



Notat

Høringsnotat - vedr. modtagne hørings svar

14. januar 2020

Forvaltningen sendte den 9. december 2019 høringsbreve med udkast til afgørelser ud til 11 ansøgere om opstilling af mindre udlejningskøretøjer med frist til at give bemærkninger den 6. januar 2020.

Sagsnummer
2020-0012055

Dokumentnummer
2020-0012055-1

Forvaltningen har modtaget hørings svar fra 8 ud af 11 udbydere (Bikeshare, Copenhagen Bicycles, VOI, LIME, Donkey; TIER, Cirk og Bird).

Forvaltningen har ikke modtaget svar fra 3 ansøgere (Foxe, DK mikromobilitet og Wind).

Af de modtagne hørings svar er der en række bemærkninger, som er fælles for flere udbydere.

Afvente de nye regler i vejloven

To udbydere foreslår, at Københavns Kommune afventer ændringen af vejloven. Bech-Bruun har på vegne af VOI, en række bemærkninger, som de anfører primært skyldes de manglende retlige rammer, der pt. er for regulering af udlejning af løbehjul i Danmark. De påpeger således manglende hjemmel i lovgivningen ift. antalsbegrænsning og ift. nogle af de fastsatte vilkår samt mangler i forhold til konkret begrundelse, og anbefaler at afvente med tilladelser til der foreligger nye regler.

LIME finder, at de foreslåede, nye regler sandsynligvis vil give kommunen stærkere beføjelser over el-løbehjulene samt tilskynde til et tættere samarbejde med et mindre antal udlejere af el-løbehjul og resultere i en bedre styring af el-løbehjul i byerne.

Forvaltningens bemærkninger

:Forvaltningen er enig i, at de nuværende regler i vejloven er utilstrækkelige til at behandle de nye udlejningskøretøjer efter, herunder i forhold til håndhævelse.

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for at vente med at udstede tilladelser til de nye regler træder i kraft.

Alternativt vil forvaltningen gerne kunne skrive et vilkår ind i de kommende tilladelser, hvorefter det vil blive muligt at ændre på varigheden for de tildelte tilladelser, for at tage højde for de nye regler. Forvaltningen har nævnt dette i hørings svar til Transportministeriet

Byens Anvendelse
Byliv
Njalsgade 13
Postboks 457
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Begrænset antal operatører

Fire udbydere ønsker, at der udvælges få udbydere som hver får flere løbehjul/cykler at råde over til udlejning.

Donkey henviser til erfaring fra andre byer (Paris, Rotterdam, Madrid og Berlin), hvor flere operatører vil komme til, som teknologien udvikler sig. I disse byer er der stor forvirring for borgere, da de forskellige udbud ikke opererer på samme niveau eller pris. Færre operatører vil give brugerne og borgerne mere tryghed samt undgå en følelse af, at byen bliver overtaget af mange forskellige operatører.

LIME finder, at et mindre antal udlejere resulterer i mere miljøeffektive tjenester, hvilket vil forbedre bæredygtigheden, herunder i forhold til indsamling, flytning og reparation. Lime finder, at deres investeringer i at forbedre bæredygtigheden ikke kan betale sig, når de kun kan drive en meget lille virksomhed, ligesom mange udbydere vil skabe forvirring og service af lav kvalitet for brugerne. Lime anbefaler, at forvaltningen genovervejer beslutningen og forsøger at tildele tilladelser til et mindre antal virksomheder, der har vist ekspertise inden for drift, bæredygtighed og kundeservice.

Circ argumenterer også for færre udbydere, idet mange udbydere med få enheder vil være svært at kontrollere og medføre dårligere service, kvalitet og effektivitet.

TIER ønsker også en begrænsning af antallet af operatører, så dem der yder den bedste service kan have flere løbehjul. Fordelingen på 10 operatører begrænser forretningen og investeringsmuligheder fremadrettet. En rentabel forretning vil kræve 1000 løbehjul pr operatør.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen vil tage de modtagne bemærkninger vedrørende ønsker om færre udbydere med i de videre overvejelser om ordningen fremover. Forvaltningen har hidtil (i høringsmaterialet) lagt op til, at alle ansøgere tildeles en forholdsmæssig andel af den vurderede kapacitet til placering i de områder, som er udbudt, idet det indsendte ansøgningsmateriale ikke har givet grundlag for at udvælge nogle få eller sortere enkelte ansøgere fra. De foreslåede regler (ændring af vejloven) giver mulighed for at udvælge færre udbydere.

Lade løbehjul blive ude om natten

Lime foreslår, at det overvejes at fjerne kravet om, at virksomheder skal hente løbehjul ind hver nat mellem midnat og kl. 06, da indsamlingen har en negativ indvirkning på bæredygtigheden, herunder miljøbelastning fra udledningen af biler til opsamling. Lime henviser til foreningen "Nordic Micromobility Association", en organisation, der repræsenterer 8 udlejere af el-løbehjul, der operer i Norden, om at den nuværende bedste praksis i andre europæiske byer er at lade el-løbehjul, der ikke kræver indsamling, blive på gaden natten over.

Circ og TIER foreslår, at udbydere, der anvender udskiftelige batterier, får lov at blive ude om natten. Det giver mindre miljøbelastning ikke at opsamle og redistribuere.

TIER foreslår, at operatører, der opretholder god orden, får lov til at lade løbehjulene stå ude om natten.

Forvaltningens bemærkninger

Det er forvaltningens praksis på området, at udstyr skal fjernes om natten. Det er således et allerede gældende vilkår for området (fx for butikker og restauranter, at inventar skal fjernes fra gaden uden for åbningstiden. Dette er af hensyn til renhold af byen. Derfor er det som udgangspunkt nødvendigt, at løbehjul indsamles om natten.

I forhold til bemærkninger om bedre miljømæssig bæredygtighed mv. fx i forhold til at hente løbehjul ind med varevogne, så er forvaltningen enig i, at dette udgør et problem med de mange udbydere i byen. Forvaltningen finder, at dette kan løses ved at bruge mere miljøvenlige alternativer, eller hvis der var færre udbydere.

Mobilitetshubs ved stationer, metrostationer mv.

Donkey gør opmærksom på den trængsel, der kan komme ved tog- og metrostationer. De frygter, at det lave antal bevilgede cykler mv. til forskellige operatører og dermed stor efterspørgsel på transportmidler vil skabe risiko for "work-arounds" fra operatører, som finder på nye måder at have mikromobilitet ved stationerne og kreative tilpasninger på centrale pladser og i middelalderbyen.

TIER nævner også trængsel omkring stationerne som en udfordring ift. at overholde de stillede krav.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen er opmærksom på de trængselsudfordringer, der er omkring stationer og metroer mv. Forvaltningen har påpeget dette i høringssvaret over for Transportministeriet. Forvaltningen forventer med de nye regler at få nogle værktøjer til at håndtere dette, men vil opfordre til, at udbydere overholder de udstukne rammer.

Kontrolleret parkering/faste hubs

Flere udbydere er meget positivt stemte over for etablering af faste lokationer til parkering.

Donkey så gerne det blev et fast krav, og henviser til erfaring fra andre storbyer, hvor krav om parkering ved specifikke lokationer skaber mindre rod og bedre balance.

Circ foreslår en free-floating hybrid, hvor der er specifikke lokationer til parkering på belastede lokationer, men free-floating øvrige steder. De foreslår også, at faste lokationer gælder ved opsætning, men at brugerne frit kan stille deres køretøjer ved brug af køretøjet.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har noteret, at flere udbydere tager godt imod og henviser til gode erfaringer med faste parkeringslokationer/hubs.

Færre hubs mod flere enheder pr. hub

Fem udbydere ønsker færre hubs mod mulighed for at placere flere enheder pr. lokation. Dette nævnes af Donkey, Copenhagen Bicycles, Circ, Lime og TIER.

Udbyderne skriver, at det er svært at styre brugernes adfærd ved aflevering, når der fx kun må afleveres et løbehjul. Det vil fungere bedre med færre hubs med flere enheder.

TIER foreslår, bl.a. i forhold til stationer, hvor de registrerer den højeste brugsrate, at det ikke er tilstrækkeligt med et løbehjul pr. station. De foreslår at opdele området omkring togstationer i flere opstillingszoner med et begrænset antal løbehjul (4-6) samt at indføre 2-4 timers omfordelingsperioder for dårligt parkerede løbehjul.

TIER påpeger også, at unøjagtighed i GPS og begrænsningen til ét løbehjul pr. hub gør dette krav meget vanskeligt at efterkomme fra et teknologisk og forbruger perspektiv.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har noteret ønsket om færre hubs mod flere enheder pr. hub. I den igangværende runde, har forvaltningen lagt udbydernes ansøgninger til grund for de tildelinger, som er foretaget og dermed mest mulig fleksibilitet i løsningen. Dette medfører til gengæld færre enheder pr. lokation/hub.

Fordelingen

Bikeshare og Copenhagen Bicycles finder, at Donkey har fået tildelt for stor en del af tilladelserne til cykler.

Copenhagen Bicycles finder de har fået for lidt af tildelingerne, og mener de er blevet straffet for at have søgt et realistisk antal enheder.

Bikeshare og Copenhagen Bicycles finder, at forvaltningen bør belønne de udbydere, som har overholdt reglerne.

Bikeshare taler for en omfordeling af tilladelser til cykler. Copenhagen Bicycles mener ansøgningsrunden bør gentænkes og tildeles dem, som overholder reglerne og reelt opfører sig socialt og miljømæssigt bæredygtigt.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har lagt de ansøgte enheder fra udbyderne til grund.

Forvaltningen har foretaget en fordeling på lige vilkår mellem alle udbydere ud fra, hvad der er søgt om i de enkelte områder.

Forvaltningen har således fulgt de rammer, der er blevet udstukket for ordningen i Borgerrepræsentationen 20. juni 2019.

De foreslåede regler i vejloven gør mulighederne for cykeludlejning mere fleksibel herunder i forhold til antal enheder til udlejning.

Tildelingskriterier

Fire udbydere finder, at de ud fra deres bæredygtighedsprofil burde have en fordel fremfor øvrige udbydere. Dette anføres af Lime, Bikeshare, Copenhagen Bicycles og TIER.

Copenhagen Bicycles mener, at forvaltningen ikke er gået i dybden i forhold til egne krav om socialt og miljømæssigt bæredygtigt ansvar. De finder forvaltningen burde have taget højde for forholdene i virkeligheden og inddraget oplysninger om anstændig opførsel (med henvisning til artikler i Weekendavisen og Ugebrevet A4).

Bikeshare finder, at de scorer højt på bæredygtighed og social bæredygtighed, og at det er utilfredsstillende, at der ses bort fra disse kriterier ved fordelingen.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har lagt det materiale, udbyderne har indsendt til grund for vurderingen af ansøgningerne. Dette har dannet grundlag for forvaltningens vurdering.

Uafhængige virksomheder

En udbyder spørger til hvordan kommunen sikrer, at enhver virksomhed, der tildes tilladelse, er fuldstændig uafhængig og ikke er forbundet med noget andet selskab, der er involveret i processen.

Forvaltningens bemærkninger

De firmaer, som har ansøgt, har søgt under hver sit CVR nr. og dermed som selvstændige juridiske enheder. Forvaltningen tildeler således tilladelser til uafhængige enheder (CVR. nr.). Forvaltningen har tidligere påpeget (herunder på informationsmødet), at det ikke er tilladt at overdrage tilladelser til andre firmaer, ligesom dette også fremgår af de tilsendte vilkår. De enkelte virksomheder må imidlertid gerne samarbejde om fx driftsmæssige opgaver.

Forvaltningen har på det foreliggende grundlag ikke mulighed for at afklare, om enkelte virksomheder måtte have tilknytning til andre, men skal understrege, at tildelte enheder tilhører den virksomhed CVR. nr., det er ansøgt under.

Andet:

Circ foreslår, at der introduceres et krav om, at alle udbydere jævnligt skal dele data om antallet af deres løbehjul i byen for at sikre bedre kontrol med at overholde opstillingskravene.

TIER anbefaler en tre måneders frist efter prøvetidens start for, at operatører skal overholde tilladelsesordningens vilkår og betingelser. Hvis de ikke gør dette, ophæves deres tilladelser og omfordeles ligeligt mellem de øvrige konkurrenter.

Cirk foreslår også en grænse på 6 km/t i stedet for 2 km/t på gågader, da de ikke er muligt at holde balancen på køretøjet med 2 km/t.

TIER foreslår, at ordningen går på tværs, så samme regler bliver gældende for Frederiksberg.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen påtænker allerede at stille krav til udbyderne om levering af mobilitetsdata vedrørende udlejningskøretøjerne. Herudover finder forvaltningen ikke grundlag for de foreslåede ændringer.

Mulighed for midlertidigt at udskyde behandlingen af ansøgninger

På baggrund af de modtagne hørings svar og udbydernes ønsker om en klarere regulering samt ønske om færre udbydere, finder forvaltningen, at de nye foreslåede regler vil være mere i tråd med udbydernes ønsker fremfor de nuværende uklare juridiske rammer.

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for at vente med at udstede tilladelser til de nye regler træder i kraft.

Forvaltningen vurderer, at Teknik- og Miljøforvaltningen lovligt og sagligt kan udskyde behandlingen af ansøgninger om tilladelser til opstilling af mindre udlejningskøretøjer (cykler og el-løbehjul), indtil nye regler herom forventeligt træder i kraft 1. juli 2020 (jf. notat af 5. februar 2020).

Det vil imidlertid være op til Teknik- og Miljøudvalget at tage stilling til, når de efter planen får sagen til behandling i slutningen af februar måned. Alternative løsninger er dels, at forvaltningen fortsætter sagsbehandlingen med henblik på at give ét-årige tilladelser eller at forvaltningen fortsætter sagsbehandlingen med henblik på at udstede tilladelser, der løber indtil de nye regler træder i kraft.