



NOTAT

Dato 7. oktober 2020
J. nr. 2018-6584

Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og færdselsloven

Transport- og Boligministeriet hørte den 19. december 2019 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og færdselsloven. Høringsfristen udløb den 31. januar 2020.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Bycyklen, Copenhagen Bicycles, Cyklistforbundet, Dansk Blindesamfund, Dansk Erhverv, Danske Cykelhandlere, Danske Handicaporganisationer, Donkey Republic, DTL, FDM, Frederiksberg Kommune, KL, Københavns Kommune, Lime, Odense Kommune, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Social- og Indenrigsministeriet, TIER, Vejle Kommune, Voi, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Rigsrevisionen.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Circ, Dansk Industri, Dansk Vejforening, Dansk Parkeringsforening, Danske Regioner, Domstolsstyrelsen, Forbrugerrådet, Kommunal Vejteknisk Forening, Rådet for Bæredygtig Trafik,

4. Øvrige høringssvar

Transport- og Boligministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringsparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: Kim Boye, Urban Development Technologies (UDT)

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.



Transport- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

1. Generelle bemærkninger

Donkey Republic kvitterer for den klare opdeling mellem udlejningscykler og mindre udlejningskøretøjer. Det betyder, at vejloven bliver langt mere relevant og anvendelig i arbejdet med at udvikle og udbrede grøn, sund, trængselsreducerende tilbud som udlejningscykler i landets byer.

Frederiksberg Kommune hilser det velkomment, at der med forslaget skabes mere klare rammer for udlejningscykler og udlejningsløbehjul i free floating.

Dansk Erhverv bemærker generelt, at de er enige i, at der er et generelt behov for regulering på området for udlejningscykler, el-løbehjul og lignende transportformer inden for mikromobiliteten. Endvidere finder de, at forslaget har ramt en rimelig balance, men at det er nødvendigt at følge forslagets konkrete konsekvenser i byrummet for at se, om formålet opfyldes.

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

KL bemærker bl.a., at de grundlæggende finder, at det er en fornuftig lovændring, der giver kommunerne en øget administrationsbeføjelse ved særlig råden over vejareal i forbindelse med udlejningskøretøjer i free floating. KL hilser desuden velkomment, at kommunerne med ændringen i højere grad får hjemmel til at fjerne køretøjer uden forudgående høring.

Vo er generelt positive over for lovforslaget, da det giver byerne og virksomhederne indenfor mikromobilitet en mulighed for gennem dialog at opnå den bedst mulige løsning for alle parter. Dog er bæredygtighedshensyn ikke tilstrækkeligt varetaget i forslaget.

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

Dansk Blindesamfund bemærker generelt, at de er alvorligt bekymrede for, om de foreslåede ændringer i vejloven vedrørende benyttelse af særligt indret-



tet infrastruktur samt kommunernes sanktionsmuligheder, vil være tilstrækkelige til at imødegå de store udfordringer, som f.eks. el-løbehjul og andre mindre motoriserede køretøjer giver for mennesker med et synshandicap.

Danske Handicaporganisationer bemærker, at de erfarer fra sine medlemsorganisationer, at den tilfældige placering af el-løbehjul volder problemer for bl.a. blinde, svagsynede, kørestolsbrugere og personer, der er dårligt gående. Mange mennesker med handicap oplever også udfordringer med udlejningscykler og bycykler, der blokerer fortove og andre passager.

Herudover henviser Danske Handicaporganisationer til Dansk Blindesamfunds høringsvar.

Lime bemærker generelt, at et bredt samarbejde mellem lovgiverne, kommunerne og operatørerne om el-løbehjul sikrer de bedste rammer for brugerne samt øvrige borgere.

Transport- og Boligministeriet skal hertil generelt bemærke, at ministeriet med forslaget lægger op til, at der vil gælde forskellige regler for henholdsvis udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer. Således vil vejmyndighederne ikke 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 regeringen arbejder for at udbrede cyklisme mest muligt. 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 og cykelstier, til at håndtere brugen af og placeringen på det offentlige vejareal. Det er ikke for regeringen afgørende, om udbredelse af cyklismen sker via udlejningscykler. 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 sine egne cykler eller andre transportformer.

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. Der findes heller ikke på samme måde som med cykler dertil indrettet infrastruktur, som kan anvendes, når der skal ske parkering af løbehjul. Derfor skal der efter ministeriets opfattelse også være vide rammer for vejmyndighederne til at kunne beslutte, om der overhovedet ønskes udlejningsløbehjul i kommunen, samt i bekræftende fald at kunne fastsætte krav om, hvor mange køretøjer der må placeres med henblik på udlejning på vejmyndighedens vejareal. Endvidere vil der også være vide rammer for, at vejmyndighederne vil kunne fastsætte nærmere vilkår for køretøjernes bæredygtighed eller påvirkning af miljøet.



2. Cykler

2.1. Aftaler

Bycyklen bemærker bl.a., at det er afgørende, at forslaget til en ny § 80 a ikke gennemføres. Bestemmelsen bryder helt afgørende med den hidtidige arbejdsfordeling mellem stat og kommune, hvor kommunen er vejmyndighed i forhold til kommunale arealer og dermed har beføjelser til at give tilladelse til anvendelse af arealet og tilsvarende til at nægte en tilladelse, hvis kommunen skønner, at arealet skal prioriteres til andre formål. Det må nødvendigvis være lokale aktører, som bedst ved, hvordan cykelfremme kan ske lokalt. At give enhver ret til at anvende kommunale arealer til kommerciel cykeludlejning med et ubegrænset antal cykler vil med stor sandsynlighed skabe kaos til gene for byens borgere og lokale erhvervsdrivende og til skade for de langvarige strategiske initiativer, der arbejder intensivt med at fremme cyklisme og samtidig respekterer hensynet til almindelig fremkommelighed.

Derfor finder **Bycyklen**, at udlejningscykler bør være omfattet af helt tilsvarende regler, som efter udkastet skal gælde for udlejningsløbehjul i forslaget til § 80 b.

Herudover bemærker **Bycyklen**, at de manglende myndighedsbeføjelser i det foreslåede aftalekoncept med stor sandsynlighed vil medføre, at cykelstativerne bliver fyldt op med udlejningscykler, og dermed ikke være til gavn for byens borgere og pendlere fra omegnskommunerne, som cykler til byen.

Cyklistforbundet opfordrer kraftigt til, at kommunerne får mulighed for at sige nej til indgåelse af en aftale, fx hvis kommunen vurderer, at der i forvejen er rigelig kapacitet af udlejningscykler i byen eller, hvis arealet vurderes at skulle benyttes til andre formål til gavn for byens borgere.

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

Vejle, Aalborg og Aarhus Kommune mener, at der bør gælde de samme regler for udlejningscykler som for andre udlejningskøretøjer, så der er mulighed for at regulere begge løsninger på lige vilkår og samme måde. **Aalborg og Aarhus Kommune** foreslår, at bestemmelserne i § 80 a og § 80 b samles i en bestemmelse.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet har noteret sig forslaget om, at bestemmelserne i forslagets § 80 a og § 80 b slås



sammen til én bestemmelse, hvorefter udlejningscyklerne reelt vil skulle behandles i overensstemmelse med forslaget til § 80 b.

Regeringen arbejder for at udbrede cykler mest muligt. Det er ikke afgørende for regeringen, om cyklismen udbredes via 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 sine egne cykler eller andre transportformer.

Udbredelsen af andre udlejningskøretøjer, herunder el-løbehjul, er nyt. Der er på den baggrund ikke den samme erfaring i byerne som med cyklerne. Dette er også én af grundene til, at ministeriet har foreslået, at cykler og andre udlejningskøretøjer skal behandles efter to forskellige hjemler.

Transport- og Boligministeriet ændrer på den baggrund ikke lovforslaget på dette punkt.

Copenhagen Bicycles finder, at der skal laves kontrakter med udbyderne, således at de stilles til ansvar. Kontrakterne bør som minimum inkludere: 1) antallet af cykler, 2) kvaliteten af cyklerne, 3) eksekvering af en social- og miljømæssigt bæredygtig indsats og ansvar, 4) særlige placeringer af cykler, 5) fjernelse af cykler og 6) krav om at informere brugerne om de danske trafikregler.

Danske Cykelhandlere finder bl.a., at der bør stilles økonomiske krav til potentielle udbydere af free floating-koncepter for at sikre, at eventuelle udgifter ikke ender hos kommunen. Endvidere bør der være hjemmel til, at kommunen kan opkræve betaling for operatørens brug af kommunens arealer, da der ellers vil være tale om ulige konkurrence i forhold til udbydere med fast forretningssted.

Herudover finder **Danske Cykelhandlere**, at det vil være formålstjenligt, at der fastsættes regler om, at free floating-køretøjerne kun må udleveres fra bemandede stationer, hvilket kan være med til at sikre, at køretøjerne ikke udlejes til berusede brugere.

Endelig skal kommunerne pålægges at fastsætte vilkår i aftalerne med operatørerne om indsamling, spredning, servicering og reparation. Det skal bl.a. være med til at sikre, at køretøjerne ikke ligger og flyder i gaderne eller ophobes ved særligt uddannelsesinstitutioner og banegårde.

Donkey Republic bemærker, at det er uklart, hvori rammerne for en aftale består. Det er bl.a. uklart, om der i aftalen kan indføres krav om begrænset adgang til f.eks. trafikknudepunkter som tog- og S-togsstationer og andre områder, hvor der i forvejen er pres på cykelinfrastrukturen. Her er det afgørende



at pointere, at pres på den eksisterende cykelinfrastruktur ikke er et argument for at begrænse udlejningscyklers adgang. Tværtimod, fordi hver udlejningscykel erstatter over en privat cykel og dermed bidrager til sanering i kommunernes cykelstativer. Donkey Republic opfordrer til en nærmere specifikation af aftalegrundlaget. Endvidere opfordrer de til at overveje, om selve aftalegrundlaget i en specificeret version kan rumme redskaber til at begrænse antallet af operatører så brugervenligheden sikres mest muligt.

På trods af uklarheden bakker Donkey Republic op om idéen om aftaler, da det er deres erfaring, at dialog og specifikation af rammer for den enkelte operatør sikrer gode forhold for brugerne, kommunerne og operatørerne.

Københavns Kommune bemærker bl.a., at kommunen ser et behov for, at det præciseres i lovforslaget, at det vil være sagligt og inden for intentionen med lovgivningen, at kommunen som del af aftalerne, der indgås med udbyderne, stiller vilkår som f.eks. oprydning af materiel, gebyr og ophør. Endvidere opfordrer kommunen til, at det præciseres i lovforslaget, at der skabes mulighed for at kommunen kan lægge en række vilkår/krav til grund for indgåelsen af aftalerne, som udbyderne skal leve op til.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det følger af forslaget til § 80 a, stk. 3, at vejmyndigheden uden unødigt ophold indgår en aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet, dog ikke vilkår om antallet af udlejningscykler. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af udlejningsoperatøren.

Det følger direkte af bestemmelsens ordlyd, at det ikke vil være i overensstemmelse med loven, såfremt en vejmyndighed kun vil indgå en aftale, hvis en operatør accepterer, at denne kun må placere et bestemt antal cykler på kommunens vejareal.

Som eksempler på, hvad der kan indgås aftale om, er følgende nævnt i de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.2. om udlejningscykler:

- *En aftale vil eksempelvis 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. 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 offentlige parker, gågader, gangarealer el. lign.*
- *Der vil eksempelvis også kunne indgås aftale om, at udlejningsoperatøren på sine udlejningscykler tydeligt skal anføre kontaktoplysninger til udlejningsfirmaet.*



- *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.*

I de specielle bemærkninger til § 80 a står der endvidere, at vejmyndigheden kan 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 nægter at indgå en aftale med en operatør, som ønsker at placere cykler, der ikke lever op til dansk lovgivning.

Der er ikke tale om en 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.

Transport- og Boligministeriet har på baggrund af ovenstående høringssvar i lovforslagets bemærkninger uddybet beskrivelsen af vilkår, som efter ministeriets vurdering må anses for at være inden for rammerne af de foreslåede regler, og som derfor kan indgå i en aftale mellem en kommune og en udlejningsoperatør.

Herudover skal Transport- og Boligministeriet i forhold til Danske Cykelhandlers forslag om, at køretøjerne kun må udleveres fra bemandede stationer bemærke, at såfremt der stilles krav herom, vil det reelt betyde, at der ikke er tale om free floating. Forslaget ses således ikke at ligge inden for rammerne af formålet med de foreslåede regler. Ministeriet har på den baggrund ikke ændret i lovforslaget.

Frederiksberg Kommune det er uklart, om de konkrete aftaler indgås på baggrund af konkrete ansøgninger, eller om det også kan ske ved et udbud. Det fremgår endvidere ikke tydeligt, om kommunerne kan afvise at indgå en aftale med en udbyder – f.eks. fordi der allerede er indgået aftale med en eller flere udbydere. Det bør være mere klart om allerede indgåede aftaler kan medvirke til, at nye aftaler ikke indgås. Kommunen er bekymret over, at der ikke kan fastsættes et maksimalt antal af udlejningscykler.

Det fremgår af forslaget, at en aftale skal indgås uden unødigt ophold. **Frederiksberg Kommune** finder dog, at det vil være hensigtsmæssigt med en præcisering i lovbemærkningerne, om bl.a. indhentelse af supplerende oplysninger til belysning af sagen samt evt. politisk behandling vil være omfattet af uden unødigt ophold. Endelig bemærker **Frederiksberg Kommune**, at det – ligesom med løbehjul – tydeligt bør fremgå af udlejningscyklerne, hvem der er ejer og kontaktoplysninger.



KL bemærker, at kommunerne har mange opgaver, som alle skal prioriteres "uden nødtigt ophold". KL anmoder derfor om, at teksten fjernes, da den griber ind i kommunernes prioritering af opgavevaretagelsen.

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

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

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det ikke er intentionen, at kommunerne kan fastsætte et loft over, hvor mange udbydere af udlejningscykler der må være i kommunen. Kommunerne kan derfor ikke generelt eller ved udbud udelukke andre operatører. Det er heller ikke efter de foreslåede regler muligt at udelukke en operatør af udlejningscykler med den begrundelse, at der allerede er indgået aftaler med andre operatører. Transport- og Boligministeriet antager, at kommunerne primært er bekymrede for ressourceforbruget for forvaltningens varetagelse af opgaven med løbende at indgå aftaler med udlejningsoperatører. Ministeriet skal hertil bemærke, at antallet af operatører generelt er begrænset, hvorfor behovet for aftaleindgælder også må forventes at blive begrænset. Herudover finder ministeriet, at der ikke efter lovforslaget vil være noget til hinder for, at en kommune anvender en standard for aftaler efter vejlovens § 80 a, som kan danne grundlag for indgåelse af aftaler mellem kommunen og de enkelte operatører. En sådan standard skal i sagens natur være åben for forhandling, men det er vurderingen, at de enkelte aftaler på en række punkter vil regulere ens forhold, fx vilkår om ikke at benytte gader til udlejning af cykler.

I forhold til Frederiksberg Kommunes bemærkninger vedrørende "unødigt ophold" bemærker Transport- og Boligministeriet, at der ikke i lovforslaget er fastsat en egentlig tidsfrist for, hvor lang tid indgåelsen af en aftale maksimalt må tage. Det vil være individuelt fra kommune til kommune og fra aftale til aftale. Med unødigt ophold forstås således alene, at det skal sikres, at kommunerne ikke indirekte hindrer, 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 springende punkt er, at kommunen ikke må forhale indgåelsen af en aftale. Transport- og Boligministeriet har tilføjet en uddybende beskrivelse heraf i bemærkningerne til lovforslaget.



Rigspolitiet anbefaler, at vejmyndigheden i forbindelse med indgåelsen af en aftale skal forhandle med politiet herom, som tilfældet er i dag i overensstemmelse med vejlovens § 89.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har tilføjet i bemærkningerne, at vejmyndighederne kan indgå i en dialog med politiet.

2.2. Placering

Cyklistforbundet finder det ikke rimeligt, at kommunalt finansierede cykelstativer fyldes op af kommercielle udlejningscykler, så hverdagscyklister med egne cykler ikke kan finde egnet parkering.

Copenhagen Bicycles bemærker bl.a., at de læser lovforslaget sådan, at der ikke nok cykelstativer til antallet af udlejningscykler, må kommunen placere flere cykelstativer. I den forbindelse konstaterer **Copenhagen Bicycles**, at resultatet bliver, at byerne til sidst vil være så mættede og kommunerne så desperate, at der må laves et nyt lovforslag.

Det er i den forbindelse ifølge Copenhagen Bicycles åbenlyst, at det næste bliver, at udlejerne kommer til at slå om at stille hinandens cykler uden for stativerne, så de andre får bøder fra kommunen. Det kommer ikke til at handle om retfærdighed og rimelighed, men om at få de andre ned med nakken og komme til at fremstå bedst selv – og spare bødekroner.

Herudover vil der formentlig komme kinesiske eller andre billige cykler, der er så billige, at det ikke kan betale sig at reparere dem. Det er der eksempler på fra store kinesiske og amerikanske byer. Det vil betyde, at kommunerne kommer til at bruge ekstremt mange ressourcer på at samle brugte cykler op og smide dem ud. Ingen virksomheder kommer til at betale for at få dem tilbage.

Endelig foreslår **Copenhagen Bicycles**, at de app-baserede cykler og motoriserede løbehjul ikke må stå tæt på cykelhandlere (min. 50 meters distance).

Danske Handicaporganisationer bemærker, at det er vigtigt, at det sikres, at udlejningscyklerne placeres i definerede områder indrettet til dem. Såfremt de ikke placeres i disse områder, skal der være konsekvenser som f.eks. bøder eller fjernelse af cyklerne, der kan være incitament til at sørge for, at det bliver overholdt.

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



Odense Kommune ønsker, at det skal være lovligt at begrænse antallet af udlejningscykler på de enkelte konkrete udlejningssteder, f.eks. foran banegården.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det følger af forslaget til § 80 a, stk. 2, at cyklerne, medmindre andet aftales, ved placering på offentligt vejareal med henblik på udlejning skal stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur. Hvilket for cykler hovedsageligt vil sige cykelstativer.

En aftale vil 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. Udpegningen af områder bør dog som det klare udgangspunkt bero på, at særlige omstændigheder tilsiger, at området ikke benyttes til placering af cykler med henblik på udlejning. Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse, vil det eksempelvis kunne være tilfældet i offentlige parker, gågader, gangarealer el. lign. Derimod er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at en begrænsning ved eksempelvis stationer ikke vil kunne anses som værende saglige, da det netop er ved stationer, at der kan være stor efterspørgsel efter udlejningscyklerne.

I forhold til Copenhagen Bicycles forslag om, at de app-baserede cykler og motoriserede løbehjul ikke må stå tæt på cykelhandlere (min. 50 meters distance), skal ministeriet hertil bemærke, at – som det også fremgår ovenfor – at kommunerne vil kunne udpege områder, hvor vejmyndigheden vurderer, at der ikke må placeres køretøjer med henblik på udlejning. Der skal være særlige omstændigheder, som tilsiger denne begrænsning, i det forbindelse finder ministeriet ikke, at der er særlige omstændigheder, som tilsiger, at det vil være sagligt at begrænse placeringen af køretøjerne 50 meter fra en cykelhandler. Lovforslaget vil herudover ikke forpligte kommunerne til at investere i flere cykelstativer, ligesom udlejningsoperatørerne ikke vil kunne gøre krav på det.

Som det fremgår af forarbejderne, så er placeringen i cykelstativerne hovedreglen, men kan altså fraviges, hvis der aftales andet mellem kommunen og vejmyndigheden. Kommunerne kan således vælge at udvide, hvad der skal forstås ved dertil indrettet infrastruktur. Der vil altså også være hjemmel til, at kommunerne kan anlægge hubs i byrummet, som Københavns kommune omtaler i sit høringssvar. Vælger en kommune dette, vil det naturligvis også skulle afspejle sig i kommunens håndhævelse. Endelig skal det bemærkes, at kommunerne med lovforslaget får mulighed for at fjerne henstillede cykler fra kommunens cykelstativer og dermed frigøre parkeringskapacitet. Ministeriet henleder i den forbindelse opmærksomheden på, at det ifølge Københavns Kommunes cykelredegørelse fra 2019 vurderes, at der henstår ca. 32.000 ubenyttede cykler i kommunen, og at der hvert år efterlades yderligere ca. 10.000 cykler. Muligheden for at fjerne henstillede cykler sikrer således efter



ministeriets vurdering kommunerne et reelt redskab til at optimere parkeringskapaciteten og dermed et reelt alternativ til at opstille flere cykelstativer.

Transport- og Boligministeriet har derfor ikke foretaget ændringer i lovforslaget.

2.3. Antal

Donkey Republic bemærker, at de er meget tilfredse med, at lovforslaget specificerer, at vejmyndigheden ikke kan sætte begrænsning på antallet af udlejningscykler. Det er afgørende for udbredelsen, at operatørerne er i stand til at udleje det antal cykler, som brugerne efterspørger. Deres egen erfaring med udlejning i f.eks. København viser tydeligt, at andelen af lokale brugere, der erstatter bil- eller busturen med en cykeltur stiger markant, når der er cykler tilgængelige. Det er således afgørende for brugerne, at en given operatør tilbyder brugeren en fuld transportservice, der dækker alle potentielle områder og tider, hvor brugeren færdes.

Copenhagen Bicycles bemærker bl.a., at gennemføres forslaget i sin nuværende form, hvor kommunerne ikke kan styre antallet af cykler, vil det medføre totalt anarki på cykeludlejningsmarkedet i København. I den forbindelse bemærkes det, at det for de store kapitalfonde ikke handler om, at økonomien skal hænge sammen – det handler primært om skalering og data. Derfor foreslår **Copenhagen Bicycles**, at kommunerne gives selvbestemmelsesret til at vurdere, hvor mange udlejningscykler der er plads til i kommunen, hvor cyklerne kan stå samt, hvilke regler der skal være gældende. Samme model som for de motoriserede køretøjer bør altså anvendes for cyklerne.

Københavns Kommune bemærker bl.a., at den ubegrænsede mulighed for at føre forretning med udlejningscykler kan afføde mange udbydere, herunder også fra udlandet, uden at kommunen får nogle muligheder for at tage hensyn til det samlede behov for fremkommeligheden i byen. I andre lande er der konstateret udfordringer med rigtig mange cykler i bybilledet, og det er afgørende, at det bliver muligt at forebygge en sådan situation inden for de foreslåede regler.

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



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

Københavns Kommune opfordrer til, at det bliver muligt for kommunen at begrænse antallet af udbydere.

Odense Kommune finder det uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke kan begrænse antallet af udlejningscykler. Kommunen oplever et massivt pres på de offentlige vejarealer. Det er vigtigt at sørge for, at alle byens brugere og borgere føler, at de trygt og sikkert kan komme frem, herunder at der er taget særligt hensyn til f.eks. svagseende eller mennesker med handicap.

Rådet for Sikker Trafik gør opmærksom på, at forslaget potentielt kan betyde en meget kraftig tilgang af udlejningscykler i byerne, da der lægges op til, at kommunerne ikke kan sætte loft over antallet af cykler fra de enkelte udbydere. Hvis denne mulighed viser sig at blive udnyttet fuldt ud af mange udbydere, kan det potentielt blive problematisk i forhold til fremkommelighed på fortove mv. og pladskapaciteten i cykelstativerne. Det vil muligvis kunne føre til en overkapacitet af cykler, som henstår uden at blive brugt og derved fylder unødigt op i gadebilledet.

Rådet for Sikker Trafik vurderer, at det måske kunne være en god idé at indføre mulighed for, at kommunerne kan sætte rammer for, hvilke typer af cykler der må udlejes fra offentligt vejareal – og/eller får mulighed for at sætte et loft over antallet af cykler og/eller antallet af udbydere.

Vejle og Aarhus Kommune bemærker, at ved ikke at have mulighed for at begrænse udlejningscyklerne på samme måde, som de kommunale myndigheder kan med mindre udlejningskøretøjer, kan der forudses en overflod af cykler, som set flere steder med el-løbehjul. Er udlejningscyklerne placeret i cykelparkering har kommunerne ingen mulighed for at regulere dem. Som følge heraf vil den enkelte borger opleve en serviceforringelse og kapacitetsnedsættelse, da cykelparkering i midtbyen vil blive endnu mere presset af et ureguleret antal udlejningscykler.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at regeringen arbejder for at udbrede cykler mest muligt. Det er ikke for regeringen afgørende, om brugen af cykler udbredes via 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 sine egne cykler eller andre transportformer.



Det er gjort gældende, at forslaget kan betyde, at der vil være udbydere, som udnytter situationen til at placere cykler i cykelstativerne, som reelt ikke skal anvendes til udlejning, men snarere som reklamesøjler. Det er i den forbindelse bemærket, at kommunerne reelt ikke vil kunne forhindre det, så længe udlejningscyklerne står placeret i dertil indrettet infrastruktur. Hertil skal Transport- og Boligministeriet gøre opmærksom på, at forslagets § 80 a gælder for udlejningscykler. Det vil derfor ikke være i overensstemmelse hermed, såfremt en operatør med en aftale efter vejlovens § 80 a benytter byrummet til at placere køretøjer mhp. markedsføring, dvs. reelt ikke udfører udlejningsvirksomhed. Ministeriet har på den baggrund nærmere uddybet i bemærkningerne, at kommunerne ikke vil være forpligtet til at indgå en aftale med en operatør, hvis det kan godtgøres, at en operatør reelt ikke vil udføre udlejningsvirksomhed. Det kan f.eks. være, hvor erfaringer fra andre storbyer har vist, at en operatør ikke udfører udlejningsvirksomhed, men netop placerer cyklerne til et andet formål end udlejning.

Herudover vil kommunerne også kunne stille vilkår i en aftale om, at operatørerne skal udlevere data om brugen af cyklerne. Såfremt en kommune identificerer, at en operatørs cykler ikke anvendes, og data tyder på, at det er fordi, cyklerne reelt ikke er placeret til udlejning, vil der efter ministeriets vurdering ikke være noget til hinder for, at en kommune kan ophæve en indgået aftale, da der i så fald ikke er tale om udlejningscykler, og dermed ikke har krav på placering på kommunens vejareal i overensstemmelse med § 80 a. Det skal for en god ordens skyld bemærkes, at det vil være et mellemværende mellem vejmyndighed og operatør, og at det i sidste ende vil være op til domstolene at vurdere, om en aftale lovligt er ophævet.

Endvidere skal forslaget ses i sammenhæng med, at der stilles krav til, hvor cyklerne skal stå placeret – medmindre andet aftales – når de står placeret med henblik på udlejning og de muligheder, som kommunerne får til at fjerne cykler uden forudgående høring, såfremt cyklerne ikke står placeret, som krævet.

Herudover indeholder lovforslaget en ændring af færdselsloven, som giver kommunerne hjemmel til at fjerne såkaldte ”døde” cykler, hvilket kan være med til at sikre bedre kapacitet i cykelstativerne. Som eksempel kan der henvises til, at det følger af Københavns Kommunes cykelredegørelse for 2019, at der står ca. 32.000 efterladte cykler i København og der hvert år efterlades yderligere ca. 10.000 cykler.

I forhold til Københavns Kommunes bemærkning om, at det bør præciseres, hvad der menes med ”som ikke har et fast udlejningssted”, skal ministeriet bemærke, at free floating koncepter for cykler er kendetegnet ved, at der ikke – bortset fra kravet om placering i dertil indrettet infrastruktur - er krav om, at udlejningskøretøjet skal placeres et bestemt sted efter endt tur. Det er derimod brugeren, som selv beslutter, hvor turen ender og dermed, hvor køretø-



jet placeres mhp. at stå til rådighed for udlejning til en ny bruger. Dermed adskiller free floating-konceptet sig fra det klassiske udlejningskoncept, hvor køretøjet skal afleveres på udlejers forretningssted, fx en cykelhandler eller et hotel, efter endt tur.

Transport- og Boligministeriet har derfor ikke imødekommet ønsket om en ændring af lovforslaget på dette punkt.

2.4. Omkostninger

Donkey Republic bemærker, at et udlejningscykelsystem, der dækker bredt og med det rette antal cykler, bidrager positivt til vejmyndighedens økonomi, og derfor ikke bør betragtes som en udgift, selv hvis omkostninger til administration tælles med. Et veludbygget cykeludlejningssystem er en del af løsningen – ikke problemet.

Cyklistforbundet opfordrer til, at det præciseres, at private firmaer, der benytter offentlige cykelstativer til deres udlejningscykler, kan pålægges at betale for opsætning og vedligeholdelse af yderligere cykelstativer.

KL bemærker, at det bør være muligt for kommunen at stille krav om økonomi til særlige anlæg og udstyr, herunder at driftsomkostninger skal kunne afholdes af ansøger, som tilfældet er med andre udlejningskøretøjer.

Københavns Kommune ønsker mulighed for at opkræve gebyrer til betaling for bedre cykelinfrastruktur og optegning af hubs. Dette er med henblik på, at kommunen får tilsvarende muligheder som for løbehjul til at opkræve udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af ”dertil indrettet infrastruktur” til placering af udlejningscykler.

Odense Kommune ønsker, at det skal være muligt at kræve udgifter dækket i forbindelse med etablering og vedligeholdelse af infrastruktur som f.eks. cykelstativer. Kommunen finder ikke, at det er rimeligt, at kommunen skal afholde udgifterne til nye cykelstativer for at understøtte en privat udbyders forretning.

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

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



Vejle og Aarhus Kommune mener, at kommuner bør have tilsvarende mulighed for at opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur over for operatører af udlejningscykler. Udlejningsvirksomhed kan nødvendiggøre yderligere/anderledes infrastruktur, der ikke findes i bybilledet i forvejen.

Aalborg Kommune bemærker, at kommunen som udgangspunkt ikke er interesseret i at etablere en masse ny infrastruktur til udlejningskøretøjer. Dog kan det vise sig, at udlejningsvirksomhed kan nødvendiggøre yderligere infrastruktur. Der bør derfor være hjemmel til at opkræve betaling for udgifter hertil.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det for det første følger af forslaget til § 80 a, stk. 3, 2. pkt., at vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af udlejningsoperatøren.

Lovforslaget vil ikke forpligte kommunerne til at investere i flere cykelstativer, ligesom udlejningsoperatørerne ikke vil kunne gøre krav på det.

Endvidere skal det bemærkes, at kommunerne med lovforslaget får mulighed for at fjerne henstillede cykler fra kommunens cykelstativer og dermed frigøre parkeringskapacitet. Ministeriet henleder i den forbindelse opmærksomheden på, at det ifølge Københavns Kommunes cykelredegørelse fra 2019 vurderes, at der henstår ca. 32.000 ubenyttede cykler i kommunen, og at der hvert år efterlades yderligere ca. 10.000 cykler. Muligheden for at fjerne henstillede cykler sikrer således efter ministeriets vurdering kommunerne et reelt redskab til at optimere parkeringskapaciteten og dermed et reelt alternativ til at opstille flere cykelstativer.

Dette skal 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.

Transport- og Boligministeriet foretager på den baggrund ingen ændringer af lovforslaget på dette punkt.

2.5. Tvistbestemmelse

Københavns Kommune finder, at der etableres et uklart set-up for aftalegrundlaget, hvor forvaltningsretlige afgørelsesprocedurer i form af klagesagsbehandling blandes ind i aftaleretten. Til sammenligning er tilladelsesregimet og vilkår i den forbindelse ikke underlagt klagemuligheder, idet der er tale om en tilladelse med en række vilkår, som skal overholdes for at opretholde tilladelsen. Kommunen forudser, at klagemulighederne komplicerer indgåelsen af



aftalerne og dermed kan risikere at forlænge sagsbehandlingen. Det er vigtigt, at lovforslaget udstikker klare rammer for, hvilke typer af krav kommunen med rimelighed kan stille i en aftale og, hvilke typer af krav der vil kunne forventes at blive tabt i en efterfølgende tvist.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at den foreslåede tvistbestemmelse kun gælder i forbindelse med aftaleindgåelsen i forslaget til § 80 a om udlejningscykler. Efter indgåelsen af en aftale vil forslaget til tvistbestemmelsen ikke være anvendelig. Her vil eventuelle uenigheder skulle afklares mellem parterne eller i sidste ende ved domstolene.

Det følger af de specielle bemærkninger til forslaget til § 133 a, at 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 aftalevilkår vil være i overensstemmelse med lovens formål, som er at skabe gode muligheder for udbredelse af cykler.

En tvist vil eksempelvis kunne gå ud på, at en udlejningsoperatør finder, at en vejmyndighed ikke lever op til kravet om, at en aftale skal indgås uden unødigt ophold. Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke i lovforslaget er fastsat en egentlig tidsfrist for, hvor lang tid indgåelsen af en aftale maksimalt må tage. Det vil være individuelt fra kommune til kommune og fra aftale til aftale. Det springende punkt er, at en vejmyndighed ikke må forhale indgåelsen af en aftale.

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. Som eksempler på hvad der kan indgås aftale om er følgende nævnt i de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.2. om udlejningscykler:

- *En aftale vil eksempelvis 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. Udpegnin-gen 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 Bo-ligministeriets opfattelse, vil det eksempelvis kunne være tilfældet i of-fentlige parker, gågader, gangarealer el. lign.*
- *Der vil eksempelvis også kunne indgås aftale om, at udlejningsopera-tøren på sine udlejningscykler tydeligt skal anføre kontaktoplysninger til udlejningsfirmaet.*



- *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.*

I de specielle bemærkninger til § 80 a står der endvidere, at vejmyndigheden kan 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.

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.

Som et led i denne vurdering kan spørgsmålet om aftalevilkårenes proportionalitet og egnethed prøves i forhold 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. Twistmyndigheden kan i den forbindelse også inddrage de generelle formål og hensyn bag vejloven, jf. vejlovens § 1.

Formålet med twistbestemmelsen er således, at sikre en smidig og hurtig administrativ prøvelse af aftalevilkår mv. i forbindelse med indgåelser af aftaler, samt at endelige aftaler indgås uden unødigt ophold. Alternativet til en sådan administrativ prøvelse vil være at henvise parterne til at få spørgsmålet afklaret ved domstolene.

Transport- og Boligministeriet har på den baggrund ikke foretaget ændringer af lovforslaget på dette punkt.

3. Løbehjul mv.

3.1. Aftaler

Danske Cykelhandlere finder bl.a., at der bør stilles økonomiske krav til potentielle udbydere af free floating-koncepter for at sikre, at eventuelle udgifter ikke ender hos kommunen. Endvidere bør der være hjemmel til, at kommunen kan opkræve betaling for operatørens brug af kommunens arealer, da der ellers vil være tale om ulige konkurrence i forhold til udbydere med fast forretningssted.

Endelig skal kommunerne pålægges at fastsætte vilkår i aftalerne med operatørerne om indsamling, spredning, servicering og reparation. Det skal bl.a. være med til at sikre, at køretøjerne ikke ligger og flyder i gaderne eller ophobes ved særligt uddannelsesinstitutioner og banegårde.



Frederiksberg Kommune bemærker, at det er uklart, om de konkrete aftaler indgås på baggrund af konkrete ansøgninger, eller om det også kan ske ved et udbud. Det fremgår endvidere ikke tydeligt, om kommunerne kan afvise at indgå en aftale med en udbyder – f.eks. fordi der allerede er indgået aftale med en eller flere udbydere. Det bør være mere klart om allerede indgåede aftaler kan medvirke til, at nye aftaler ikke indgås.

Københavns Kommune bemærker bl.a., at kommunen ser et behov for, at det præciseres i lovforslaget, at det vil være sagligt og inden for intentionen med lovgivningen, at kommunen som del af aftalerne, der indgås med udbydere, stiller vilkår som f.eks. oprydning af materiel, gebyr og ophør. Endvidere opfordrer kommunen til, at det præciseres i lovforslaget, at der skabes mulighed for at kommunen kan lægge en række vilkår/krav til grund for indgåelsen af aftalerne, som udbydere skal leve op til.

Herudover opfordrer **Københavns Kommune** til, at lovforslaget nærmere beskriver mulighederne for at afholde et udbud (eller lignende) med henblik på, inden for vejlovens rammer at begrænse antallet af udbydere i tilladelsesperioden, så længe det kan holdes inden for konkurrencerettens rammer mv. Det efterlyses i den forbindelse, at det præciseres, i hvilket omfang det er en mulighed, herunder i forhold til om der i den forbindelse er forskel på cykler og løbehjul.

Endvidere bemærker **Københavns Kommune**, at det ikke er beskrevet, hvad proceduren er, hvis man ikke er enig. Da der ikke er nogen klagemuligheder, antager kommunen, at det må bero på almindelig aftaleret.

Rådet for Sikker Trafik finder det meget positivt, at forslaget lægger op til, at det fremover bliver muligt at få større indflydelse på rammer og vilkår for udlejningsløbehjul i byerne, f.eks. med hensyn til begrænsning af antal og krav til placering.

Vejle og Aarhus Kommune støtter forslaget om, at der fremadrettet skal foreligge klare aftaler mellem kommuner og udlejningskoncepter om, hvor løbehjul skal befinde sig, og at køretøjerne som udgangspunkt skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur. Som en konkurrenceparameter bør det overvejes, om aftalegrundlaget kan omfatte, at operatørerne i deres tilbudsgivning angiver, hvor meget virksomheden er villig til at betale for brug af arealerne.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at i modsætning til forslaget i § 80 a om udlejningscykler, så foreslås i det § 80 b, at vejmyndighederne får hjemmel til lokalt at beslutte om og i bekræftende fald, hvor mange mindre udlejningskøretøjer omfattet af bestemmelsen, som kommunen ønsker placeret på vejarealet med henblik på udlejning.



Der vil i udpræget grad være frihed til, hvad indholdet af en konkret aftale må være, så længe at det ikke er i strid med anden lovgivning. Indholdet vil altså afhænge af, hvad henholdsvis vejmyndigheden og operatøren kan blive enige om. Dog skal ministeriet bemærke, at det følger af forslaget til § 80 b, stk. 2, 2. pkt., at vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens omkostninger til administration betales af operatøren. Endvidere fremgår det af forslaget til § 80 b, stk. 4, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur til de mindre udlejningskøretøjer. Det er derfor også Transport- og Boligministeriets vurdering, at det vil være i strid med forslaget, såfremt en vejmyndighed i en aftale kræver et beløb, som ikke er i overensstemmelse med de to føromtalte bestemmelser.

Der er ikke noget til hinder for, at de enkelte kommuner tilrettelægger benyttelsen af vejarealet for mindre udlejningskøretøjer som et udbud. Til forskel fra udlejningscyklerne vil kommunerne have frihed til at bestemme et maksimalt antal udlejningsoperatører samt antallet af køretøjer. Det vil tillige her være muligt at afvise henvendelser fra nye operatører, som ikke afgav tilbud i en udbudsrunde, med henvisning til, at der allerede er indgået aftaler.

Ministeriet kan i øvrigt bekræfte Københavns Kommunes antagelse om, at uoverensstemmelser mellem kommune og operatør vil bero på almindelig aftaleret, som i sidste ende vil være et spørgsmål, som vil skulle afklares ved domstolene.

Lime bemærker, at der skal være ensartede regler for udlejningscykler og løbehjul. I den forbindelse bemærkes det, at forskellige regler for udlejningscykler og løbehjul kan være en konkurrencebegrænsende foranstaltning, som ikke er hensigtsmæssig og som kan være i strid med EU's konkurrenceregler.

Herudover vil forskellige typer af regler sandsynligvis kunne forvirre brugerne af ordningerne og være komplicerede for kommunerne at håndhæve.

Tier ønsker, at det tydeliggøres, hvad der forstås med en "aftale".

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det først og fremmest er ministeriets vurdering, at forslaget ikke er i strid med EU-retten, herunder EU's konkurrenceregler. Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 7 om forholdet til EU-retten.

I forhold til Tiers forslag om at tydeliggøre, hvad der forstås ved en aftale, er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det ikke er nødvendigt at tilføje yderligere i loven herom. Ministeriet bemærker i den forbindelse, at en aftale skal forstås som viljeserklæring imellem en vejmyndighed og en udlejningsoperatør, som vil være retligt bindende for parterne. Ved eventuelle



uenigheder om indholdet og forståelsen af en aftale, vil det i første række skulle afklares imellem parterne og i sidste ende ved domstolene.

Transport- og Boligministeriet har på den baggrund ikke foretaget ændringer af lovforslaget på dette punkt.

3.2. Placering

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

Derfor finder **DTL**, at der skal være et system, således at lejeren skal placere el-løbehjulet i den dertil indrettede infrastruktur eller særlige områder til parkering efter endt udlejning. Det skal ikke være muligt at afslutte en tur et tilfældigt sted. Alternativt skal der være en incitament struktur, der gør, at lejeren sætter løbehjulet i dertil indrettet infrastruktur.

Det er **DTLs** opfattelse, at det ikke er tilstrækkeligt, at der kun er et krav om at el-løbehjul skal stå i dertil indrettet infrastruktur, når de står placeret med henblik på udlejning. Det vil ikke være tilstrækkeligt til at imødegå det nuværende problem.

Dansk Erhverv bemærker, at de ikke er tilhængere af en fuldstændig fri adgang til at etablere f.eks. løbehjulsordninger, da det kan medføre kaotiske tilstande på den begrænsede plads, der er i byrummet. Det er nødvendigt at varetage hensynet til cykelhandlers udlejning, der ikke er free floating og butiksindehavere, der i forvejen plages af alternativt parkerede cykler. På samme måde kan f.eks. caféer, restauranter og andre aktører i byrummet og blive generet.

Dansk Blindesamfund finder det helt urealistisk, at det vil være muligt at få udbygget en tilstrækkelig infrastruktur på området, som kan sikre, at f.eks. el-løbehjulene ikke ligger smidt rundt omkring på fortove mv.

Danske Handicaporganisationer bemærker, at det er meget vigtigt, at der kommer regler, som sikrer, at løbehjulene skal placeres i definerede områder indrettet til dem. Såfremt de ikke placeres i disse områder, skal der være konsekvenser som f.eks. bøder eller fjernelse af løbehjulene, der kan være incitament til at sørge for, at det bliver overholdt.

Kim Boye bemærker, at udlejerne af elektriske løbehjul har den tekniske kunnen til helt at udelukke løbehjul fra visse steder. At stille krav til operatørerne



om at oprette zoner, hvor løbehjulene ikke må være for at sikre, at færdselsloven bliver overholdt, er både rimeligt og fornuftigt.

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

Tier bemærker, at man i flere byer har etableret ”best practice” parkering, hvilket har vist sig at bidrage positivt til en ordentlig og organiseret brug af det offentlige rum af brugere af mikromobilitetskøretøjer. **Tier** bemærker, at som forslaget ser ud nu, vil det ikke gavne mobilitetskonceptet. **Tier** anbefaler, at man i loven understreger, at parkering i dertil indrettet infrastruktur er en ministeriel anbefaling og ikke et krav. Samt at ministeriet opfordrer både operatører og myndigheder til at samarbejde om koncepterne i højere grad for at finde mere skræddersyede løsninger lokalt.

Voi støtter, at der indføres styringsmekanismer, der kan sikre, at parkeringen af køretøjerne sker på hensigtsmæssig vis, så brugerne ved, hvor de skal stille køretøjerne – og virksomhederne kan understøtte denne parkering med den tilgængelige teknologi.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det følger af forslaget til § 80 b, stk. 3, at køretøjer skal, medmindre andet aftales, ved placering på offentligt vejareal med henblik på udlejning stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur. Som dertil infrastruktur vil kommunerne i afmærkningsbekendtgørelsen få hjemmel til at afmærke områder på vejarealet, som er tiltænkt til parkering af udlejningsløbehjul.

Transport- og Boligministeriet har noteret sig, at DTL finder, at det er utilstrækkeligt, at kravet om placering i dertil indrettet infrastruktur efter forslaget kun skal gælde, når køretøjet står placeret med henblik på udlejning. Transport- og Boligministeriet kan imidlertid ikke imødekomme DTLs forslag om at udvide bestemmelsen, således at kravet også gælder, når et udlejningskøretøj benyttes af en bruger. Ministeriet vurderer, at det vil være for vidtgående, hvis udlejningsoperatørerne skulle være ansvarlige for den placering, der måtte foretages af køretøjet, imens det er udlejet til en bruger. Når køretøjet er udlejet gælder de samme regler, som hvis brugeren benyttede sit eget køretøj.

Som det fremgår af ordlyden af forslaget til § 80 b, stk. 3, kan vejmyndigheden og operatøren aftale nærmere omkring parkering af bl.a. el-løbehjul. Parkering i dertil indrettet infrastruktur er altså hovedreglen, men kan fraviges ved en indgået aftale mellem vejmyndighed og operatør.



Det vil derfor være i overensstemmelse med forslaget, såfremt en kommune og en operatør i fællesskab udvælger områder i kommunen, hvor der skabes hubs til parkering af eksempelvis løbehjul. Områderne kan herefter markeres fysisk på vejarealet efter afmærkningsbekendtgørelsen, men kan også, hvis der indgås aftale herom, alene fremgå af operatørens app. Der vil altså også være hjemmel til, at kommunerne kan anlægge hubs i byrummet, som Københavns kommune omtaler i sit høringssvar.

Transport- og Boligministeriet har på den baggrund ikke foretaget ændringer af lovforslaget på dette punkt.

3.3. Antal

DTL er positive overfor og finder det nødvendigt, at vejmyndigheden får mulighed for at begrænse antallet af el-løbehjul og lignende køretøjer til udlejning.

Københavns Kommune hilser det velkomment, at lovforslaget skaber mulighed for at sætte antalsbegrænsninger for løbehjul, og der skabes hjemmel til at kunne vælge, om man overhovedet vil have dem i byen.

Dansk Blindesamfund vurderer, at det vil blive umuligt at skaffe sig et billede og træffe valg om antal el-løbehjul i en kommune og et antal udbydere. Det er endvidere uhensigtsmæssigt, hvis antallet af køretøjer varierer fra de enkelte kommuner, da det vil gøre det endnu vanskeligere at færdes med et synshandicap.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig, at der udtrykkes opbakning til, at der lokalt kan sættes et loft over det maksimale antal af udlejningsløbehjul, der må placeres med henblik på udlejning på vejmyndighedens vejareal. Det er ministeriets vurdering, at det må bero på en konkret vurdering i de enkelte kommuner, hvor mange udlejningskøretøjer, som ikke er cykler, der er plads til. Ministeriet er bekendt med, at udbredelsen af bl.a. el-løbehjul har skabt gener for borgerne, når de har stået uhensigtsmæssigt placeret. En af intentionerne med lovforslaget er netop et opgør hermed, hvilket er baggrunden for, at der indføres krav om, hvor køretøjerne skal stå parkeret samt bedre håndhævelsesmuligheder for kommunerne, herunder adgang til at fjerne køretøjer, som ikke står parkeret i overensstemmelse med disse krav.

Dansk Erhverv er ikke tilhænger af, at der gives mulighed for helt at forbyde f.eks. løbehjulsudbydere i en by. Det er også afgørende at disse aktører gives mulighed for at have et aktivitetsniveau, der understøtter forretningsmæssig drift, idet der ellers kun vil blive givet adgang til offentligt støttede og finansierede transportformer. Det gælder både i forhold til, hvilket antal af enheder der må opereres i samme område og hvilke steder enhederne må udbydes fra og



parkeres efter brug. Bliver det for stringent, vil det ikke være tilstrækkeligt attraktivt for kunderne.

Lime mener, at kommunerne bør have beføjelser til at begrænse antallet af el-løbehjul og antallet af virksomheder, der udlejer dem. Loven bør dog kræve, at hver kommune foretager en uafhængig vurdering af efterspørgslen efter el-løbehjul i byen, før det maksimale antal el-løbehjul besluttet.

Lime bemærker endvidere, at såfremt tilladelser tildeles efter en konkurrence-dygtig proces, bør vejloven angive, at følgende kriterier bl.a. skal tages i betragtning: bæredygtighed, kvaliteten samt overholdelse af lovgivningen, bevis for sikring af køretøjer med en høj kvalitet og krav om at dele data med vejmyndigheden.

Tier finder det uhensigtsmæssigt, at lokale myndigheder kan vælge at forbyde løbehjul, da det vil kvæle industrien og blokere for borgernes muligheder for brugen af dem.

Voi bemærker, at de er bekymrede over, at der gives mulighed for, at kommuner helt kan afvise andre udlejningskøretøjer end cykler. Det vil være meget vidtgående helt at forbyde et erhverv, hvilket kan blive konsekvensen. Det findes heller ikke at være i tråd med regeringens ambition om at fremme bæredygtig mobilitet.

Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at forslaget giver kommunerne hjemmel til at kunne sætte begrænsninger for, hvor mange udlejningskøretøjer der må stå placeret på kommunens vejareal med henblik på udlejning. Der er i den forbindelse også hjemmel til, at kommunerne helt kan undlade at indgå aftaler herom, såfremt der skulle være et ønske herom. Det vil i sidste ende være et mellemværende mellem de lokale politikere og vælgere, om det skal være muligt at leje el-løbehjul i kommunen.

El-løbehjulene opererer på nuværende tidspunkt på baggrund af en forsøgsordning, og dermed også er et betydeligt mindre veletableret køretøj end cykler. Det er den primære årsag til, at ministeriet med forslaget lægger op til, at kommunerne kan beslutte, om der overhovedet skal være udlejningsløbehjul i kommunen, og i bekræftende fald, hvor mange køretøjer, der må placeres.

Transport- og Boligministeriet bemærker for en ordens skyld, at det i den forbindelse er 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. Endvidere vil vejmyndigheden ikke kunne beslutte, om der udlejes el-løbehjul fra et fast forretningssted. Den foreslåede regulering vedrører således alene udlejning som free floating-koncept.



3.4. Omkostninger

Københavns Kommune bemærker bl.a., at kommunen er positivt stemt over, at kommunerne kan få dækket diverse omkostninger. Dog indeholder forslaget nogle uafklarede forhold. Der skal etableres finansieringssystemer, og det skal afklares, hvordan systemet skal fungere i praksis. Det skal også beskrives, hvornår en udgift vil kunne dækkes. Det vurderes, at det i praksis ikke vil være helt enkelt at afgøre, hvornår en kommunal udgift vil kunne dækkes af udbyderen og, hvor meget af udgiften der vil kunne dækkes. Det vil konkret kunne afhænge af udfaldet af en klagesag og dermed af klagesagspraksis.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det følger af ordlyden i henholdsvis § 80 a, stk. 3, 2. pkt., og § 80 b, stk. 2, 2. pkt., at vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i en aftale, at omkostningerne til administration betales af operatøren.

Det følger af forarbejderne, at det er administrationen i forbindelse med indgåelsen af en aftale samt opfølgning, som vejmyndigheden kan kræve dækket. Hvorimod bestemmelserne ikke hjemler, at der skabes et overskud for vejmyndigheden.

Det er vejmyndigheden, der skønner, hvor meget der i det konkrete tilfælde skal opkræves som betaling for administration. Vejmyndigheden skal tilstræbe, at betalingen modsvarer vejmyndighedens direkte og indirekte faktiske udgifter. Bestemmelsen er ikke tiltænkt anvendt på anden måde end, hvad der er sædvanligt gældende for offentlige myndigheders gebyrfinansiering.

Herudover er der i § 80 b, stk. 4, hjemmel til, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur.

Det vil være op til vejmyndigheden at godtgøre, at de opgjorte udgifter er sket som et led i vejmyndighedens administration.

Transport- og Boligministeriet har på den baggrund ikke foretaget ændringer af lovforslaget på dette punkt.

Tier bemærker, at det virker til, at bestemmelsen om, at administrationsomkostningerne kan opkræves af operatørerne kun er tiltænkt løbehjulsoperatører. **Tier** bemærker, at det bør gælde for alle. Endvidere ønsker **Tier**, at det skal være tydeligere, hvordan man sikrer gennemsigtighed og klarhed ift. omkostningerne. Endvidere bør omkostningerne baseres på antallet af køretøjer.

Herudover bemærker **Tier**, at såfremt operatørerne betaler for egentlige parkeringsområder, da skal det sikres, at områder ikke benyttes af private borgere.



Endvidere foreslås det, at etableringen af parkeringen også kan ske via kommunernes almindelige budgetter, da firmaerne betaler skat.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det ikke er korrekt, når det bemærkes, at betaling af administrationsomkostninger kun er til tænkt løbehjulsoperatørerne. For det første er det vigtigt at holde sig for øje, at forslaget til § 80 b ikke kun gælder for løbehjul, men mindre udlejningskøretøjer.

Endvidere fremgår det af forslaget til § 80 a, stk. 3, 2. pkt., at vejmyndigheden – i forhold til udlejningscykler – kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af udlejningsoperatøren.

Transport- og Boligministeriet er enig med Tier i, at dertil indrettet infrastruktur, som er betalt af operatørerne ikke anvendes til private løbehjul, men i udgangspunktet kun kan anvendes af operatørerne. Ministeriet vil derfor også lade det indgå i ministeriets videre regulararbejde, herunder i forbindelse med ministeriets ændring af afmærkningsbekendtgørelsen.

Det vil være en kommunal beslutning, om der skal opkræves betaling efter de foreslåede hjemler. Ministeriet har således ingen bemærkninger til Tiers synspunkt om, at kommunerne kan vælge at finansiere udgifterne via skatteindtægter.

Transport- og Boligministeriet ændrer på den baggrund ikke lovforslaget på dette punkt.

4. Håndhævelse af udlejningscykler og andre mindre udlejningskøretøjer

Frederiksberg Kommune bemærker, at det bør fremgå tydeligt af lovforslaget, hvad der menes med ”rimelig afstand”, når det skal vurderes, om kommunen må fjerne et udlejningskøretøj. Endvidere ønsker kommunen at vide, om regningen for flytning af køretøjet i den situation kan sendes videre til operatøren.

KL finder det ikke rimeligt, at kommunerne aktivt skal lovliggøre et ulovligt forhold. Reelt kan der på en given lokation være et større antal af ”næsten lovlige” parkeringer, som enkeltvis ikke udgør et problem, men grundet antallet udgør et problem. Ved paragraffens formulering er der lagt vægt på kommunens ansvar og forpligtelse til at få bragt ulovligheder i orden.

Københavns Kommune bemærker bl.a., at kommunen gerne vil have mulighed for at stille vilkår i aftalerne om, at udbyderne skal sørge for oprydning



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

Endvidere bemærker Københavns Kommune, at klageadgangen potentielt kan medføre omfattende administrative opgaver i forbindelse med konkrete vurderinger og sagsbehandling forud for hver eneste mulige fjernelse.

Aalborg Kommune bemærker, at det ved anvendelsen af upræcise angivelser i lovteksten er svært for kommunen at implementere lovteksten. Dette er eksempelvis gældende for teksten i § 81 b, hvor der bl.a. står ”rimelig afstand” og i § 80 a, hvor man benytter ”uden unødigt ophold”.

Tier foretrækker en model, hvor de får besked om, at et køretøj står dårligt placeret, og herefter får en rimelig tidsramme til at fjerne det. Den model anvendes eksempelvis i Stockholm, og fungerer.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at der for det første er tale om, at vejmyndighederne kan – under nærmere omstændigheder – fjerne en cykel eller et andet mindre udlejningskøretøj uden forudgående høring. Kommunerne vil ikke være forpligtet til det. Bestemmelsen er foreslået, da kommunerne tidligere har udtrykt frustration over, at de eksisterende håndhævelsesregler i vejloven ikke er anvendelige.

Som tidligere beskrevet beror lovforslaget overordnet på, at der fremadrettet skal indgås aftaler mellem operatørerne og vejmyndighederne. Såfremt aftaleparterne beslutter at aftale, at vejmyndigheden kontakter operatøren med henblik på, at denne selv flytter sine køretøjer, så vil der ikke være noget til hinder herfor. Det vil derfor også være i overensstemmelse med forslaget, at det i en aftale fastsættes, at en operatør har et vist tidsrum til selv at placere køretøjet, så det står lovligt placeret. Ministeriet finder dog, at hensynet til de lokale forhold tilsiger, at det bør være i aftalen mellem kommune og operatør, at dette fastsættes.

Ministeriet har noteret sig, at der er tvivl om, hvordan det nærmere skal forstås, at et køretøj ikke kan placeres lovligt inden for en rimelig afstand. Ministeriet har på den baggrund uddybet de specielle bemærkninger.

UDT bemærker, at sanktionering i form af fjernelse af køretøjer er en samfundsøkonomisk dyr løsning. Denne praksis vil indebære store administrative og driftsmæssige omkostninger for de håndhævende kommuner, som vil skulle



afsætte betragtelige ressourcer til effektiv overvågning, til indsamling af ulovligt parkerede udlejningscykler og –løbehjul, til opbevaring samt til løbende underretning af operatører. Det er ikke sikkert, at alle omkostninger kan overvælttes til kommercielle operatører, og alene på den baggrund er det tvivlsomt, om denne praksis kan oppebæres effektivt i længden.

Det er vigtigt, at den kommende lovgivning giver vide rammer og gode incitamenter for kommuner og udlejningsoperatører til at blive enige om innovative, teknisk intelligente og proportionale måder at få brugerne af udlejningskøretøjer og operatører til at handle så hensigtsmæssigt som muligt gerne uden den samfundsøkonomisk dyre praksis med at fjerne køretøjer.

Vejle, Aalborg og Aarhus Kommune bemærker, at bestemmelsen i forslaget til § 81 c har overlap til hittegodsloven, som skal korrigeres, så lovene ikke er indbyrdes modsigende. Der bør herefter orienteres om forholdet mellem henholdsvis færdselsloven og hittegodsloven.

Voi støtter, at kommunerne får bedre muligheder for at håndhæve korrekt parkering af udlejningskøretøjerne. Dog bemærkes det, at god håndhævelse og god infrastruktur hænger uløseligt sammen. Den bedste måde at mindske behovet for håndhævelse er at etablere et nødvendigt antal parkeringspladser, som gør det muligt for brugerne at parkere lovligt. Derfor anbefaler **Vo**i, at det gøres klart, at der skal etableres et tilstrækkeligt antal parkeringspladser, der reelt muliggør lovlig parkering.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke kan imødekomme Vois forslag om at forpligte kommunerne til at etablere parkeringspladser. Det er i sidste ende en lokal beslutning.

Som det fremgår af forslaget til § 80 b, stk. 4, kan vejmyndigheden opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering af infrastruktur til brug for parkering. Hensigten med denne bestemmelse er, at det ikke skal være økonomiske hensyn i kommunerne, som tilsiger, at kommunerne ikke ønsker at etablere den infrastruktur, der skal til.

I forhold til bemærkningen om forholdet til hittegodsloven bemærker Transport- og Boligministeriet, at det følger af hittegodslovens § 1, stk. 1, at hittegods snarest muligt skal afleveres til politiet, medmindre finderens ved, hvem ejeren er og straks tilbageleverer det til denne. Hittegodsloven har imidlertid ikke nogen nærmere definition af, hvad der forstås ved hittegods. Det er imidlertid Transport- og Boligministeriets vurdering, at køretøjer fjernet i overensstemmelse med forslaget til § 81 a ikke vil være omfattet af hittegodslovens regler, men derimod være reguleret i vejlovens og færdselslovens regler.

Transport- og Boligministeriet ændrer på den baggrund ikke lovforslaget på dette punkt.



Social- og Indenrigsministeriet foreslår, at det i lovbemærkningerne uddybes, hvem kommunen kan bortgive køretøjer og cykler til, da ministeriet finder, at det er uklart, hvilke hensyn der ligger bag.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det følger af de specielle bemærkninger til 81 c, stk. 3, at vælger vejmyndigheden at give køretøjerne bort, kan vejmyndigheden give cyklerne til eksempelvis organisationer, som foranstalter, at køretøjer sendes til ulande. Der kan også tænkes på værksteder, hvor eksempelvis udsatte aktiveres. Listen er ikke udtømmende.

Transport- og Boligministeriet finder, at bemærkningerne til lovforslaget nærmere har beskrevet intentionen med forslag og foretager på den baggrund ikke ændringer af lovforslaget på dette punkt.

5. Pålægge tre parkeringsafgifter for samme forseelse

Københavns Kommune bemærker, at kommunen hilser den redaktionelle ændring velkommen. Dog bemærker kommunen, at det er kommunens vurdering, at henset til ordlyden af færdselslovens § 121, stk. 7, de klare forarbejder til bestemmelsen og den samlede historik i forbindelse med de lovændringer, der har været i henholdsvis 2014, 2017 og 2018, så har det ikke være afgørende, at færdselslovens § 122 a, stk. 4, 2. pkt., ikke henviste til færdselslovens § 121, stk. 7, da færdselslovens § 121, stk. 7, må antages af udgøre hjemmel for både politi og kommuner til at pålægge op til tre parkeringsafgifter for samme forseelse.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig, at Københavns Kommune vurderer, at hjemlen for kommunerne til at pålægge tre parkeringsafgifter findes i færdselslovens § 121, stk. 7, hvorfor den foreslåede ændring ikke har nogen materiel betydning.

Transport- og Boligministeriet er ikke enig i Københavns Kommunes konklusion.

Det er ministeriets vurdering, at færdselslovens § 121, stk. 7, ikke i sig selv hjemler, at kommunerne kan pålægge tre parkeringsafgifter for samme forseelse. Det er i den forbindelse ministeriets vurdering, at færdselslovens § 121 regulerer politiets parkeringskontrol, hvorimod det er færdselslovens § 122 a, som regulerer bl.a. kommunernes. Såfremt det ikke var tilfældet, ville færdselslovens nuværende § 122 a, stk. 4, 2. pkt., reelt være indholdsløs, hvilket Transport- og Boligministeriet ikke finder er tilfældet.

Det er imidlertid Transport- og Boligministeriets vurdering, at kommunerne skal have hjemmel til at pålægge tre parkeringsafgifter for samme forseelse,



når de overtager parkeringskontrollen fra politiet, hvorfor færdselslovens § 122 a foreslås ændret i overensstemmelse hermed.

Ministeriet er bekendt med Københavns Kommunes synspunkt om rækkevidden af de gældende regler, idet ministeriet har været i dialog med Dansk Parkeringsforening herom. Dialogen er foranlediget af, at Transport- og Boligministeriet i efteråret 2019 gjorde kommunerne opmærksom på, at der efter ministeriets opfattelse mangler hjemmel for kommunerne til at opkræve parkeringsafgifter efter færdselslovens § 121, stk. 7. Ministeriet finder efter nærmere at have overvejet Dansk Parkeringsforenings synspunkt ikke anledning til at ændre den opfattelse af gældende ret, som ministeriet gav udtryk for ved skrivelse til kommunerne sidste efterår.

Transport- og Boligministeriet har ikke foretaget ændringer af de foreslåede bestemmelsers ordlyd, men har på baggrund af ovenfor beskrevne dialog og nærmere overvejelse uddybet begrundelsen for den foreslåede ændring i lovforslagets bemærkninger.

6. Kommuners hjemmel til at fjerne køretøjer efter 3 parkeringsafgifter

FDM bemærker bl.a., at forslaget hverken er underbygget af fakta eller statistik, der kan belyse, at der er et behov for den foreslåede lovændring. Det er således betænkeligt med den foreslåede ændring, når det ikke står klart, om der er et behov for en skærpelse.

Det er problematisk, hvis kommunerne fjerner – og reelt beslaglægger – en parkeret bil uden forudgående retsprøvelse. Det er i den forbindelse problematisk, at der er risiko for en uensartet praksis i kommunerne. I en lånesituation kan en sådan beslaglæggelse desuden medføre negative konsekvenser for bil-ejer til trods for, at bilen blev ført og parkeret af låntager.

Herudover bemærker **FDM**, at ulovlige parkeringer ikke kun sker af ond vilje, men også på grund af misforståelser, at bilisten overser skiltningen mv. Dertil kommer, at der i dansk ret ikke eksisterer en pligt til at tilse sin parkerede bil f.eks. en gang i døgnet. Det er således alt andet end givet, at den konkrete bilist vender tilbage til sin bil og kan konstatere, at der er pålagt parkeringsafgifter, før den tredje afgift er blevet pålagt.

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



FDM bemærker desuden, at der er betydelige problemstillinger i relation til erstatningsretlige spørgsmål. Der opstår også spørgsmålet, om kommunerne er klar til at påtage sig opgaven i forbindelse med at opbevare bilerne. I den forbindelse stiller FDM spørgsmålet om, hvor langt væk en bil må opbevares.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at forslaget bl.a. skal ses i lyset af, at kommunerne ikke har nogen muligheder i den situation, at et køretøj fortsat står parkeret det samme sted, selvom der er pålagt tre parkeringsafgifter for samme forseelse.

Ministeriet er enig i, at der ikke er noget krav i dansk ret om, at en bilist dagligt skal undersøge, hvorvidt vedkommende har fået en parkeringsafgift. Omvendt er det ministeriets klare formodning, at langt de fleste bilister har været i nærheden af sit køretøj inden for den tid, der går fra de tre afgifter er pålagt plus et ekstra døgn.

Hertil kommer, at ministeriet i lovforslaget har præciseret, at kommunen skal foretage en partshøring på minimum 4 uger, inden kommunerne lovligt må fjerne et køretøj, som har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme forseelse. Endvidere er det i lovforslaget indarbejdet, at et køretøj ikke må bortsælges af en kommune, før det har været opbevaret i minimum 4 uger fra fjernelses tidspunktet. På den baggrund finder Transport- og Boligministeriet, at den foreslåede regel både varetager hensynet til, at bilisten kan sikre sig, at køretøjet ikke fjernes med urette og hensynet til, at kommunerne kan håndhæve parkeringsreglerne og effektivt.

Frederiksberg Kommune bemærker, at de er positive over forslaget, dog ønsker kommunen, at det fremgår af bemærkningerne, om politiet er forpligtet til at indgå en aftale med kommunen om placering af fjernede køretøjer på politiets opbevaringsplads.

Københavns Kommune værdsætter den mulighed, som lovforslaget åbner for med hensyn til fjernelse af biler og motorcykler, der er pålagt tre parkeringsafgifter for samme overtrædelse.

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

Rigspolitiet oplyser, at det er Københavns Politis erfaring, at den forudgående partshøring i langt de fleste tilfælde får ejeren til at flytte køretøjet, hvorefter



borttransport ikke bliver en nødvendighed. På den baggrund foreslås det, at der indsættes en bestemmelse om, at der skal foretages en partshøring inden køretøjet kan fjernes.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet enig med Rigspolitiet i, at der forud for fjernelsen af køretøjet skal foretages en parts-høring, jf. herom ovenfor.

KL, Vejle og Aarhus Kommune foreslår, at bestemmelsen udvides, så fjernelsen af køretøjer allerede kan ske for parkeringsforseelser ved standsningsforbud. I praksis vil det være et godt værktøj på steder, hvor der er behov for en intensiv regulering af færdslen, f.eks. busstoppesteder, busgader og lignende og hvor manglende overholdelse af parkeringsrestriktionerne forårsager kaotiske trafikale tilstande.

En hjemmel for vejmyndigheden til at fjerne køretøjer, som har fået pålagt tre parkeringsafgifter for den samme forseelse, er et skridt i den rigtige retning.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke kan imødekomme forslaget om at udvide bestemmelsen, så den ikke kun vil gælde for køretøjer, der har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse. Transport- og Boligministeriet lægger i den forbindelse særlig vægt på, at forslaget netop kun vil gælde i den situation, hvor det objektivt kan konstateres, at der er pålagt tre parkeringsafgifter for samme forseelse.

KL's, Vejle Kommunes og Aarhus Kommunes forslag lægger derimod op til, at der vil skulle foretages en skønsmæssig vurdering af, om en standsning eller parkering i den konkrete situation er af sådan en karakter, at der er behov for omgående at fjerne køretøjet. Dette finder Transport- og Boligministeriet giver anledning til principielle spørgsmål om ansvarsfordelingen mellem henholdsvis politiet og kommunerne, som ikke er foretaget i forbindelse med udarbejdelsen af dette lovforslag.

Transport- og Boligministeriet har på den baggrund ikke foretaget ændringer af lovforslaget på dette punkt.

Social- og Indenrigsministeriet bemærker, at det hverken af de almindelige eller specielle lovbemærkninger fremgår, om der kan klages over, at kommunen fjerner et køretøj efter den foreslåede § 123, stk. 3. Derfor opfordres der til, at det tydeliggøres i bemærkningerne.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig med Social- og Indenrigsministeriet i, at der bør være adgang til at klage, for så vidt angår retlige spørgsmål i forhold til selve fjernelsen af køretøjet. Ministeriet har derfor tilføjet en bestemmelse om, at beslutningen kan påklages til ministeren i forhold til retlige spørgsmål.



Den bagvedliggende parkeringsafgift vil derimod ikke kunne påklages i forbindelse med selve beslutningen. I den forbindelse bemærkes det, at det følger af færdselslovens § 121, stk. 2, at afgørelse om pålæggelse af en parkeringsafgift ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed. Det gælder også for kommunerne, jf. § 122 a, stk. 4, 2. pkt.

En prøvelse af retlige spørgsmål vil derfor primært gå på, om en kommune har pålagt tre parkeringsafgifter for samme forseelse, og om der er foretaget en forudgående partshøring, inden køretøjet fjernes.

7. Kommuners hjemmel til at fjerne ”døde” cykler

Cyklistforbundet foreslår, at det i § 123 a, stk. 3, tilføjes, at forudgående høring sker ”via markering på cyklen”. Endvidere foreslås det, at det tilføjes i stk. 3, at fundet af cyklen skal meddeles til politiet, hvis cyklen viser sig at være stjålet.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, ministeriet på baggrund af Cyklistforbundets høringssvar har tilføjet i bestemmelsen, at den forudgående høring som minimum skal foregå via markering på cyklen.

Endvidere skal ministeriet bemærke, at det følger af forslaget til § 123 a, stk. 4, at vejmyndigheden inden cyklens bortskaffelse skal have undersøgt, at cyklen ikke er meldt stjålet. Det skal være med til at sikre, at der ikke bortskaffes køretøjer, som er meldt stjålet.

Ministeriet finder det ikke nødvendigt at tilføje i bestemmelsen, at kommunen skal melde til politiet, såfremt den identificerer, at den har tyvegods.

Frederiksberg Kommune bemærker, at det vil være hensigtsmæssigt, såfremt det fortsat vil være muligt at overgive cyklerne til politiets hittegodskontor, som tilfældet er i dag.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er bekendt med, at der allerede er en ordning i dag, hvor kommunerne i et samarbejde med politiet står for at fjerne ”døde” cykler. Ministeriets forslag skal sikre, at der er en klar hjemmel til, at kommunerne kan fjerne cyklerne. Ministeriet ser ikke noget til hinder for, at politiet og kommunerne indgår aftaler om den nærmere håndtering af cyklerne.

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



Endelig bemærker Rigspolitiet, at lovforslaget muligvis vil have økonomiske konsekvenser, idet overskuddet efter et eventuelt bortsalg ikke vil tilfalde statskassen, som eller på nuværende tidspunkt er tilfældet.

Transport- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at kommunen forud for en fjernelse af en cykel skal have foretaget en høring på minimum 4 uger. Endvidere fremgår det af forslaget til § 123 a, stk. 4, at vejmyndigheden inden en cykel sælges efter gives bort efter stk. 3, skal have undersøgt, at cyklen ikke er meldt stjålet.

Det skal være med til at sikre, at ejeren af en cykel forud for, at cyklen fjernes, har mulighed for at tilkendegive, at cyklen ikke skal fjernes, da den fortsat anvendes. Endvidere skal det sikre, at kommunerne ikke sælger eller giver stjalne cykler væk.

Transport- og Boligministeriets finder ikke, at fjernelsen af en cykel skal kunne påklages til en anden myndighed. Baggrunden herfor er, at forslaget lægger op til, at kommunerne, inden de kan fjerne cyklen, skal have foretaget en forudgående høring på minimum 4 uger, hvor det – som minimum – skal være sket ved tydelig markering på cyklen. Cyklens ejer vil altså have god tid til at reagere herpå. Transport- og Boligministeriet vurderer, at den forudgående høring på minimum 4 uger og den efterfølgende undersøgelsespligt ift. stjalne cykler er tilstrækkeligt til at sikre cyklejerens interesser.

Transport- og Boligministeriet har tilføjet i bemærkningerne, at forholdet ikke kan påklages.

Transport- og Boligministeriet uforstående over for Rigspolitiets henvisning til cirkulære nr. 9428 af 24. juni 2014 om behandling af hittegods. Det følger af hittegodslovens § 1, stk. 1, at hittegods snarest muligt skal afleveres til politiet, medmindre finderens ved, hvem ejeren er og straks tilbageleverer det til denne. Hittegodsloven har imidlertid ikke nogen nærmere definition af, hvad der forstås ved hittegods. Det er imidlertid Transport- og Boligministeriets vurdering, at cykler fjernet i overensstemmelse med forslaget til § 123 a ikke vil være omfattet af hittegodslovens regler, men derimod være reguleret i vejlovens og færdselsloven regler.

Ministeriet er imidlertid enig med politiet i, at vejmyndigheden vil skulle efterleve de samme krav, som gælder for politiet.

Transport- og Boligministeriet har på den baggrund tilføjet et ekstra stykke i forslaget til § 123 a, som giver transportministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om vejmyndighedernes håndtering.