



Fremsat den 7. oktober 2020 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og færdselsloven

(Ændring af reglerne om særlig råden over vejareal for udlejningscykler og visse udlejningskøretøjer, kommunernes mulighed for at fjerne cykler m.v.)

§ 1

I lov om offentlige veje m.v., jf. lov 1520 af 27. december 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 1895 af 29. december 2015, § 1 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og § 4 lov nr. 175 af 21. februar 2017 foretages følgende ændringer:

1. I § 80, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »udlejning«: », jf. dog §§ 80 a og 80 b,«.

2. Efter § 80 indsættes:

»§ 80 a. Udlejningscykler, som ikke har et fast udlejningssted, kan uden vejmyndighedens tilladelse placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlejning, når en aftale om nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet efter stk. 3 er indgået.

Stk. 2. Cyklerne skal ved placering på det offentlige vejareal med henblik på udlejning stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, medmindre andet aftales efter stk. 3.

Stk. 3. Vejmyndigheden indgår uden unødigt ophold aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration og tilsyn betales af udlejningsoperatøren. Vejmyndigheden må ikke stille vilkår om antallet af udlejningscykler.

§ 80 b. Vejmyndigheden kan beslutte, om andre mindre udlejningskøretøjer, jf. stk. 5, som ikke er omfattet af § 80 a, og som ikke har et fast udlejningssted, må placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlejning. Vejmyndigheden kan endvidere beslutte, hvor mange køretøjer der maksimalt må placeres på vejarealet.

Stk. 2. Placering på det offentlige vejareal af de køretøjer, der er nævnt i stk. 1, kræver en aftale mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens omkostninger til administration og tilsyn betales af operatøren.

Stk. 3. Køretøjerne skal ved placering på det offentlige vejareal med henblik på udlejning stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, medmindre andet aftales efter stk. 2.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur eller område, jf. stk. 3.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der er omfattet af stk. 1.«

3. Efter § 81 indsættes før overskriften før § 82:

»§ 81 a. Vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt de står henstillet i strid med § 80 a, stk. 2, eller § 80 b, stk. 3, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt der ikke er indgået en aftale efter § 80 a, stk. 3, eller § 80 b, stk. 2, eller aftalen lovligt er opsagt.

§ 81 b. Køretøjer, som fjernes efter § 81 a, bringes til en opbevaringsplads, der er anvist af vejmyndigheden. Udgifter til transport, opbevaring og administration af fjernede køretøjer, som er afholdt af vejmyndigheden, påhviler ejeren af køretøjet.

Stk. 2. Det påhviler vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og opbevaret efter vejmyndighedens anvisning, om tidspunktet for og årsagen til, at køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal til-

lige indeholde en tilkendegivelse af, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt eller givet bort i overensstemmelse med stk. 3.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan efter udløbet af den frist, der er fastsat i henhold til stk. 2, sælge eller give køretøjet bort. Et eventuelt overskud tilfalder vejmyndigheden.«

4. Efter § 133 indsættes før overskriften før § 134:

»§ 133 a. Tvister om retlige forhold omfattet af denne lov i relation til indgåelse af aftaler mellem en vejmyndighed og en udlejningsoperatør, jf. § 80 a, stk. 3, afgøres af transportministeren.«

§ 2

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, som ændret ved § 5 i lov nr. 175 af 21. februar 2017, foretages følgende ændring:

1. I § 66, stk. 1, nr. 2, udgår »uden fører«.

§ 3

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret ved lov nr. 1559 af 18. december 2018, lov nr. 556 af 7. maj 2019 og senest ved lov nr. 139 af 25. februar 2020, foretages følgende ændringer:

1. I § 122 a, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7, finder tilsvarende anvendelse.«

2. I § 122 a, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7, finder tilsvarende anvendelse.«

3. § 122 a, stk. 4, 2. pkt., ophæves.

4. I § 123 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Den kommunale vejmyndighed kan foranledige et køretøj fjernet, hvis køretøjet har fået pålagt 3 parkeringsafgifter for samme overtrædelse, jf. § 122 a, stk. 1. Køretøjet kan dog tidligst fjernes efter en forudgående høring på minimum 4 uger.«

Stk. 3-6 bliver herefter til stk. 4-7.

5. I § 123, stk. 3, der bliver stk. 4, og i § 123, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »vejmyndigheden« til: »den statslige vejmyndighed«.

6. I § 123, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »vejmyndighedens« til: »den statslige vejmyndigheds«.

7. I § 123, stk. 4, 2. pkt., der bliver stk. 5, 2. pkt., ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.

8. I § 123, stk. 5, 1. pkt., der bliver stk. 6, 1. pkt., og i § 123, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 4« til: »stk. 5«.

9. I § 123 indsættes efter stk. 6, som bliver stk. 7, som nye stykker:

»Stk. 8. Det påhviler den kommunale vejmyndighed at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet i medfør af stk. 3 og anbragt efter vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en frist på minimum 4 uger, vil blive bortsolgt. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi vedkommende er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af den kommunale vejmyndighed. Den kommunale vejmyndighed er efter udløbet af de nævnte frister berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder den kommunale vejmyndighed, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Stk. 9. En afgørelse truffet af en kommunal vejmyndighed efter stk. 3, jf. stk. 8, kan påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål.

Stk. 10. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkynnelsen af den i stk. 8 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og salg af disse.«

10. Efter § 123 indsættes:

»§ 123 a. Vejmyndigheden kan foranledige en cykel fjernet, hvis den henstår på det offentlige vejareal.

Stk. 2. Cyklen må først fjernes efter en forudgående høring på minimum 4 uger. Høringen skal foregå ved tydelig markering på cyklen.

Stk. 3. Vejmyndigheden er berettiget til at sælge eller give cyklen bort. Et eventuelt overskud tilfalder vejmyndigheden.

Stk. 4. Vejmyndigheden skal inden cyklen sælges eller gives bort, jf. stk. 3, have undersøgt, at cyklen ikke er meldt stjålet.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om vejmyndighedernes fjernelse af cykler.«

11. I § 124 ændres »§ 123, stk. 4 og 5« til: »§ 123, stk. 5 og 6«.

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2021.

Stk. 2. Regler fastsat i medfør af færdselslovens § 123, stk. 6, jf. lovbekendtgørelse nr. 1559 af 18. december 2018 som senest ændret ved lov nr. 139 af 25. februar 2020, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af færdselslovens § 123, stk. 7.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Placering af køretøjer på offentligt vejareal
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.1.2.1. Generelle forhold
 - 2.1.2.2. Udlejningscykler
 - 2.1.2.3. Andre udlejningskøretøjer
 - 2.2. Placering af køretøjer på private fællesveje
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3. Håndhævelse på offentlige veje
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3.2.1. Fjernelse af cykler og køretøjer
 - 2.3.2.2. Anbringelse af fjernede cykler og køretøjer
 - 2.4. Tvister om retlige forhold efter vejloven
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.5. Vejmyndigheders fjernelse af forladte cykler
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.6. Kommuners fjernelse af køretøjer pålagt 3 parkeringsafgifter
 - 2.6.1. Gældende ret
 - 2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer mv.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget er det hensigten at opdatere lov om offentlige vejes regler om den såkaldte særlig råden. Der skal således skabes klare rammer for, hvordan særligt kommunerne skal administrere reglerne i forhold til den nye type af udlejningskoncepter for køretøjer, som er kendetegnet ved, at de

ikke har et fast udlejningssted, men derimod placeres af kunden dér, hvor vedkommende skal hen.

Regeringen ser generelt positivt på delemobilitetsløsninger, herunder for køretøjer, som er kendetegnet ved, at flere brugere benytter samme køretøj til at transportere sig rundt i særligt byerne. Det afløfter reelle lokale transportbehov på

en smidig måde for borgerne, det minimerer behovet for, at alle brugere skal eje egne køretøjer og giver dermed mere plads på det offentlige vejareal, ligesom det aflaster andre mere pladskrævende og mindre miljørigtige transportformer som f.eks. busser, taxa eller egen bil.

Regeringen anerkender samtidig kommunernes behov for at have styringsmekanismer over for de operatører, som ønsker at benytte det offentlige vejareal til udlejningskøretøjer. Kommunerne skal i deres daglige administration varetage mange hensyn og ønsker om at benytte det offentlige byrum til mange forskellige formål, hvilket utvivlsomt kan være en udfordrende opgave henset til, at ingen byer er kendetegnet ved ubegrænset fysisk plads. Der er således helt legitime hensyn at tage til at kunne sikre færdselssikkerhed, fremkommelighed m.v.

Regeringen har på den baggrund arbejdet på at ændre reglerne for råden over vejarealet, som understøtter, at der bliver plads til nye smarte delemobilitetsløsninger, samtidig med at kommunerne får fornødne styringsmekanismer og håndhævelsesværktøjer til at kunne sikre ordnede forhold for alle, der benytter byrummet.

Forslaget indebærer således, at der ikke skal indhentes en tilladelse fra vejmyndigheden til at benytte det offentlige vejareal til udlejningskøretøjer uden fast udlejningssted. Der lægges derimod op til, at spørgsmålet skal bero på aftaler indgået mellem kommunerne og udlejningsoperatørerne. Endvidere foreslås det, at køretøjerne skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, når de står parkeret med henblik på udlejning.

Reglerne vil dog være forskellige afhængigt af, om der er tale om en udlejningscykel eller en anden form for udlejningskøretøj, f.eks. et el-løbehjul.

Således lægges der med forslaget op til, at vejmyndighederne – i praksis kommunerne – ikke vil kunne fastsætte en grænse for, hvor mange cykler der må placeres i kommunerne. Det samme gør sig ikke gældende for de andre former for køretøjer. Baggrunden herfor er, at forslaget skal afspejle, at regeringen arbejder for at udbrede cykler mest muligt, herunder også som udlejningskoncepter. Dette skal også sammenholdes med, at der foreligger data, som tyder på, at den type af udlejningscykler som forslaget omhandler, i høj grad benyttes af lokale brugere, som dermed potentielt fravælger at bruge sin egen cykel eller andre transportformer.

Cykeltransport i enhver form understøtter klimamål, folkesundhed mv. Endvidere er cykler et velkendt transportmiddel, og der er i alle kommuner dertil indrettet infrastruktur, dvs. cykelstativer, til at håndtere placeringen på det offentlige vejareal. Det samme gør sig ikke gældende for eksempelvis el-løbehjul, der på nuværende tidspunkt opererer på baggrund af en forsøgsordning, og dermed også er et betydeligt mindre veletableret køretøj end cykler.

Håndhævelse af reglerne er vital for, at de overholdes. Kommunerne har oplyst, at de eksisterende håndhævelsesregler i

vejloven reelt er uanvendelige i forhold til de nye udlejningskoncepters køretøjer. Baggrunden for det er, at der forudgående bl.a. skal foretages en partshøring, hvorved køretøjet i mellemtiden vil være flyttet. For at imødekomme dette foreslås tilføjet en håndhævelsesregel særligt for disse udlejningskoncepter. Det foreslås således, at kommunerne skal have hjemmel til at fjerne de omtalte udlejningskøretøjer uden forudgående høring, såfremt de står til udlejning, og ikke er placeret overensstemmelse med de nye krav om placering. Det vil sige i dertil indrettet infrastruktur eller område for køretøjerne. Endvidere foreslås det, at kommunerne får hjemmel til at kunne fjerne køretøjer, hvis der ikke er indgået en aftale mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren om benyttelsen af det offentlige vejareal.

I lov om private fællesveje findes også en bestemmelse om særlig råden, som også gælder for udlejningskøretøjer. Det betyder, at der skal søges om tilladelse for placering af udlejningskøretøjer. Her foreslås en ændring, så vejmyndighederne i deres vurdering af en ansøgning først og fremmest skal vurdere, om hensyn til den almene trafik og vejtekniske hensyn er til hinder for det ansøgte. Det betyder, at det gøres tydeligt, hvilke hensyn vejmyndighederne særligt skal tillægge vægt i deres vurdering af en ansøgning. Forslaget ændrer ikke ved, at det også kræver vejejerens tilladelse.

For at skabe bedre mulighed for parkering af cykler foreslås en ændring af færdselsloven, som giver kommunerne hjemmel til at fjerne henstillede cykler under visse forudsætninger. Som reglerne er i dag, har politiet og Vejdirektoratet hjemmel til at fjerne køretøjer.

Endelig foreslås det, at kommunerne får hjemmel til at fjerne køretøjer fra sit vejareal, som har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme forseelse.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Placering af køretøjer på offentligt vejareal

2.1.1. Gældende ret

Det følger af § 80, stk. 1, i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. (vejloven), at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn el.lign., 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning eller 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign., når dette sker som led i erhvervmæssig virksomhed.

Ved vejareal forstås det areal, som er udskilt i matriklen som vejareal. Hvor det undtagelsesvist ikke er sket, finder vejloven anvendelse på det areal, der er taget i brug som vejareal for en offentlig vej eller offentlig sti, hvad enten det er sket som kørebane, cykelsti, fortov, rabatarealer, skråningsarealer eller lignende.

Det fremgår af forarbejderne til vejloven (jf. Folketingstidende 2014-15, 1. samling, A, L 20 som fremsat), at bestemmelsen er udtryk for en anerkendelse af vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet, og først og fremmest skal sikre, at vejarealet kan anvendes til trafikale og andre alment anerkendte formål.

Inden der gives en tilladelse, skal vejmyndigheden forhandle med politiet. Det følger af vejlovens § 89.

Af lovens § 3, stk. 1, nr. 1, følger det, at der ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti. Det betyder, at transportministeren er vejmyndighed for statsvejene, jf. § 6, stk. 1. Administrationen heraf er henlagt til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 2. Endelig er kommunalbestyrelsen vejmyndighed for kommunevejene, jf. § 7.

Af § 80, stk. 2, følger det, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed.

Vejlovens § 80, stk. 3, giver transportministeren hjemmel til at bemyndige vejmyndigheden til at fastsætte nærmere regler om visse former for råden, som giver adgang til, at den enkelte kommune kan beslutte, at der ikke er krav om en tilladelse fra vejmyndigheden. Denne er udnyttet i bekendtgørelse nr. 1475 af 12. marts 2015 om særlig råden over vejareal.

2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.1.2.1. Generelle forhold

Siden den nuværende vejlov trådte i kraft d. 1. juli 2015, er der sket en udbredelse af udlejningskøretøjer, som er kendetegnet ved, at de ikke har et fast udlejningssted. Derimod giver teknologien brugerne mulighed for at placere køretøjet mere eller mindre frit efter endt brug. Selvom vejloven må betragtes som ny, må Transport- og Boligministeriet konstatere, at de nuværende regler for særlig råden giver anledning til tvivl om, hvordan reglerne skal administreres i forhold til netop disse udlejningskoncepter.

For det første opstår spørgsmålet om udpegning af vejarealet til den særlige råden. Det klassiske eksempel på særlig råden er eksempelvis tilfældet, hvor en restauration ansøger kommunen om tilladelse til at placere nogle borde og bænke foran selve restaurationen. Her vil vejmyndigheden specifikt kunne udpege, hvilken del af vejarealet, man som restauration ønsker at råde over. Det samme gør sig ikke gældende for de omtalte udlejningskoncepter, da de netop er kendetegnet ved en høj grad af mobilitet, hvorfor det ikke vil være muligt på forhånd for udlejerne af køretøjerne at specificere, hvor det enkelte køretøj vil blive placeret efter endt brug. Dermed er det ikke muligt at vurdere, hvilke færdselsmæssige eller vejtekniske konsekvenser den specifikke råden måtte have.

For det andet gælder kravet om tilladelse efter vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2, kun når køretøjet står placeret med henblik på udlejning. Det betyder, at et køretøj udlejet til en bruger, vil det ikke være omfattet af kravet om tilladelse til at råde over vejarealet, da køretøjet i den situation vil have samme status, som borgernes egne cykler eller andre køretøjer. Borgernes benyttelse af det offentlige vejareal med egne køretøjer kræver ikke vejmyndighedens tilladelse efter vejlovens § 80.

På grund af den tvivl der har været, foreslås det, at der skal gælde særlige bestemmelser for de førnævnte udlejningskøretøjer.

2.1.2.2. Udlejningscykler

Det foreslås, at udlejningsoperatører for cykler kendetegnet ved ikke at have et fast udlejningssted fremadrettet ikke skal indhente en forudgående tilladelse fra vejmyndigheden for at benytte det offentlige vejareal til udlejning. Da cyklerne ikke råder over et særligt udpeget område af vejarealet, er det ikke muligt at udpege, hvilken del af vejarealet operatøren ønsker at råde over, og derfor finder ministeriet, at der ikke skal gives en tilladelse til denne form for råden.

Forslaget vil betyde, at udlejningscykler omfattet af den foreslåede § 80 a ikke længere vil være omfattet af den nuværende § 80 i vejloven. Med lovforslaget tilvejebringes således særskilte bestemmelser for vejmyndighedernes administration af udlejningscykler. Det bemærkes i den forbindelse, at det formodes, at bestemmelsen primært vil få betydning for administrationen på det kommunale område. Omvendt ændres der ikke ved, at der fortsat vil være et tilladelseskraav efter den eksisterende § 80 for genstande omfattet af bestemmelsen, hvorfor de eksisterende regler for særlig råden fortsat vil gælde som hidtil for alle former for råden, som ikke er køretøjer omfattet af forslaget til §§ 80 a og 80 b. Det betyder, at udlejningscykler, som udlejes fra et fast udlejningssted, f.eks. foran en forretning, hotel el. lign., fortsat vil være omfattet af den gældende § 80 i vejloven.

Med afskaffelsen af tilladelseskraavet vil operatørerne altså ikke skulle indsende en ansøgning til vejmyndigheden, og vejmyndigheden vil ikke skulle behandle dem. Til gengæld foreslås det, at cyklerne først må placeres på vejarealet, når der er indgået en aftale mellem operatør og vejmyndighed om de nærmere vilkår for benyttelse af det offentlige vejareal. Aftalerne vil blive omtalt nedenfor.

Som modvægt til at der ikke skal indhentes en tilladelse, foreslås det, at der bliver stillet krav om, at køretøjerne som hovedregel skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur eller områder tiltænkt til parkering, når de står placeret med henblik på udlejning. Det betyder i praksis, at en cykel skal stå i et cykelstativ, et område afmærket til cykler eller lignende, når de står til rådighed for udlejning. Udlejningscykler, som er udlejet til en bruger, er i udlejningsperioden omfattet af samme krav om placering på det offentlige vejareal, som hvis cyklen var brugerens egen.

Overholdes kravet om parkering i dertil indrettet infrastruktur eller område, når cyklerne står til rådighed for udlejning, ikke, vil vejmyndigheden have vide rammer til at fjerne cyklerne. Der henvises til afsnittet om håndhævelse under punkt 2.3.

Som beskrevet ovenfor foreslås det, at vejmyndighederne og operatørerne indgår aftaler om de nærmere vilkår for brugen af vejarealet. Indgåelsen af en aftale vil være en forudsætning for, at cyklerne kan placeres på vejarealet. Hermed sikres det, at vejmyndighederne har mulighed for sammen med operatøren at blive enige om de nærmere vilkår for at bruge byrummet til udlejning. Der vil ikke – som under de nuværende regler – være et krav om, at vejmyndigheden skal forhandle med politiet om den nærmere placering af udlejningscykler på det offentlige vejareal. Det vil omvendt være hensigtsmæssigt, at en vejmyndighed inddrager politiet, hvis der skulle opstå spørgsmål, hvor politiets faglige indsigt vil være relevant at få inddraget.

Det er således alene den nærmere brug af vejarealet, der indgås aftale om. Hvorimod selve adgangen for udlejningsoperatørerne til at benytte det offentlige vejareal til udlejningscykler følger udtrykkeligt af den ny § 80 a i vejloven, ligesom det udtrykkeligt følger af den foreslåede bestemmelse, at vejmyndigheden ikke kan begrænse operatøren i at udleje det antal cykler, som operatøren finder nødvendigt for at drive sin udlejningsforretning. Det vil således være i strid med lovforslaget, såfremt en vejmyndighed nægter at indgå en aftale, medmindre operatøren accepterer et maksimalt antal af cykler.

Retten til at placere cyklerne gælder dog kun, hvis der er tale om et egentligt udlejningskoncept. Er det ikke tilfældet, vil vejmyndighederne ikke være forpligtet til at indgå en aftale med en operatør. Det vil dog skulle godtgøres, at en operatør reelt ikke vil udføre udlejningsvirksomhed. Det kan f.eks. være, hvor erfaringer fra andre storbyer har vist, at en operatør reelt ikke udfører egentlig udlejningsvirksomhed af cyklerne, men f.eks. alene benytter opstillede cykler som reklemesøjler i byrummet el. lign.

En aftale må derfor også gerne indeholde vilkår, som skal være med til at sikre, at der er tale om en seriøs aktør på udlejningsmarkedet for cykler. Derfor vil vejmyndigheden af naturlige årsager kunne kræve, at operatøren kan bevise, at denne teknisk, herunder i form af en hjemmeside eller app, kan tilbyde en free floating løsning til bestilling, betaling mv. af udlejningscykler. Det kan også være et vilkår om, at operatøren skal tilvejebringe en teknisk løsning, som sikrer, at vejmyndigheden på en overkommelig måde kan identificere, hvorvidt en cykel står placeret med henblik på udlejning eller er udlejet til en bruger. Et sådant vilkår vil være afgørende i forhold til at sikre vejmyndighedens mulighed for at kunne kontrollere, om en udlejningscykel står korrekt placeret. Er cyklen placeret mhp. at stå til rådighed for udlejning, skal den stå i dertil indrettet infrastruktur eller område. Er cyklen derimod udlejet er lejereren forpligtet af samme regler for parkering af cykler, som hvis cyklen var lejerens

egen. Det kan også være, at vejmyndigheden forud for indgåelsen af en aftale sikrer sig, at udbyderen teknisk kan foretage såkaldt geofencing, hvis kommunen har udpeget områder, hvor køretøjerne ikke må placeres med henblik på udlejning. Herudover kunne det også være, at operatøren godtgør, at der er et setup i form af f.eks. værksteder, ansatte eller aftaler med cykelværksteder, som sikrer, at operatøren løbende kan vedligeholde sine cykler.

Foruden de ovenfor omtalte vilkår vil en aftale også kunne indeholde, at der er specifikke lokationer i en kommune, hvor den kommunale vejmyndighed vurderer, at der ikke må placeres køretøjer med henblik på udlejning. Teknologien kan håndtere, at udbyderne via deres app kan foretage såkaldt geofencing, hvilket betyder, at kunden ikke kan afslutte sin tur i bestemte definerede områder. Dermed kan teknologien være med til at sikre et incitament til, at brugerne stiller køretøjerne i de områder, som vejmyndigheden og operatøren er blevet enige om. Udpegningen af områder bør dog som det klare udgangspunkt bero på, at særlige omstændigheder tilsiger, at man ikke ønsker området benyttet til placering af cykler med henblik på udlejning. Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse, vil det eksempelvis kunne være tilfældet i gågader, gangarealer el. lign. Herudover finder Transport- og Boligministeriet, at eksempelvis en kommune vil kunne lade områder, som denne ejer, men som ikke er omfattet af vejloven, være omfattet i en aftale. Det vil f.eks. kunne være parker.

Der vil eksempelvis også kunne indgås aftale om, at udlejningsoperatøren på sine udlejningscykler tydeligt skal anføre kontaktoplysninger til udlejningsfirmaet. Hermed kan det formentlig sikres, at brugernes eventuelle klager eller spørgsmål i første række håndteres af udlejningsoperatører og ikke vejmyndigheden. Aftalen vil endvidere kunne benyttes til at aftale vilkår om udlevering af data fra udlejningsoperatøren til vejmyndigheden mhp. vejmyndighedens administration af det offentlige vejareal. Det kunne f.eks. være data om omfanget af udlejning fra specifikke steder i byen, således at vejmyndigheden kan vurdere evt. behov for at udvide antallet af cykelstativer, målrette håndhævelsesindsats m.v.

Endelig vil vejmyndigheden kunne lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af operatøren. Administrationen i forbindelse med indgåelsen af en aftale samt opfølgning heraf vil indebære udgifter for vejmyndigheden. I vejlovens § 80, stk. 2, findes en bestemmelse om, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed. Bestemmelsen vil ikke gælde for den nye § 80 a, men Transport- og Boligministeriet vurderer, at det er rimeligt, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for sin administration, når den behandler sager i forretningsmæssigt øjemed, hvad enten det er efter vejlovens § 80 eller de nye bestemmelser i §§ 80 a og 80 b. Bestemmelsen giver hjemmel til at dække vejmyndighedens udgifter, men ikke skabe et overskud.

Der er ikke tale om udtømmende opregning af de forhold, der kan indgås aftale om. Afgørende er alene, at aftaleforholdene har en sådan karakter, at de vedrører den nærmere benyttelse af byrummet. Det forudsættes endelig, at aftalerne indgås inden for rammerne af persondatabeskyttelsesreglerne, konkurrenceretlige regler og øvrig lovgivning.

Eventuelle uenigheder i forbindelse med indgåelsen af en aftale omfattet af den foreslåede § 80 a, stk. 3, vil kunne indbringes som en tvist for transportministeren for så vidt angår retlige forhold omfattet af vejloven, jf. den foreslåede § 133 a i lovforslaget. Formålet med bestemmelsen er at sikre muligheden for, at parterne kan få en uafhængig prøvelse af, om bestemte vilkår, der ønsket indsat i aftalen, vil være i overensstemmelse med bestemmelser og hensyn efter vejloven, herunder særligt om de konkrete aftalevilkår har en sådan karakter, at de vedrører den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal. Endvidere vil en udlejningsoperatør også kunne indbringe spørgsmålet, om en vejmyndighed ikke i tilstrækkelig grad prioriterer at indgå en aftale uden unødigt ophold.

Det er kun uenigheder i forbindelse med indgåelsen af aftalen, som vil kunne blive indbragt. En endelig aftale vil derimod ikke kunne blive påklaget administrativt, da der er tale om en aftale og ikke en afgørelse. Vejlovens klagebestemmelse i § 132 finder ikke anvendelse i forhold til aftalerne.

2.1.2.3. Andre udlejningskøretøjer

Som tilfældet er med udlejningscykler, foreslås det ud fra de samme hensyn, at udlejningsoperatører af andre køretøjer end udlejningscykler, som også er kendetegnet ved ikke at have et fast udlejningssted, fremadrettet ikke skal indhente en forudgående tilladelse fra vejmyndigheden, jf. den foreslåede § 80 b.

Forslaget vil betyde, at køretøjer, som er omfattet af bestemmelsen, ikke længere vil være omfattet af den nuværende § 80 i vejloven. Der vil således være en særskilt bestemmelse for disse.

Til gengæld vil der være et krav om, at der skal indgås en aftale med vejmyndigheden, inden køretøjerne må placeres på vejarealet. Om indholdet af en aftale vil det være op til aftaleparterne at blive enige om, hvordan indholdet af denne skal se ud, og hvor lang tid den skal gælde. Da der er tale om aftaler, vil de ikke kunne påklages til en administrativ myndighed, ligesom der heller ikke i disse tilfælde vil være mulighed for at indbringe uenigheder i forbindelse med indgåelse af aftalen som en tvist efter den foreslåede § 133 a. Det forudsættes, at aftalerne indgås inden for rammerne af persondatabeskyttelsesreglerne, konkurrenceretlige regler m.v.

I modsætning til den foreslåede regulering af udlejningscyklerne foreslås det, at vejmyndighederne får hjemmel til lokalt at beslutte, om der overhovedet skal være andre udlejningskøretøjer i byen end udlejningscykler og i givet fald, hvor mange udlejningskøretøjer, vejmyndigheden ønsker

placeret på deres vejareal. Det er i den forbindelse vigtigt at holde sig for øje, at det udelukkende er placeringen på vejarealet med henblik på udlejning, som vejmyndigheden vil kunne beslutte. Vejmyndigheden vil ikke med forslaget til § 80 b kunne indføre et generelt forbud mod kørsel af eksempelvis el-løbehjul, da det er reguleret i færdselsloven.

Som tilfældet er med cyklerne foreslås det, at der også her bliver stillet krav om, at køretøjerne som hovedregel skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, når de står placeret med henblik på udlejning.

I forhold til dertil indrettet infrastruktur eller område for løbehjul bemærker Transport- og Boligministeriet, at der på nuværende tidspunkt ikke findes afmærkning for parkering af løbehjul i bekendtgørelse nr. 1632 af 20. december 2017 om vejafmærkning som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 1091 af 31. oktober 2019. Ministeriet sikrer, at dette i forbindelse med lovforslagets forventede ikrafttræden vil blive tilføjet i bekendtgørelsen, således at vejmyndighederne har et redskab til at definere et klart afmærket område til parkering af løbehjul. Afmærkningen vil således indebære, at vejmyndigheden på vejarealet kan afmærke et område med et løbehjulssymbol i.

Men det vil også være muligt for vejmyndighederne at indgå aftaler med operatørerne om dertil indrettet infrastruktur eller område, f.eks. virtuelle hubs (fastlæggelse af bestemte områder med koordinator), inden for hvilke udlejningskøretøjerne skal stå placeret. Den skitserede mulighed for afmærkning skal således alene forstås som et hjælperedskab til vejmyndighederne, som de ikke er forpligtet til at benytte sig af. Der vil ikke – som under de nuværende regler – være et krav om, at vejmyndigheden skal forhandle med politiet om den nærmere placering af mindre udlejningskøretøjer på det offentlige vejareal. Det vil omvendt være hensigtsmæssigt, at en vejmyndighed inddrager politiet, hvis der skulle opstå spørgsmål, hvor politiets faglige indsigt vil være relevant at få inddraget.

Overholdes kravet om parkering i dertil indrettet infrastruktur eller område ikke, vil vejmyndighederne have vide rammer til at fjerne køretøjerne. Der henvises til afsnittet om håndhævelse under punkt 2.3.

Endvidere foreslås det, at transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke køretøjer der skal være omfattet af bestemmelsen. På nuværende tidspunkt er det intentionen, at det vil skulle gælde for el-løbehjul, da det er den type af køretøjer, som i øjeblikket er på markedet for den nye type af udlejningskøretøjer. Det må imidlertid have formodningen for sig, at markedet for udlejning af små køretøjer løbende vil udvikle sig, og at der med jævne mellemrum vil komme nye typer af køretøjer ud på markedet. Derfor foreslås det, at ministeren ved bekendtgørelse kan fastlægge, hvilke køretøjer der skal være omfattet af ordningen efter den foreslåede § 80 b.

Herudover foreslås det, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur eller område til andre køretøjer end udlejningscykler. Som det tidligere er bemærket, er infrastruktur til parkering af eksempelvis løbehjul ikke udbredt, som tilfældet eksempelvis er med cykler. Der lægges derfor op til, at vejmyndighederne ved afmærkning af vejarealet kan lave områder, hvor løbehjul mv. skal parkere inden for, når de står placeret med henblik på udlejning. Etablering heraf vil være forbundet med omkostninger for vejmyndigheden, hvorfor Transport- og Boligministeriet finder det sagligt, at vejmyndighederne kan opkræve betaling for etablering og vedligehold af disse afmærkede områder, da de etableres med henblik på, at en udlejningsoperatør kan udnytte vejarealet i et forretningsmæssigt øjemed. Det vil kun være udgifterne til etablering og vedligehold, som vejmyndigheden kan få dækket. Det er dermed ikke intentionen, at vejmyndigheden må tjene penge herpå.

Endelig vil vejmyndigheden kunne lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af operatøren. Administrationen i forbindelse med indgåelsen af en aftale samt opfølgning heraf vil indebære udgifter for vejmyndigheden. I vejlovens § 80, stk. 2, findes en bestemmelse om, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed. Bestemmelsen vil ikke gælde for den nye § 80 a, men Transport- og Boligministeriet vurderer, at det er rimeligt, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for sin administration, når den behandler sager i forretningsmæssigt øjemed, hvad enten det er efter vejlovens § 80 eller de nye bestemmelser i §§ 80 a og 80 b. Bestemmelsen giver hjemmel til at dække vejmyndighedens udgifter, men ikke skabe et overskud.

2.2. Placering af køretøjer på private fællesveje

2.2.1. Gældende ret

Det fremgår af § 56, stk. 1, i lovebekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015 om private fællesveje (privatvejsloven), at en godkendelse eller en tilladelse efter § 57, stk. 1, § 60, jf. § 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-4, § 66, stk. 1 og 2, § 67, jf. § 73 i lov om offentlige veje, er udtryk for, at almene offentlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte eller tilladte og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.

Det følger af § 66, stk. 1, i privatvejsloven, at det på arealer, der er privat fællesvej, kræver kommunalbestyrelsens godkendelse 1) varigt eller midlertidigt at anbringe affald, materiel, materialer, løsørengstande, ikke-indregistrerede køretøjer, skure, skurvogne, containere, boder, automater, skilte, hegn el.lign., 2) at anbringe køretøjer med henblik på salg eller udlejning uden fører og 3) som led i erhvervsvirksomhed at anbringe køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el. lign.

Bestemmelsen gælder for private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Bestemmelsen i § 66 skal afspejle, at råden over private fællesveje i byer og bymæssige områder – foruden vej ejerens godkendelse – også kræver en godkendelse fra den lokale vejmyndighed.

Der er tale om en offentligretlig tilladelse, som tilkendegiver, at der ikke offentligretligt er noget til hinder for det ønskede, men omvendt er det ikke ensbetydende med, at tilladelsen retmæssigt kan anvendes, såfremt det er i strid med vejretsaftalen for vejen.

2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet ovenfor gælder der et tilladelseskrav i lov om private fællesveje, hvis der er et ønske om at placere køretøjer med henblik på udlejning.

Transport- og Boligministeriet har overvejet, om der skulle foreslås den samme ordning for private fællesveje i byerne som for offentlige veje, hvilket ville betyde, at tilladelseskravet fjernes, og køretøjerne derimod vil skulle stå i dertil indrettet infrastruktur eller område. Ministeriet finder imidlertid ikke, at der er grundlag for at ændre på den gældende ordning, hvorefter det i sidste ende må bero på vejretsaftalen, om vejen kan benyttes til udlejningsformål.

Forslaget ændrer således ikke på den nuværende ordning, hvor der kræves en offentligretlig tilladelse til at placere genstande på private fællesveje i byer og bymæssige områder. Det ændrer endvidere ikke ved, at den endelig udnyttelse af tilladelsen afhænger af privatretlige forhold. Den offentligretlige tilladelse er altså ikke nok i sig selv.

Transport- og Boligministeriet finder det dog hensigtsmæssigt, at ordlyden i privatvejslovens § 66, stk. 1, nr. 2, er den samme som vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2. Derfor foreslås det, at "uden fører" udgår af bestemmelsen. Der skal altså ikke være tvivl om, at bestemmelsen gælder, uanset om køretøjet udlejes med eller uden fører.

Det er herefter ministeriets vurdering, at kommunen ved afgørelsen af om en sådan godkendelse konkret kan gives i medfør af privatvejslovens § 66, fortsat skal vurdere, om almene, offentlige hensyn, først og fremmest hensynet til den almene trafik og vejtekniske hensyn er til hinder for det ansøgte. Såfremt kommunen vurderer, at dette er tilfældet, vil ansøgningen allerede derfor kunne afslås.

Idet bestemmelsen netop først og fremmest skal tage hensyn til den almene trafik og vejtekniske hensyn, skal der være tungtvejende grunde til, at vejmyndigheden kan give et afslag ud fra andre hensyn.

2.3. Håndhævelse på offentlige veje

2.3.1. Gældende ret

Reglerne om håndhævelse i forhold til den såkaldte særlige råden findes i vejlovens § 81. Det følger af denne bestemmelses stk. 1, at vejmyndigheden kan udstede påbud om fjernelse af genstande m.v., hvis de er anbragt på vejarealet uden tilladelse efter § 80, og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse.

Det betyder, at konstaterer en vejmyndighed, at der er placeret en genstand på vejarealet, og det formelt kræver en tilladelse, da skal vejmyndigheden, inden den udsteder et påbud, have vurderet, om forholdet kan lovliggøres. Kan forholdet retligt lovliggøres, skal vejmyndigheden meddele en tilladelse.

Hvis forholdet ikke kan retligt lovliggøres, vil udstedelsen af et påbud skulle overholde de forvaltningsretlige regler, da et påbud er en afgørelse i forvaltningsretlig forstand. Dermed skal en myndighed som udgangspunkt bl.a. partshøre, inden der kan træffes en afgørelse. Forvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014, som ændret ved § 2 i lov nr. 503 af 23. maj 2018, indeholder ikke egentlige tidsfrister for, hvor lang tid en partshøring skal vare, hvorfor det vil bero på en konkret vurdering.

Efterkommer modtageren af et påbud ikke dette, og fjerner genstanden fra vejarealet, kan vejmyndigheden på pågældendes regning fjerne genstanden. Det følger af § 81, stk. 2.

Vejlovens § 81, stk. 3, giver hjemmel til, at vejmyndigheden og politiet straks og uden forudgående påbud kan fjerne genstande m.v. for de pågældendes regning, når genstandene er til ulempe eller til fare for færdslen. Fjernelse af genstande efter denne bestemmelse er altså ikke lige så administrativ tung, men kræver til gengæld, at der konkret skal være en fare eller ulempe for færdslen, hvilket skal kunne dokumenteres.

Det fremgår af vejlovens § 132, stk. 1, at kommunalbestyrelsernes afgørelser efter vejloven kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Af vejlovens § 134, stk. 1, følger det, at transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af omkostningerne ved varetagelse af opgaverne i forbindelse med behandling af klager over kommunalbestyrelsernes afgørelser i henhold til loven.

Endelig fremgår det af vejlovens § 135, stk. 1, nr. 4, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er udfærdiget i medfør af loven.

2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3.2.1. Fjernelse af udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer

Den nye form for udlejningskøretøjer er kendetegnet ved, at de ikke råder over et specifikt område af det offentlige vejareal, men derimod flytter sig rundt i byerne, da koncepterne lægger op til, at brugerne kan efterlade køretøjet i nærheden af den destination, som vedkommende skal til. Herfra vil det så kunne blive lejet af en ny bruger f.eks. via en app.

For kommunerne har de eksisterende regler, som bl.a. inkluderer, at der som udgangspunkt skal foretages en partshøring, inden der kan sendes et påbud, reelt betydet, at de nuværende påbudsregler ikke er anvendelige. De eksisterende påbudsregler er tiltænkt til den situation, at en genstand, f.eks. caféborde og stole, står placeret over længere tid det samme sted. Med de nye udlejningskoncepter har den genstand, som kommunen partshører et tiltænkt påbud over, flyttet sig flere gange, inden partshøringen er fremsendt, arbejdet og afsluttet af forvaltningen.

Derfor har kommunerne også ønsket værktøjer, som er tidssvarende i forhold til den nye type af udlejningskoncepter.

På den baggrund foreslås det først og fremmest, at vejmyndigheden uden forudgående høring kan fjerne udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer omfattet af henholdsvis forslaget til en ny § 80 a og § 80 b fjernet, såfremt der ikke er indgået en aftale med vejmyndigheden eller aftalen er lovligt opsagt.

Herudover vil den foreslåede ordning, som beskrevet under punkt 2.1., betyde, at udlejningskøretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fremadrettet – som udgangspunkt – skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, når de er placeret med henblik på udlejning.

For cykler vil det betyde, at de som udgangspunkt skal placeres i cykelstativer, og for løbehjul i områder, hvor det ved afmærkning eller f.eks. ved aftaler om virtuelle hubs er markeret, at området er tiltænkt til parkering for løbehjul.

Hvis køretøjer ikke står placeret i dertil indrettet infrastruktur eller område efter en indgået aftale, når de står placeret med henblik på udlejning, vil vejmyndighederne med den foreslåede bestemmelse i § 81 a have hjemmel til omgående og uden høring at fjerne køretøjet.

Vejmyndigheden kan dog ikke fjerne køretøjet, før der er gjort rimelige forsøg på at lovliggøre forholdet. Baggrunden herfor er, at der efter Transport- og Boligministeriets opfattelse, vil være oplagte tilfælde, hvor det vil være disproportionalt helt at fjerne et køretøj i stedet for at placere det lovligt. Det vil bero på vejmyndighedens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde, om fjernelse er disproportionalt. Såfremt vejmyndigheden konkret vurderer, at forholdet kan lovliggøres fysisk, har vejmyndigheden hjemmel til at flytte cyklen, så den står lovligt placeret.

Som eksempel på et tilfælde, hvor det klart vil være disproportionalt at fjerne et køretøj, vil være, hvor en udlejningscykel står placeret lige ved siden af et ledigt cykelstativ. Her vil forholdet uden videre kunne lovliggøres uden behov for

at tage den indgribende mulighed for at fjerne køretøjet i brug. Det samme ville ikke være tilfældet, hvis en udlejningscykel står placeret flere meter fra et ledigt cykelstativ.

Det vil bero på en konkret vurdering, hvorvidt det vil være i overensstemmelse med loven at fjerne køretøjet. I denne vurdering skal der på den ene side lægges vægt på, at reglerne foreslås for at give vejmyndighederne de håndhævelsesværktøjer, som er brugbare, og som bl.a. skal være med til at kunne sikre, at udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer står placeret, hvor de skal, og dermed eksempelvis ikke stå efterladt midt på et fortov til gene for fremkommeligheden. På den anden side skal spørgsmålet om lovliggørelse vurderes, da vejmyndighedernes administrative behandling omkring fjernelsen af køretøjer, og den efterfølgende regning til udlejningsoperatørerne under visse omstændigheder utvivlsomt vil kunne gå videre end hensynene bag håndhævelsen.

Der henvises til de specielle bemærkninger til § 81 a, hvor der er oplistet eksempler.

Transport- og Boligministeriet bemærker, at fjernelsen af et køretøj vil være en afgørelse i forvaltningsretlig forstand. Som det følger af ordlyden til § 81 a, vil afgørelsen kunne træffes uden forudgående høring. Hermed menes der forvaltningslovens regler i kapitel 5 om partshøring.

Det betyder også, at afgørelsen vil kunne påklages i medfør af vejlovens § 132. Det vil betyde, at eventuelle klager over en afgørelse truffet af en kommune vil skulle behandles af Vejdirektoratet.

Transport- og Boligministeriet har en forventning om, at problematikken vedrørende placeringen af køretøjerne i høj grad vil løse sig i samarbejde og dialog mellem vejmyndighederne og udlejningsoperatørerne. Med nærværende forslag skabes der klare rammer for, hvor køretøjerne må placeres, samtidig med at der skabes et klart incitament til, at operatørerne sikrer sig, at køretøjerne står placeret, hvor de må, da kommunerne ellers kan fjerne dem og kun udlevere dem mod betaling. Ministeriet forventer således, at klagesagerne kan håndteres af Vejdirektoratet, men skulle det imod ministeriets forventning vise sig, at antallet af klagesager bliver meget stort, kan ministeriet ikke afvise, at det kan blive nødvendigt at benytte hjemlen i vejlovens § 134, stk. 1, hvorefter der kan fastsættes regler om gebyrer til dækning af omkostningerne ved klagesagsbehandlingen.

2.3.2.2. Anbringelse af fjernede udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer

I forbindelse med fjernelsen af udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer skal vejmyndigheden bringe køretøjet til vejmyndighedens anviste opbevaringsplads med henblik på opbevaring.

Det foreslås, at vejmyndigheden skal underrette ejeren af køretøjet om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Endvidere skal det oplyses, at hvis ikke køretøjet er

hentet inden for en fastsat frist, vil det blive bortsolgt eller givet bort. Da der – som beskrevet ovenfor er tale om en forvaltningsretlig afgørelse, når et køretøj fjernes – forudsættes det, at vejmyndigheden i forbindelse med underretningen også oplyser om årsagen til, at køretøjet blev fjernet.

Da der er tale om kommercielle udlejningskøretøjer, vil navnet på udlejningsvirksomheden fremgå direkte af køretøjet. Det vurderes derfor også at være uproblematisk for vejmyndigheden at finde frem til kontaktoplysninger, hvortil den kan rette henvendelse om et fjernet køretøj. Det vil være op til den enkelte vejmyndighed at bestemme, hvordan den konkrete underretning foregår. Men det vil være vejmyndigheden, som skal kunne godtgøre, at underretning er sket, så fremt der opstår tvivl herom.

Der er ikke fastsat nogen frist for, hvor lang tid vejmyndigheden skal opbevare køretøjerne i deres varetægt, inden den – lovligt – kan sælge eller give dem bort. Da der er tale om udlejningskøretøjer, som indgår i udlejningsoperatørens mulighed for at drive sin forretning, må det have formodningen for sig, at udlejningsvirksomheden vil afhente køretøjet hurtigt.

Det foreslås, at vejmyndighederne kan kræve udgifter til transport, opbevaring og administration af udlejningskøretøjet afholdt af ejeren af udlejningskøretøjet, dvs. udlejningsvirksomheden. Intentionen er altså, at vejmyndigheden ikke vil have udgifter i forbindelse med håndhævelsen af, at udlejningskøretøjerne står placeret i overensstemmelse med de nye krav. Omvendt må det ikke være indtægtsdrivende virksomhed.

Såfremt ejeren af køretøjet ikke afhenter det inden for vejmyndighedens fastsatte frist, kan vejmyndigheden sælge eller give køretøjet bort. Ved et eventuelt overskud tilfalder det vejmyndigheden.

Vælger den vejmyndigheden, at der skal ske et salg, skal det foregå ved offentlig auktion.

Vælger vejmyndigheden derimod, at give cyklerne bort, kan vejmyndigheden vælge at give cyklerne til eksempelvis organisationer, som foranstalter, at køretøjer sendes til ulande. Der kan også tænkes på typer af værksteder, hvor eksempelvis udsatte personer aktiveres. Eksemplerne skal afspejle, at intentionen ikke er, at der gives gratis cykler til eksempelvis en kommunes borgere.

2.4. Tvister om retlige forhold efter vejloven

2.4.1. Gældende ret

Vejlovens § 132 indeholder lovens klageregler. Heraf følger det af stk. 1, at kommunalbestyrelsernes afgørelser efter loven kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. dog stk. 2. Afgørelsen af klager i medfør af vejlovens § 132 er delegeret til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 121 af 8. februar 2016 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser.

I henhold til vejlovens § 132, stk. 5, kan afgørelserne ikke indbringes for domstolene, før den administrative klagemulighed er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt, inden 6 måneder efter at ministerens afgørelse i klagen er meddelt.

Af vejlovens § 133, stk. 1, fremgår det, at tvister mellem vejmyndigheder om administration af offentlige veje afgøres af transportministeren. Af § 133, stk. 4, 1. pkt., fremgår det, at fristen for at indbringe en tvist efter stk. 1 og 2 er 4 uger fra den dag, vejmyndighedens afgørelse er meddelt. Af stk. 5 fremgår det, at rettidig indbringelse af en tvist om arbejds omfang har opsættende virkning, medmindre transportministeren bestemmer andet. Ved rettidig indbringelse af en tvist om betaling for arbejder på eller ved en ledning afholder hver part foreløbigt halvdelen af udgifterne, medmindre transportministeren fastsætter en anden foreløbig fordeling.

Endelig følger det af stk. 6, at sager, der kan indbringes for transportministeren efter stk. 1 og 2, ikke kan indbringes for domstolene, før klageadgangen, jf. stk. 1 og 2, er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt, inden 6 måneder efter at transportministerens afgørelse i tvisten er meddelt.

2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med nærværende lovforslag lægges der op til, at udlejningsoperatører af cykler, som ikke har et fast udlejningssted, fremadrettet ikke skal have en tilladelse af vejmyndigheden.

Derimod foreslås det, at vejmyndigheden uden unødigt ophold skal indgå en aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af det offentlige vejareal, før cyklerne må placeres på vejarealet. Det vil bero på en konkret vurdering, om en vejmyndighed ikke har levet op til kriteriet om, at en aftale skal indgås uden unødigt ophold.

Med unødigt ophold forstås, at det skal sikres, at kommunerne ikke indirekte undlader at cyklerne lovligt kan placeres på kommunens vejareal ved ikke at indgå i egentlig dialog med udlejningsoperatøren om aftalen. Det vil ikke være i strid med loven, såfremt kommunen – sagligt – har behov for at indhente yderligere oplysninger eller der politisk er behov for at få en sag behandlet. Det vigtige er, at unødige sagsskridt ikke må anvendes til uden saglig begrundelse at forhale indgåelsen af en aftale.

Såfremt der opstår en uenighed mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren i forbindelse med indgåelsen af en sådan aftale om den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal, foreslås det, at uenigheden kan indbringes for transportministeren for så vidt angår retlige forhold omfattet af vejloven. Det er hensigten, at kompetencen til at afgøre tvister efter den foreslåede bestemmelse delegeres til Vejdirektoratet.

Den overordnede intention med bestemmelsen er at skabe en hjemmel til, at parterne kan få afklaret, hvem der eventuelt måtte have ret i en uenighed om, hvorvidt et vilkår vil være i overensstemmelse med lovens formål, som er at skabe gode

muligheder for udbredelse af cykler. Det skal altså være med til at sikre, at en endelig aftale kan indgås uden unødigt ophold. Alternativet til en sådan prøvelse vil være at henvise parterne til at få spørgsmålet afklaret ved domstolene.

Som beskrevet ovenfor skal en aftale om de nærmere vilkår for benyttelse af det offentlige vejareal indgås uden unødigt ophold.

En udlejningsoperatør vil kunne indbringe en sag, såfremt denne vurderer, at en vejmyndighed ikke lever op til kravet om, at en aftale skal indgås uden unødigt ophold

Ved vurderingen af uenigheder om ønskede vilkår vil der særligt skulle lægges vægt på, om en vejmyndighed vil have indskrevet et vilkår i en aftale, som f.eks. har karakter af reelt at fastsætte, hvor mange udlejningscykler denne må placere. Det vil således aldrig være et lovligt vilkår, såfremt det har karakter af fastsættelse af et maksimalt antal udlejningscykler.

Hensynet til at regeringen ønsker udbredelse af cykler skal også indgå. Derfor vil det skulle indgå, som et hensyn i vurderingen, om en vejmyndigheds vilkår har en sådan karakter, at udbredelsen af cyklerne reelt forhindres, fordi vilkårene eksempelvis vil gøre anvendelsen af produktet uanvendeligt. Det kunne f.eks. være i en situation, hvor en kommune ved krav om geo-fencing ønsker, at cyklerne udelukkes fra at blive placeret ved trafikale knudepunkter, som er kendetegnet ved, at folk netop har behov for at placere cykler der. Der skal således være en saglig begrundelse for begrænsningen. Stort pres på eksisterende cykelstativer anses i den sammenhæng ikke som sagligt.

Endelig kan det ved vurderingen af en tvist prøves, om aftalevilkårene er proportionale og egnede til at opnå formålet med den foreslåede § 80 a, dvs. på den ene side understøtte udbredelsen af cykler, og at borgerne cykler mest muligt i de danske byer, men på den anden side samtidig varetage legitime hensyn til at kunne sikre ordnede forhold på det offentlige vejareal. Tvistmyndigheden kan i den forbindelse også inddrage de generelle formål og hensyn bag vejloven, jf. vejlovens § 1.

2.5. Vejmyndigheders fjernelse af forladte cykler

2.5.1. Gældende ret

Færdselsloven, jf. lovebkendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 med senere ændringer, indeholder regler for politiets og den statslige vejmyndigheds (Vejdirektoratet) muligheder for at fjerne køretøjer, der henstår på et af færdselsloven omfattet område. Disse regler fremgår af færdselslovens §§ 123 og 124.

Det følger således af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven, herunder på kommuneveje. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmel-

ser om standsning eller parkering, havarede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet. Det vil være Vejdirektoratet.

Det følger af § 123, stk. 3, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet eller vejmyndigheden har afholdt, påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Ifølge § 123, stk. 4, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 5. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Efter § 123, stk. 6, kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Det følger af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5.

Sådanne nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Det fremgår af bekendtgørelsens § 2, at et køretøj som udgangspunkt bringes til politiets opbevaringsplads. Hvis køretøjets fører eller ejer anviser anden lovlig opbevaringsplads, bringes køretøjet dog til denne anviste plads, hvis afstanden til denne er højst 20 km, eller den ligger nærmere end politiets opbevaringsplads.

Endelig findes der cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er ikke ukendt, at mange cykler står efterladt på det offentlige vejareal, herunder i kommunernes cykelstativer, uden der er tilknyttet en ejer til køretøjet, hvilket bl.a. optager pladserne i cykelstativerne for andre cykler. Det er i den forbindelse heller ikke ukendt, at det ofte opleves som et problem for cyklister at finde plads til at parkere deres cykler i cykelstativer.

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 – særligt cykler – ikke optager eksempelvis cykelstativerne til gene for de andre cyklister.

Kommunerne fjerner allerede i dag cykler fra vejarealet. Den hjemmel til at fjerne cykler i færdselsloven, som kommunerne benytter, er imidlertid ikke klar.

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

Inden vejmyndigheden må fjerne cyklen, skal der forudgående være foretaget en partshøring på minimum 4 uger. En partshøring skal i denne forbindelse ikke forstås sådan, at vejmyndigheden vil skulle rette personlig kontakt til ejeren af cyklen. Derimod påtænkes en høring at foregå ved, at det markeres med tape eller lignende på cyklen, at vejmyndigheden har til hensigt at fjerne cyklen, hvis ikke ejeren ved at fjerne dette har tilkendegivet, at cyklen ikke skal fjernes.

Efter afslutningen af høringen på minimum 4 uger må vejmyndigheden herefter indsamle de cykler, hvor brugeren ikke har tilkendegivet, at det ikke skal fjernes. Herefter vil vejmyndigheden have ret til at sælge cyklerne eller give dem bort.

Forinden skal vejmyndigheden dog, f.eks. via Cykelregistret, have undersøgt, at cyklen ikke er meldt stjålet.

2.6. Kommuners fjernelse af køretøjer pålagt 3 parkeringsafgifter

2.6.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 122 a, transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til vejmyndigheden.

Færdselsloven indeholder regler for politiets og vejmyndigheden for statsvejenes fjernelse af køretøjer, der henstår på et af færdselsloven omfattet område. Disse regler fremgår af færdselslovens §§ 123 og 124.

Det følger således af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havareerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet. Det vil være Vejdirektoratet.

Det følger af § 123, stk. 3, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet har afholdt, påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Beløbet kan ifølge bestemmelsen inddrives ved udpantning.

Ifølge § 123, stk. 4, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 4. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 5. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Efter § 123, stk. 6, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Det følger af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5.

Sådanne nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Det fremgår i den forbindelse af bekendtgørelsens § 2, at et køretøj som udgangspunkt bringes til politiets opbevaringsplads. Hvis køretøjets fører eller ejer anviser anden lovlig opbevaringsplads, bringes køretøjet dog til denne an-

viste plads, hvis afstanden til denne er højst 20 km, eller den ligger nærmere end politiets opbevaringsplads.

Endelig findes der cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Under de gældende regler er der hjemmel til, at kommunerne helt eller delvis kan overtage parkeringskontrollen fra politiet. Dermed kan kommunerne også pålægge parkeringsafgifter efter færdselslovens § 121.

Lovforslaget indeholder et forslag om, at kommunerne og Færdselsstyrelsen skal have hjemmel til at pålægge op til tre parkeringsafgifter for samme forseelse.

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 færdselssikkerheden, 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. Som tilfældet er i dag for politiet, vil kommunerne forud for fjernelsen af køretøjet skulle foretage en partshøring. Fristen på kommunernes partshøring vil være minimum 4 uger.

Kommunerne kan vælge at benytte sig af hjemlen til at fjerne køretøjer, men er omvendt ikke forpligtet til det.

Såfremt en kommunal vejmyndighed fjerner et køretøj, skal denne leve op til forslaget til en ny færdselslovs § 123, stk. 8, hvoraf det påhviler vejmyndigheden at underrette ejeren af det fjernede køretøj, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en frist på minimum 4 uger, vil blive bortsolgt.

Herudover vil afgørelsen om at fjerne et køretøj kunne påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål. Det er intentionen, at kompetencen til at behandle klagesager delegeres til Vejdirektoratet.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Med lovforslaget foreslås det, at vejmyndighederne, herunder de kommunale, fremadrettet ikke vil skulle give en tilladelse til særlig råden over vejarealet til udlejningscykler og

udlejningskøretøjer, som er kendetegnet ved, at de ikke har et fast udlejningssted, men derimod udlejes direkte via en app.

Til gengæld vil vejmyndighederne, herunder kommunerne, fremadrettet være forpligtet til at indgå aftaler med udlejningsoperatører om den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal, såfremt disse udlejer cykler omfattet af forslaget til en ny § 80 a i vejloven. For andre typer af udlejningskøretøjer, jf. forslaget til en ny § 80 b i vejloven, vil tilladelseskra- vet blive erstattet af aftaler om i det hele taget at få adgang til at placere køretøjer på det offentlige vejareal. Modsat cyklerne vil en kommunalbestyrelse her også kunne beslut- te, hvor mange køretøjer, der må stå placeret på vejarealet med henblik på udlejning.

Henset til den tvivl, der har været under de gældende regler, er det samlet set Transport- og Boligministeriets vurdering, at det vil indebære de samme administrative byrder for kom- munerne, hvad enten de skal sagsbehandle tilladelser efter vejlovens § 80 eller indgå aftaler herom.

For så vidt angår forslaget til nye håndhævelsesmuligheder i forslaget til §§ 81 a-b bemærker Transport- og Boligministe- riet, at udgifterne til transport-, opbevaring og administra- tion af fjernede køretøjer, som er afholdt af vejmyndighe- den, påhviler ejeren af køretøjet. Håndhævelsesredskaberne vil således ikke indebære økonomiske omkostninger for kommunerne.

De foreslåede ændringer af færdselsloven pålægger samlet set ikke kommunerne nye administrative byrder eller økono- miske omkostninger.

For så vidt angår lovforslagets efterlevelse af de syv princip- per for digitaliseringsklar lovgivning, vurderer Transport- og Boligministeriet, at lovforslaget ved at lave særlige be- stemmelser for udlejningscykler og andre mindre udlej- ningskøretøjer er i overensstemmelse med det første princip om enkle og klare regler, da der tidligere har været tvivl om, hvordan området skulle administreres under gældende lov- givning.

Princip 2 om digital kommunikation er ikke tænkt ind i lov- forslag, da det uden videre lægges til grund, at skriftlig kom- munikation imellem vejmyndighederne og udlejningsopera- tørerne vil foregå digitalt. Resten af lovforslaget anses ikke relevant ift. dette princip.

Princip 4 om genbrug af data tiltænkes anvendt i forhold til forslaget i § 3, nr. 8, når vejmyndigheden skal undersøge, om et køretøj er meldt stjålet. Her er det Transport- og Bo- ligministeriets vurdering, at dette kan ske ved opslag i Cy- kelregistret.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervs- livet mv.

Forslaget indebærer, at der ikke vil være krav om partshø- ring forud for flytning af udlejningskøretøjer omfattet af for-

slagets § 80 a. Endvidere kan kommunerne kræve afholdte udgifter til transport, opbevaring og administration betalt af ejeren. De konkrete økonomiske konsekvenser heraf er van- skelige at skønne. Således afhænger spørgsmålet af, hvor- vidt kommunerne ønsker og i givet fald i hvilket omfang kommunerne bruger den nye hjemmel. Hvis en kommune anvender hjemlen, vil de økonomiske konsekvenser for den enkelte operatør herefter afhænge af, hvor mange køretøjer den enkelte operatør får fjernet. Transport- og Boligministe- riet har ikke noget skøn over, hvor mange udlejningskøretø- jer der kan forventes at blive fjernet med den foreslåede hjemmel. Således kan det ikke afvises, at en vedtagelse ek- sempelvis kan medføre, at selskaberne selv hyrer folk til at sørge for, at køretøjerne står korrekt placeret og dermed ikke risikerer, at de bliver fjernet. Transport- og Boligministeriet har derfor ikke et konkret skøn over, hvad forslaget potenti- elt vil have af økonomiske konsekvenser for udlejningsope- ratørerne.

Heroverfor står, at forslaget sikrer, at udlejningsoperatører af cykler har sikkerhed for at kunne operere i de danske by- er, ligesom der gives mulighed for, at udlejningsoperatører af løbehjul kan indgå aftaler med kommunerne. Udlejnings- operatører kan blive pålagt at betale vejmyndighedens ud- gifter ifm. administration af aftaler. Dette er sammenligne- ligt med, hvad der allerede gælder i medfør af vejlovens § 80, stk. 2, hvoraf det fremgår, at vejmyndigheden kan op- kræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelsen sker i et forretningsmæssigt øjemed.

Det bemærkes endvidere, jf. bemærkningerne til lovforsla- gets ikrafttrædelsesbestemmelse, at allerede indgåede aftaler mellem udlejningsoperatører og kommunerne samt allerede udstedte tilladelser efter vejlovens § 80 ikke påvirkes af lov- forslaget. Disse aftaler og tilladelser vil således være gyldi- ge i overensstemmelse med det, som er aftalt, eller fastsat i tilladelserne.

Som noget nyt får vejmyndighederne hjemmel i forslaget til § 80 b, stk. 4, til at opkræve betaling for myndighedens ud- gifter i forbindelse med etablering og vedligehold af indret- tet infrastruktur tiltænkt til brug for parkering af mindre ud- lejningskøretøjer omfattet af bestemmelsen. De økonomiske konsekvenser heraf vil afhænge af, hvorvidt vejmyndighe- derne benytter sig af bestemmelsen og i hvilken grad.

Lovforslaget kan altså medføre økonomiske konsekvenser for udlejningsoperatørerne, men det er ikke muligt for Transport- og Boligministeriet at vurdere dette nærmere, da det – som omtalt ovenfor – i sidste ende afhænger af, i hvil- ken grad vejmyndighederne benytter sig af de foreslåede hjemler.

Lovforslaget vurderes at være relevant for principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Det følger af princip nummer 1, at lovforslag skal muliggøre anvendelse af nye forretningsmodeller. Hertil bemærkes det, at det er hensigten med forslaget i § 1, nr. 2, at kommuner-

nes administration af reglerne for særlig råden for mindre udlejningskøretøjer og udlejningscykler, som er kendetegnet ved ikke at have et fast udlejningssted, skal gøres mere administrerbare, da de eksisterende regler har givet anledning til tvivl. Forslaget indeholder hjemmel til, at vejmyndighederne vil kunne beslutte, om de ønsker, at andre mindre udlejningskøretøjer må placeres på vejmyndighedens vejareal med henblik på udlejning. Baggrunden for dette er, at disse – som eksempelvis el-løbehjul – på nuværende tidspunkt opererer på baggrund af en forsøgsordning, og dermed også er et betydeligt mindre veletableret køretøj end cykler.

Det vurderes, at princip nummer 3 om teknologineutralitet er relevant. Forslaget i § 1, nr. 2, om andre mindre udlejningskøretøjer er teknologineutralt forstået således, at det eneste krav er, at udlejningsvirksomhederne ikke har et fast udlejningssted. På nuværende tidspunkt er disse kendetegnet ved, at de udlejes via en app på kundens mobiltelefon. Det er imidlertid ikke et krav, at udlejning skal ske via en app, og dermed sikres det også, at nye teknologier vil kunne blive anvendt.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget giver vejmyndighederne hjemmel til at fjerne cykler fra vejmyndighedens arealer efter en forudgående høring på 4 uger.

Herudover får kommunerne hjemmel til at fjerne køretøjer, som har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse. Dette vil være forbundet med visse administrative konsekvenser for borgerne, men samlet set ikke i et omfang, der kan karakteriseres som væsentligt.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke i sig selv at have miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør "Ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget sikrer, at udlejningsoperatører af cykler har sikkerhed for at kunne operere i de danske byer, ligesom der gives mulighed for, at udlejningsoperatører af løbehjul kan indgå aftaler med kommunerne.	Udlejningsoperatører kan blive pålagt at betale vejmyndighedens udgifter ifm. administration af aftaler m.v.

Da der ikke fuldt ud er gennemført EU-retlig harmonisering på området, tilkommer det medlemsstaterne at fastsætte betingelser under overholdelse af generelle EU-regler og principper.

De foreslåede regler kan have betydning for etableringsretten, jf. artikel 49 TEUF. Restriktioner mod etableringsfriheden er forbudt, medmindre de forfølger et anerkendelsesværdigt formål, er egnede til at nå det ønskede mål og ikke går videre end nødvendigt.

Lovforslaget har til formål at sikre, at vejarealet kan anvendes til trafikale formål, herunder at sikre færdselssikkerhed, fremkommelighed mv., hvilket vurderes at være anerkendelsesværdige formål. Det vurderes, at de foreslåede regler er egnede til at nå de ønskede mål og ikke går videre end nødvendigt for at nå formålene.

Det vurderes på den baggrund, at lovforslaget er i overensstemmelse med EU-retten.

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 19-12-2019 til den 23-1-2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Aalborg Kommune, Aarhus Kommune, Bycyklen, Circ, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Vejforening, Dansk Parkeringsforening, Danske Cykelhandlere, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Domstolsstyrelsen, Donkey Republic, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frederiksberg Kommune, KL, Kommunal Vejteknisk Forening, Københavns Kommune, Lime, Odense Kommune, Vejle Kommune, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Tier og Voi.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget indebærer, at der ikke vil være krav om partshøring forud for flytning af udlejningskøretøjer omfattet af forslagens § 80 a.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Forslaget vil være forbundet med visse administrative konsekvenser for borgerne, men samlet set ikke i et omfang, der kan karakteriseres som væsentligt.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Da der ikke fuldt ud er gennemført EU-retlig harmonisering på området, tilkommer det medlemsstaterne at fastsætte betingelser under overholdelse af generelle EU-regler og principper. De foreslåede regler kan have betydning for etableringsretten, jf. artikel 49 TEUF. Restriktioner mod etableringsfriheden er forbudt, medmindre de følger et anerkendelsesværdigt formål, er egnede til at nå det ønskede mål og ikke går videre end nødvendigt. Lovforslaget har til formål at sikre, at vejarealet kan anvendes til trafikale formål, herunder at sikre færdselssikkerhed, fremkommelighed mv., hvilket vurderes at være anerkendelsesværdige formål. Det vurderes, at de foreslåede regler er egnede til at nå de ønskede mål og ikke går videre end nødvendigt for at nå formålene. Det vurderes på den baggrund, at lovforslaget er i overensstemmelse med EU-retten.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-lovgivning/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn el.lign., 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning eller 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign., når det sker som led i erhvervsmæssig virksomhed.

Med forslagens § 1, nr. 1, indsættes der i vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2, en henvisning til de foreslåede § 80 a og § 80 b.

Baggrunden for henvisningen er at sikre, at der ikke skal være tvivl om, at tilladelseskravet i vejlovens § 80 ikke vil gælde for udlejningscykler, som bliver omfattet af forslaget til en ny § 80 a, eller for andre mindre udlejningskøretøjer, som bliver omfattet af § 80 b.

Til nr. 2

Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn el.lign., 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning eller 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign., når det sker som led i erhvervsmæssig virksomhed.

Af vejlovens § 80, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed.

Af § 80, stk. 3, fremgår det, at transportministeren kan beslutte, at visse former for råden over vejarealet kan undtages fra kravet om tilladelse efter stk. 1. Ministeren kan således bemyndige vejmyndigheden til at beslutte, om undtagelsen ønskes udnyttet i den enkelte kommune, samt til at fastsætte nærmere regler for disse former for råden over vejarealet. Vejmyndigheden skal forhandle med politiet om de nærmere regler og derefter offentliggøre dem.

Det foreslås i § 80 a, stk. 1, at udlejningscykler, som ikke har et fast udlejningssted, uden vejmyndighedens tilladelse kan placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlej-

ning, når en aftale om nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet efter stk. 3 er indgået.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Ved vejareal forstås det areal, som er taget i brug som vejareal for en offentlig vej eller offentlig sti, hvad enten det er sket som kørebane, cykelsti, fortov, rabatarealer, skråningsarealer eller lignende.

Undtagelsen fra kravet om en forudgående tilladelse vil kun gælde for udlejningscykler, hvor udlejningskonceptet beror på, at der ikke er fast udlejningssted. Det betyder, at cykler, som udlejes fra et fast forretningssted, f.eks. et hotel eller en cykelhandel, fortsat vil skulle have en tilladelse efter vejlovens § 80, såfremt udlejningen indebærer benyttelse af det offentlige vejareal.

Forslaget skal afspejle, at udlejning uden fast udlejningssted ikke er særlig råden i klassisk forstand, idet der med de nye udlejningskoncepter rådes generelt over det offentlige vejareal. I den situation findes det mest hensigtsmæssigt, at der indgås aftaler – i stedet for at udstede tilladelser – om råden over det offentlige vejareal mhp. udlejning af cykler.

Forslaget indebærer, at cyklerne først må placeres på vejarealet, når der er indgået en aftale mellem operatør og vejmyndighed. Aftalerne skal omhandle de nærmere vilkår for brugen af vejarealet. Indgåelsen af en aftale vil være en forudsætning for, at cyklerne kan placeres på vejarealet.

Med § 80 a, stk. 2, foreslås det, at cyklerne ved placering på det offentlige vejareal med henblik på udlejning skal stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, medmindre andet aftales efter stk. 3.

Det betyder i praksis, at de skal være placeret i cykelstier eller områder, hvor der ved markering eller lignende er tilkendegivet, at cykler må stå placeret dér.

Kravet vil dog ikke gælde, såfremt andet aftales mellem udlejningsoperatøren og vejmyndigheden efter den foreslåede § 80 a, stk. 3. Det bemærkes i den forbindelse, at vejmyndigheden her skal sondre mellem den situation, at udlejningscyklen står til rådighed for udlejning, og den situation, hvor køretøjet er udlejet og benyttes af en bruger. Kravet efter den foreslåede § 80 a, stk. 2, gælder kun i førstnævnte tilfælde. Når cyklen er udlejet til en bruger, så er brugeren omfattet af samme krav, som hvis brugeren benyttede sin egen cykel.

I § 80 a, stk. 3, 1. pkt., foreslås det, at vejmyndigheden uden unødigt ophold indgår aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Det er den nærmere brug af vejarealet, der skal indgås aftale om. Lovforslaget skal afspejle, at cyklerne må placeres uden tilladelse, hvilket betyder, at vejmyndighederne ikke kan begrænse antallet af cykler i en aftale. Det vil således være i strid med lovforslaget, såfremt en vejmyndighed nægter at indgå en aftale medmindre operatøren accepterer et maksimalt antal af cykler. Retten til at placere cyklerne

gælder dog kun, hvis der er tale om et egentligt udlejningskoncept. Er det ikke tilfældet, vil kommunerne ikke være forpligtet til at indgå en aftale med en operatør. Det vil dog skulle godtgøres, at en operatør reelt ikke vil udføre udlejningsvirksomhed. Det kunne f.eks. være i den situation, hvor erfaringer fra andre storbyer har vist, at en operatør reelt ikke udfører egentlig udlejningsvirksomhed af cykler, men placerer cyklerne til et andet formål end udlejning.

Vejmyndigheden vil dog skulle stille krav til, at cyklerne skal leve op til reglerne i bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v. Det vil altså ikke være i strid med bestemmelsen, såfremt en kommune skulle stå i den situation, at en operatør ønsker at placere cykler, som ikke lever op til dansk lovgivning, og kommunen af den grund nægter at indgå en aftale.

En aftale vil eksempelvis kunne indeholde vilkår om, at der er specifikke lokationer, hvor køretøjerne ikke må placeres med henblik på udlejning, f.eks. gågader. Teknologien er til, at udbydere via deres app kan foretage såkaldt geofencing, hvilket betyder, at kunden ikke kan afslutte sin tur i det område. Herudover finder Transport- og Boligministeriet, at eksempelvis en kommune vil kunne lade områder, som den ejer, men som ikke er omfattet af vejloven, være omfattet i en aftale. Det vil f.eks. kunne være parker.

Hensigten er, at teknologien skal være med til at sikre, at brugerne ikke vil kunne afslutte en tur på køretøjet inden for de udpegede områder, og dermed være et incitament til at sikre, at brugerne ikke stiller køretøjerne i de områder.

Der vil eksempelvis også kunne aftales nærmere om kontaktoplysninger. Hermed menes, at en aftale vil kunne indeholde vilkår om kontaktoplysninger til operatørerne.

Med unødigt ophold forstås, at det skal sikres, at kommunerne ikke indirekte undlader, at cyklerne lovligt kan placeres på kommunens vejareal ved ikke at indgå i egentlig dialog med udlejningsoperatøren. Det vil derfor ikke være i strid med loven, såfremt kommunen – sagligt – har behov for at indhente yderligere oplysninger eller der politisk er behov for at få en sag behandlet. Det vigtige er, at unødige sagsskridt ikke må anvendes til at forhale indgåelsen af en aftale.

I § 80 a, stk. 3, 2. pkt., foreslås det, at vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af udlejningsoperatøren.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Vejmyndigheden vil kunne lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndigheden udgifter til administration, tilsyn m.v. betales af operatøren. Administrationen i forbindelse med indgåelsen af en aftale samt opfølgning heraf vil indebære udgifter for vejmyndigheden. Bestemmelsen hjemler ikke, at der skabes et overskud for vejmyndigheden.

I § 80 a, stk. 3, 3. pkt., foreslås det, at vejmyndigheden ikke må stille vilkår om antallet af udlejningscykler.

Lovforslaget skal afspejle, at cyklerne må placeres uden tilladelse, hvilket betyder, at vejmyndighederne ikke kan begrænse antallet af cykler i en aftale. Det vil således være i strid med loven, såfremt en vejmyndighed nægter at indgå en aftale med mindre operatøren accepterer et maksimalt antal af cykler.

I § 80 b, stk. 1, foreslås det, at vejmyndigheden kan beslutte, om andre mindre udlejningskøretøjer, jf. det foreslåede stk. 5, som ikke er omfattet af § 80 a, og som ikke har et fast udlejningssted, må placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlejning. Vejmyndigheden kan endvidere beslutte, hvor mange køretøjer der maksimalt må placeres på vejarealet.

Det betyder i modsætning til udlejningscyklerne, at vejmyndighederne får hjemmel til lokalt at beslutte om og, hvor mange mindre udlejningskøretøjer omfattet af bestemmelsen, de ønsker placeret på deres vejareal med henblik på udlejning. Det er i den forbindelse vigtigt at holde sig for øje, at det udelukkende er placeringen på vejarealet med henblik på udlejning, som vejmyndigheden vil kunne beslutte. Det er ikke selve benyttelsen af køretøjerne, som vejmyndighederne kan regulere, da det ikke er reguleret i vejloven.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Bestemmelsen gælder for andre mindre udlejningskøretøjer, som ikke er omfattet af den foreslåede § 80 a om udlejningscykler. Transportministeren fastsætter ved bekendtgørelse, jf. den foreslåede § 80 b, stk. 5, nedenfor, hvilke køretøjer der præcist er omfattet. I første række vil der være tale om el-løbehjul. Det bemærkes, at det kun er små køretøjer, som vil kunne blive omfattet. Dermed vil biler eksempelvis ikke kunne komme i betragtning.

Med forslaget til § 80 b, stk. 2, foreslås det, at placering på det offentlige vejareal af de køretøjer, der er nævnt i det foreslåede stk. 1, kræver en aftale mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens omkostninger til administration betales af operatøren.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Ved vejareal forstås det areal, som er taget i brug som vejareal for en offentlig vej eller offentlig sti, hvad enten det er sket som kørebane, cykelsti, fortov, rabatarealer, skråningsarealer eller lignende.

Undtagelsen fra kravet om en forudgående tilladelse vil kun gælde for udlejningskøretøjer, hvor udlejningskonceptet beror på, at der ikke er ét særligt udlejningssted. Endvidere er det et krav, at der er tale om et køretøj, som transportministeren, jf. § 80 b, stk. 5, har besluttet skal være omfattet heraf.

Til gengæld vil der være et krav om, at der skal indgås en aftale med vejmyndigheden inden køretøjerne må placeres på vejarealet. Den foreslåede bestemmelse åbner således for, at vejmyndigheden generelt kan beslutte, om der overhovedet skal være andre mindre udlejningskøretøjer i byen. Det

vil i givet fald være op til aftaleparterne at blive enige om, hvordan indholdet af denne skal se ud, og hvor lang tid den skal gælde. Det vil være i strid med bestemmelsen, såfremt en udlejningsoperatør har sine køretøjer placeret på det offentlige vejareal med henblik på udlejning, hvis der ikke er indgået en aftale.

Vejmyndighederne vil ved en aftaleindgåelse skulle sikre sig, at aftalen med dertilhørende vilkår ikke må stride imod anden lovgivning. Endvidere vil vejmyndigheden som offentlige myndigheder være underlagt de almindelige forvaltningsretlige principper, så som principperne om saglighed og ligebehandling.

Vejmyndigheden vil kunne lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration, tilsyn m.v. betales af operatøren. Administrationen i forbindelse med indgåelsen af en aftale samt opfølgning heraf vil indbære udgifter for vejmyndigheden. Bestemmelsen hjemler ikke, at der skabes et overskud for vejmyndigheden.

I § 80 b, stk. 3, foreslås det, at køretøjerne ved placering på offentligt vejareal med henblik på udlejning skal stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, med mindre andet aftales efter det foreslåede stk. 2.

For løbehjul vil det - formentlig - primært være afmærkede områder for løbehjulene på vejarealet. Baggrunden herfor er, at udbredelsen af stativer til løbehjul på nuværende tidspunkt ikke er udbredt, som tilfældet er for cykelstativer.

I forhold til afmærkning af områder for løbehjul bemærker Transport- og Boligministeriet, at der på nuværende tidspunkt ikke findes et symbol for løbehjul i bekendtgørelse nr. 1632 af 20. december 2017 om vejafmærkning. Det vil blive tilføjet i bekendtgørelsen og træde i kraft sammen med lovforslaget.

Som det fremgår af den foreslåede bestemmelse, vil der også være mulighed for, at vejmyndigheden og udlejningsoperatøren aftaler andet om placering på det offentlige vejareal, som gør afmærkningsløsningen unødvendig. Det er således op til vejmyndigheden at beslutte, om der skal afmærkes på vejarealet, eller indgås andre aftaler, f.eks. om virtuelle hubs, som med koordinater afgrænser område, hvor udlejningskøretøjerne skal placeres, når de står til rådighed for udlejning.

Det bemærkes endelig, at også her skal vejmyndigheden skal sondre mellem den situation, at udlejningskøretøjet står til rådighed for udlejning, og den situation, hvor køretøjet er udlejet og benyttes af en bruger. Kravet efter den foreslåede § 80 b, stk. 3, gælder kun i førstnævnte tilfælde. Når køretøjet er udlejet til en bruger, er brugeren omfattet af samme krav, som hvis brugeren benyttede sit eget køretøj.

Det foreslås i § 80 b, stk. 4, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur eller område, jf. det foreslåede stk. 3.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Infrastruktur eller områder til parkering af eksempelvis løbehjul er ikke udbredt, som tilfældet eksempelvis er med cykler.

Der lægges derfor op til, at vejmyndighederne eksempelvis ved afmærkning af vejareal kan lave områder, hvor løbehjul mv. skal parkere inden for, når de står placeret med henblik på udlejning, jf. bemærkninger til det foreslåede stk. 3, 1. pkt.

Etablering heraf vil have en pris, hvorfor Transport- og Boligministeriet finder det rimeligt, at vejmyndighederne kan opkræve betaling for etablering og vedligehold af disse afmærkede områder, da de etableres med henblik på, at en udlejningsoperatør kan udnytte vejarealet i et forretningsmæssigt øjemed. Det vil kun være udgifterne til etablering og vedligehold af den infrastruktur, der findes nødvendig på vejmyndighedens vejareal, som vejmyndigheden kan få dækket. Det er dermed ikke intentionen, at vejmyndigheden må tjene penge herpå.

Det må umiddelbart lægges til grund, at kommunerne særligt i starten vil have udgifter til afmærkning af områder, hvor der må parkeres. Udgifterne hertil vil derfor også særligt ramme de første operatører, der indgår aftaler med. Ministeriet finder det naturligt, at det vil være en del af indgåelsen af aftaler, at omfanget af parkeringspladser drøftes med operatørerne, så der etableres det antal, der kan opnås enighed om. Det vil også være med til at sikre, at operatørerne ikke pålægges udgifter for etablering af pladser, som operatørerne ikke finder relevante.

Er der flere operatører, lægger Transport- og Boligministeriet til grund, at udgifterne også vil skulle fordeles mellem disse, da det ikke bør ramme én operatør hårdere end andre. Som omtalt ovenfor vil vejmyndighederne kun kunne få dækket omkostningerne, og må derfor ikke oppebære et overskud på ordningen.

I forhold til vedligehold er det ligeledes Transport- og Boligministeriets opfattelse, at denne også skal fordeles mellem de operatører, som har køretøjer placeret på det givne tidspunkt for aftaleindgåelsen.

I § 80 b, stk. 5, foreslås det, at transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der er omfattet af det foreslåede stk. 1.

På nuværende tidspunkt er det intentionen, at det vil skulle gælde for el-løbehjul, da de allerede er udbredte på markedet for den nye type af udlejningskøretøjer.

Med forslaget vil det være transportministeren, som beslutter, hvilke mindre køretøjer der skal være omfattet af § 80 b. Transport- og Boligministeriet finder, at det vil være uhensigtsmæssigt at definere præcist og dermed fastlåse, hvad der skal forstås med et mindre køretøj i regi af vejlovens § 80 b. Det er tværtimod intentionen med bestemmelsen, at det over tid og i takt med den forventede løbende udvikling af mindre køretøjstyper og transportformer i det nære bymiljø skal være muligt inden for rammerne af formålene med vejlovens regulering på dette område at tilpasse kredsen af de mindre udlejningskøretøjer, der er egnet til at blive benyttet som udlejningskøretøjer i byrummet. Det be-

tyder, at transportministeren ved udmøntning af den foreslåede bemyndigelse i § 80 b, stk. 5, f.eks. kan tage hensyn til i hvilken grad køretøjet optager plads på det offentlige vejareal, køretøjets hastighed, sikrer trafiksikker anvendelse for brugerne, spiller sammen med byrummets øvrige køretøjstyper, ligesom der kan lægges vægt på at sikre bedre mobilitet, køretøjets miljøegenskaber m.v.

Til nr. 3

Det følger af vejlovens § 81, stk. 1, at vejmyndigheden kan udstede påbud om fjernelse af genstande m.v., hvis disse er anbragt på vejarealet uden tilladelse efter § 80 og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse.

Af § 81, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden kan fjerne genstande m.v. for de pågældendes regning, såfremt et påbud efter stk. 1 ikke efterkommes.

Af § 81, stk. 3, følger det, at vejmyndigheden og politiet straks og uden forudgående påbud kan fjerne genstande m.v. for den pågældendes regning, når genstandene m.v. er til ulempe eller til fare for færdslen.

Af § 135, stk. 1, nr. 4, fremgår det, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er udfærdiget i medfør af loven.

I § 81 a, stk. 1, foreslås det, at vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt de står henstillet i strid med § 80 a, stk. 2, eller § 80 b, stk. 3, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Det betyder, at hvis køretøjer ikke står placeret i dertil indrettet infrastruktur eller område eller i overensstemmelse med vilkår indgået i en aftale mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren, jf. den foreslåede § 80 a, stk. 2, og § 80 b, stk. 3, når de står placeret med henblik på udlejning, vil vejmyndighederne have hjemmel til omgående og uden høring at fjerne køretøjet.

Vejmyndigheden kan dog ikke fjerne køretøjet, før det er konstateret, at forholdet ikke kan lovliggøres. Baggrunden herfor er, at der efter Transport- og Boligministeriets opfattelse vil være oplagte tilfælde, hvor det vil være disproportionalt helt at fjerne et køretøj i stedet for at placere det lovligt. Det vil bero på en konkret vurdering.

I denne vurdering skal der på den ene side lægges vægt på, at reglerne foreslås for at give vejmyndighederne håndhævelsesværktøjer, som er brugbare, og som bl.a. skal være med til at sikre, at udlejningscykler står placeret, hvor de skal, og dermed eksempelvis ikke stå efterladt midt på et fortov til gene for fremkommeligheden. På den anden side skal spørgsmålet om lovliggørelse vurderes, ud fra en proportionalitetsafvejning, da vejmyndighedernes administrative behandling omkring fjernelsen af køretøjer, og den efterfølgende regning til udlejningsoperatørerne under visse omstændigheder samlet set vil være mere intensive end, hvad

hensynene bag håndhævelsen kan berettigede, jf. eksempler nedenfor

Eksempel 1: En bruger af en udlejningscykel færdiggør sin tur og placerer i den forbindelse cyklen ved siden af et cykelstativ, hvor der ikke er flere ledige pladser. En medarbejder fra vejmyndigheden kommer forbi og kan konstatere, at cyklen ikke står placeret i dertil indrettet infrastruktur, da den ikke står placeret i cykelstativet. Medarbejderen vil skulle gøre rimelige forsøg på lovliggørelse, inden cyklen evt. fjernes, hvilket i dette tilfælde vil være at konstatere, om der er ledige pladser i cykelstativet. Er der ledige pladser kan medarbejderen enten selv eller ved at kontakte operatøren foranledige en placering i cykelstativet, som vil betyde, at den herefter står placeret i dertil indrettet infrastruktur.

Eksempel 2: Lægges det i ovennævnte situation til grund, at der ikke er flere ledige pladser i cykelstativet, når vejmyndighedens medarbejder kontrollerer stedet, vil det være i overensstemmelse med forslaget, såfremt vejmyndigheden vælger at fjerne cyklen.

Eksempel 3: En vejmyndighed konstaterer, at en udlejningscykel står parkeret med henblik på udlejning på fortovet, og dermed ikke i infrastruktur indrettet hertil. Igen skal vejmyndigheden gøre rimelige forsøg på at lovliggøre forholdet. Såfremt der ikke er infrastruktur indrettet hertil i umiddelbar nærhed vil det være i overensstemmelse med loven, at vejmyndigheden fjerner cyklen. Vejmyndigheden vil ikke være forpligtet til at undersøge, om der skulle være ledige cykelstativer længere nede af samme gade, en gade i nærheden eller lignende. Der skal således være dertil indrettet infrastruktur i umiddelbar nærhed af køretøjet. Er det tilfældet, kan vejmyndighedens medarbejder enten selv eller ved at kontakte operatøren foranledige en lovlig placering frem for at fjerne cyklen.

Eksempel 4: En vejmyndighed konstaterer, at en udlejningscykel står parkeret med henblik på udlejning ved siden af et fyldt cykelstativ på et torv eller ved en togstation. Det lægges til grund, at der er flere cykelstativer placeret andre steder på torvet eller ved togstationen. Igen skal vejmyndigheden gøre rimelige forsøg på at lovliggøre forholdet, før cyklen fjernes. Såfremt der ikke er infrastruktur indrettet hertil i umiddelbar nærhed vil det være i overensstemmelse med loven, at vejmyndigheden fjerner cyklen. Vejmyndighedens medarbejder vil i den situation ikke være forpligtet aktivt at søge efter ledige cykelstativer, f.eks. ved at gå en tur rundt på torvet. Kan medarbejderen derimod se ledige cykelstativer andre steder på torvet eller ved togstationen, er medarbejderen stadig ikke forpligtet til at flytte cyklen, men kan dog vælge at kontakte operatøren mhp. at foranledige korrekt placering, inden cyklen evt. fjernes. Dette vil i så fald kunne aftales nærmere i forbindelse med de aftaler, som indgås efter §§ 80 a og 80 b.

Transport- og Boligministeriet bemærker, at eksemplerne omfatter cykler. Hensynene omtalt i eksemplerne vil være de samme for andre typer udlejningskøretøjer omfattet af forslaget til § 80 b, f.eks. elløbehjul.

I stk. 2 foreslås det, at vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt der ikke er indgået en aftale efter § 80 a, stk. 3, eller § 80 b, stk. 2, eller aftalen lovligt er opsagt.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Med bestemmelsen fastslås det, at uanset der ikke skal udstedes en tilladelse fra vejmyndigheden til en udlejningsoperatør for cykler og andre mindre køretøjer, omfattet af § 80 b, så skal der indgås aftale om den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal, således at vejmyndigheden har mulighed for at stille rimelige og saglige krav herom. Hvis der ikke kan opnås enighed om en sådan aftale, og operatøren opstiller sine udlejningscykler alligevel, så sikrer bestemmelsen, at vejmyndigheden har hjemmel til at fjerne cyklerne eller andre udlejningskøretøjer omgående.

I § 81 b, stk. 1, foreslås det, at køretøjer, som fjernes efter § 81 a, bringes til en opbevaringsplads, der er anvist af vejmyndigheden. Udgifter til transport, opbevaring og administration af fjernede køretøjer, som er afholdt af vejmyndigheden, påhviler ejeren af køretøjet.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Hvis en vejmyndighed vælger at fjerne et køretøj, skal vejmyndigheden have en opbevaringsplads, hvor køretøjet placeres. Det vil ikke være nærmere 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.

Udgifterne til transport, opbevaring og administration af køretøjerne påhviler ejeren. Det bemærkes i den forbindelse, at det umiddelbart vurderes at være uproblematisk at konstatere, hvilket selskab der ejer køretøjet, da firmanavnet står direkte på køretøjet. Det bemærkes, at det udelukkende er udgifterne, som kan kræves dækket. Bestemmelsen hjemler ikke overskud for vejmyndigheden.

I § 81 b, stk. 2, foreslås det, at det påhviler vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og opbevaret efter vejmyndighedens anvisning, om tidspunktet for og årsagen til, at køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse af, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt eller givet bort i overensstemmelse med stk. 3.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Da der er tale om udlejningskøretøjer, vil navnet på udlejningsvirksomheden fremgå direkte af køretøjet. Det vurderes derfor også, at det må være uproblematisk for vejmyndigheden at finde frem til kontaktoplysninger, hvortil de kan rette henvendelse. Det vil være op til den enkelte vejmyndighed at bestemme, hvordan den konkrete underretning

foregår. Men det vil være op til vejmyndigheden at bevise, at underretning er sket, såfremt der måtte opstå tvivl herom.

Der er ikke fastsat nogen fast frist for, hvor lang tid vejmyndigheden skal opbevare køretøjerne i deres varetægt inden de – lovligt – kan sælge eller give dem bort. Det vil således være op til vejmyndigheden at fastsætte en rimelig frist. Da der er tale om udlejningskøretøjer, må det forventes, at udlejningsvirksomheden vil afhente køretøjet hurtigt.

I § 81 b, stk. 3, foreslås det, at vejmyndigheden efter udløbet af den frist, der er fastsat i henhold til stk. 2, kan sælge eller give køretøjet bort. Et eventuelt overskud tilfalder vejmyndigheden.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Vælger vejmyndigheden, at der skal ske et salg, skal det foregå ved offentlig auktion.

Vælger vejmyndigheden derimod, at give køretøjerne bort, er det ikke intentionen med forslaget, at vejmyndighederne kan give cyklerne gratis til eksempelvis den kommunale vejmyndigheds borgere. Intentionen er, at vejmyndigheden kan vælge at give køretøjerne til almenyttige formål, hvilket eksempelvis kan være organisationer, som foranstalter, at køretøjer sendes til ulande. Der kan også tænkes på typer værksteder, hvor eksempelvis udsatte aktiveres. Listen er ikke udtømmende. Forslaget skal afspejle, at intentionen ikke er, at eksempelvis cykelhandlere skal opleve en ulige konkurrence ved, at kommunen giver gratis cykler væk.

Til nr. 4

Vejlovens § 132 indeholder lovens klageregler. Heraf følger det af stk. 1, at kommunalbestyrelsernes afgørelser efter loven kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. dog stk. 2.

Af vejlovens § 132, stk. 2, fremgår det, at vejmyndighedernes afgørelser efter § 102 kan påklages til transportministeren.

Afgørelsen af klager i medfør af vejlovens § 132 er delegeret til vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 121 af 8. februar 2016 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser.

Det følger af vejlovens § 133, at tvister mellem vejmyndigheder om administration af offentlige veje afgøres af transportministeren.

Med forslaget til § 133 a foreslås det, at tvister om retlige forhold omfattet af denne lov i relation til indgåelse af aftaler mellem en vejmyndighed og en udlejningsoperatør, jf. § 80 a, stk. 3, afgøres af transportministeren.

Det betyder, at aftaler om den nærmere brug af det offentlige vejareal, jf. det foreslåede § 80 a, stk. 3, dvs. aftaler om udlejningscykler, kan indbringes for transportministeren som en tvist.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Såfremt der opstår en uenighed mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren af udlejningscykler i forbindelse

med indgåelsen af en aftale om den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal, foreslås det, at uenigheden kan indbringes for transportministeren for så vidt det angår retlige forhold omfattet af vejloven.

Den overordnede intention med bestemmelsen er at skabe en hjemmel til, at parterne kan få afklaret, hvem der eventuelt måtte have ret i en uenighed om, hvorvidt et vilkår vil være i overensstemmelse med lovens formål, som er at skabe gode muligheder for udbredelse af cykler. Det skal altså være med til at sikre, at en endelig aftale kan indgås uden unødigt ophold. Alternativet til en sådan administrativ prøvelse vil være at henvise parterne til at få spørgsmålet afklaret ved domstolene.

Som beskrevet ovenfor skal en aftale om de nærmere vilkår for benyttelse af det offentlig vejareal indgås uden unødigt ophold. Det vil bero på en konkret vurdering, om en vejmyndighed ikke har levet op til kriteriet om, at en aftale skal indgås uden unødigt ophold.

Med unødigt ophold forstås, at det skal sikres, at kommunerne ikke indirekte undlader, at cyklerne lovligt kan placeres på kommunens vejareal ved ikke at indgå i egentlig dialog med udlejningsoperatøren. Det vil derfor ikke være i strid med loven, såfremt kommunen – sagligt – har behov for at indhente yderligere oplysninger eller der politisk er behov for at få en sag behandlet. Det vigtige er, at unødige sags skridt ikke må anvendes til at forhale indgåelsen af en aftale.

En udlejningsoperatør vil kunne indbringe en sag, såfremt denne vurderer, at en vejmyndighed ikke lever op til kravet om, at en aftale skal indgås uden unødigt ophold.

Ved vurderingen af uenigheder om ønskede vilkår vil der særligt skulle lægges vægt på, om en vejmyndighed vil have indskrevet et vilkår i en aftale, som f.eks. har karakter af reelt at fastsætte, hvor mange udlejningscykler denne må placere. Det vil således aldrig være et lovligt vilkår, såfremt det har karakter af fastsættelse af et maksimalt antal udlejningscykler.

Hensynet til at regeringen ønsker udbredelsen af cykler skal også indgå. Derfor vil det skulle indgå, som et hensyn i vurderingen, om en vejmyndigheds vilkår har en sådan karakter, at udbredelsen af cyklerne reelt forhindres, fordi vilkårene eksempelvis vil gøre anvendelsen af produktet uanvendeligt. Det kunne f.eks. være i en situation, hvor en kommune ved krav om geo-fencing ønsker, at cyklerne udelukkes fra at blive placeret ved trafikale knudepunkter, som er kendetegnet ved, at folk netop har behov for at placere cykler der. Der skal således være en saglig begrundelse for begrænsningen. Stort pres på eksisterende cykelstativer anses i den sammenhæng ikke anses som sagligt.

Endelig kan det ved vurderingen af en tvist prøves, om aftalevilkårene er proportionale og egnede til at opnå formålet med den foreslåede § 80 a, dvs. på den ene side understøtte udbredelsen af cykler, og at borgerne cykler mest muligt i de danske byer, men på den anden side samtidig varetage legitime hensyn til at kunne sikre ordnede forhold på det offentlige vejareal. Tvistmyndigheden kan i den forbindelse

også inddrage de generelle formål og hensyn bag vejloven, jf. vejloven § 1.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af § 66, stk. 1, i lov om private fællesveje, at på arealer, der er privat fællesvej, kræver det kommunalbestyrelsens godkendelse 1) varigt eller midlertidigt at anbringe affald, materiel, materialer, løsøre, genstande, ikkeindregistrerede køretøjer, skure, skurvogne, containere, boder, automater, skilte, hegn el.lign., 2) at anbringe køretøjer med henblik på salg eller udlejning uden fører og 3) som led i erhvervsvirksomhed at anbringe køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign.

Af privatvejslovens § 56, stk. 1, fremgår det, at en godkendelse efter § 66, stk. 1 og 2, er udtryk for, at almene offentligtretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte. Omvendt er det ikke ensbetydende med, at tilladelsen retmæssigt kan anvendes, såfremt modtageren af tilladelsen ikke privatretligt kan gøre det.

Det foreslås, at "uden fører" udgår af lovens § 66, stk. 1, nr. 2, hvilket vil være i overensstemmelse med ordlyden i bestemmelsen i vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2, om samme forhold.

Som beskrevet ovenfor gælder der et tilladelseskrav i lov om private fællesveje, hvis der er et ønske om at placere køretøjer med henblik på udlejning.

Forslaget ændrer ikke på den nuværende ordning, hvor der kræves en offentligtretlig tilladelse til at placere genstande på private fællesveje i byer og bymæssige områder. Det ændrer endvidere ikke ved, at det privatretligt skal være tilladt at benytte vejarealet til udlejning af køretøjet.

Transport- og Boligministeriet finder det dog hensigtsmæssigt, at ordlyden i privatvejslovens § 66, stk. 1, nr. 2, er den samme som vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2. Derfor foreslås det, at "uden fører" udgår af bestemmelsen. Der skal altså ikke være tvivl om, at bestemmelsen gælder, uanset om køretøjet udlejes med eller uden fører.

Ministeriet finder, at kommunen ved afgørelsen af om en sådan godkendelse konkret kan gives i medfør af privatvejslovens § 66, skal vurdere, om almene, offentlige hensyn, først og fremmest hensynet til den almene trafik og vejtekniske hensyn er til hinder for det ansøgte. Såfremt kommunen vurderer, at dette er tilfældet, vil ansøgningen allerede derfor kunne afslås.

Idet bestemmelsen netop først og fremmest skal tage hensyn til den almene trafik og vejtekniske hensyn, skal der være tungtvejende grunde til, at kommunen kan give et afslag ud fra andre hensyn.

Til § 3

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 121, stk. 7, at der for en overtrædelse omfattet af stk. 1 kan pålægges én afgift i døgnet, idet der dog tidligst kan pålægges en ny afgift, 24 timer

efter at den forrige afgift er pålagt. Der kan for samme overtrædelse højst pålægges tre afgifter.

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelsen af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til vejmyndigheden.

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 4, 1. pkt., at en parkeringsafgift pålagt af en kommunal vejmyndighed i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 3 fordeles efter transport-, bygnings- og boligministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommunale vejmyndighed, på hvis område kontrollen udføres.

Af bestemmelsen 2. pkt., fremgår det, at reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-6, tilsvarende finder anvendelse.

Af færdselslovens § 121, stk. 2, 1. pkt. følger, at en afgørelse om pålæggelse af afgift ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed og ikke er omfattet af forvaltningslovens § 19 om partshøring. Stk. 3 siger, at afgiften pålægges ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren. Stk. 4. siger, at afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Stk. 5 omhandler afgiftens størrelse, som i udgangspunktet udgør 510 kr. Stk. 6. siger, at udgiften udgør 2.040 kr. for lastbiler og busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

Det foreslås, at der i færdselslovens § 122 a, stk. 1, indsættes et andet punktum, hvor det fremgår, at reglerne i færdselslovens § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7 tilsvarende finder anvendelse. Med denne ændring af bestemmelsen fremgår det udtrykkeligt af færdselsloven, hvilke parkeringsregler kommunerne skal benytte, når de overtager parkeringskontrolopgaven fra politiet.

Det er vurderingen, at færdselslovens § 121, stk. 7, ikke i sig selv hjemler, at kommunerne kan pålægge tre parkeringsafgifter for samme forseelse, hvorfor det efter Transport- og Boligministeriets vurdering er nødvendigt at tilføje en henvisning i færdselslovens § 122 a, stk. 1, 2. pkt., så der er klar hjemmel hertil.

Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 121, stk. 7, at der for en overtrædelse omfattet af stk. 1 kan pålægges én afgift i døgnet, idet der dog tidligst kan pålægges en ny afgift, 24 timer efter at den forrige afgift er pålagt. Der kan for samme overtrædelse højst pålægges tre afgifter.

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren for statslige veje kan bestemme, at kontrollen med overholdelsen af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til Færdselsstyrelsen.

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 4, 2. pkt., fremgår det, at reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-6, finder tilsvarende anvendelse.

Færdselslovens § 121, stk. 2, 1. pkt. siger, at en afgørelse om pålæggelse af afgift ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed og er ikke omfattet af forvaltningslovens § 19 om partshøring. Stk. 3 siger, at afgiften pålægges ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren. Stk. 4. siger, at afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Stk. 5 omhandler afgiftens størrelse, som i udgangspunktet udgør 510 kr. Stk. 6. siger, at udgiften udgør 2.040 kr. for lastbiler og busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

Det foreslås, at der i færdselslovens § 122 a, stk. 2, indsættes et andet punktum, hvor det fremgår af reglerne i færdselslovens § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7 tilsvarende finder anvendelse. Med denne ændring af bestemmelsen fremgår det udtrykkeligt af færdselsloven, hvilke parkeringsregler kommunerne skal benytte, når de indbyrdes aftaler, at en kommune varetager parkeringskontrolopgaven for en anden.

Det er vurderingen, at færdselslovens § 121, stk. 7, ikke i sig selv hjemler, at Færdselsstyrelsen kan pålægge tre parkeringsafgifter for samme forseelse, hvorfor det efter Transport- og Boligministeriets vurdering er nødvendigt at tilføje en henvisning i færdselslovens § 122 a, stk. 1, 2. pkt., så der er klar hjemmel hertil.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 4, 1. pkt., at en parkeringsafgift pålagt af en kommunal vejmyndighed i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 3 fordeles efter transport-, bygnings- og boligministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommunale vejmyndighed, på hvis område kontrollen udføres.

Af bestemmelsen 2. pkt., fremgår det, at reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-6, tilsvarende finder anvendelse.

Det foreslås, at færdselslovens § 122 a, stk. 4, 2. pkt., ophæves.

Der er tale om en redaktionel ændring idet, bestemmelsen foreslås skrevet ind i henholdsvis § 122 a, stk. 1 og 2, jf. dette lovforslags § 3, nr. 1 og 2.

Til nr. 4

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til vejmyndigheden.

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de under nr. 1-3 nævnte køretøjer fjernet, såfremt de henstår på et af færdselsloven omfattet område: 1) køretøj, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, 2) havareret eller i øvrigt defekt køretøj og 3) registreringspligtigt køretøj, der henstår uden nummerplader.

Af færdselslovens § 123, stk. 2, fremgår det, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet.

I § 123, stk. 3, står der, at køretøjet bringes til den af politiet eller vejmyndigheden anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De af politiet eller vejmyndigheden afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Af § 123, stk. 4, følger det, at det påhviler politiet eller vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, køretøjer er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden.

Færdselslovens § 123, stk. 5, giver politiet hjemmel til efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Endelig følger det af færdselslovens § 123, stk. 6, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 4 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Der foreslås indsat et nyt stk. 3, som fastslår, at den kommunale vejmyndighed kan foranledige et køretøj fjernet, hvis køretøjet har fået pålagt 3 parkeringsafgifter for samme overtrædelse, jf. § 122 a, stk. 1. Køretøjet kan dog tidligst fjernes efter en forudgående høring på minimum 4 uger.

Det vil være en forudsætning for kommunens anvendelse af bestemmelsen, at kommunen efter færdselslovens § 122 a, har overtaget parkeringskontrolopgaven fra politiet. Har en kommune ikke det, vil det fortsat kun være politiet, som efter færdselslovens § 123 kan fjerne sådanne køretøjer.

Såfremt en bilist vælger at blive holdende det samme sted på trods af pålagte parkeringsafgifter, har kommunen efter de gældende regler ikke mulighed for at gøre noget ved det. Det vil i så fald være en opgave for politiet eventuelt at fjerne køretøjet.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at såfremt kriterierne for fjernelsen af køretøjer er objektive, og dermed ikke kræver en skønsmæssig vurdering af færdsels-sikkerheden, er der ikke noget til hinder for, at kommunerne har hjemmel til at fjerne køretøjet selv.

Derfor foreslås det, at den kommunale vejmyndighed kan flytte køretøjet, hvis det har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme forseelse. Flytningen må tidligst ske efter en forudgående høring på minimum 4 uger. Ved høring menes der en parthøring, jf. forvaltningslovens § 19.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at fjernelsen af køretøjet vil være omfattet af reglerne i lovbe- kendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019 om retssikker- hed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og op- lysningspligter (herefter retssikkerhedsloven). Ministeriet forudsætter derfor også, at den kommunale vejmyndighed i sin administration sikrer sig, at retssikkerhedsloven overhol- des.

Kommunerne kan vælge at benytte sig af hjemlen til at fjerne køretøjer, men er omvendt ikke forpligtet til det. Kommunen kan vælge at indrette egen opbevaringsplads til de fjernede køretøjer, men kan også indgå aftale med politiet om, at politiets faciliteter benyttes. Indretter kommunen sin egen opbevaringsplads sikres det med lovforslaget også, at kommunen på visse betingelser kan bortsælge køretøjerne, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 9.

Vælger en kommunal vejmyndighed at fjerne et køretøj, vil denne skulle leve op til reglerne i den færdselslovens § 123, stk. 4, som bliver til stk. 5.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 3, at et fjernet kø- retøj bringes til den af politiet eller vejmyndigheden anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (bruge- ren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser an- den opbevaringsplads. De af politiet eller vejmyndigheden afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føre- ren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køre- tøjet.

Af stk. 4 påhviler det politiet eller vejmyndigheden at un- derrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmyndighedens anvisning, om, hvornår kø- retøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, så- fremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan under- retning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden.

Med forslaget til ændring af færdselslovens § 123, stk. 3, der bliver stk. 4, foreslås det, at vejmyndigheden ændres til den statslige vejmyndighed. Ved at ændre til den statslige vejmyndighed skal det afspejles, at reglerne kun gælder for denne, og dermed ikke for de kommunale vejmyndigheder.

Forslaget skal ses i sammenhæng med forslagets § 3, nr. 9, hvor der netop foreslås en særlig bestemmelse for den kommunale vejmyndigheds håndtering af fjernede køretøjer.

Til nr. 6

Det følger færdselslovens § 123, stk. 4, 1. pkt., at det på- hviler politiet eller vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmy- ndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares.

Med forslaget til ændring af færdselslovens § 123, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., foreslås det, at "vejmyndig- hedens" ændres til den "statslige vejmyndigheds". Ved at ændre til den statslige vejmyndighed skal det afspejles, at reglerne kun gælder for denne, og dermed ikke for de kom- munale vejmyndigheder.

Forslaget skal ses i sammenhæng med forslagets § 3, nr. 9, hvor der netop foreslås en særlig bestemmelse for den kommunale vejmyndigheds håndtering af fjernede køretøjer.

Til nr. 7

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 4, at det påhviler politiet eller vejmyndigheden at underrette ejeren af et køre- tøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmyndig- hedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en til- kendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes in- den udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overens- stemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden

Med forslaget til ændring af § 123, stk. 4, der bliver til stk. 5, foreslås henvisningen til stk. 5 i bestemmelsens andet punktum ændret til stk. 6.

Der er tale om en konsekvensændring, som sker på bag- grund af tilføjelsen af et nyt stk. 3, jf. forslaget i lovforsla- gets § 3, nr. 4.

Til nr. 8

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 5, at politiet er ef- ter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Af § 123, stk. 6, fremgår det, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbrin- gelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 4 nævnte medde- lelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Med forslaget til § 123, stk. 5, der bliver til stk. 6, foreslås henvisningen til stk. 4 ændret til stk. 5.

Der er tale om en konsekvensændring, som sker på bag- grund af tilføjelsen af et nyt stk. 3, jf. forslaget i lovforsla- gets § 3, nr. 4.

Til nr. 9

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 3, at et fjernet køretøj bringes til den af politiet eller vejmyndigheden anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De af politiet eller vejmyndigheden afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Af stk. 4 påhviler det politiet eller vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden.

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 6, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 4 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Der er i medfør udstedt bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Endvidere er der cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Det følger af færdselslovens § 134 a, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren kan bemyndige Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller en anden under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet oprettet styrelse eller tilsvarende institution til at udøve de beføjelser, der i færdselsloven er tillagt transport-, bygnings- og boligministeren.

Af færdselslovens § 134 a, stk. 2, fremgår det, at ministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 1, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for ministeren.

Med forslaget til ny § 123, stk. 8, foreslås det, at det påhviler den kommunale vejmyndighed at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet i medfør af det foreslåede stk. 3 og anbragt efter vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en frist på minimum 4 uger, vil blive bortsolgt. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi vedkommende er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af den kommunale vejmyndighed. Den kommunale vejmyndighed er efter udløbet af de nævnte frister berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder den kommunale vejmyndighed, dog at ejeren i 1 år fra salgs-

datoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Reglerne er lig de eksisterende regler i færdselslovens § 123, stk. 3 og 4, dog med den undtagelse, at det fremgår af forslaget til 2. pkt., at den underretning, som den kommunale vejmyndighed skal underrette ejeren om, som minimum skal have en frist på 4 uger, før kommunen eksempelvis må sælge køretøjet.

Der vil ikke være noget til hinder for, at der indgås en aftale mellem en kommunal vejmyndighed og politiet om, at opbevaring af køretøj og eventuel efterfølgende salg. Det ændrer dog ikke ved, at det fortsat vil være den kommunale vejmyndigheds ansvar at sikre sig, at der er foretaget en underretning på minimum 4 uger.

Det foreslås med § 123, stk. 9, at en afgørelse truffet af en kommunal vejmyndighed efter § 123, stk. 3, kan påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål.

I lovforslagets § 3, nr. 4, indsættes et nyt stk. 3 i færdselslovens § 123, som giver den kommunale vejmyndighed hjemmel til at foranledige et køretøj fjernet, hvis køretøjet har fået pålagt 3 parkeringsafgifter for samme overtrædelse. Fjernelsen kan dog tidligst foretages efter en forudgående høring på minimum 4 uger. Det vil være en forudsætning for kommunens anvendelse af bestemmelsen, at kommunen efter færdselslovens § 122 a, har overtaget parkeringskontrol-opgaven fra politiet. Har en kommune ikke det, vil det fortsat kun være politiet, som efter færdselslovens § 123 kan fjerne sådanne køretøjer.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at der skal være hjemmel til, at der kan klages over afgørelsen over at fjerne køretøjet for så vidt angår retlige spørgsmål.

Det betyder også, at spørgsmålet om, hvorvidt den bagvedliggende parkeringsafgift er pålagt med rette, ikke vil kunne blive påklaget i denne forbindelse. Det vil således kun være kommunens forvaltning, som kan påklages. Der vil eksempelvis kunne blive klaget over, om en kommune har pålagt tre p-afgifter for samme forseelse, og om kommunen har foretaget partshøring, før den fjernede køretøjet.

Med forslaget til ny § 123, stk. 10, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af den i det foreslåede stk. 8 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og salg af disse.

Bestemmelsen giver hjemmel til, at ministeren ved en bekendtgørelse kan fastsætte nærmere regler om kommunernes håndtering af køretøjer efter at have fjernet dem efter forslaget til ny bestemmelse i færdselslovens § 123, stk. 3. I modsætning til bestemmelsen i den nuværende § 123, stk. 6, er det vurderingen, at regelfastsættelsen ikke behøver at forudsætte en forhandling med justitsministeren, da eventuelle fastsatte regler kun vil gælde for kommunerne.

Til nr. 10

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de under nr. 1-3 nævnte køretøjer fjernet, såfremt de henstår på et af færdselsloven omfattet område: 1)

køretøj, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, 2) havareret eller i øvrigt defekt køretøj og 3) registreringspligtigt køretøj, der henstår uden nummerplader.

Af færdselslovens § 123, stk. 2, fremgår det, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet.

I § 123, stk. 3, står der, at køretøjet bringes til den af politiet eller vejmyndigheden anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De af politiet eller vejmyndigheden afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Af § 123, stk. 4, følger det, at det påhviler politiet eller vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, køretøjer er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden.

Færdselslovens § 123, Stk. 5, giver politiet hjemmel til efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Endelig følger det af færdselslovens § 123, stk. 6, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 4 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

I § 123 a, stk. 1, foreslås det, at vejmyndigheden kan foranledige en cykel fjernet, hvis den henstår på det offentlige vejareal.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Dette skal forstås i overensstemmelse med definitionen af en offentlig vej, jf. § 3, nr. 2, i lov om offentlige veje m.v. Heraf er en offentlig vej defineret som veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter vejlovens regler. De inddeles i henholdsvis statsveje og kommuneveje.

Det betyder, at det skal være en cykel efterladt på offentlig vej i overensstemmelse med vejlovens regler, som beskrevet ovenfor. Dermed vil reglen eksempelvis ikke vil gælde for et privat område eller en privat fællesvej. Her vil

det være den generelle regel i færdselslovens § 123, som gælder.

Det foreslås i *stk. 2*, at cyklen må fjernes efter en forudgående høring på minimum 4 uger. Høringen skal foregå ved tydelig markering på cyklen.

Det betyder, at vejmyndigheden forinden fjernelsen af cyklen skal have foretaget en forudgående høring på minimum 4 uger. En partshøring skal i denne forbindelse ikke forstås sådan, at vejmyndigheden vil skulle rette personlig kontakt til ejeren af cyklen. En høring påtænkes at foregå ved, at der markeres med tape eller lignende på cyklen, at vejmyndigheden har til hensigt efter 4 uger at fjerne køretøjer. Herved kan ejeren ved at fjerne tapen eller lignende meddelelser tilkendegive, at cyklen ikke skal fjernes.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at fjernelsen af køretøjet vil være omfattet af reglerne i lovbekendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter (herefter retssikkerhedsloven). Ministeriet forudsætter derfor også, at den kommunale vejmyndighed i sin administration sikrer sig, at retssikkerhedsloven overholdes. Det skal i den forbindelse særsomt bemærkes, at det bl.a. følger af retssikkerhedslovens § 5, stk. 2, at der skal ske en skriftlig underretning af parten. Det følger af retssikkerhedslovens § 5, stk. 4, nr. 5, at kravet kan fraviges, hvis forudgående underretning viser sig umulig eller er uforholdsmæssig vanskelig. Transport- og Boligministeriet vurderer, at denne undtagelse gør sig gældende i dette tilfælde, da det ikke vil være muligt for vejmyndigheden at underrette cykelejerne direkte, eftersom ejerforholdet som hovedregel ikke kan fastslås på selve køretøjet. Underretningen kan således i praksis kun gennemføres ved, at vejmyndigheden markerer med tape eller lignende på cyklen, at vejmyndigheden har til hensigt efter 4 uger at fjerne køretøjer.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

I *stk. 3* fremgår det, at vejmyndigheden er berettiget til at sælge eller give cyklen bort. Et eventuelt overskud tilfalder vejmyndigheden.

Ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti.

Vælger vejmyndigheden, at der skal ske et salg, skal det foregå ved offentlig auktion.

Vælger vejmyndigheden derimod, at give køretøjerne bort, er det ikke intentionen med forslaget, at vejmyndighederne uden videre kan give køretøjerne gratis til eksempelvis en kommunes borgere. Intentionen er, at vejmyndigheden kan vælge at give køretøjerne til almenyttige formål, hvilket eksempelvis kan være organisationer, som foranstalter, at køretøjer sendes til ulande. Der kan også tænkes på typer værksteder, hvor eksempelvis udsatte personer aktiveres. Listen er ikke udtømmende. Forslaget skal afspejle, at intentionen ikke er, at eksempelvis cykelhandlere skal opleve en ulige konkurrence ved, at kommunen giver gratis cykler væk.

I stk. 4 foreslås det, at vejmyndigheden, inden cyklen sælges eller gives bort, jf. stk. 3, skal have undersøgt, at cyklen ikke er meldt stjålet.

Konkret kan vejmyndigheden ved opslag i Cykelregisteret kontrollere, om en cykel er meldt stjålet. Dette er også i overensstemmelse med politiets forpligtelser i cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

I stk. 5 foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om vejmyndighedernes fjernelse af cykler. Der vil i den forbindelse kunne blive fastsat nærmere regler om, at såfremt der er sket salg af cyklen, vil ejeren i 1 år fra salgsdatoen kunne gøre krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter, hvis der er tale om cykler af en betydelig værdi.

Til nr. 11

Det følger af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5

Med forslaget foreslås en ændring af henvisningerne i § 124, så , henvisningen ændres fra stk. 4 og 5 til stk. 5 og 6.

Der er tale om en konsekvensændring, som sker på baggrund af tilføjelsen af et nyt stk. 3, jf. forslaget i lovforslagets § 3, nr. 4.

Til § 4

Loven foreslås at træde i kraft den 1. januar 2021.

Ikrafttrædelsen af lovforslaget vil ikke have betydning for allerede udstedte tilladelser eller indgåede aftaler fra før 1. januar 2021 med udlejningsoperatører omfattet af forslaget til § 1, nr. 2. Det vil på den baggrund også være et aftaleretligt mellemværende imellem den kommunale vejmyndighed og udlejningsoperatør, såfremt der eksempelvis er ønske om at opsige en indgået aftale på baggrund af nærværende lovforslag. Endvidere vil eksisterende tilladelser med dertilhørende vilkår fortsat gælde.

Lovforslaget vil derfor ikke påvirke de vilkår, der måtte være i eksisterende aftaler eller tilladelser.

Det følger af vejlovens § 162, § 108 i lov om private fællesveje og færdselslovens § 143, at lovene ikke gælder for Færøerne og Grønland, hvorfor de foreslåede ændringer ikke gælder for Færøerne og Grønland.

I stk. 2 foreslås det, at regler fastsat i medfør af færdselslovens § 123, stk. 6, jf. lovbekendtgørelse nr. 1559 af 18. december 2018 som senest ændret ved lov nr. 139 af 25. februar 2020, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af færdselslovens § 123, stk. 7.

Bilag 1**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov***Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

§ 80. Det offentlige vejareal kan med vejmyndighedens tilladelse anvendes til

- 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsørestande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn el.lign.,
- 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning eller
- 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign., når dette sker som led i erhvervsmæssig virksomhed.

Stk. 2-3. ---

I lov om offentlige veje m.v., jf. lov 1520 af 27. december 2014, som ændret ved lov nr. 1895 af 8. juni 2016, lov nr. 658 af 8. juni 2016 og lov nr. 175 af 21. februar 2017 foretages følgende ændringer:

1. I § 80, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »udlejning«: », jf. dog §§ 80 a og 80 b,«.

2. Efter § 80 indsættes:

»**§ 80 a.** Udlejningscykler, som ikke har et fast udlejningssted, kan uden vejmyndighedens tilladelse placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlejning, når en aftale om nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet efter stk. 3 er indgået.

Stk. 2. Cyklerne skal ved placering på det offentlige vejareal med henblik på udlejning stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, medmindre andet aftales efter stk. 3.

Stk. 3. Vejmyndigheden indgår uden unødigt ophold aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration og tilsyn betales af udlejningsoperatøren. Vejmyndigheden må ikke stille vilkår om antallet af udlejningscykler.

§ 80 b. Vejmyndigheden kan beslutte, om andre mindre udlejningskøretøjer, jf. stk. 5, som ikke er

omfattet af § 80 a, og som ikke har et fast udlejningssted, må placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlejning. Vejmyndigheden kan endvidere beslutte, hvor mange køretøjer der maksimalt må placeres på vejarealet.

Stk. 2. Placering på det offentlige vejareal af de køretøjer, der er nævnt i stk. 1, kræver en aftale mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens omkostninger til administration og tilsyn betales af operatøren.

Stk. 3. Køretøjerne skal ved placering på offentligt vejareal med henblik på udlejning stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, medmindre andet aftales efter stk. 2.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur, jf. stk. 3.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der er omfattet af stk. 1.«

§ 81. ---

3. Efter § 81 indsættes før overskriften før § 82:

»**§ 81 a.** Vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt de står henstillet i strid med § 80 a, stk. 2, eller § 80 b, stk. 3, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt der ikke er indgået en aftale efter § 80 a, stk. 3, eller § 80 b, stk. 2, eller aftalen lovligt er opsagt.

§ 81 b. Køretøjer, som fjernes efter § 81 a, bringes til en opbevaringsplads, der er anvist af vejmyndigheden. Udgifter til transport, opbevaring og administration af fjernede køretøjer, som er afholdt af vejmyndigheden, påhviler ejeren af køretøjet.

Stk. 2. Det påhviler vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og opbevaret efter vejmyndighedens anvisning, om tidspunktet for og årsagen til, at køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indehol-

de en tilkendegivelse af, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt eller givet bort i overensstemmelse med stk. 3.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan efter udløbet af den frist, der er fastsat i henhold til stk. 2, sælge eller give køretøjet bort. Et eventuelt overskud tilfalder vejmyndigheden.«

§ 133. ---

4. Efter § 133 indsættes før overskriften før § 134:

»§ 133 a. Tvister om retlige forhold omfattet af denne lov i relation til indgåelse af aftaler mellem en vejmyndighed og en udlejningsoperatør, jf. § 80 a, stk. 3, afgøres af transportministeren.«

§ 2

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, som ændret ved § 5 i lov nr. 175 af 21. februar 2017, foretages følgende ændring:

§ 66. På arealer, der er privat fællesvej, kræver det kommunalbestyrelsens godkendelse

- 1) varigt eller midlertidigt at anbringe affald, materiel, materialer, løsøregenstande, ikke-indregistrerede køretøjer, skure, skurvogne, containere, boder, automater, skilte, hegn el.lign.,
- 2) at anbringe køretøjer med henblik på salg eller udlejning uden fører og
- 3) som led i erhvervsvirksomhed at anbringe køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign.

1. I § 66, *stk. 1, nr. 2*, udgår »uden fører«.

§ 3

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret ved lov nr. 1559 af 18. december 2018, lov nr. 556 af 7. maj 2019 og senest ved lov nr. 139 af 25. februar 2020, foretages følgende ændringer:

§ 122 a. Transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelse

1. I § 122 a, *stk. 1*, indsættes som 2. *pkt.*:

af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til vejmyndigheden.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan for statslige veje bestemme, at kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvis overlades til Færdselsstyrelsen.

Stk. 3. ---

Stk. 4. Parkeringsafgift pålagt af en kommunal vejmyndighed i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 3 fordeles efter transport-, bygnings- og boligministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommunale vejmyndighed, på hvis område kontrollen udføres. Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-6, finder tilsvarende anvendelse.

§ 123. ---

Stk. 2. Hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet.

Stk. 3. Køretøjet bringes til den af politiet eller vejmyndigheden anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De af politiet eller vejmyndigheden afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Stk. 4. Det påhviler politiet eller vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted,

»Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7, finder tilsvarende anvendelse.«

2. I § 122 a, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7, finder tilsvarende anvendelse.«

3. § 122 a, stk. 4, 2. pkt., ophæves.

4. I § 123 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Den kommunale vejmyndighed kan foranledige et køretøj fjernet, hvis køretøjet har fået pålagt 3 parkeringsafgifter for samme overtrædelse, jf. § 122 a, stk. 1. Køretøjet kan dog tidligst fjernes efter en forudgående høring på minimum 4 uger.«

Stk. 3-6 bliver herefter til *stk. 4-7*.

5. I § 123, stk. 3, der bliver stk. 4, og i § 123, stk. 4, der bliver stk. 5, ændres »vejmyndigheden« til: »den statslige vejmyndighed«

6. I § 123, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., ændres »vejmyndighedens« til: »den statslige vejmyndigheds«

fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden.

Stk. 5. Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 4 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

7. I § 123, *stk. 4, 2. pkt.*, der bliver *stk. 5, 2. pkt.*, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«

8. I § 123, *stk. 5, 1. pkt.*, der bliver *stk. 6, 1. pkt.*, og i § 123, *stk. 6*, der bliver *stk. 7*, ændres »stk. 4« til: »stk. 5«

9. I § 123 indsættes efter *stk. 6*, som bliver *stk. 7*, som nye stykker:

»*Stk. 8.* Det påhviler den kommunale vejmyndighed at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet i medfør af *stk. 3* og anbragt efter vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en frist på minimum 4 uger, vil blive bortsolgt. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi vedkommende er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af den kommunale vejmyndighed. Den kommunale vejmyndighed er efter udløbet af de nævnte frister berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder den kommunale vejmyndighed, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Stk. 9. En afgørelse truffet af en kommunal vejmyndighed efter *stk. 3*, jf. *stk. 8*, kan påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål.

Stk. 10. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelsen af den i stk. 8 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og salg af disse.«

10. Efter § 123 indsættes:

»§ 123 a. Vejmyndigheden kan foranledige en cykel fjernet, hvis den henstår på det offentlige vejareal.

Stk. 2. Cyklen må først fjernes efter en forudgående høring på minimum 4 uger. Høringen skal foregå ved tydelig markering på cyklen

Stk. 3. Vejmyndigheden er berettiget til at sælge eller give cyklen bort. Et eventuelt overskud tilfalder vejmyndigheden.

Stk. 4. Vejmyndigheden skal inden cyklen sælges eller gives bort, jf. stk. 3, have undersøgt, at cyklen ikke er meldt stjålet.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om vejmyndighedernes fjernelse af cykler.«

§ 124. Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5.

11. I § 124 ændres »§ 123, stk. 4 og 5« til: »§ 123, stk. 5 og 6«

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2021.

Stk. 2. Regler fastsat i medfør af færdselslovens § 123, stk. 6, jf. lovbekendtgørelse nr. 1559 af 18. december 2018 som senest ændret ved lov nr. 139 af 25. februar 2020, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af færdselslovens § 123, stk. 7.