

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 00. november 2020

3. udkast til

(Ændringsforslag fra RV)

Betænkning

over

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.)

[af transportministeren (Benny Engelbrecht)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 12 ændringsforslag til lovforslaget. Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1 og 2. Radikale Venstres medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 3, 6, 7 og 11. Venstres, Nye Borgerliges og Liberal Alliances medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 4 og 8-10. Transportministeren har stillet ændringsforslag nr. 5 og 12.

2. Indstillinger

◇

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ved betækningsafgivelsen ikke medlemmer i udvalget og dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske bemærkninger i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

3. Politiske bemærkninger

<Parti/partier>

◇

<Parti/partier>

◇

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Til § 1

Af et *mindretal* (DF), tiltrådt af et <>tal:

1) I den under *nr. 2* foreslåede § 80 a indsættes før stk. 1 som nyt stykke:

»Vejmyndigheden kan beslutte, hvor mange udlejningscykler, som ikke har et fast udlejningssted, der maksimalt må placeres på vejarealet med henblik på udlejning.«

Stk. 1-3 bliver herefter stk. 2-4.

[Vejmyndighedens mulighed for at fastsætte et maksimalt antal udlejningscykler]

2) I den under *nr. 2* foreslåede § 80 a affattes *stk. 3, 3. pkt.*, der bliver *stk. 4, 3. pkt.*, således:

»Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i en aftale, at der maksimalt må placeres et vist antal udlejningscykler med henblik på udlejning i konkrete områder af vejarealet.«

[Vilkår om antal udlejningscykler på konkrete områder]

Af et *mindretal* (RV), tiltrådt af et <>tal:

3) Den under *nr. 2* foreslåede § 80 b affattes således:

»§ 80 b. Har en vejmyndighed etableret dertil indrettet infrastruktur eller område, kan andre mindre udlejningskøre-

tøjer, som ikke er omfattet af § 80 a, og som ikke har et fast udlejningssted, efter aftale med vejmyndigheden placeres i den dertil indrettede infrastruktur eller område med henblik på udlejning, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen efter stk. 1, at udlejningsoperatøren betaler for vejmyndighedens udgifter til etablering og vedligeholdelse af dertil indrettet infrastruktur eller område samt udgifter til vejmyndighedens administration og tilsyn.

Stk. 3. Vejmyndigheden og udlejningsoperatøren kan aftale, at andre mindre udlejningskøretøjer, jf. stk. 1, kan placeres andre steder end i dertil indrettet infrastruktur eller område med henblik på udlejning.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan afvise en ansøgning om særlig råden til placering af andre mindre udlejningskøretøjer efter § 80, stk. 1, nr. 2, når vejmyndigheden inden for en afstand på 200 meter eller derunder har etableret dertil indrettet infrastruktur eller område efter stk. 1.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der er omfattet af stk. 1.«
[Nyaffattelse af vejlovens § 80 b]

Af et *mindretal* (V, NB og LA), tiltrådt af et <>tal:

4) Den under *nr. 2* foreslåede § 80 b affattes således:

»§ 80 b. Det offentlige vejareal kan med vejmyndighedens tilladelse anvendes til placering af andre mindre udlejningskøretøjer, jf. stk. 5, som ikke har et fast udlejningssted, og som ikke er omfattet af § 80 a, med henblik på udlejning.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan fastsætte vilkår om, at køretøjerne ved placering på det offentlige vejareal med henblik på udlejning skal stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, at køretøjerne overholder gældende regler, og at virksomheden kan dokumentere at overholde de tekniske krav til sikring af persondatabeskyttelse m.v.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan stille vilkår om bortfald af tilladelsen, hvis vilkår ikke overholdes, herunder vilkår om parkering i dertil indrettet infrastruktur. Hvis virksomheden har mange tilladelser eller tilladelse til flere steder, kan samtlige tilladelser bortfalde, hvis virksomheden gentagne gange overtræder vilkårene.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan kræve omkostninger til etablering og vedligeholdelse af parkeringsinfrastruktur betalt af tilladelsesindehaveren. Vejmyndigheden kan endvidere opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelsen sker i forretningsmæssigt øjemed, jf. § 80, stk. 2.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der er omfattet af stk. 1.«
[Tilladelse til råden over vejareal med små udlejningskøretøjer]

Af *transportministeren*, tiltrådt af et <>tal:

5) I den under *nr. 2* foreslåede § 80 b indsættes i *stk. 4* efter »opkræve betaling«: »fra udlejningsoperatøren«.
[Tydeliggørelse af vejmyndighedens mulighed for at opkræve betaling fra udlejningsoperatører]

Af et *mindretal* (RV), tiltrådt af et <>tal:

6) I den under *nr. 2* foreslåede § 81 a, *stk. 1*, ændres »stk. 3« til: »stk. 1«.
[Lovteknisk konsekvensrettelse]

7) I den under *nr. 2* foreslåede § 81 a, *stk. 2*, ændres »stk. 2« til: »stk. 1«.
[Lovteknisk konsekvensrettelse]

Af et *mindretal* (V, NB og LA), tiltrådt af et <>tal:

8) I det under *nr. 3* foreslåede § 81 a ændres i *stk. 1* og 2 »§§ 80 a og 80 b« til: »§ 80 a«.
[Konsekvensrettelse som følge af ændringsforslag nr. 4]

9) I det under *nr. 3* foreslåede § 81 a udgår i *stk. 1* »eller § 80 b, stk. 3,«.
[Konsekvensrettelse som følge af ændringsforslag nr. 4]

10) I den under *nr. 3* foreslåede § 81 a udgår i *stk. 2* »eller § 80 b, stk. 2,«.
[Konsekvensrettelse som følge af ændringsforslag nr. 4]

Af et *mindretal* (RV), tiltrådt af et <>tal:

11) I den under *nr. 3* foreslåede § 81 a indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Vejmyndigheden kan foranledige et køretøj, der er omfattet af § 80 b, stk. 5, og som efter § 80, stk. 1, nr. 2, har fået tilladelse til at stå placeret på det offentlige vejareal med henblik på udlejning, fjernet uden forudgående høring, hvis køretøjet ikke står placeret i overensstemmelse med vejmyndighedens tilladelse, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand.«
[Udvidelse af håndhævelsesbestemmelsen]

Af *transportministeren*, tiltrådt af et <>tal:

Til § 3

12) *Nr. 5* affattes således:

»5. I § 123, *stk. 3, 1.* og *2. pkt.*, der bliver *stk. 4, 1.* og *2. pkt.*, og *stk. 4, 1.* og *3. pkt.*, der bliver *stk. 5, 1.* og *3. pkt.*, ændres »vejmyndigheden« til: »den statslige vejmyndighed«.
[Lovteknisk ændring]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Med ændringsforslaget foreslås det, at vejmyndigheden kan beslutte, hvor mange udlejningscykler, som ikke har et fast udlejningssted, der maksimalt må placeres på vejarealet med henblik på udlejning.

Det betyder, at vejmyndighederne får hjemmel til lokalt at beslutte, hvor mange udlejningscykler omfattet af bestemmelsen, der ønskes 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 træffe beslutning om.

Til nr. 2

Forslaget skal sikre vejmyndigheden hjemmel til, at vejmyndighederne kan lade det indgå som et aftalevilkår, at udlejningsoperatøren maksimalt må have et vist antal udlejningscykler i bestemte områder på vejarealet.

Er der eksempelvis områder, hvor vejmyndigheden ved, at der er pres på antallet af cykelstativer, vil vejmyndigheden kunne beslutte, hvor mange udlejningscykler der må være placeret i netop det område med henblik på udlejning.

Vejmyndigheden vil i sin administration skulle sikre sig, at udlejningsoperatørerne behandles lige og må derfor ikke favorisere en operatør frem for en anden, hvis der ikke foreligger en saglig begrundelse herfor.

Til nr. 3

Baggrunden for dette ændringsforslag er, at det må konstateres, at der ikke er flertal for at give kommunalbestyrelserne adgang til politisk at beslutte, om der i det hele taget må være andre mindre udlejningskøretøjer som f.eks. udlejningsløbehjul i de danske byer. Det ønskes derimod, at også disse køretøjer skal have adgang til byrummet, men på en måde, som giver vejmyndighederne ret til at beslutte, hvor de må placeres – og dermed have mulighed for at sikre ordnede forhold i byrummet. Det ønskes at fastholde muligheden for, at vejmyndighederne kan indgå aftaler med udlejningsoperatørerne.

På nuværende tidspunkt har byerne primært parkeringsfaciliteter eller områder til biler og cykler. Dette er baggrunden for, at der med forslaget til ny § 80 a i vejloven kan stilles krav om, at udlejningscykler skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, når cyklerne står til rådighed for udlejning. En sådan infrastruktur findes nemlig allerede i de danske kommuner i form af cykelstativer, cykelskure m.v.

Det samme gør sig ikke gældende for andre mindre udlejningskøretøjer som f.eks. el-løbehjul. Der findes som altovervejende hovedregel ikke dertil indrettet infrastruktur eller område til udlejningsløbehjul. Dette er baggrunden for, at der med forslaget til § 80 b som fremsat for Folketinget blev lagt op til, at placering af udlejningsløbehjul ikke kræver en tilladelse fra vejmyndigheden. En sådan tilladelse vil skulle gives på baggrund af en konkret vurdering af lovlige hensyn efter vejloven som f.eks. trafikale hensyn, vejtekniske hensyn, fremkommelighedshensyn m.v. på det konkrete sted, hvor løbehjulene skal placeres. Men en sådan konkret vurdering af bestemte dele af vejarealet er vanskeligt forenelig med free floating-konceptet, hvorefter brugeren i udgangspunktet beslutter, hvor køretøjet placeres efter endt brug.

Der skal ved en regulering, som skal hindre, at f.eks. udlejningsløbehjul placeres tilfældigt, til gene og til potentiel fare for andre brugere af byrummet, tages højde for, hvordan der samtidig etableres dertil indrettet infrastruktur eller

område til placering af udlejningskøretøjerne. Ellers er det i praksis umuligt for vejmyndighederne at beslutte, hvor de skal placeres – og dermed have mulighed for at sikre ordnede forhold, ligesom det er umuligt at stille krav til udlejningsoperatørerne om, at deres køretøjer skal placeres bestemte steder.

Det foreslås derfor i en nyaffattet § 80 b, stk. 1, at har en vejmyndighed etableret dertil indrettet infrastruktur eller område, kan andre mindre udlejningskøretøjer, som ikke er omfattet af § 80 a, og som ikke har et fast udlejningssted, efter aftale med vejmyndigheden placeres i den dertil indrettede infrastruktur eller område med henblik på udlejning, jf. dog det foreslåede stk. 3.

Det betyder, at dertil indrettet infrastruktur eller område til f.eks. udlejningsløbehjul kan etableres enten ved, at vejmyndigheden gør det selv og herefter indgår aftaler med operatørerne om anvendelse eller ved tilladelser efter den gældende § 80, stk. 1, nr. 2, i vejloven.

Bestemmelsen omfatter andre mindre udlejningskøretøjer, som ikke er omfattet af § 80 a, og som ikke har et fast udlejningssted. Transportministeren fastsætter i medfør af stk. 5, hvilke køretøjer der vil være omfattet af § 80 b. På nuværende tidspunkt vil det være udlejningsløbehjul, hvorfor de omtales nedenfor.

I begge tilfælde er det vejmyndigheden, som enten beslutter eller træffer afgørelse om, hvor disse køretøjer må stå i byen. For så vidt angår aftalemuligheden, indebærer forslaget til ny § 80 b, stk. 1, at den lokale vejmyndighed af egen drift finder et antal egnede steder på det offentlige vejareal, hvor der kan gøres plads til placering af udlejningsløbehjul, når de står til rådighed for udlejning. Disse steder kan f.eks. fysisk afmærkes i form af et optegnet areal med et løbehjulssymbol i overensstemmelse med den ændring af afmærkningsbekendtgørelsen, som Transport- og Boligministeriet udsteder parallelt med den forventede ikrafttræden af dette lovforslag.

Når vejmyndigheden har truffet beslutning om, hvor og hvor mange af sådanne arealer der kan reserveres til placering af udlejningsløbehjul, kan der indgås aftaler mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatører om benyttelse heraf til placering af eksempelvis udlejningsløbehjul, som ikke har et fast udlejningssted. Det vil ikke være et krav, men det vil være oplagt for vejmyndighederne at gå i dialog med udlejningsoperatørerne om, hvor på det offentlige vejareal i kommunen, der er interesse for at placere disse udlejningskøretøjer.

Disse aftaler kan ikke fuldstændigt honorere et ønske om free floating, hvor brugeren blot stiller udlejningsløbehjulet fra sig efter endt brug, men det kan sikre – forudsat at vejmyndigheden konstruktivt tager ansvar for, at der også bliver plads til et marked for f.eks. udlejningsløbehjul – at der etableres et passende antal steder til placering af udlejningsløbehjul efter endt brug. Det forudsættes således, at vejmyndighederne udpeger så mange steder til placering af udlejningsløbehjul, at det giver branchen mulighed for at give borgerne et reelt og dækkende bynært transporttilbud.

I en større dansk by vil det derfor også være imod intentionen med forslaget, hvis der kun bliver stillet vejareal til rå-

dighed til placering af et meget lavt antal udlejningskøretøjer, som reelt betyder, at det udelukker et kommercielt marked for mindre udlejningskøretøjer, som kan være et alternativ for brugerne i stedet for andre transportformer. Omvendt kan det ikke forventes, at vejmyndighederne finder plads til et ubegrænset eller meget stort antal udlejningskøretøjer, som pladsforholdene i byen ikke kan rumme. Endvidere vil det stride mod intentionen med forslaget, hvis vejmyndigheden udelukker større områder af byen eller hele bydele fra at kunne benyttes til placering af f.eks. udlejningsløbehjul. Omvendt skal det – ligesom med udlejningscykler – være muligt for vejmyndigheden at træffe beslutning om, at bestemte dele af byrummet er uegnet til at blive benyttet til placering af udlejningsløbehjul, f.eks. gågader.

Ønsker en vejmyndighed ikke af egen drift at beslutte, hvor der kan udpeges egnede steder til placering af udlejningsløbehjul uden fast udlejningssted, så må dertil indrettet infrastruktur eller område til disse køretøjer som den anden mulighed etableres ved, at udlejningsoperatørerne ansøger om en tilladelse til særlig råden efter den gældende vejlovs § 80, stk. 1, nr. 2. Det betyder, at udlejningsoperatørerne konkret må ansøge om tilladelse til at råde over en bestemt del af vejarealet til at placere udlejningsløbehjul. Vejmyndigheden er forpligtet til at sagsbehandle og træffe afgørelse herom i overensstemmelse med hensynene i vejloven og inden for rammerne af forvaltningsloven m.v.

Det vil være vejmyndigheden, som i forbindelse med tilladelsen efter § 80, stk. 1, nr. 2, samtidig beslutter, hvordan den bestemte del af vejarealet, som udlejningsoperatøren ønsker at benytte, afmærkes. Det kan f.eks. fysisk afmærkes i form af et optegnet areal med et løbehjulssymbol i overensstemmelse med den ændring af afmærkningsbekendtgørelsen, som Transport- og Boligministeriet udsteder parallelt med den forventede ikrafttræden af dette lovforslag. Men vejmyndigheden vil også med tilladelsen kunne stille alternative krav, f.eks. at området defineres som et virtuelt hub.

Vejmyndigheden vil efter den gældende vejlovs § 80, stk. 2, kunne få dækket sine omkostninger herved. Det bemærkes i den sammenhæng, at der med det foreslåede § 80 b, stk. 4, i nærværende ændringsforslag er lagt op til, at vejmyndigheden kan afvise en ansøgning om særlig råden til placering af sådanne køretøjer efter den gældende vejlovs § 80, stk. 1, nr. 2, hvis vejmyndigheden i overensstemmelse med det ovenfor beskrevne af egen drift har udpeget et område inden for en radius af 200 meter til placering af udlejningsløbehjul uden fast forretningssted.

Dermed får de vejmyndigheder, som konstruktivt tager ansvar for af egen drift at etablere dertil indrettet infrastruktur eller område til udlejningsløbehjul, en lovfæstet ret til ikke at behandle ansøgninger om særlig råden efter vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2, jf. nærmere herom nedenfor.

Det bemærkes, at vejmyndighederne både ved aftaler efter den ny § 80 b, stk. 1, og ved tilladelser efter den gældende § 80, stk. 1, nr. 2, vil få de håndhævelsesmuligheder, som er foreslået i § 81 a i lovforslaget som fremsat for Folketinget.

Endelig er det, som tilfældet er med udlejningscyklerne efter lovforslagets § 80 a, en forudsætning, at vejmyndighe-

den i forbindelse med en aftaleindgåelse kan stille lignende krav, som skal sikre, at der kun indgås aftaler med seriøse aktører.

Det foreslås i *stk. 2*, at vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen efter *stk. 1*, at udlejningsoperatøren betaler for vejmyndighedens udgifter til etablering og vedligeholdelse af dertil indrettet infrastruktur eller område, jf. *stk. 1*, samt udgifter til vejmyndigheden administration og tilsyn.

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 m.v. skal parkere inden for, når de står placeret med henblik på udlejning. Disse steder kan f.eks. fysisk afmærkes i form af et optegnet areal med et løbehjulssymbol i overensstemmelse med den ændring af afmærkningsbekendtgørelsen, som Transport- og Boligministeriet udsteder parallelt med den forventede ikrafttræden af dette lovforslag. Det bemærkes, at der med nærværende ændringsforslag gives mulighed for, at vejmyndigheden og udlejningsoperatøren har frihed til at aftale andet end krav om placering i dertil indrettet infrastruktur mv., jf. forslaget til ny § 80 b, stk. 3, 1. pkt. nedenfor.

Etablering af dertil indrettet infrastruktur eller område vil være forbundet med omkostninger, hvorfor det vurderes at være 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 indgås aftaler med. Ministeriet finder det naturligt, at det vil være en del af indgåelsen af aftaler, at omfanget af parkeringspladser drøftes med operatørerne.

Er der flere operatører, lægges det til grund, at udgifterne også vil skulle fordeles mellem disse, da det ikke bør ramme én operatør hårdere end andre.

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

Vejmyndigheden vil endelig 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 indebære udgifter for vejmyndigheden. Bestemmelsen hjemler ikke, at der skabes et overskud for vejmyndigheden.

Det foreslås i *stk. 3*, at vejmyndigheden og udlejningsoperatøren kan aftale, at andre mindre udlejningskøretøjer,

jf. stk. 1, kan placeres med henblik på udlejning andre steder end i dertil indrettet infrastruktur eller område.

Det betyder, at der vil 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 foreslås i *stk. 4*, at vejmyndigheden kan afvise en ansøgning om særlig råden til placering af andre mindre udlejningskøretøjer efter § 80, stk. 1, nr. 2, når vejmyndigheden inden for en afstand på 200 meter eller derunder har etableret dertil indrettet infrastruktur eller område efter den ny § 80 b, stk. 1.

Baggrunden for denne mulighed er først og fremmest at understøtte den grundlæggende hensigt med forslaget, hvorefter vejmyndigheden går i dialog med udlejningsoperatørerne og indgår aftaler om at benytte byrummet til udlejning af f.eks. udlejningsløbehjul. Har en vejmyndighed således gjort en reel indsats for at finde plads til et kommercielt marked for andre mindre udlejningskøretøjer i byen, som kan være et alternativ for brugerne i stedet for andre transportformer, så vil det være uhensigtsmæssigt, hvis vejmyndigheden samtidig er forpligtet til at behandle ansøgninger om særlig råden for de samme områder, f.eks. fra udlejningsoperatører, som ikke har indgået aftaler med kommunen. Når vejmyndigheden allerede én gang har foretaget en vurdering af anvendelsen af vejarealet, behøver vejmyndigheden derfor ikke at anvende ressourcer på at vurdere området igen.

Omvendt vil vejmyndigheden, såfremt den ikke af egen drift reelt har forsøgt at finde et passende og dækkende antal steder i byen til f.eks. udlejningsløbehjul stadig være forpligtet til at behandle ansøgninger om særlig råden efter vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2. Dette er baggrunden for afstandskravet på 200 meter i bestemmelsen.

Det er dog en forudsætning for retmæssigt at kunne afvise en ansøgning, at vejmyndigheden reelt har stillet vejareal til rådighed for parkering med henblik på udlejning, som tilsiger, at udlejningsoperatørernes normale ret til at få behandlet en ansøgning efter § 80, stk. 1, nr. 2, kan afvises. Hermed menes, at det vil være i strid med ændringsforslagets intentioner, såfremt en vejmyndighed etablerer dertil indrettet infrastruktur eller områder i et omfang, som ikke harmonerer med de lokale forhold i området, herunder nærhed til trafikårer, togstationer, busstationer m.v. Her vil udlejningsoperatørerne have en naturlig interesse i at stå placeret, hvorfor omfanget og karakteren af vejmyndighedens etablering af infrastruktur skal afspejle behovet. Vælger vejmyndigheden kun at etablere et område, som giver adgang til placering af antal køretøjer ude af trit med forholdene i det lokale område, f.eks. plads til 5 udlejningskøretøjer ved en stor togstation, vil der ikke være mulighed for at afvise ansøgninger efter vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2. Det er ikke muligt at angive et nøjagtigt antal i loven, så det vil bero på en konkret vurdering. Vejmyndighedens afvisning

af at behandle en ansøgning efter den ny § 80 b, stk. 4, vil være en afgørelse, som kan påklages til Vejdirektoratet efter vejlovens § 132.

Det foreslås i *stk. 5*, at transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der er omfattet af stk. 1.

På nuværende tidspunkt er det intentionen, at det vil skulle gælde for elløbehjul, 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. 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 betyder, 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, sikrer trafikikker anvendelse for brugerne, spiller sammen med byrummets øvrige køretøjstyper og køretøjets hastighed, ligesom der kan lægges vægt på at sikre bedre mobilitet, køretøjets miljøegenskaber m.v.

Til nr. 4

Hensigten med lovforslaget var at give vejmyndighederne værktøjer til at kunne fjerne især løbehjul, der blev placeret trafikalt uhensigtsmæssigt på vejarealer. Konsekvenserne af det af regeringen fremsatte lovforslag er i stedet blevet, at der åbnes for, at en vejmyndighed konkret kan forbyde udførelsen af et erhverv pakket ind i et vejformål. Med ændringsforslaget tilrettes lovforslaget, så loven kan ramme det oprindelige formål.

Der foreslås ingen ændringer for så vidt angår cykler, da forslaget giver en øget mulighed for at fremme erhvervet med udlejning af cykler. Derimod foreslås der ændringer for andre mindre udlejningskøretøjer, da vejmyndighederne, i modsætning til hvad de kan over for udlejere af cykler i det foreslåede § 80 a, kan nægte at indgå aftale med udlejere af andre mindre udlejningskøretøjer. Hvor cykeludlejerne har en ret til at få en aftale, der kan modsvares af krav fra myndigheden, og kan indbringe uenigheder om tvister, har udlejerne af eksempelvis løbehjul ingen ret til at få en aftale.

En sådan ulighed i reguleringen vil kunne medføre en skævvridning af konkurrencen både i forholdet til udlejere af cykler, men i særdeleshed i forholdet mellem forskellige udlejere af andre mindre udlejningskøretøjer. Der er en betydelig risiko for, at allerede etablerede virksomheder med et kendskab til markedet vil have en fordel i forbindelse med forhandlinger om aftalevilkår med vejmyndigheden, som nye virksomheder ikke vil have.

Derudover bliver magtbalancen mellem vejmyndigheden og udlejere af mindre udlejningskøretøjer unødigt uligevægtig.

Det bemærkes i den forbindelse, at vejmyndighederne i forbindelse med aftaleindgåelsen vil skulle sikre, at aftalen og dens vilkår ikke strider imod anden lovgivning, vejmyndighederne vil være underlagt de almindelige forvaltningsretlige principper, og at eventuelle tvister i relation hertil vil skulle indbringes for domstolene. Dette vil forventeligt indebære en betydelig længere sagsbehandlingstid, inden der foreligger en afklaring. Det vil påføre de erhvervsdrivende uhensigtsmæssige økonomiske byrder og med altovervejende sandsynlighed betyde, at virksomhederne vil være tilbageholdende med at få prøvet deres aftaler, hvilket retssikkerhedsmæssigt kan være et stort problem.

Med ændringsforslaget foreslås behandlingen af tilladelser til råden over vejareal til andre mindre udlejningskøretøjer derfor ført tilbage i vejlovens afgørelsessystem, så vejmyndigheden som i dag skal foretage en konkret vurdering af, om der er plads til andre mindre udlejningskøretøjer, så som løbehjul, på det ønskede vejareal.

Den ændring, som skulle løse det konkrete problem, fastholdes; nemlig at sikre, at vejmyndighed og politi kan fjerne eksempelvis løbehjul, hvis de er placeret ulovligt.

Dermed fastholdes, at vejlovens formål alene er at tilgodese de trafikale forhold og ikke erhvervsregulering.

For at fastholde fokus på orden er der mulighed for at samtlige tilladelser kan bortfalde, hvis en virksomhed gentagne gange overtræder vilkår, eller ikke kan sikre, at vilkårene overholdes af brugerne.

Der er i forslaget fortsat mulighed for, at kommunen kan stille vilkår om betaling af parkeringsinfrastruktur.

Med bestemmelsen fastholdes således den nuværende situation, hvor vejmyndigheden skal give tilladelse til råden. Dermed sikres, at myndigheden er bundet af vejlovens hensyn og dermed tager udgangspunkt i det konkrete areal, som der søges tilladelse til, samt at kommunernes afgørelser kan prøves ved administrativ rekurs.

Vilkår kan sættes i det omfang, de er indenfor vejlovens formål efter de almindelige forvaltningsretlige regler. Derudover foreslås en klar hjemmel til, at myndigheder kan fastsætte vilkår om, at køretøjerne ved placering på det offentlige vejareal med henblik på udlejning skal stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur eller område. Dertil kommer, at der her er hjemmel til vilkår vedrørende virksomhedens overholdelse af eksempelvis håndtering af personoplysninger, samt at virksomheden skal kunne dokumentere teknisk at kunne sikre overholdelse af parkeringsregler m.v. På samme måde skal virksomheden sikre, at køretøjerne er i overensstemmelse med gældende regler.

Det er med stk. 3, i ændringsforslaget gjort klart, at vejmyndigheden vil kunne tilbagekalde tilladelser til virksomheden, hvis vilkår ikke overholdes, også selv om den manglende overholdelse ikke har vedrørt det konkrete sted.

Endelig åbnes for, at vejmyndigheden kan kræve omkostninger til etablering og vedligeholdelse af parkeringsinfrastruktur betalt af tilladelsesindehaveren, ligesom vejmyndigheden som ved andre tilladelser til råden med forrentningsmæssigt øjemed efter § 80, stk. 2, vil kunne opkræve de administrative omkostninger, som myndigheden har haft ved behandlingen af ansøgningen.

På den måde bliver vilkårene for tilladelse til placering af andre mindre køretøjer til udlejning ikke anderledes end for anden forretningsmæssig råden over vejareal, og vejmyndigheden skal derfor kunne give en saglig trafikalt begrundelse for et afslag.

Endelig fastholdes den foreslåede tilretning af håndhævelsesmulighederne, så mindre køretøjer, eksempelvis elektriske løbehjul, der er trafikalt uhensigtsmæssige eller i strid med de vilkår, som vejmyndigheden har sat i tilladelsen til råden over vejarealet, vil kunne fjernes uden forudgående høring.

Til nr. 5

I det fremsatte lovforslag er det foreslået, at vejmyndigheden i medfør af forslaget til § 80 b, stk. 4, kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur eller område, jf. stk. 3.

Forslaget til § 80 b regulerer forholdet mellem udlejningsoperatører og vejmyndighederne.

Det foreslås, at det tydeliggøres i § 80 b, at betalingen i stk. 4 kan opkræves fra udlejningsoperatøren. Det bemærkes, at dette også er forudsat ved lovforslaget som fremsat, hvorfor den foreslåede ændring ikke indebærer materielle ændringer i den foreslåede retstilstand.

Til nr. 6 og 7

Der er tale om lovtekniske konsekvensrettelser, idet der med det foreslåede nr. 1 er en nyaffattelse af § 80 b, hvor henvisningen skal være til stk. 1.

Til nr. 8-10

Der er tale om en konsekvensrettelser som følge af ny affattelse af § 80 b, hvormed der ikke længere indgås aftale mellem vejmyndigheden og virksomhedens ejer.

Til nr. 11

Det foreslås, at vejmyndigheden kan foranledige køretøjer, som der er givet tilladelse til at stå placeret med henblik på udlejning, jf. § 80, stk. 1, nr. 2, fjernet uden forudgående høring, hvis køretøjet er omfattet af de regler, som transportministeren fastsætter i medfør af § 80 b, stk. 5, og køretøjet ikke står placeret i overensstemmelse med vejmyndighedens tilladelse, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand.

Der er tale om en udvidelse af håndhævelsesbestemmelsen, så den også omfatter mindre udlejningskøretøjer, som fastsat i medfør af transportministerens bemyndigelse i forslaget til § 80 b, stk. 5, men hvor der ikke er indgået en aftale efter § 80 b, men derimod givet en tilladelse til at råde over en del af vejarealet efter vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2.

Det betyder, at hvis køretøjer ikke står placeret i overensstemmelse med en tilladelse givet med hjemmel i vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2, 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 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 udlejningskøretøjer står placeret, hvor de skal, og dermed eksempelvis ikke stå efterladt midt på et fortovej 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 berettigg.

Til nr. 12

Der er tale om et forslag til en ændring af hensyn til lov kvaliteten. Forslaget har således ikke nogen materiel betydning.

5. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 7. oktober 2020 og var til 1. behandling den 22. oktober 2020. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

Oversigt over lovforslagets sagsforløb og dokumenter

Lovforslaget og dokumenterne i forbindelse med udvalgsbehandlingen kan læses under lovforslaget på Folketingets hjemmeside www.ft.dk.

Henrik Møller (S) Tanja Larsson (S) Jeppe Bruus (S) fmd. Jesper Petersen (S) Lennart Damsbo-Andersen (S)

Malte Larsen (S) Orla Hav (S) Thomas Jensen (S) Andreas Steenberg (RV) Jens Rohde (RV) Rasmus Helveg Petersen (RV)

Anne Valentina Berthelsen (SF) Karsten Hønge (SF) Henning Hyllested (EL) Eva Flyvholm (EL) Susanne Zimmer (UFG)

Kristian Pihl Lorentzen (V) Hans Andersen (V) Hans Christian Schmidt (V) nfmd. Ellen Trane Nørby (V)

Peter Juel-Jensen (V) Martin Geertsen (V) Hans Kristian Skibby (DF) Dennis Flydtkjær (DF)

Mette Hjermand Dencker (DF) Niels Flemming Hansen (KF) Egil Hulgaard (KF) Mette Thiesen (NB) Ole Birk Olesen (LA)

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Socialdemokratiet (S)	48	Liberal Alliance (LA)	3
Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	42	Alternativet (ALT)	1
Dansk Folkeparti (DF)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	16	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	13	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	13	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	4
Nye Borgerlige (NB)	4		

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i <3> møder.

Teknisk gennemgang

Transportministeren afholdt den 3. november 2020 en teknisk gennemgang af lovforslaget.

Høringssvar

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 19. december 2019 dette udkast til udvalget, jf. TRU alm. del – bilag 127, folketingsåret 2019-20. Den 7. oktober 2020 sendte transportministeren høringssvarene og et høringsnotat til udvalget.

Bilag

Under udvalgsarbejdet er der omdelt <10> bilag på lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har under udvalgsarbejdet stillet 21 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som ministeren har besvaret.