeligt et fuldstændigt og totalt cykelanarki in spe, og eftersom det højere formål må være at vedholde et velfungerende cykelland, hvor der er plads til de lokale – også på fortovene og i cykelstativerne – og hvor alle vores samfundskroner ikke skal bruges til at fjerne de større kapitalfondes investeringer, der er smidt over hele byen og belaster både miljøet og færdslen, kommer derfor denne opfordring: Vær kritisk over for de app-baserede cykeludlejere, der har investorer i ryggen. Hurtige penge, brugere og data er vigtigere for dem end at opføre sig ordentligt. Reager på det, de gør – ikke på det, de siger, uanset hvor mange flotte ord de bruger. Sørg for, at der er regler, de skal overholde, og giv kommunerne selvbestemmelse. De ved bedst, hvad der er bedst for dem.

Kontakt os endelig for spørgsmål eller uddybning.

På vegne af Copenhagen Bicycles ApS

CVR: 26555655,

Yael Bassan

CEO

yb@copenhagenbicycles.dk

Mob. +45 61289436





Høringssvar vedrørende Udkast til Lov om ændring af lov om offentlige veje mv., lov om private fællesveje og færdselsloven (Ændring af reglerne om særlig råden over vejareal, kommunernes mulighed for at fjerne cykler mv.).

Voi takker for muligheden for at kunne afgive høringssvar til udkast til Lov om ændring af lov om offentlige veje mv., lov om private fællesveje og færdselsloven (Ændring af reglerne om særlig råden over vejareal, kommunernes mulighed for at fjerne cykler mv.).

Voi lancerede vores service efter forsøgsordningen for motoriserede løbehjul trådte i kraft d. 17. januar. Vi havde forinden dialog med både Transportministeriet og Københavns Kommune om reglerne for at tilbyde løbehjul til forbrugere i Danmark. I den forbindelse har vi fra starten efterspurgt klare lovgivningsmæssige rammer. Det er derfor glædeligt, at transportministeren nu tager initiativ til nye regler som kan understøtte, at nye udlæjningskøretøjer kan tilbydes under ordnede vilkår.

Generelle kommentarer

Voi er generelt positive overfor lovforslaget, da det giver byerne og virksomhederne indenfor mikromobilitet en mulighed for gennem dialog at opnå den bedst mulige løsning for alle parter.

Voi mener, at lovgivningen har den rigtige intention, men samtidig mener vi ikke, at bæredygtighedshensyn er tilstrækkelig varetaget i lovgivningen. Vi mener, at man fra ministerens side bør stipulere, at byerne skal tilbyde at indgå en aftale med udlæjningsvirksomheder der kan demonstrere bæredygtigheden af deres forretning og produkt.

1. Lokal implementering af lovgivningen

Vi er glade for, at man med lovforslaget ønsker at fremme deleremobiliteløsninger. Vi støtter også, at der indføres styringsmekanismer, der kan sikre, at parkeringen af køretøjerne sker på hensigtsmæssig vis, så brugerne ved, hvor de skal stille køretøjerne - og virksomhederne kan understøtte denne parkering med den tilgængelige teknologi.

Vi er dog meget bekymret over, at der med lovforslaget gives mulighed for, at kommuner helt kan afvise andre udlæjningskøretøjer end cykler, herunder løbehjul. Det vil være meget vigtigende helt at forbyde et erhverv, hvilket kan blive konsekvensen i nogle byer. Det synes heller ikke i tråd med regeringens overordnede ambition om at fremme bæredygtig mobilitet og den mere overordnede målsætning om en 70% udlædningsreduktion i 2030.

Voi anbefaler derfor, at vejmyndighederne ikke gives hjemmel til lokalt at beslutte, om der overhovedet skal være udlæjningskøretøjer i byen, og dermed forhindre udøvelsen af et fuldt lovligt erhverv. Det bør desuden i lovforslaget gøres klart, at formålet med ændringen i lovgivningen er at facilitere bæredygtige transportformer, og at vejmyndigheden skal søge en aftale med udbydere om vilkårene for tilbyde udlæjningskøretøjerne.



2. Håndhævelse og infrastruktur til parkering

Voi støtter, at Kommunen får bedre muligheder for at håndhæve korrekt parkering af udlåningskøretøjer.

Vi mener samtidig, at god håndhævelse og god infrastruktur hænger uløseligt sammen. Den bedste måde at mindske behovet for håndhævelse er 1. at etablere et nødvendigt antal parkeringspladser, som gør det muligt for brugerne at parkere korrekt og 2. etablere klare aftaler med udbydere om understøttelse af korrekt parkering gennem f.eks. "incentivized parking". Voi har erfaring med at skabe god parkeringsadfærd i flere byer i Europa, herunder ikke mindst i danske byer som Aarhus, Vejle, Aalborg og Odense. Det er vores entydige erfaring, at det kun er muligt at skabe god parkeringsadfærd, hvis der er et tilstrækkeligt antal parkeringspladser, som f.eks. i Paris (2500 pladser) eller Tel Aviv.

Voi anbefaler derfor, at det i lovforslaget gøres klart, at der skal etableres et tilstrækkeligt antal parkeringspladser, der reelt muliggør lovmedholdig parkering.

3. Antalsbegrænsning af operatører

Vi oplever, at den mest succesfulde udnyttelse af mikromobilitet og elektriske løbehjul sker, når en by indgår et tæt samarbejde med et begrænset antal aktører. En begrænsning af antallet af operatører gør, at virksomhederne vil kunne drive en god forretning og dermed foretage de nødvendige investeringer i byen, der gør at brugeroplevelsen, sikkerheden og bæredygtigheden er optimal, samtidig med, at der er sund konkurrence mellem de udvalgte virksomheder. En sådan begrænsning er i både virksomhedernes, brugernes og byernes interesse.

Voi anbefaler derfor, at det tydeliggøres, at vejmyndighederne kan udvælge et mindre antal udbydere gennem en aftale mellem udbydere og byerne.

4. Antalsbegrænsning af løbehjul og fysisk infrastruktur

En antalsbegrænsning af løbehjul kan være berettiget ud fra hensyn til den fysiske plads i byen og den generelle fremkommelighed. Men når vejmyndigheden beslutter at begrænse antallet af løbehjul bør det først og fremmest ske med hensyn til vejens primære funktion som færdsels- og trafikareal - uden diskrimination af en transportform over en anden.

I forslaget lægges der op til, at kommunerne stiller krav om parkering i dertil indrettet infrastruktur. Når vejmyndighederne aftaler med virksomhederne, at køretøjerne skal placeres i denne infrastruktur, følger det heraf, at en saglig antalsbegrænsning må tage udgangspunkt i omfanget af den fysiske infrastruktur. Antalsbegrænsningen bør desuden implementeres sådan, at antalsbegrænsningen sker for geografisk store områder, så der kan ske en dynamisk og efterspørgselsdrevet distribution af køretøjerne inden for området. Det sikrer, at udbydere kan skabe en tilgængelig af transportmuligheder, når behovet er. En sådan distribution kan f.eks. afhænge af særlige events eller tidspunkter på dagen, f.eks. i myldretiden hvor der typisk vil være brug for flere løbehjul ved trafikknudepunkter.



Helt grundlæggende mener vi, at al transportlovgivning i dag bør fremme bæredygtig transport fremfor mindre bæredygtig transport. Det gør forslaget allerede for så vidt angår cykler, da de er reguleret mere fordelagtigt. I naturlig forlængelse heraf bør et løbehjul som minimum gives samme grundlæggende vilkår for at blive anvendt som andre mindre bæredygtige køretøjer, så man undgår at påvirke folks adfærd i en mindre bæredygtig retning. Hvis bilparkering prioriteres højere end andre transportformer, vil der indirekte ske en subsidiering af biler som transportmiddel i byen, hvilket vil understøtte, at folk benytter biler, som er en langt mindre bæredygtig transportform end løbehjul. Netop derfor er det afgørende, at der afsættes større arealer til infrastrukturanlæg for de bæredygtige køretøjer, på bekostning af f.eks. p-pladser til biler, særligt i bycentrum, hvor der mindst plads, og hvor biler typisk er et meget ineffektivt transportmiddel.

Voi anbefaler derfor, at det noteres i forslagets bemærkninger, at en søglig og proportional begrænsning af parkeringen og dermed af antallet af løbehjul bør tage i betragtning, om den fysiske plads i byen anvendt til eksisterende transportformer kan omdannes til parkering af udlejningskøretøjer - af hensyn til vejens primære funktion - og af hensyn til fremme af bæredygtig transport.

5. Fjernelse af udlejningskøretøjer

Voi støtter, at kommunen får håndhævelsesmuligheder, der i yderste konsekvens gør det muligt at fjerne køretøjer, der ikke står placeret i dertil indrettet infrastruktur i overensstemmelse med en indgået aftale. Vi er således enige i, at partshøringen ikke udgør en passende ramme for den dialog, der bør foregå mellem vejmyndighed og virksomhed vedrørende potentiel ulovlig parkering. Dog mener vi, at lovgivningen bør lægge op til dialog - også på dette område. Det kan således ofte være mere effektivt og samfundsøkonomisk optimalt, at vejmyndigheden som et led i en aftale meddelel virksomheden, at køretøjet skal fjernes inden et nærmere angivet tidsrum, i stedet for at gribe til tvangsfjernelse af køretøjerne.

Med venlig hilsen

Kristian Yde Agerbo

VP Public Policy & Market Development, Voi Technology



Januar 2020
København

Høringssvar: Forslag til lov om ændring af vejloven

Lime har følgende bemærkninger til det fremsendte udkast til lovforslag om ændring af vejloven.

Lime ser overordnet positivt på regulering af sektoren, der udlejer elektriske løbehjul i Danmark. Vores erfaringer fra mere end 50 byer i Europa heriblandt 10 i Norden peger på, at et bredt samarbejde mellem lovgivernes, kommunerne og operatørerne sikrer de bedste rammer for brugerne samt øvrige borgere.

Fakta om Limes udlejning af elektriske løbehjul

Elektriske løbehjul har ændret måden, vi kommer rundt i byerne på. Alene i København har vores brugere allerede kørt mere end en million ture på vores elbehjul, hvilket har haft en positiv indvirkning på den grønne omstilling:

- Limes nyeste elbehjul har en gennemsnitlig levetid på over 18 måneder
- 58% af Limes brugere har brugt elbehjulene som supplement til offentlig transport
- Data på tværs af europæiske byer viser at ca. hver 10. tur på elbehjul erstatter en tur i personbil eller taxa. Det svarer til, at Limes elbehjul alene har sparet København for 180.000 km bilkørsel gennem de seneste 9 måneder.
- Lime har et komplet reparations- og genbrugsprogram - udført af vores team af mekanikere, der arbejder i vores servicecenter i København.
- I gennemsnit udfører vores mekanikere mere end 50 reparations opgaver om dagen for at sikre, at elbehjulene har en lang levetid, og at sikkerheden er i top, før de kommer ud til brugerne.

Opsummering

Lime mener, at kommunerne bør have beføjelser til at begrænse antallet af elbehjul og antallet af virksomheder, der udlejer dem. Vi glæder os derfor over den generelle retning for de foreslåede ændringer af den nationale vejlov. Vi er dog bekymrede over visse aspekter af forslagene, som ville behandle udlejningscykler samt elcykler vidt forskelligt i forhold til øvrige små udlejningskøretøjer såsom elbehjul. Det er vores opfattelse, at reglerne for udlejningskøretøjer på tværs af type bør være ækvivalente. Det gælder særligt for deres placering i byrummet og muligheden for at begrænse antallet af køretøjer og udlejere.

Loven kunne også styrkes yderligere ved at give kommunerne bedre instrukser i, hvordan man regulerer elbehjul. For nylig afsluttede Københavns Kommune en foreløbig udvælgelsesproces, der resulterede i, at alle 10 udlejere, der havde ansøgt, fik en tilladelse.



Denne form for regulering - med så mange udlejere - vil resultere i mindre bæredygtige, mindre brugervenlige og mindre regulerbare tjenester. Også omkostningerne til håndhævelse af reguleringen for kommunen må forventes at være uensigtsmæssigt høj. For at forhindre resultater som dette bør

vejloven give kommunerne mulighed for at gennemføre konkurrencedygtige udvælgelsesprocesser for udlejere af mindre udlejningskøretøjer.

Loven bør også kræve datadelingsaftaler mellem udlejere og kommuner. Herigennem kan kommunen monitorere, at reglerne overholdes og samtidig regulere antallet af tilladte køretøjer, så dette er tilstrækkeligt til at imødekomme den faktiske efterspørgsel fra brugerne.

Endelig bør kommunerne kun udstede tilladelser til operatører, der kan bevise, at deres køretøjer opfylder minimumsstandarder for sikkerhed og bæredygtighed.

Resten af dette høringssvar giver yderligere detaljer om hvert af disse punkter.

1. Begrænsning af antallet af elbiler

Vejloven skal give kommunerne beføjelse til at begrænse det samlede antal tilladte scootere - og antallet som hvert selskab må stille til udlejning. Loven skal dog kræve, at hver kommune foretager en uafhængig vurdering af efterspørgslen efter elbiler i byen, før det maksimale antal elbiler besluttet. Udlejningsvirksomhederne skal være forpligtet til at forsyne kommunerne med aggregerede og anonymiserede data for at hjælpe med at foretage denne vurdering.

2. Begrænsning af antallet af udlejningsvirksomheder

Kommunerne bør have klare beføjelser i vejloven til at tildele et begrænset antal udlejningsvirksomheder tilladelse til at udleje i byrummet. Hvis disse tilladelser tildeles efter en konkurrencedygtig proces, bør vejloven angive, at følgende kriterier skal tages i betragtning:

- Udlejningsvirksomhedens overordnede bæredygtighed. Særligt i forhold til vedligehold og genbrugsprogrammer af udlejningskøretøjerne
- Mindske muligheden for at en virksomhed får flere licenser. Franchise virksomheder bør ikke være berettiget til tilladelse, hvis deres moderselskab også har ansøgt
- Kvaliteten af samt overholdelse af lovgivningen for de modeller af køretøjer, som virksomheden søger at udleje
- Bevis for, at udlejningsvirksomheden vil være i stand til at levere sikre køretøjer af høj kvalitet
- En operatørs evne til at betjene hele det område en tilladelse dækker
- Et krav om at dele GDPR kompatible data til vejmyndigheden til håndhævselsesformål

Hvis det ikke er muligt at skrive denne ramme direkte ind i vejloven, mener vi, at disse retningslinjer bør udstedes af transportministeren - på samme måde som antydnet i § 80 b. Stk.5.



3. Ensartede regler for udlejning af elbehjul, cykler, og e-cykler

De nuværende foreslåede ændringer af vejloven vil give mulighed for at placere et ubegrænset antal leje cykler og/eller el-cykler på offentlig grund hvis kommunen har givet en tilladelse til en udlejningsvirksomhed. Da denne plads deles med andre små udlejningskøretøjer skal reglerne for alle køretøjer være retfærdige og lige.

Selvom udlejning af elbehjul ikke konkurrerer markant med privat cykling - er det mere relevant at definere cykeludlejningsfirmaer som en del af det samme marked som cykler. Som et resultat kan det at gennemføre forskellige regler for udlejningscykler (særligt e-cykler) og udlejnings-elbehjul være en konkurrencebegrænsende foranstaltning, som ikke er hensigtsmæssig og som kan være i strid med EU's konkurrenceregler.

Derudover vil forskellige regler for forskellige typer af udlejningskøretøjer sandsynligvis forvirre brugere af ordningerne og være komplicerede for kommunerne at håndhæve.

Såfremt kommunerne får beføjelse til at krytze betingelser til placering af udlejningscykler, men ikke begrænse antallet af dem, skal den samme fremgangsmåde benyttes ved øvrige mindre udlejningskøretøjer som fx elbehjul. I begge tilfælde er det rimeligt at give kommunen mulighed for at opkræve et gebyr til udlejere for brug af byrummet.

4. Datadeling

Krav til virksomhederne om at dele GDPR-kompatible aggregerede og anonyme data om brug, placering og placeringer bør tilføjes til de nuværende forslag. Dette vil give kommunerne mulighed for nøjagtigt at bedømme efterspørgslen efter udlejningskøretøjer og gøre omkostningerne ved håndhævelse af nye regler mere effektive og billigere.



Donkey Republic takker for muligheden for at afgive høringsvar til Transportministeriets udkast til revidering af Vejloven.

Først og fremmest vil vi gerne takke ministeren og ministeriet for at tage initiativ til at modernisere Vejloven og dermed fremtids sikre adgang og brug af fællesskabets infrastruktur. Den teknologiske udvikling på området vedrørende mikromobilitet og dele-transportordninger har skabt et stort behov for at opdatere dele af Vejloven og vi takker ministeriet og ministeren for at tage hul på den presserende opgave.

Dermed vil vi gerne kvittere for den klare opdeling mellem udlejningscykler og mindre udlejningskøretøjer. Det betyder, at Vejloven bliver langt mere relevant og anvendelig i arbejdet med at udvide og udbrede grøn, sund, trængsels reducerede tilbud som udlejningscykler i landets byer. Selv arbejder vi med begrebet Deler cykler fordi vi betragter vores tjeneste som en dele-ordning til byens borgere, hvor flere brugere benytter samme cykel. Dermed reduceres ressourceforbrug, trængsel og cyklernes plads optag i offentlige cykelstativer.

Donkey Republic har følgende bemærkninger til det fremsendte lovforslag om ændring af vejloven:

Cykeludlejning

Donkey Republic konstaterer med stor tilfredshed at lovforslaget specificerer, at vejmyndigheden ikke kan sætte begrænsning på antallet af udlejningscykler. Det er afgørende for at udbrede brugen af deler cykel-ordninger, at operatørene er i stand til at udleje det antal cykler som brugerne efterspørger.

Donkey Republics erfaring med udlejning i f.eks. København viser tydeligt, at andelen af lokale brugere, der erstatter bil- eller busturen med en cykeltur, stiger markant, når der er deler cykler tilgængelige. Det er simpelthen afgørende for brugerne, at en given operatør tilbyder brugeren en fuld transportservice, der dækker alle potentielle områder og tider, hvor brugeren færdes.

Aftalegrundlaget

I lovforslaget specificeres det, at vejmyndigheden og den enkelte operatør, skal indgå aftale om nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet. Det er for Donkey Republic uklart hvor rammerne for en sådan aftale består.

Selvom rammerne er uklare, bakker vi op om ideen, fordi det er vores erfaring, at dialog og specifikation af rammer for den enkelte operatør sikre gode forhold for brugerne, kommunerne og operatørene.

Det er uklart om der, i aftalen, kan indføres krav om begrænset adgang til f.eks. trafikknudepunkter som tog- og s-togsstationer, og andre områder, hvor der i forvejen er pres på cykel-infrastrukturen. Her er det afgørende at pointere, at pres på den



eksisterende cykelinfrastruktur ikke er et argument for at begrænse udlejningscyklers adgang. Tværtimod, fordi hver udlejningscykel erstatter over en privat cykel og dermed bidrager til sanering i kommunernes cykelstativer mm. ud over de bil- og busture som udlejningscyklerne fjerner. Her er udlejningscykler en del af løsningen – ikke problemet.

Donkey Republic opfordrer til en nærmere specifikation af aftalegrundlaget. Og vi opfordrer desuden ministeriet til at overveje, om selve aftalegrundlaget i en specificeret version kan rumme redskaber til at begrænse antallet af operatører via krav om således, at brugervenligheden sikres bedst muligt.

Gebyrer og omkostninger

Ifølge forslaget får vejmyndigheden tilladelse til at opkræve gebyr til at dække omkostninger til administration. Her er det vigtigt at bemærke, at et udlejningscykel system, der dækker bredt og med det rette antal cykler, bidrager positivt til vejmyndighedens økonomi og ikke bør betragtes som en udgift, selv hvis omkostninger til administration tælles med. Som nævnt ovenfor er et veludbygget cykeludlejning system en del af løsningen - ikke problemet.

Transport- og Boligministeriet
 Via mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

København, 31. januar 2020

Høringsøvar til lovforslag om ændring af vejloven vedrørende mindre udlejningskøretøjer m.m.
 Transport- og Boligministeriet har anmodet om By- og Pendlercykel Fondens bemærkninger til forslag til lov om ændring af vejloven m.fl. vedr. mindre udlejningskøretøjer.

Helt overordnet finder fonden det positivt, at regeringen ønsker at fremme cykelfisme, og at forslaget lægger op til at give kommunen som vejmyndighed langt bedre håndhævselsesmuligheder i forhold til løbehjul m.fl. Omvendt er det fondens klare overbevisning, at de foreslåede regler om udlejningscykler ikke gavner cykelfremme – tværtimod. I stedet foreslår vi, at forslaget til stramning af reglerne om udlejning af løbehjul m.fl. tilsvarende gælder for udlejning af cykler.

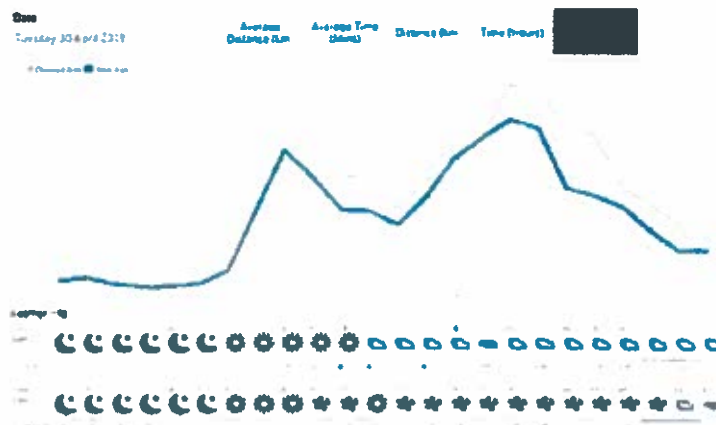
By- og Pendlercykel Fonden

Fonden er en privat, erhvervsdrivende fond med det ideelle formål at understøtte grøn, sund og trængselsreducerende transport i Danmark – lige nu med fokus på hovedstadsregionen. Fonden holder kontrakter med DSB samt København, Frederiksberg, Rødovre og Høje Taastrup kommuner om at drive et Bycykelsystem, der er tiltænkt rollen som det fjerde ben i den kollektive transport. Bicyklen er integreret i Rejseplanen. Kommunerne og DSB valgte efter et EU-udbud en elektrisk bycykel, fordi elcykler har potentiale til at konvertere bilister til cyklister.

Systemet styres af aftaler, der sikrer orden og oprydning i byrummet, og at cyklerne er til rådighed der, hvor brugerne efterspørger dem. Bicyklen har forsyningspligt, hvilket betyder, at der skal være cykler til rådighed i alle dele af byen – og ikke kun der, hvor omsætningen pr. cykel er størst. Bicyklen har selv finansieret de 2500 cykelstativer fordelt på ca. 135 Bycykelstationer, som Bicyklerne parkeres og oplades i. Bicyklens priser understøtter, at cyklen kan indgå som dagligt transport alternativ.

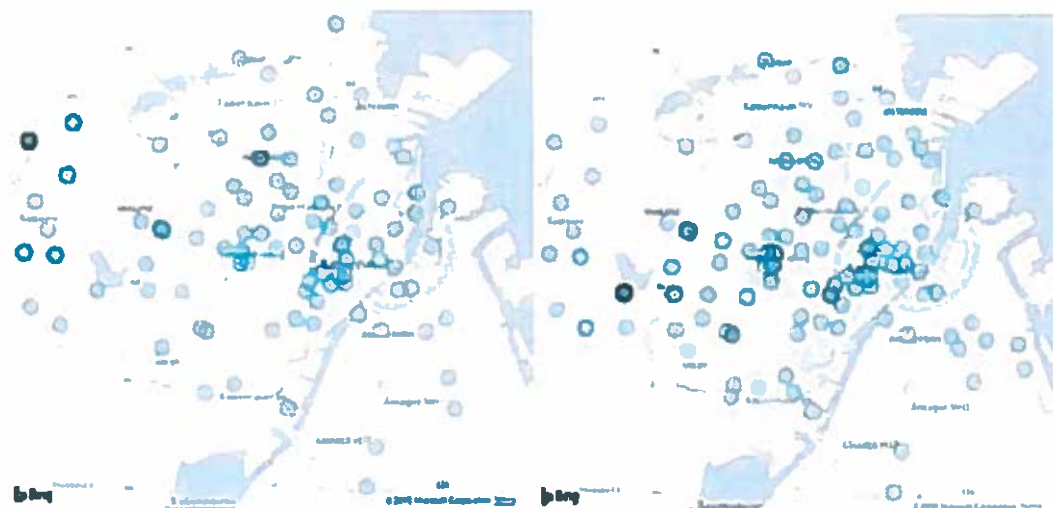
Et eventuelt overskud i fonden skal reinvesteres i overensstemmelse med fondens formål om at understøtte grøn, sund og trængselsreducerende transport. Kommunerne og DSB stiller krav om sociale klausuler, hvilket er omsat til krav til driftsoperatøren om overenskomst med DI samt særligt fokus på, et værkstedet, som har 20-40 faglærte ansatte (sæsonafhængigt), til enhver tid lever op til krav arbejdsmiljøregler m.m.

Ca. 80% af turene på Bicyklen køres af lokale pendlere, og et typisk brugsmønster for Bicyklen på en hverdag ser sådan ud:



Bycyklen blev i 2017 kåret af københavnernes som Byens Bedste Urbane Initiativ i Berlingske/AOKs årlige Byens Bedste-afstemning.

Tal fra Smart Mobilitet i Århus viser, at danskernes smertegrænse for længden på en cykeltur på en almindelig cykel går ved 5-6 kilometer. Hvis vi har længere på arbejde, så foretrækker vi bilen. Netop her bliver elcyklen et særligt relevant element i trafiknettet; der er stort potentiale for elcyklen, når vi kommer ud på de længere distancer. Her bliver elcyklen et alternativ til bilen. Siden 2013 har Fonden indsamlet data om hovedstadsområdets beboeres cykel vaner. Efter at Bycyklen åbnede i Rødovre i sommeren 2018, er den gennemsnitlige turlængde i systemet øget, og fra Islev Torv, som er et yderpunkt i systemet, kører cyklerne 8,8 km. i snit, mens de fra Damhustorvet kører 10,4 km i snit. Se nedenstående grafikker, der viser ture fra Islev Torv og Damhustorvet.



For at sikre den rette placering af vores stationer allierer vi os med både kommuner og virksomheder. I Gladsaxe har vi assisteret en virksomhed i at etablere en Bycykelstation ved virksomheden for at forbedre transportmulighederne for virksomhedens lærlinge, fordi de kollektive transportmuligheder til området er ringe. Turene til og fra virksomheden udgør 10,7 km. i snit.

Bycyklens data understøtter således forskning, som dokumenterer elcyklers evne til at konvertere bilture til cykelture. Se fx <https://ing.dk/artikel/ekspert-elcykler-road-princip-kon-nftlaese-fremtidens-traeneste-212195> der henviser til en række forskningsresultater i undersøgelser, hvor elcykler har erstattet biler.

Vores data viser yderligere, at Bycyklen udmærker sig på parametre som fx levetid og bæredygtighed. De Bycykler, som blev introduceret første gang i 2013, har en gennemsnitlig levetid på mindst 4 år – de, som er taget ud af drift på grund af slitage, hærværk m.m., har været i drift i 3,2 år, mens de cykler, som fortsat er til rådighed, indtil videre har været i

drift i 4,6 år. Cykler, der tages ud af drift, skilles ad og brugbare dele indgår som reservedele. Restørende dele sorteres og sælges til genbrug.

Bycyklen er et dansk fyrtårnsprojekt, som alle byer med ambition om en grønnere trafik kan navigere efter.

Fonden konstaterer, at der igennem de seneste år har været 3.000 udlæjningscykler uden tilladelse og i 2019 formentlig ca. 15.000 løbehjul uden tilladelse i København. Mange af disse har været ulovligt parkeret i Bycyklens stativer til stor gene for Bycyklens brugere og med meromkostninger til driften af Bycyklen til følge.

Fondens bemærkninger til udkastet til lovforslag

1. Borgernes ønsker

Fonden stillede i samarbejde med Kantar Gallup i efteråret 2018 borgerne på Frederiksberg og i København en række spørgsmål om betydningen af forholdene for cyklister og om deres ønsker til bycykler. Undersøgelsen er gennemført blandt repræsentativt udvalgte personer over 18 år bosat i de to kommuner. Nedenfor er redegjort for de mest signifikante resultater.

Blandt dem, som cykler dagligt eller flere gange om ugen, finder 74%, at der er for få cykelparkeringspladser, og 67%, at der står for mange cykel-lig i cykelparkeringspladserne.

Blandt alle adspurgte finder 67%, at forholdene for cyklister skal opprioriteres. 83% finder, at det ville være en fordel, hvis endnu flere undlod at tage bilen til København/Frederiksberg, men i stedet tog en cykel.

På spørgsmålet: Hvilken af disse to former for udbydere af bycykler ser du helst i København og på Frederiksberg:

- En udbyder, som efter aftale med kommunen skal drive bycykler og geninvestere overskuddet fra driften i flere grønne og trængselsreducerende tiltag, eller
- Mange private udbydere af bycykler, som benytter de almindelige cykelstativer, og hvor overskuddet går til ejerne?

78% af de adspurgte foretrak model a. Blandt A's vælgere foretrak hele 83% model a, og blandt Liberal Alliances vælgere, hvor tilslutningen til model a, var lavest, foretrak hele 54% model a.

2. Om cykeifremme

I forhold til cykeifremme lægger ministeriet tilsyneladende til grund, at de mange kapitalfondsejede cykeludlejningskoncepter, som står på spring for at åbne i København, vil fremme cykling. Bycyklen har grund til at tro, at det er en fejlslutning, (1) at flere udlæjningscykler er løsningen på Københavns udfordringer med at tage cykling til næste niveau og (2) at flere udlæjningscykler vil bidrage til at gøre København til en endnu bedre cykelby. Københavnerne har allerede 672.600 private cykler (Cykelredegørelsen, Københavns Kommune, 2019), og i 2018 fjernede Københavns Kommune 15.000 herreløse cykler fra kommunale cykelstativer. Det er altså ikke cykler københavnerne mangler.

At København igen og igen kan smykke sig med titlen 'Verdens bedste Cykelby', er resultatet af en langvarig strategisk satsning fra fremsynede lokalpolitikere, der arbejder intensivt med at fremme cyklisme.

For at de strategiske satsninger ikke skal gå til spilde, er det afgørende, at forslaget til ny § 80 a ikke gennemføres. Bestemmelsen bryder helt afgørende med den hidtidige arbejdsfordeling mellem stat og kommune, hvor kommunen er vejmyndighed i forhold til kommunale arealer og dermed har beføjelser til at give tilladelse til anvendelse af arealet og tilsvarende til at nægte en tilladelse, hvis kommunen skønner, at arealet skal prioriteres til andre formål. Det må nødvendigvis være lokale, som bedst ved, hvordan cykelfremme kan ske lokalt. Der ligger reelt ingen myndighedsbeføjelser i det foreslåede aftalekoncept, når kommunen er forpligtet til uden ugrundet ophold at indgå aftaler med alle, som måtte ønske det.

At give enhver ret til at anvende kommunale arealer til kommerciel cykeludlejning af et ubegrænset antal cykler, vil med stor sandsynlighed skabe kaos til gene for byens borgere og lokale erhvervsdrivende til skade for de langvarige strategiske initiativer, der arbejder intensivt med at fremme cykelskifte og samtidig respekterer hensynet til almindelig fremkommelighed. Det er allerede set i mange andre byer som fx Melbourne, Sydney, London og Manchester. Det er let at forstå, at mange kapitalfondsejede virksomheder i mikromobilitetsbranchen ønsker at smykke sig med at være til stede i Verdens bedste Cykelby. Målet er næppe at tjene byen – men snarere at pleje aktiekursen på kort sigt.

God lovgivning bør skabe retssikkerhed (også for andre end cykeludlejere), klarhed om roller og ansvar samt ikke mindst spare samfundet for unødige lågeprocesser, som er forbundet med massive omkostninger for skatteborgerne.

Derfor bør udlejningscykler være omfattet af helt tilsvarende regler, som efter udkastet skal gælde løbehjul med forslaget til ny § 80 b, og udkastet til lovforslag konsekvensrettes i overensstemmelse hermed. På den måde sikres lokale indsigter og kompetencer i forhold til, hvordan vi som samfund bedst fremmer målsætningen om at få endnu flere til at cykle endnu mere.

3. Lovforslaget i forhold til regeringens klimamålsætninger

Københavns strategi om endnu mere cykling i og omkring hovedstaden hænger tæt sammen med målet om at blive CO2 neutral i 2025, som jo i høj grad understøtter regeringens klimaplan. Og hvis København skal nå sine ambitiøse klimamålsætninger i forhold til cykling, er der aktuelt to problemstillinger, som skal løses.

For det første har København brug for at få langt flere pendlere fra omegnskommunerne op på cyklen ifm. den daglige pendling. 49% af københavnere pendler allerede på denne måde, mens det tilsvarende tal er kun 28%, når man medtager trafik over kommunegrænsen.

For det andet mangler København cykelparkeringspladser. Brugere er langt fra tilfredse med de nuværende cykelparkeringsmuligheder. Etablering af cykelparkering i København er en både dyr og vanskelig øvelse, for der er kamp om pladsen, og etablering af flere pladser må nødvendigvis ske på bakostning af andre pladskrævende aktiviteter. Med lovforslaget vil kommunen blive tvunget til at etablere flere pladser (etablering af en enkelt cykelparkeringsplads i en by som København koster helt op til 100.000 kr., jf. denne artikel fra Berlingske <https://www.berlingske.dk/samfund/derfor-koster-det-100.000-kroner-at-bygge-en-cykelparkeringsplads-i-koebenhavn>).

Med de manglende myndighedsbeføjelser i det foreslåede aftalekoncept – når kommunen er forpligtet til uden ugrundet ophold at indgå aftaler med alle, som måtte ønske det – vil disse parkeringspladser med stor sandsynlighed ikke komme kommunens egne borgere til gavn, og de vil sandsynligvis heller ikke være til rådighed

for de mange pendlere fra omegnskommunerne, som, i takt med at trængslen øges betydeligt de kommende år, i stigende omfang vil opdage, at det er hurtigere at pendle på (el)cykel end at tage bilen.

Forståeligt nok har mange byer verden over med en mindre udviklet cykelkultur følt sig fristet af de 'gratis' udlejningscykler, som særligt en række kinesiske virksomheder uden tilladelse i milliontal har placeret i alverdens storbyer. Mange steder i verden er der behov for en revolution for at indtænke cyklen som dagligt transportmiddel, men i Danmark (og navnlig hovedstadsområdet) er der snarere tale om en evolution i forhold til cyklen som løsning på byens udfordringer med mikromobilitet og daglig transport; årelange strategiske satsninger på cyklen har bragt os langt. Elcyklens potentiale er betydeligt, men for at indfri det, skal vi tage de rigtige beslutninger. Københavnerne mangler som nævnt ikke cykler - og slet ikke billige cykler af ofte tvivlsom kvalitet. Som nogle vil huske, forsøgte København sig tilbage i 90'erne med et bycykelkoncept med traditionelle cykler, og det var ikke nogen succes. Cyklerne led en krank skæbne - mange endte på bunden af søerne. Ikke særlig bæredygtigt.

København bruger allerede 3-4 mio. kr. om året på at bortskaffe hærreløse cykler fra de i forvejen alt for få cykelparkeringspladser. Der er intet, der er gratis. Taget den private udlejer ikke sit ansvar alvorligt, hænger kommunen på regningen for oprydning og bortskaffelse. Og hvis udlejningscyklerne er tilstrækkeligt billige, har det ganske enkelt formodningen mod sig, at den private udlejer vil afhente cyklen og betale kommunens udgifter til bortskaffelse og opmagasinering.

Endnu en regning til skatteborgerne, vel at mærke uden at gavne klimaet og uden at få flere til at cykle mere.

Fonden er naturligvis til rådighed for dialog eller spørgsmål.

Med venlig hilsen

Tina Füssel
Adm. dir.

Transport- og Boligministeriet

31. januar 2020

Høring over udkast til forslag om ændring af vejloven m.v.

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 19. december 2019 om ovennævnte.

Vi er enige i, at der er et generelt behov for regulering på området for udlejningscykler, elløbehjul og lignende transportformer indenfor mikromobiliteten. Særligt også da vi ser en fortsat udvikling inden for området, hvor stadig nye former for transportmidler og forretningsmodeller vinder frem. Foreliggende tiltag er primært rettet mod løbehjul men hele området er i udvikling, hvorfor Dansk Erhverv gerne ser yderligere tiltag inden for mikromobilitet generelt.

Forslaget søger at finde en balance mellem muligheden for nye operatører og køretøjers etablering og drift, hensynet til national og lokal regulering af samme og endelig hensynet til eksisterende aktører i byrummet såsom borgere og erhvervsliv. Dansk Erhverv finder at forslaget har ramt en rimelig god balance, men at det er nødvendigt at følge forslaget konkrete konsekvenser i byrummet for at se om formålet opfyldes. Vi er overbevist om, at yderligere tilretninger af lovgivningen vil være nødvendige hen ad vejen.

Givet at der i flere danske byer allerede er fx parkeringsudfordringer for cykler har vi forståelse for at det kan være vanskeligt at indpasse nye aktører. Det er dog også afgørende at vi ikke forhindrer udvikling på området, da det har en potentielt stor betydning for fremtidens mobilitet særligt i byer.

Det er således nødvendigt at give adgang for disse aktører for at styrke udviklingen af nye mobilitetsformer. Dansk Erhverv er derfor ikke tilhænger af, at der gives mulighed for helt at forbyde fx løbehjulsudbydere i en by. Det er også afgørende at disse aktører gives mulighed for at have et aktivitetsniveau, der understøtter forretningsmæssig drift, idet der ellers kun vil blive givet adgang til offentligt støttede og finansierede transportformer. Dette gælder både i forhold til, hvilket antal af enheder der må opereres i samme område og hvilke steder enhederne må udbydes fra og parkeres efter brug.

Hvis der således ikke gives mulighed for en aktør til at stille tilstrækkeligt med enheder til rådighed for kunderne eller hvis disse kun må hentes eller parkeres få steder, vil tilbuddet om mobilitetsadgang ikke være tilstrækkeligt attraktivt for kunderne. En sådan meget begrænset adgang vil

derfor virke som et de facto forbud mod fx løbehjul. På samme måde vil en meget begrænset adgang for en lang række af aktører have samme konsekvens selv om det overfladisk set ser ud som om der er givet tilladelse til drift af mange løbehjul.

Ovenstående bemærkninger betyder dog ikke, at Dansk Erhverv er tilhænger af en fuldstændig fri adgang til at etablere fx løbehjulsordninger, da det kan medføre kaotiske tilstande på den begrænsede plads, der er i byrummet.

Det er nødvendigt at varetage hensynet til cykelhandleres udlejning, der ikke er free floating og butiksindehavere, der i forvejen plages af alternativt parkerede cykler. På samme måde kan fx caféer, restauranter og andre aktører i byrummet også blive generet.

Den foreslåede lovgivning indeholder dermed mange positive takter, men det vil i høj grad være den konkrete implementering i byerne der vil være afgørende for, om mikromobiliteten vil virke eller ej.

Den foreslåede lovgivning er et resultat af evalueringen af den eksisterende forsøgsordning. Det er der kommet positive resultater ud af, men området er stadig så nyt og i fortsat udvikling at mere viden kan opsamles. Dansk Erhverv skal derfor foreslå at området fortsat følges i form af en lovfastsat evalueringsordning. Vi skal samtidig foreslå at de konkrete ordninger i de forskellige byer skal kunne evalueres centralt eventuelt i form af en klageordning for aktørerne.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur



KL's hørings svar til udkast til forslag om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven

KL takker for muligheden for at kunne afgive fagligt hørings svar til lovforslaget om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven. Det skal bemærkes, at der tages forbehold for en evt. politisk behandling af sagen.

Generelle bemærkninger

Lovforslaget etablerer en regulering af udlejning af mindre køretøjer med specifikke regler for udlejning af hhv. cykler og el løbehjul. KL finder grundlæggende, at det er en fornuftig lovændring, der giver kommunerne en øget administrationsbeføjelse ved særlig råden over vejareal i forbindelse med udlejningskøretøjer i free floating. KL hilser desuden velkomment, at kommunerne med lovændringen i højere grad får hjemmel til at fjerne køretøjer uden forudgående høring.

Der gøres opmærksom på, at det kan være en fordel med nogenlunde ensartede aftaler mellem vejmyndighed og udlejningsoperatører på tværs af landet. KL anbefaler derfor, at lovgivningen er så præcis som muligt, hvad angår kommunernes muligheder for at stille vilkår i aftalerne med operatørerne.

Kommunerne har aktuelt udgifter til etablering af den infrastruktur, der i dag er nødvendig til formålet. Med lovforslaget kan det vise sig, at der er behov for yderligere etablering af infrastruktur til formålet, hvilket kommunerne som udgangspunkt bør kunne opkræve omkostningerne til hos udlejningsoperatøren. Ligesom det bør være muligt at kunne opkræve betaling for eventuel fjernelse af infrastruktur, såfremt det efter en periode ikke længere er nødvendigt.

For yderligere input til det fortsatte lovgivningsarbejde skal KL desuden hen vise til de kommunale hørings svar fra hhv. Aalborg, Aarhus, Odense og København.

Specifikke bemærkninger

§80 a, stk. 3: Det bør være muligt for kommunen at stille krav om økonomi til særlige anlæg og udstyr, herunder at driftsomkostninger skal kunne afholdes af ansøger (ligesom under §80 b).

I §80a og §133 er anført, at aftalerne skal behandles "uden unødigt ophold". Kommunerne har mange opgaver, som alle skal prioriteres "uden unødigt"

Dato: 30. januar 2020

Sags ID: SAG-2020-00221
Dok. ID: 2874800

E-mail: KSL@kl.dk
Direkte: 3370 3184

Veidekampegade 10
Postboks 3370
2300 København B

www.kl.dk
Side 1 af 2



ophold. KL vil derfor anmode om, at teksten fjernes, da den griber ind i kommunernes prioritering af opgavevaretagelsen.

Ad §81a-b - KL finder det ikke rimeligt, at kommunerne aktivt skal lovliggøre et ulovligt forhold. Reelt kan der på en given lokation være et større antal af "næsten lovlige" parkeringer, som enkeltvis ikke udgør et problem, men grundet antallet udgør et problem. Ved paragraffens formulering er der lagt vægt på kommunens ansvar og forpligtigelse til at få bragt ulovligheder i orden. Såfremt kommunen fysisk skal bruge ressourcer af nogen art for at gøre eventuelle ulovligheder lovlige, særligt når det sker på forretningsmæssige vilkår, bør det være muligt at viderebringe et økonomisk krav til ansøger. Det bør grundlæggende være udlejers ansvar at følge op på udlejret udstyr, så det står på rette sted uden gener for andre.

Ad lovforslagets § 3, nr. 4 og 7: En hjemmel for vejmyndigheden til at fjerne køretøjer, som har fået pålagt tre parkeringsafgifter for den samme parkeringsforseelse, er et skridt i den rigtige retning. Hjemlen kan med fordel udvides til, at fjernelse af køretøjer også kan ske umiddelbart ved parkering, hvor der er standsningsforbud. Fjernelsen kan gøres betinget af, at der er skiltet med muligheden for, at køretøjet vil blive fjernet.

I praksis vil dette være et godt værktøj på steder, hvor der er behov for en intensiv regulering af færdslen, f.eks. busstoppesteder, busgader og lignende, og hvor manglende overholdelse af parkeringsrestriktionerne forårsager kaotiske trafikale tilstande.

Med venlig hilsen

Kristoffer Slottved

Dato: 30. januar 2020

Sags ID: SAG-2020-00221
Dok. ID: 2874800

E-mail: KSL@kl.dk
Direkte: 3370 3194

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2