

Bemærkninger til høringsbrev med udkast til afgørelse vedrørende tilladelse til opstilling af mindre udlejningskøretøjer

Copenhagen Bicycles ApS

Copenhagen Bicycles takker for høringsbrevet med udkast til afgørelse vedrørende tilladelse til opstilling – og dermed udlejning – af mindre udlejningskøretøjer. Her følger bemærkningerne fra Copenhagen Bicycles:

1) Uholdbar løsning til udlejning af køretøjer på offentlig grund

Først og fremmest bemærker Copenhagen Bicycles, at det virker åbenlyst, at Teknik- og Miljøforvaltningens ønsker, at ingen udbydere skal have succes med opstilling af mindre udlejningskøretøjer i København. Det er stort set umuligt at få succes med udlejning af køretøjer baseret på det lave antal tilladelser på hver placering, således at man ikke både har plads til at udleje og parkere køretøjerne. Dertil kommer, at der næsten ingen tilladelser gives i de områder, hvor udlejning af køretøjer er ønsket fra forbrugerne. Det er ukonstruktivt og uholdbart for alle: Virksomhederne kan ikke overleve, og kun et fåtal af forbrugere får glæde af tilbuddet og muligheden.

2) Det betaler sig (åbenbart) at give forvaltningen overarbejde

Copenhagen Bicycles bemærker også, at det helt tydeligt belønnes at give Teknik- og Miljøforvaltningen overarbejde i ansøgningsprocessen, og at Copenhagen Bicycles derfor ser sig urimeligt straffet for rent faktisk at sende en realistisk ansøgning, der kan behandles inden for den tidsperiode, Teknik- og Miljøforvaltningen havde til opgaven. Uddybning følger:

Copenhagen Bicycles ønsker, at Teknik- og Miljøforvaltningen forstår, at det er temmelig svært at sende en holdbar ansøgning, når man på forhånd er uoplyst om, hvor der gives tilladelser, og hvor mange tilladelser der gives på de præcise lokationer. Det er derfor et ønske til en kommende ansøgningsrunde, at det klagøres fuldstændig, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen vil uddele tilladelser, og hvor mange tilladelser der gives på hver enkelt lokation, således at man som ansøger ikke skal famle i blinde og gætte sig frem.

- Et eksempel er, at Teknik- og Miljøforvaltningen har taget de specifikke lokationer fuldstændig bogstaveligt og vurderet dem på gps-punkt i stedet for at forstå pointen i, at ansøgeren ønsker at være i det område, som ansøgeren har anmodet om, og at den specifikke gps-lokation ikke er lige så relevant som det at være i det område. Dermed har Teknik- og Miljøforvaltningen eksempelvis afvist Copenhagen Bicycles' ønske om at stå ved Torvehallerne men godkendt en anden udbyders ønske om at stå ved Torvehallerne men på den modsatte side af gaden. Havde Teknik- og Miljøudvalget været retfærdige, havde Teknik- og Miljøforvaltningen kontaktet Copenhagen Bicycles med et forslag om at flytte lokationen til den modsatte side ad gaden, fordi det er åbenlyst, at Copenhagen Bicycles ønsker at være ved Torvehallerne. Copenhagen Bicycles har ikke søgt om hver eneste kvadratmeter ved Torvehallerne for netop ikke at give Teknik- og Miljøforvaltningen overarbejde, og Copenhagen Bicycles ser sig derfor straffet for at være ordentlige og rimelige.

- Et andet eksempel er, at Teknik- og Miljøforvaltningen giver tilladelser, der ikke nødvendigvis skal bruges, selvom man har fået dem. Havde Copenhagen Bicycles vidst dette, og ønskede Copenhagen Bicycles at komplicere de konkurrerende udbyderes forretning, havde Copenhagen Bicycles valgt at søge om hver eneste kvadratmeter af København og givet Teknik- og Miljøforvaltningen et ekstremt overarbejde men dog fået en del flere tilladelser, som de så kunne udgå at bruge, blot for at konkurrenterne ikke fik lige så mange tilladelser. Dette skal også ses i relation til ovenstående eksempel, hvor man bliver belønnet, hvis man søger om ALT frem for roligt at anvise sit ønske. Copenhagen Bicycles håber, at pointen træder frem.

3) Forvaltningen bør forholde sig seriøst til egne krav

Copenhagen Bicycles finder det meget underligt, at Teknik- og Miljøforvaltningen beder alle ansøgere bruge tid og plads i ansøgningen på at uddybe og forklare, hvordan de vil påtage sig et socialt og miljømæssigt bæredygtigt ansvar, hvorefter Teknik- og Miljøforvaltningen ikke går i dybden med de enkelte virksomheder men kun vurderer ud fra deres tekster, selvom det helt åbenlyst er blevet fremlagt i medierne, at flertallet af alle ansøgere hverken er bæredygtige eller socialt bæredygtige, uagtet hvilke flotte ord de anvender i deres ansøgninger.

I høringsbrevet skriver Teknik- og Miljøforvaltningen, at "Den foretagne gennemgang af ansøgningsmaterialet ikke har givet grundlag for at udvælge nogle/få fremfor andre, som ud fra en samlet vurdering af de beskrevne tildelingskriterier forventes at leve bedre op til de anførte kriterier". Weekendavisen samt Ugebrevet A4 har helt tydeligt vist noget andet. Det under Copenhagen Bicycles, at Teknik- og Miljøforvaltningen lader til at iføre sig skyklapper og ikke ser ud til at ønske at forholde sig til virkeligheden - særligt i betragtning af, at Borgerrepræsentationen har understreget bæredygtighed som et væsentligt kriterie.

Dertil kommer, at Teknik- og Miljøforvaltningen ved informationsmødet endda tilføjer, at de ingen ressourcer har til at tjekke – hverken nu eller i fremtiden – hvorvidt virksomhederne rent faktisk overholder disse krav. Copenhagen Bicycles, som er en af de absolutte få, der faktisk overholder reglerne og kravene, ser det som absolut meningsløst, at Teknik- og Miljøforvaltningen opstiller disse krav, når de alligevel ikke agter at afsætte ressourcer til at tjekke op på deres egne krav, og Copenhagen Bicycles føler sig derfor sat tilbage i et hjørne med en lang næse for at bruge så mange ressourcer på at opføre sig socialt og bæredygtigt ansvarligt, når en anstændig opførsel alligevel ingen fordel har, når det kommer til Københavns Kommunes valg af tilladelser. Copenhagen Bicycles indvender, at det er heldigt, at anstændighed betaler sig på andre områder – heriblandt internt i virksomheden – når nu Københavns Kommune kun lader til at gå overfladisk op i den slags.

4) Forvaltningen bør belønne dem, der opfører sig anstændigt

Det under Copenhagen Bicycles, at Teknik- og Miljøforvaltningen har tænkt sig at give tilladelser til operatører, der i op til otte år har drevet virksomhed i København uden tilladelse, har ignoreret påbud og på ingen måde har vist samarbejdsvilje over for Københavns Kommune men med alle midler har bevist, at det eneste, de går op i, er deres egen hurtige indtægt, på trods af kommunens ønske. Københavns Kommune har allerede brugt ekstremt mange ressourcer på disse udbydere, og Copenhagen Bicycles ville finde det mere end rimeligt at blive positivt forfordelt, nu hvor Copenhagen Bicycles som en af de eneste faktisk har opført sig, som reglerne foreskriver og har haft et ekstremt underskud på den app-baserede forretning, eftersom den ikke har kunnet finde

sted, fordi der ingen tilladelser har været givet. Det føles lidt som at blive grint ad og hånet, når ens ordentlighed ikke bliver belønnet.

Overordnet konklusion

Copenhagen Bicycles håber, at Teknik- og Miljøforvaltningen forstår den følelse af absurditet, som Copenhagen Bicycles står tilbage med efter denne ansøgningsrunde. Copenhagen Bicycles føler sig ekstremt uretfærdigt behandlet og føler at stå tilbage med en lang næse for faktisk at have opført sig anstændigt på alle områder.

Copenhagen Bicycles mener, at Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning bør gentænke denne ansøgningsrunde. Copenhagen Bicycles foreslår:

- At det kun er operatører, der har bevist at overholde reglerne, der kan få tilladelser.
- At det kun er operatører, der reelt opfører sig socialt og miljømæssigt bæredygtigt, der kan få tilladelser.
- At alle opstillingstilladelser ved hver enkel lokation bliver tildelt én udbyder – og ikke op mod 11 på én gang – så det rent faktisk er muligt at overholde reglerne i fremtiden. Dermed kan der eksempelvis være fem tilladelser til én udbyder på en lokation (dermed fem cykler på den samme lokation) og fem tilladelser til en anden udbyder på en anden lokation. Det gør logistikken nemmere og udlejningen reelt mulig.

Tilføjelser

- 1) På side 3 i høringsbrevet til Copenhagen Bicycles noteres, at Teknik- og Miljøforvaltningen ud fra de oplysninger, de er i besiddelse af, ikke mener at kunne imødekomme ansøgningen fuldt ud. Copenhagen Bicycles kunne godt tænke sig at vide, hvilke oplysninger, der specifikt tales om, der gør, at ansøgningen ikke kan imødekommes fuldt ud.
- 2) Copenhagen Bicycles ønsker at vide, hvilke lokationer konkurrenterne har fået på Havnegade, samt hvor mange tilladelser der er givet der. Dette ønsker Copenhagen Bicycles at vide, eftersom Copenhagen Bicycles har butik på netop Havnegade (nr. 55) og derfor gerne vil forberede sig på konkurrencen – som Copenhagen Bicycles for øvrigt finder dybt urimelig, idet der betales husleje for butikken, og det derfor ikke er fair, at omkring 10 konkurrenter med kommunens tilladelse får lov til bevidst at udnytte Copenhagen Bicycles' kundestrøm. Copenhagen Bicycles går heller ikke ud fra, at de rullende kaffevogne har tilladelse til at stille sig lige foran Espresso House for at sælge kaffe.
- 3) Copenhagen Bicycles ønsker et kort og tildelingsantal vedrørende "Øvrig By" – ligesom der er givet for "Øvrig By – særlige områder" samt "Særlige områder – Byrumstype 1".

På forhånd tak for svar. Al henvendelse ønskes til undertegnede.

På vegne af Copenhagen Bicycles ApS

CVR: 26555655,

Yael Bassan

CEO

yb@copenhagenbicycles.dk

Mob. +45 61289436



TIER

Kommentarer til Københavns tilladelsesordning

06.01.2020

Indholdsfortegnelse

INTRODUKTION OG ERFARINGER	3
SAMMENDRAG AF KOMMENTARER OG ANBEFALINGER	4
DRIFT	7
FORRETNINGSCASE	7
TEKNISKE KRAV	12
CASESTUDIER	14
Madrid: En sammenlignelig licensordning	14
Parkeringsløsninger, der bidrager positivt til en ordentlig og organiseret brug af det offentlige rum i tyske byer	17
Case 1: Münster - Skiltning for el-løbehjulsparkeering	18
Case 2: Düsseldorf og Frankfurt - Afgrænsede parkeringspladser til løbehjul i områder med trængsel	18
Case 3: Hannover - At give borgerne medbestemmelse over brugen af mikromobilitet i det offentlige rum	19
FORESLÅEDE JUSTERINGER: PARKERING OG DRIFT I KØBENHAVN	19
Bæredygtighedseffekt	20
UDSKIFTELIG BATTERIMODEL	22
DRIFTSMODEL VED UDSKIFTELIGE BATTERIER	22
LØBEHJULETS HARDWARE: TIER 3 MODELLEN	22
Hardwareforbedringer fører til korrekt parkering	23
Forbedring af sikkerheden med TIER 3	24
ADMINISTRATION AF LICENSORDNING	24
KONSEKVENSER FOR INDUSTRIEN I DANMARK	25
SPØRGSMÅL TIL KØBENHAVNS KOMMUNE	26

INTRODUKTION OG ERFARINGER

Tak for muligheden for at komme med feedback og stille spørgsmål om licensordningen i København. TIER's oplevelse med transportnetværket i København har været spændende, udfordrende og fuld af læring, men vi har også haft fordel af at arbejde på andre markeder i Europa, og vi mener, at dette giver os en indsigt og forståelse, som vi gerne vil dele.

Stærkere og bedre samarbejde

Vores vigtigste erfaring efter lanceringen i København var at forstå behovet for at etablere dialog og partnerskaber med alle interessenter i vores branche. Faktisk burde vi have påbegyndt denne proces på forhånd, men vores tilegnede erfaring har betydet, at vi arbejder hårdt på dette område nu. Dette er afgørende, hvis vi som operatør forventer at være en ligeværdig partner i opbygning, drift og vedligeholdelse af en bedre og mere bæredygtig transport for København og dens borgere. Vi mener også, at dette vil hjælpe os med at adressere det, vi ser som en voksende myte - nemlig at alle operatører af el-løbehjul og anden mikromobilitet er ens.

Først har vi inkluderet et afsnit om drift, hvor vi beskriver vores bekymring for, hvorvidt det overhovedet er muligt for en operatør at drive en levedygtig virksomhed med de nuværende begrænsninger og restriktioner. Vi gør os også en række overvejelser om, hvilke tekniske behov, der skal adresseres for at sikre, at reglerne bliver overholdt, og hvilken effekt den nuværende ordning vil have på kundeoplevelsen.

Vi har også inkluderet nogle relevante casestudier fra andre markeder, som vi mener giver en øget indsigt i forhold til København, og desuden forebygger vores observationer, kommentarer og foreslåede justeringer. Derefter følger et afsnit om bæredygtighed med detaljer om vores nye, mere bæredygtige forretnings- og driftsmodel, der gør brug af elektriske løbehjul med udskiftelige batterier - som vi har introduceret i Odense og har til hensigt at rulle ud i de kommende måneder over hele Europa.

Derefter beskriver vi de bekymringer, vi har i forhold til administrationen af ordningen og den potentielle negative effekt, vi forudser – som står i modsætning til den økonomiske gevinst, vores industri potentielt kan bidrage med i København og

Danmark. Afslutningsvis har vi inkluderet nogle af vores egne spørgsmål til kommunen om en række relevante områder.

SAMMENDRAG AF KOMMENTARER OG ANBEFALINGER

AKTUELT FORSLAG	VURDERING AF GENNEMFØRLIGHED	FORESLÅEDE JUSTERINGER
<p>Specifikke parkeringszoner ('hubs') i området omkring tog- og metrostationer</p>	<p>Dette er et godt initiativ, da det kan skabe positiv parkeringsadfærd hos kunderne omkring centrale trafikområder. Det kan også fremme delt mikromobilitet som et supplement til offentlig transport, hvis det ikke er for restriktivt.</p>	<p><i>Togstationer er blandt de mest populære områder, hvor vi registrerer den højeste brugsrate, idet vi her fungerer som en udvidelse af den offentlige transport. Det er dog ikke tilstrækkeligt at have ét løbehjul per station. Derfor foreslår vi at opdele området omkring togstationer i flere opstillingszoner med et begrænset antal løbehjul, men med mulighed for at øge fra 4 til 10 (afhængigt af størrelsen på stationen), og indføre 2-4 timers omfordelingsperioder for eksempelvis dårligt parkerede løbehjul i dette område.</i></p>
<p>10 operatører</p>	<p>Dårlig brugeroplevelse. For meget konkurrence. Begrænser tilgængelighed.</p>	<p><i>Begræns antallet af operatører baseret på service, overholdelse af kommunens regler (gamle og nye), bæredygtighed, sikkerhed og villighed til åben og regelmæssig dialog.</i></p>

<p>297 løbehjul hver</p>	<p>Ikke et passende minimumsantal, hvis man vil levere en service. Vil tvinge virksomheder til at køre med store tab. Vil hæmme brugernes anvendelse af tjenesten - kvæler innovation. Vi har i øjeblikket tredobbelt så mange løbehjul og kun 200 daglige afhentninger - og til trods for effektiv drift, er det ikke holdbart som business case.</p>	<p><i>Tillad de aktører, der leverer den bedste service til kommunen, at have flere løbehjul i den indre by - i stedet for en jævn fordeling af tilladelser på tværs af operatører. Lokale borgere og turister vil få den bedste service, og de virksomheder, der er villige til at gøre en ekstra indsats, vil blive bemyndiget til at levere den service, kommunen ønsker.</i></p>
<p>Påtvungen parkering med fastsat antal løbehjul for hver 'hub'</p>	<p>Påtvungen parkering er ikke implementerbart Et fastsat antal løbehjul for hver 'hub' påvirker brugerens bevægelsesfrihed og kræver, at der udvikles tekniske løsninger, som det på nuværende tidspunkt ikke kan betale sig at investere i, når man har alternative løsninger, der producerer lignende resultater. Forbedringer finder sted over tid, i takt med at branchen udvikler sig</p>	<p><i>Tillad operatører at opsætte påtvungne parkerings-'hubs' i samarbejde med kommunen på en sådan måde, at den tilgængelige teknologi leverer en løsning, der faktisk er realiserbar - flere parkerings-'hubs' med en større kapacitet på udvalgte steder. Unøjagtig GPS - og begrænsningen til ét løbehjul pr. 'hub' - gør denne anmodning meget vanskelig at efterkomme fra et teknologisk og forbruger perspektiv.</i></p>
<p>KBH vs. Frederiksberg</p>	<p>Forskellige regler for KBH og Frederiksberg gør drift og brugeroplevelsesdesign meget komplekst og vanskeligt</p>	<p><i>Implementer påtvungen parkering i indre København, men tillad Incitament til parkering på Frederiksberg og det ydre KBH. Dette muliggør sammenhæng i drift, tilgængelighed og brugeroplevelse på tværs af kommunerne.</i></p>

Opsamling mellem kl. 24 og 6	Dette ville kræve et større antal varevogne og chauffører, og derved en kraftig forøgelse af forretningsomkostningerne og et større CO2-aftryk.	<i>Tillad de operatører, der opretholder en god orden ved at omflytte løbehjulene til udvalgte lokationer, at lade løbehjulene stå ude om natten.</i>
Antagelsen, at alle konkurrerende aktører er ens	Ikke sandt. Forskellige tekniske kapaciteter og driftsmæssige set-ups og forskellig kvalitet i hardware.	<i>Ranger de konkurrerende aktører efter de vigtigste kriterier for Københavns Kommune: Respekt for reglerne, respekt for byen, bæredygtighed, sikkerhed og brugeroplevelse.</i>
Distribution af tilladelser, der ikke bruges	Operatører har ingen tidsperiode inden for hvilken, de skal have brugt deres tilladelser - eller overholde vilkårene og betingelserne. Vil resultere i en for lille forsyning af løbehjul i KBH i forhold til at imødekomme efterspørgslen, og vil desuden kvæle den sunde konkurrence, da tjenesten bliver overflødig på grund af for lav tæthed af løbehjul til at nå den bundgrænse, hvor tjenesten kan betegnes som levedygtig.	<i>Operatører skal overholde tilladelsesordningens vilkår og betingelser indenfor 3 måneder efter prøvetidens start. Hvis de ikke gør dette, ophæves deres tilladelser og omfordeles ligeligt mellem de resterende konkurrenter.</i>
Bæredygtighed	Virksomhedens bæredygtighed er i øjeblikket op til os, men forslaget vil have store konsekvenser for udledningen af CO2.	<i>Et skifte til den udskiftelige driftsmodel reducerer udledningen med 90%. Men selv med en delvis afhentning af vores løbehjulsflåde, vil udledningen blive reduceret med halvdelen. Det ville også kræve langt 70% mindre varevogne til at hente løbehjul under</i>

		<p>den udskiftelige batterimodel. Sammenlægning af forretningsområderne Frederiksberg og KBH vil yderligere reducere den afstand, varevognene skal køre.</p>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

DRIFT

FORRETNINGSCASE

TIER forstår og støtter behovet for at indføre regulering på et ellers ureguleret marked. Tilladelsesordningen er imidlertid designet til at behandle alle operatører ligeligt, men også som identiske i styrker og svagheder, driftsmodeller og tilgangen til arbejdet med kommunerne, hvilket i praksis ikke er tilfældet. Vi vil gerne benytte chancen til at påpege, at vi hos TIER lige fra starten har gjort følgende for at være i overensstemmelse med de regler, som vi mener er til gavn for byen:

- Vi har haft 100% afhentning siden lanceringen i februar. Vi reducerede kun vores afhentningsrate til et delvist afhentningssystem i midten af oktober, fordi den høje afhentning ikke kunne forsvares økonomisk, da interessen dalede i de koldere måneder.
- Vi har ansat et gadepatrulje-team på syv mand, der dagligt kører rundt og placerer løbehjulene på en ordentlig og pladsbevidst måde. Vi har endda også gjort dette før vores konkurrenter.
- Vi har altid opretholdt en mindre flådestørrelse sammenlignet med andre operatører - på trods af en efterspørgsel om at tredoble den samlede flåde. Vi gjorde dette, da vi er opmærksomme på kommunens bekymring for, at der opstår et overfyldt og kaotisk offentligt rum til irritation for borgere, fodgængere og cyklister.
- Stoppet driften tidligt på særlige dage for at forhindre ulykker. F.eks. Distortion, nytårsaften og J-dag.
- Vores tjeneste lukker kl. 23 hver dag siden vores lancering. Vi valgte at gøre dette, da Københavns Kommune udtrykte det som en foretrukket betingelse

tidligt i etableringsprocessen i København.

TIER i København

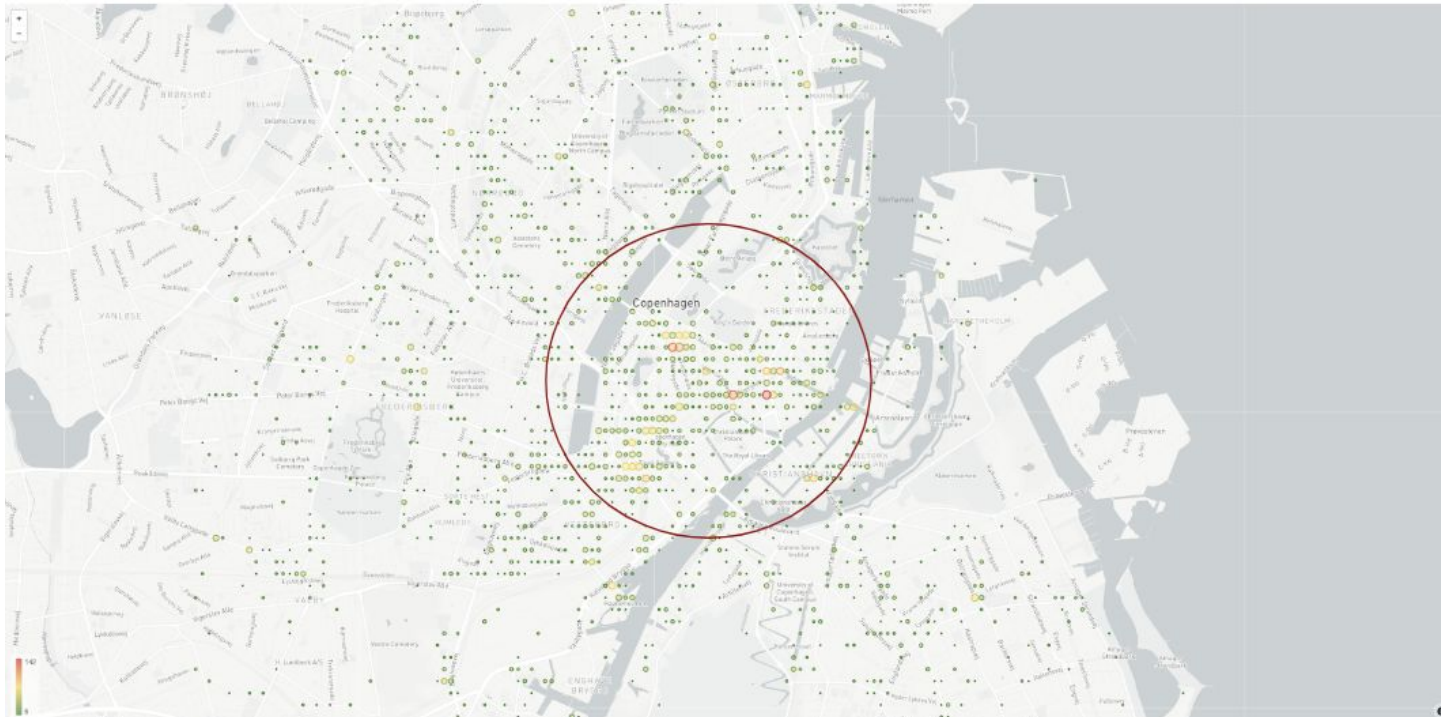
Hos TIER er vi forpligtet til at levere service af højeste kvalitet til vores kunder - og samtidig overholde både lokal og national lovgivning. Den generelle trivsel i byen er central for vores forretningsvision, og som sådan ændres og forbedres vores forretningsmæssige drift konstant for at imødekomme nye krav. Det er en kombination af teknologiske og menneskelige ressourcer, som tilsammen giver os en fuldt realiserbar model til at tilbyde fuldt opladede, servicerede og sikre mikromobilitetsløsninger til Københavns befolkning.

København åbnede portene til hele Norden som vores første skandinaviske by. Vi har draget stor fordel af synergierne mellem Københavns befolkning og vores virksomhed, og vi har været blandt de førende mikromobilitetsoperatører i byen siden vores lancering i februar 2019. Vi har nået flere milepæle siden da; over en million ture, ansat et team af dygtige chauffører og mekanikere og driftsledere - og fået mere end 20 personer i beskæftigelse.

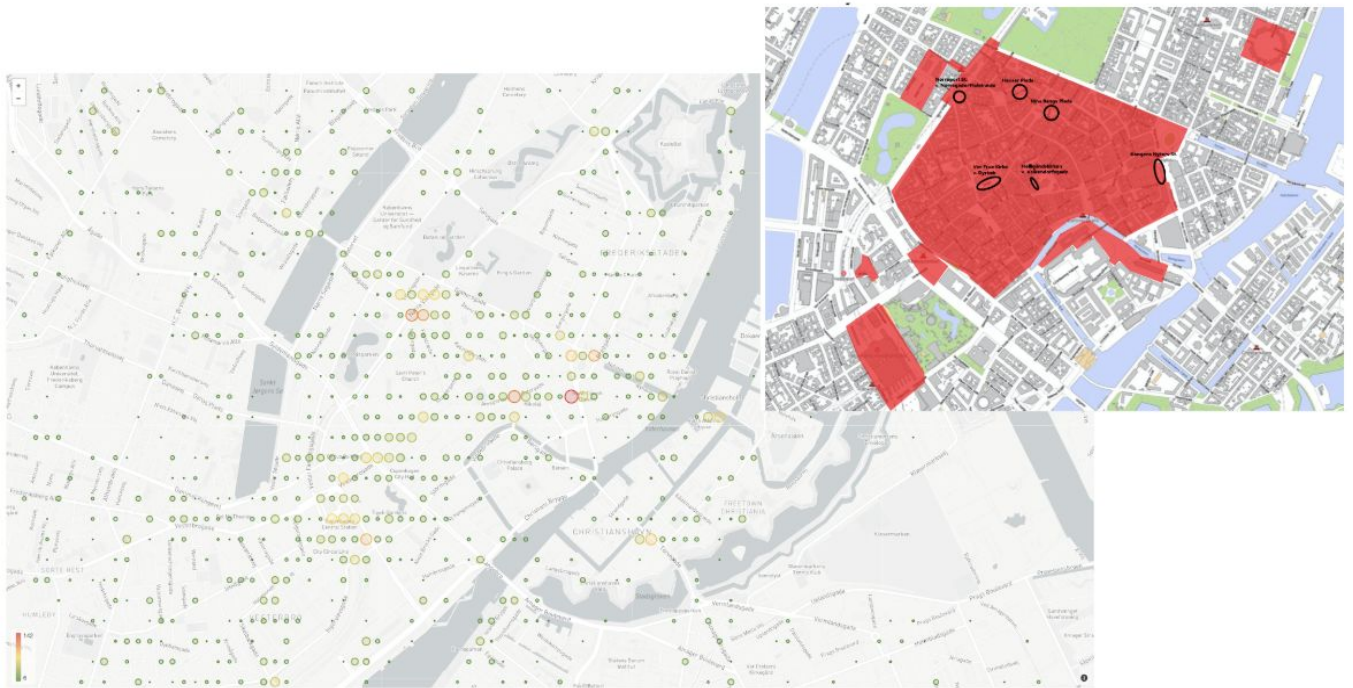
Selvom vi forstår, og endda tilskynder, nødvendigheden af regulering og yderligere kontrol, er vi nødt til at påpege, at den foreslåede licensordning vil have betydelig indflydelse på vores drift og det antal personer, vi kan servicere og ansætte. Da den foreslåede ordning afskærer os fra den indre by, som er et af de mest profitable områder og det område med størst efterspørgsel i København (se figurer nedenfor på side 8), vil vi derfor blive tvunget til at **reducere vores arbejdsstyrke med mindst 75%**. Derudover er vi ikke parate til at gå på kompromis med vores høje standarder for service og sikkerhed, hvilket betyder, at det vil være meget svært fra et driftsmæssigt perspektiv at gøre vores forretning i byen rentabel og langvarig. Og endelig **fjerner den nuværende tilladelsordning incitamentet til at overholde kommunens regler**, og vil muligvis tvinge nogle operatører til at skære ned på de allerede eksisterende foranstaltninger, der skal holde styr på løbehjulsflåden - **hvilket påvirker aspekter som f.eks. sikkerhed.**

Se for eksempel figur 1 og 2, der specifikt viser den uopfyldte efterspørgsel i hele byen og specifikt i den indre by, hvor licensordningen vil gælde. Uopfyldt efterspørgsel kan forstås som mængden af personer, der prøver at booke en tur og ikke finder et ledigt løbehjul. Indenfor den røde cirkel er den indre by, hvor vores samlede flåde reduceres med mindst 70%. Hver prik på kortet er et sted, som brugerne har forsøgt at starte en tur, men ikke har været i stand til at finde et løbehjul, hvilket resulterer i uopfyldt efterspørgsel. Dette viser, at det område, der allerede i øjeblikket har det højeste niveau af uopfyldt efterspørgsel, vil være det

område der bliver mest negativt påvirket af reduktionen i allokering af flåden. Dette vil resultere i høje frustrationsniveauer blandt brugerene, der ønsker at bruge tjenesten, men ikke kan. Den længerevarende effekt af dette vil være at brugerene opgiver tjenesten og skaber en yderligere negativ indvirkning på rentabiliteten og den bæredygtig forretning i København.



Figur 1 - uopfyldt efterspørgsel i København, december frem til nu.

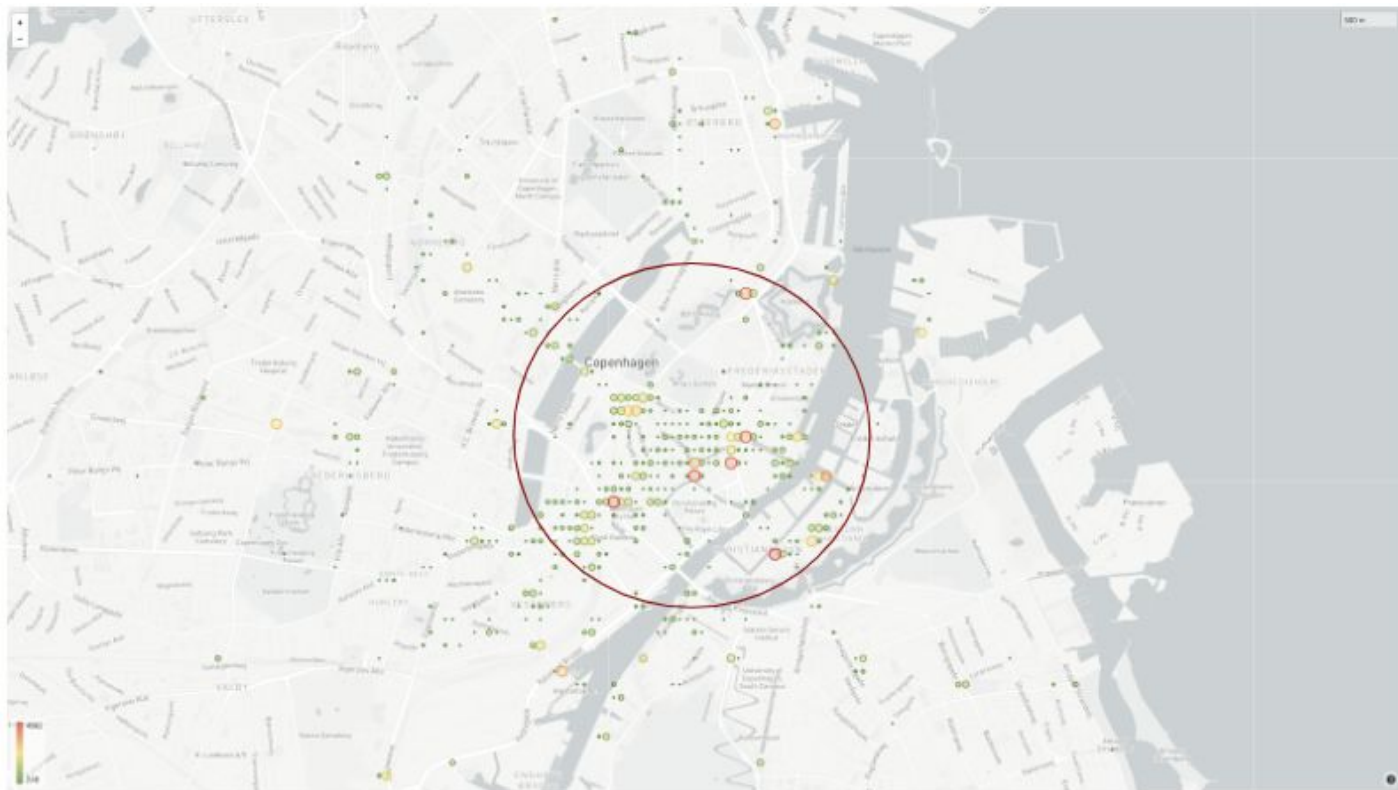


Figur 2 - zoom af uopfyldt efterspørgsel i det indre byområde.

I figur 3 og 4 nedenfor kan du se de ture, der er startet i den indre by – hvilket gør det til det område i byen, der genererer mest efterspørgsel. 1 ud af 5 ture starter herfra.

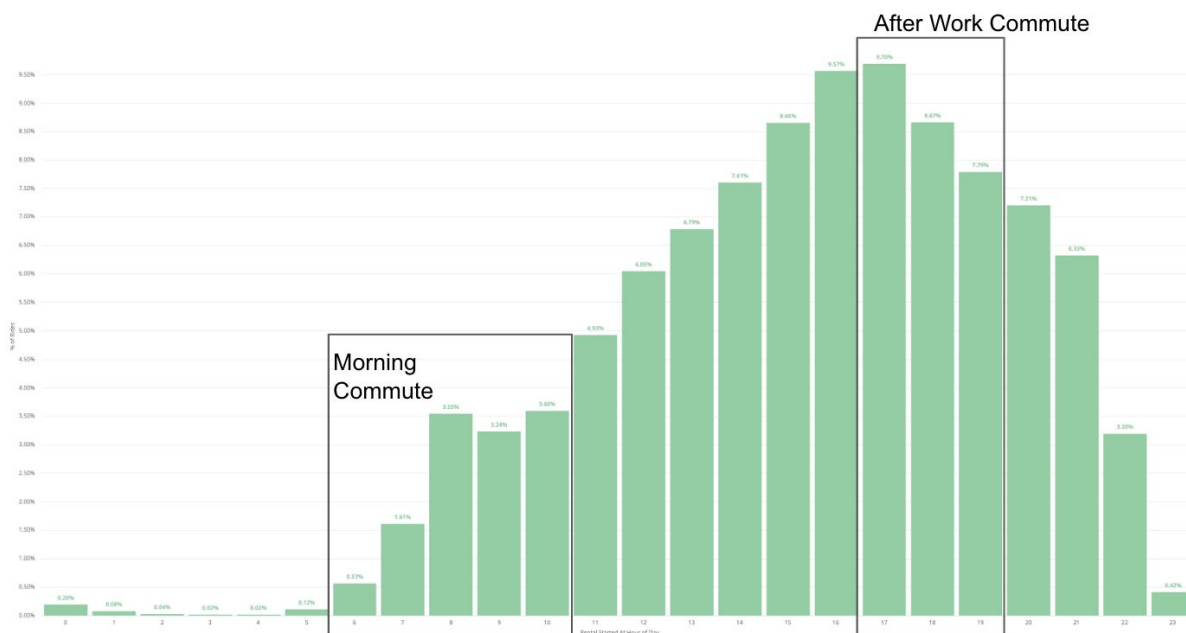


Figur 3 - ture påbegyndt i den indre by. Absolutte tal viser, at næsten 1 ud hver 5. tur startede her



Figur 4 - udlejninger påbegyndt i København. Den indre by er i rødt.

Denne ordning vil betyde en væsentlig reducere af vores kapacitet i København og resten af Danmark. Den vil have en direkte indvirkning på vores virksomheds resultater, og give os mindre båndbredde til at følge op på krav fra kommunen og sikre en ordentlig drift. Vores mål er at holde byen ren, garantere vores kunders sikkerhed og bidrage til en mere bæredygtig måde at bevæge sig rundt i København på. Se f.eks. figur 5 nedenfor på side 10, der viser, hvordan vores kunder er afhængige af vores tjeneste til at pendle. Vi må dog ikke glemme, at vi som privat virksomhed er nødt til at være rentable for at kunne forbedre vores service og investere i byen. Det aktuelle forslag, der er fremsat af Københavns Kommune, vil gøre det meget vanskeligt, og i sidste ende praktisk talt umuligt, at drive vores forretning uden tab og imødekomme selv de nuværende kundebehov og forventninger.



Figur 5 - viser tendensen i det samlede antal ture på forskellige tider af dagen. Det fremgår tydeligt, hvordan folk er afhængige af vores service til at pendle til og fra arbejde

Fremadrettede løsninger

Vores fremadrettede forslag ville være, at kommunen gav os mulighed for at køre med vores nyeste, mest avancerede løbehjul med udskiftelig batteriteknologi, der reducerer CO₂-udledningen med mindst 90%, som illustreret på diagrammet på side 19. For at dette kan blive til virkelighed, er vi nødt til at kunne lade vores løbehjulsflåder stå ude om natten. Vi ville implementere en ny parkeringsløsning, drevet af vores parkeringsteknologi (der inkluderer både påbudsløsninger og løsninger med motivationsfremmende foranstaltninger). Denne ville give os mulighed for at føre en bedre kontrol med vores løbehjulsflåder, mens de er offline om natten. Derudover vil vores gadepatrulje-team foretage en omhyggelig omfordeling af løbehjulene i løbet af natten for og derved sikre, at de ikke forstyrrer gaderengøringen. Den nuværende tilgang tillader os ikke at investere ordentligt i den bedste teknologi og de fremmeste løsninger.

Det er i vores interesse - og det er vores mål - at skabe den bedste oplevelse for Københavns borgere. Dette vil være meget vanskeligt med det foreslåede antal tilladelser. Som det gør sig gældende for enhver serviceudbyder, er der et minimumsniveau, vi skal nå for at vi kan drive vores forretning økonomisk, bæredygtigt og uden at lide tab. En løsning kunne være at distribuere det eksisterende antal tilladelser, der er tildelt operatører, der ikke i øjeblikket opererer i

Danmark - og som ikke udvider deres forretning til Danmark indenfor en tre måneders periode - til de virksomheder, der allerede opererer i landet.

TEKNISKE KRAV

Kommunen har anmodet om 100% afhentning af løbehjul på offentlige gader i tidsrummet 24-06. Vi forstår kommunens ønske om at fjerne alle løbehjul for at sikre, at gaden kan gøres rent uden forstyrrende elementer. Der er dog nogle tekniske begrænsninger, der skal afklares.

100% Afhentning

Selvom vi bestræber os på at holde byen ren, og selvom vi forstår kommunens ønske om at håndhæve 100% afhentning, er der forskellige løsninger, primært gjort mulig af ny teknologi, der ikke involverer 100% afhentning af løbehjulsflåden. I lighed med private cykler, bør løbehjul, hvis de organiseres ordentligt, ikke forstyrre trafikens naturlige flow og fodgængere i byen om natten.

100% afhentning medfører, at man opretholder en større flåde af varevogne og chauffører til at bringe løbehjulene ind om natten, selv når de ikke behøver at blive opladet. Dette har en meget alvorlig og negativ indflydelse på vores CO₂-aftryk og vores business case. Det forhindrer os også i at udvikle og tilbyde nye og innovative løsninger, herunder at servicere København med vores nye løbehjulsflåde med udskiftelig batteriteknologi, der er bygget til at være mere sikker, har en længere levetid og er langt mere bæredygtig.

Hastighedsreduktion

Vi går fuldt ud ind for dette og har allerede anvendt denne teknologi. Vi eksperimenterer i øjeblikket med forskellige hastighedsområder i hele byen. De første tests har været meget positive og gjort det muligt for os at imødekomme andre af kommunens bestemmelser vedrørende vinteren. F.eks. reducerede vi vores maksimale hastighed til 16 km/t i Helsinki som en måde at forbedre vores kunders sikkerhed i løbet af vinteren, når vejene kan være isglatte.

De innovative greb, som vores team udfører, giver os mulighed for effektivt at regulere hastigheden på tværs af forskellige områder i byen og samtidig give vores kunder en let og ubesværet køreoplevelse. Det skal dog bemærkes, at der er begrænsninger for denne teknologi. For det meste opstår de som følge af unøjagtig GPS-lokalisering (et industriproblem), som sommetider ikke identificerer løbehjulets korrekte placering - og derfor ikke udløser funktionen.

Parkeringsløsninger - implikationer og gennemførlighed

Vores parkeringsteknologi, der inkluderer både obligatorisk parking og løsninger med motivationsfremmende foranstaltninger, er tilgængelig og allerede i brug - men den er begrænset, både af interne ressourcer og understøttende teknologier, f.eks. GPS-lokaliseringen, der ikke altid opnår den nødvendige præcision. Med de nødvendige ressourcer og en klar forståelse af kommunens prioriteringer, er vi overbeviste om, at vi kan udvikle de rigtige værktøjer. Men vi kan ikke i alle tilfælde love, at vi vil være i stand til at levere en model, der fuldstændigt løser alle aspekter af kommunens problem. Forårsaget af en kombination af teknologiske og kapacitetsmæssige begrænsninger. Som virksomhed fordeler vi vores begrænsede ressourcer strategisk, og selvom parkering er én af prioriteterne for vores operationelle set-up, kan vi ikke tilbyde en GPS-sensor, der er nøjagtig i det omfang, at den rammer enkelte parkeringspladser i hele byen - dette er et fælles problem for hele branchen.

F.eks. er vi blevet instrueret om ikke at parkere løbehjul indenfor 10 meters afstand fra en sø eller havet, da det er forbudt. Vi er helt enige i, og iværksætter allerede sådanne foranstaltninger, for at forhindre, at vores løbehjul bliver vandaliseret og smidt i vandet. Men desværre betyder GPS'ens nøjagtighedsbegrænsninger, at vi ikke altid opnår de ønskede resultater. Som kompensation for dette har vi også implementeret en række robuste driftsprocesser for at sikre, at vores team er opmærksom på dårligt parkerede løbehjul. Hvis vi f.eks. ser, at et løbehjuls sidste GPS-placering var ved siden af en sø eller ved havet, kontakter vi vores dykkere på Sixtus og får dem til at undersøge, om vores løbehjul er blevet kastet i vandet. Vi har med stor succes organiseret dykkerinitiativer i andre skandinaviske hovedstæder som Oslo og Stockholm.

Derudover forventer kommunen, at vi begrænser antallet af løbehjul, der er parkeret i visse parkeringszoner, til et enkelt løbehjul. Dette er både ineffektivt og meget vanskeligt at opnå ud fra et teknisk perspektiv. Vi ville være nødt til at afsætte en urimelig mængde ressourcer for at opnå denne grad af nøjagtighed - og selv da ville det give en frygtelig dårlig kundeoplevelse. Eksempelvis fungerer vi i stigende grad som en udvidelse af den offentlige transport, og pendlerne er derfor afhængige af vores tjeneste for at komme hurtigt til og fra arbejde. Derfor overstiger antallet af ture, der starter og slutter omkring togstationer, langt antallet af ture, der starter og slutter omkring de parkeringspladser, som kommunen har tildelt os (kontakt os endelig for yderligere data om dette).

Vi foreslår at udvikle en implementerbar parkeringsløsning i samarbejde med Københavns Kommune. En løsning, der både reducerer antallet af påtvungne parkerings-'hubs', men øger antallet af løbehjul, der kan parkeres i overensstemmelse med kommunens krav. Dette vil sikre både en ren og organiseret by og en god kundeoplevelse. Vi er i stand til at levere en løsning, der er teknologisk implementerbar og realistisk. Og som lever op til byens og kundens behov.

CASESTUDIER

Madrid: En sammenlignelig licensordning

I 2019 implementerede Madrid en lignende licensordning til den, der er blevet foreslået i København. Nedenfor er en oversigt over lighederne og forskellene mellem Madrid og Københavns licensordninger - samt en detaljeret oversigt over Madrid-ordningens omfang og de deraf følgende konsekvenser.

Ligheder	Forskelle
Der tildeles licenser til mange operatører	København kræver daglig indsamling af alle løbehjul. Dette gælder ikke i Madrid.
Et lavt antal løbehjulstilladelser udstedes i byens centrum og et højere antal i periferien af byen	København kræver påtvungen parkering i hele byen. Madrid tillader frit flydende parkering.
Kommunen har ingen klare håndhævelsesværktøjer til at holde operatører ansvarlige	København har tildelt det samme antal tilladelser til alle ansøgere. Madrid tildelte operatørerne et forskelligt antal licenser
Et specificeret antal løbehjul - alt afhængig af de specifikke områder i byen	København har tildelt specifikke parkeringszoner til hver operatør. Madrid tildelte licenser i henhold til bydelen.
Daglig justering af løbehjul for at sikre, at antallet af løbehjul i hver bydel bliver overholdt	Madrid krævede mindst 80% opstilling. København har ikke noget krav om, at der skal opstilles et minimumsantal.
Antallet af løbehjul er begrænset på en måde, der ikke imødekommer efterspørgslen	Madrid havde over 1200 'Ingen parkering'-zoner. København har kun angivet et par gågader som 'Ingen parkering'-zoner.

Meget stor sandsynlighed for dårlig brugeroplevelse	Madrids bystyre regulerede alle bydele indenfor forretningsområdet. København regulerer ikke Frederiksberg - derved opstår der to forskellige forretningsmodeller og driftsmæssige krav inden for samme forretningszone
Stor sandsynlighed for, at nogle operatører ikke overholder kravene i licensordningen, hvilket resulterer i unfair konkurrence	Ikke relevant

OVERSIGT OVER MADRIDS LICENSORDNING

LICENSAFTAENS BETINGELSER	DETALJER OG KONSEKVENSER AF BETINGELSER
Samlede antal operatører med licenser	22
Samlet flådestørrelse i hele byen	8600 løbehjul
Operatørs flådestørrelse	Fra 179 til 1315 løbehjulslicenser pr. operatør Antallet af licenser var minimalt i byens centrum og større i periferien.
Antal løbehjul pr. bydel	Licenser blev tildelt pr. bydel, pr. operatør Evnen til at opstille i en bydel var afhængig af tilgængeligheden, idet andre operatører også opstillede i bydelen, og andre brugere løbende kørte ind F.eks.: Byens centrale distrikt tildelte i alt 360 løbehjulslicenser over 6 kvarterer fordelt på 20 operatører. Hvilket betød, at der i nogle tilfælde kun blev tildelt 2 licenser pr. operatør for en hel bydel Antallet af tildelte løbehjul pr. bydel svarede ikke til efterspørgslen. Dette resulterede i, at operatører måtte opstille løbehjul i bydele, hvor de ikke ville blive brugt, eller med større forekomster af kriminalitet og hærværk.

<p>Tildeling af løbehjul pr. bydel</p>	
<p>Parkeringskrav</p>	<p>Mere end 1200 'Ingen parkering'-zoner blev fastsat over hele byen, uden at byen stillede et centraliseret kort til rådighed. Dette resulterede i forskellige kort og parkeringsfordelinger for hver enkelt operatør</p>
<p>Krav om afstemning af antal</p>	<p>Man var pålagt at justere antallet af løbehjul pr. bydel i forhold til det antal licenser, der var blevet tildelt dette kvarter.</p>
<p>Resultatet af licensordningen</p>	<p>Licenser, der blev tildelt i hver bydel, stemte ikke overens med efterspørgslen i disse bydele. Dette resulterede i en dårlig kundeoplevelse, da brugerne blev frustrerede på grund af den lave tilgængelighed i områder med stor efterspørgsel.</p> <p>Ved at overholde de daglige betingelser i licensordningen, kunne operatører ikke tilpasse tjenesten til kundens behov, den logistiske drift var ikke omkostningseffektiv pga. afstanden mellem hvert løbehjul, og derudover gjorde den begrænsede tilgængelighed det umuligt at skabe det nødvendige mærkekendskab og et differentieret marked.</p> <p>Licensdistributionen var i modstrid med kundeefterspørgslen og brugsraterne</p> <p>Tjenesten var meget fragmenteret på tværs af de 20 operatører, idet ingen operatører havde tilstrækkelig dækning.</p> <p>En meget dårlig brugeroplevelse bevirkede, at tjenesten</p>

ikke blev en succes

Bystyret havde ingen midler til at håndhæve denne licensordning, hvilket resulterede i, at flere operatører ikke overholdt antallet af løbehjul pr. bydel. Dette resulterede i unfair konkurrence, da det pressede de operatører, der forsøgte at følge reglerne, ud. Dette efterlod bystyret med operatører, der var mere tilbøjelige til ikke at overholde parametrene i licensaftalen, frem for operatører, der ønskede at samarbejde med bystyret og imødekomme dets krav.

9 operatører har allerede forladt byen som resultat af licensordningens ineffektivitet. Efter at have bevidnet konsekvenserne af licensordningen, reevaluerer Madrid den nu.

Parkeringsløsninger, der bidrager positivt til en ordentlig og organiseret brug af det offentlige rum i tyske byer

Den begrænsede plads i det offentlige rum til mikromobilitetskøretøjer - både delte og privatejede - er en udfordring, som hovedparten af de europæiske byer står overfor. Flere byer etablerer 'best practice'-parkering, hvilket har vist sig at bidrage positivt til en ordentlig og organiseret brug af det offentlige rum af brugere af mikromobilitetskøretøjer.

Case 1: Münster - Skiltning for el-løbehjulsparkering

Byen Münster har investeret i særlige parkeringspladser til løbehjul med skiltning over hele byen. Dette tilskynder brugerne til at parkere løbehjulene på en ordentlig måde inden for disse zoner.



Case 2: Düsseldorf og Frankfurt - Afgrænsede parkeringspladser til løbehjul i områder med trængsel

Düsseldorf og Frankfurt har etableret afgrænsede områder, hvor løbehjul kan parkeres i områder med høj belastning. Dette giver brugerne klare, visuelle retningslinjer for, hvordan og hvor man skal parkere. Brugeradfærden har ændret sig positivt - folk parkerer korrekt inden for de markerede områder. Sådanne motivationsfremmende foranstaltninger i nærmiljøet giver et incitament til brugerne, og supplerer desuden de tekniske løsninger (både påbudsløsninger og andre motivationsfremmende foranstaltninger). En kombineret tilgang giver de bedste resultater i forhold til at opnå ensartet brugeradfærd. En sådan tilgang er især nyttig i områder med meget trængsel, f.eks. ved tog- og metrostationer.



Case 3: Hannover - At give borgerne medbestemmelse over brugen af mikromobilitet i det offentlige rum

Byen Hannover er begyndt at implementere en løsning, hvor borgere kan anbefale, at bilparkeringszoner i deres bydele omdannes til parkeringszoner for mikromobilitet. Der er stillet meget begrænset plads til rådighed til delt mikromobilitet i København - og dette kan være en potentiel tilgang til at udforske, hvordan man kan frigøre mere plads i byen til delt mikromobilitet. Dette ville

desuden være et middel til at demokratisere beslutningerne om anvendelsen af det offentlige rum, ligesom eksempelvis Københavns Kommunes initiativ med 'partnerskabstræer'.

FORESLÅEDE JUSTERINGER: PARKERING OG DRIFT I KØBENHAVN

Obligatoriske Parkerings-'hubs' (Byrumstype 1 and Særlige Områder - Øvrig By)

Kommunen har skrevet i sit forslag, at man vil etablere 'hubs' med en fast kapacitet i "Byrumstype 1 og Særlige områder - Øvrig By". Vi har forståelse for, at kommunerne ønsker at sænke tætheden i et allerede trangt område. Vi mener dog ikke, at dette skal påvirke kunden; så vi foreslår tre alternativer:

Løsning A: Vi lader brugeren afslutte sin tur ved det obligatoriske parkerings-'hub', og løbehjulet forbliver derefter aktivt, så det stadig kan lejes og en ny bruger kan leje det fra 'hubben'. Vi sørger for, at vores gadepatrulje-team kører regelmæssigt gennem de forskellige områder.

Løsning B: Vi lader brugeren afslutte sin tur ved det obligatoriske parkerings-'hub', deaktiverer derefter løbehjulet og får vores varevogn til at opsamle alle de løbehjul, der overskrider den tilladte kapacitet.

Løsning C: Vi beholder det som foreslået, men vi beslutter ikke at opstille i "Byrumstype 1 og Særlige områder - Øvrig By" og implementerer no-parking-zones, da det er for svært at opfylde de stillede krav og opretholde en solid business case.

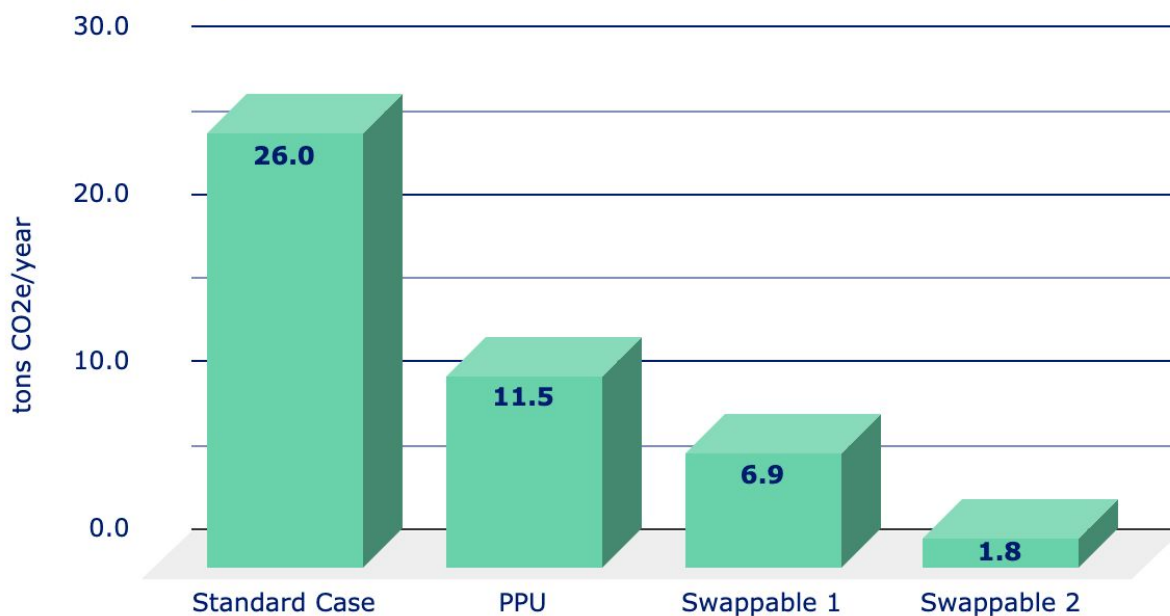
Fælles for de **foreslåede løsninger (A, B)** er ambitionen om at skabe en realiserbar kundeoplevelse; erfaringer fra Lissabon viser eksempelvis, at obligatoriske 'hubs' skabte frustration blandt kunderne, hvilket resulterede i, at løbehjul blev efterladt overalt. Vi støtter behovet for at reducere eller forhindre overfyldning i særlige områder, men vi mener ikke, at dette skal have negativ indflydelse på brugeren i sidste ende. Vi vil som firma sikre, at vores løbehjul parkeres korrekt og er i fuld overensstemmelse med lovgivningen.

BÆREDYGTIGHEDSEFFEKT

København er en by, der er kendt for sin cykelkultur og ambitiøse CO2-neutralitetsmål, og globalt set er den en rollemodel, når det kommer til de prioriteringer, som fremtidens byer bør omfavne. TIER er med i kampen for CO2-neutralitet og sigter mod at støtte København i sine CO2-neutralitetsmål for 2030. Imidlertid vil den foreslåede licensordning - og kravet om daglig indsamling af hele løbehjulsflåden - have drastiske konsekvenser for de delte løbehjulstjenesters bæredygtighed. Vi har beregnet CO2-aftrykket af tre forskellige scenarier for at angive omfanget af påvirkningen:

1. Udledningen ved fuld overholdelse af de parametre, der er foreslået af Københavns Kommune, herunder med daglige indsamling og omfordeling af den samlede løbehjulsflåde (Standard Case).
2. Udledningen ved afhentning begrænset til løbehjul med lavt batteri eller med behov for reparationer (delvis afhentning/PPU).
3. Udledningen ved anvendelse af løbehjulsmodel med udskiftelig batteriteknologi, hvor løbehjulene forbliver parkeret på gaden og kun opsamles ved reparation. Genopladning af løbehjul sker ved udskiftning af tomme batterier med fuldt opladede batterier på gadeplan. Løbehjul omfordeles dagligt til specificerede afleveringslokationer/parkerings-'hubs'.
 3a) Udledningen med udskiftelig batteriløbehjulsmodel og driftsmodel med diesel-varevogne og e-Cargo-cykler (Swappable 1)
 3a) Udledningen med udskiftelig batteriløbehjulsmodel og vores foretrukne driftsmodel: Med el-varevogne og e-Cargo-cykler (Swappable 2)

Sammenligning af CO2 udskillelse af de forskellige drifts modeller i København



Som grafen ovenfor viser, vil overholdelse af Københavns Kommunes foreslåede ordning resultere i en CO₂-udledning på mere end 26 ton pr. år, pr. operatør. Dette vil resultere i en CO₂-udledning på ca. 260 ton årligt, når man sammenlægger alle 10 operatører.

Vi kan reducere udledningen med over 50%, hvis vi får lov til at følge en model med delvis afhentning. Vi kan reducere udledningen med over 90%, til 1.8 ton CO₂ per år, hvis vi bruger en driftsmodel med udskiftelige batterier, el-varevogne og ladcykler.

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

UDSKIFTELIG BATTERIMODEL

Fristen for at indsende ansøgninger til Københavns licensordning udløb inden lanceringen af den nye, højtudviklede batteriteknologi, der gør det muligt at udskifte batterier. Derfor ansøgte operatører om tilladelser på basis af en nu forældet teknologi, der er ineffektiv hvad angår omkostninger, sikkerhed, parkering og CO₂-udledning. Vi vil derfor gerne give et overblik over fordelene ved udskiftelig batteriteknologi.

DRIFTSMODEL VED UDSKIFTelige BATTERIER

Tidligere skulle løbehjulene indsamles til opladning, hver gang batteriet var lavt. Dette betyder, at der anvendes flere varevogne til den daglige indsamling og omfordeling af løbehjul.

Med den udskiftelige batteriteknologi gennemgår hele driftsmodellen en omfattende ændring, da tomme batterier nu kan udskiftes med fuldt opladede batterier - alt sammen mens løbehjulet står på gaden. I stedet for at bruge flere varevogne hver dag, cykler 'swappere' rundt i byen på elektriske ladcykler og skifter batterierne på farten. Varevogne bruges her kun til at omfordele løbehjul, der skal flyttes over større afstande, eller som skal tilbage til lageret for reparation. Et skift til løbehjul med udskiftelige batterier resulterer i mere end 75% færre varevogne i forbindelse med driften.

Løbehjulene bliver også fordelt på mikroniveau i løbet af dagen, hvilket bidrager til bedre parkeringsforhold i hele byen.

LØBEHJULETS HARDWARE: TIER 3 MODELLEN

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

MARKET-LEADING, CUSTOM-BUILT SCOOTER WITH SWAPPABLE BATTERIES



PHONE HOLDER
with wireless charging

WIDER FOOTPAD
for better rider stability

Drum brake on
HUB MOTOR WHEEL

DOUBLE SIDED KICKSTAND
-improving stability and
preventing scooters falling over

DUAL HAND BRAKE
mechanism for safest
riding and braking

**LITHIUM SWAPPABLE
BATTERY PACK.**
Battery lasts at least 600
charges = 1.5 - 2 years
minimum

12" FRONT WHEEL.
Bigger front wheel allows
for smoother driving on
bumpy terrain

**STRONGER
ACCELERATION**
even uphill

MORE ROBUST DESIGN

BETTER DISPLAY

**EXPECTED LIFESPAN
OF 2+ YEARS**

50 KM LONG RANGE

INTEGRATED IOT

Hardwareforbedringer fører til korrekt parkering

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

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

Forbedring af sikkerheden med TIER 3

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

Udover hardwareforbedringerne, får løbehjulene et hovedeftersyn mindst hver anden dag, hvor forebyggende vedligeholdelse eller mindre reparationer udføres på gaden af vores professionelt uddannede reparatører. Hvis et løbehjul ikke består kontrollen, deaktiveres det straks og sendes derefter til lageret for de nødvendige reparationer. Kun løbehjul, der består det regelmæssige hovedeftersyn, er tilgængelige for kunderne. TIER går ikke på kompromis med vores løbehjuls sikkerhed, da vi mener, at én ulykke er én for mange.

Ved at gå over til udskiftelige batterier i København, vil vi kunne fortsætte med at leve op til vores høje sikkerhedsstandarder og give brugerne den sikreste løbehjulsmodel på markedet. At gå over til løbehjul med udskiftelige batterier i København vil også reducere omkostningerne ved drift, vedligeholdelse og reparationer - til sammenligning med den foreslåede licensordning, hvor hele løbehjulsflåden dagligt skal samles ind. Reduktionen skyldes, at vi undgår omkostningerne ved at skulle indsamle og omfordele løbehjulene på daglig basis, da vi i langt højere grad vil være i stand til at foretage eftersyn og vedligeholdelse - og samtidig skifte batteriet - på gadeplan. Denne udgiftsreduktion giver os mulighed for at drive virksomheden på en mere omkostningsdygtig måde, og samtidig give københavnernes den højeste kvalitet og den sikreste service indenfor det begrænsede antal tilladelser, der udstedes.

ADMINISTRATION AF TILLADELSESORDNINGEN

Vi er bekymrede for, at beslutningen om at udstede 10 tilladelser vil hindre snarere end at forbedre effektiv og lovlig brug af elektriske løbehjul (herunder forkert parkering og hærværksepisoder), især i områder med stor efterspørgsel og få løbehjulstilladelser.

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

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

Vi forstår også det generelle behov for, at operatører bliver enige om god praksis og industristandarder. Dette var en af de primære årsager til, at TIER igangsatte Nordic Micromobility Association i samarbejde med to af vores konkurrenter. Selvom vi er enige i, at der skal være et vist niveau af koordinering blandt konkurrenterne, er vi bekymrede for, at den nuværende tilgang til håndhævelse af lovgivningen vil kræve integration med konkurrenter, hvilket vil modvirke den normale forståelse af fair konkurrence. Dette er en vanskelig balance at finde, men et problem, det er nødvendigt at adressere.

Vi vil også gøre opmærksom på, at de administrative krav til kommunen med hensyn til overvågning, behandling af data og kommunikation med 10 operatører vil være meget mere omstændelige og formentlig dyrere, end hvis man arbejdede med et mindre antal kvalificerede virksomheder, der alle har vist sig i stand til at overholde Københavns Kommunes standarder og krav.

KONSEKVENSER FOR INDUSTRIEN I DANMARK

- Københavns Kommunes beslutning om at tilbyde tilladelser til 10 individuelle operatører, og at begrænse dem til 297 løbehjul, medfører alvorlige problemer for hele branchen. Den manglende evne til at sikre flere tilladelser på basis af efterspørgsel betyder, at det ikke er muligt for nogen af operatørerne at udvide deres forretning. Dette dilemma vil være det samme for alle transportvirksomheder med tilladelser: elektriske cykler, taxaer, delebiler, osv. Derved sender den nuværende licensordning et unødvendigt negativt signal til alle aktører i hele opstarts-økosystemet. Aktører, som jo kun trives i et miljø, der tilskynder og fremmer innovation og evnen til hurtigt at udbygge markedsandele og skabe et kundegrundlag.
- Københavns Kommune sætter tydeligvis en dagsorden, der handler om innovation, bæredygtighed og gode forhold for de hurtigt voksende tech-start-ups, særligt da det medfører en række sidegevinster i form af skatteindtægter og jobskabelse, især til unge og nyuddannede. Men licenssystemet i sin nuværende form begrænser i høj grad incitamenterne og mulighederne for mikromobilitetsoperatører for at investere i innovation, udvide deres arbejdsstyrke eller opnå nogen som helst stordriftsfordele. Vores unge industri vokser hurtigt. På mindre end et år opnåede vi mere end 1 million ture i Danmark. Og mere end 15 millioner i resten af vores europæiske afdelinger. I samme periode steg vores antal af medarbejdere med næsten 500%. Selv med begrænsede aktiviteter i Danmark, skaber vi i øjeblikket beskæftigelse for mere end 10 personer, alle på danske kontrakter med alle de fordele og rettigheder, dette medfører. Derudover er vi direkte og indirekte til gavn for 20+ personer gennem driften af vores forretning. Hvis operatører var i stand til at udvide og få deres virksomheder til at vokse gennem innovation og fair konkurrence, kunne disse tal stige dramatisk, og den danske stat ville få yderligere indtægter og selskabsskat.
- Færre operatører, men nok til at sikre sund konkurrence og et bredt udvalg til brugerne - og hver operatør forsynet med nok løbehjulsnumre til at drive en rentabel forretning. Dette ville være et stort skridt i forhold til at adressere disse problemstillinger. Vi vurderer, at dette scenarie vil kræve et minimumsantal på 1000 løbehjul for hver operatør.

SPØRGSMÅL TIL KØBENHAVNS KOMMUNE

Drift

- Er det på nogen måder muligt for kommunen at genoverveje sin holdning til den foreslåede 100% afhentningsmodel til fordel for en omhyggelig omfordelingsmodel, som ikke ville forstyrre gaderengøring, og som giver os mulighed for at introducere den langt mere avancerede løbehjulsmode med udskiftelige batterier?
- Ville kommunen være interesseret i at hjælpe os med at uddanne Københavns borgere i at parkere på en ordentlig måde (både cykler og el-løbehjul), og også informere borgerne om ikke at kaste løbehjul i vandet?
- Har Københavns Kommune gjort sig tanker om, hvordan man overholder kapacitetsgrænsen på 297 løbehjul pr. operatør i forbindelse med drift i nærliggende kommuner, hvor løbehjul muligvis krydser kommunegrænserne (f. eks. Frederiksberg)?
- Ville kommunen være interesseret i at lytte til forslag om teknologidrevne parkeringsløsninger, der både ville være umiddelbart implementerbare og i overensstemmelse med, hvad kommunen kræver?
- Er der nogen kapacitetsgrænse på 'hubs' i "Øvrige By"?
- Ville Københavns Kommune være interesseret i månedlige/halvårlige møder for at diskutere drift/forbedringer, osv.? Dette ville gavne alle operatører.

Administrative udfordringer

- Vi ønsker at bidrage bedst muligt med data: I hvilken form, og med hvilken hyppighed, ønsker kommunen at modtage data? Ville det være dagligt, ugentligt eller når kommunen beder om det?
- Hvordan kontrolleres det, at den enkelte operatør overholder tilladelsesordningens vilkår og betingelser? Hvad vil de øjeblikkelige konsekvenser være, hvis en eller flere operatører ikke overholder tilladelsesordningens vilkår og betingelser?

Submitted by:
LMTS Denmark ApS
6 January, 2020

CIRC RESPONSE REGARDING PERMIT TO INSTALL ELECTRIC SCOOTERS FOR RENTAL ON PUBLIC (MUNICIPAL) ROAD AREAS IN THE CITY OF COPENHAGEN

Circ, as Europe's champion of responsible micro-mobility, supports the raising of standards across the industry while maintaining fair and open competition. Circ encourages a regulatory focus on the quality of both product and service as the basis by which companies should be permitted to operate. We believe that a regulatory framework which focuses on the quality of an operator and their vehicle, as opposed to one focused on the quantity of operators in one area, is the safest way to introduce e-scooters.

We have welcomed the initiative by the kommune of Copenhagen to regulate the micromobility industry in the city. Circ is glad that we have been chosen as one of the companies to continue providing safe, reliable and sustainable e-scooter service for residents of Copenhagen.

This letter is intended to provide our position, suggestions, and comments regarding the decisions taken by the city about permits to provide e-scooter service in Copenhagen, following the allocation of the permit to Circ. We would like to provide constructive proposals that we believe will improve the currently designed permit system.

- **General comments:**

- Permits have been given to ten companies in total that will be able to provide the service in Copenhagen. We would like to underline the importance of reliability of the service as one of the key aspects for a sustainable future of the overall micromobility industry in Copenhagen. Allocating a very small number of scooters to so many operators creates negative outcomes: little possibility to control service quality, excessive inefficient operations, and unreliable service for residents in Copenhagen.
- In Denmark, almost 80 per cent of all road traffic is done by car¹. Over a course of the year, an average driver is losing 137 hours in traffic congestion². To make matters worse, most of these trips are for the driver alone in the car³. If this issue goes unaddressed, the growing population and urbanisation will cause increasingly serious consequences for national and local economies.
- At a time when Danish cities are facing high levels of air pollution and congestion⁴, e-scooters present an alternative to first/last mile car journeys. However, if the environmental benefits of e-scooters are to be fully realised, it is important that Copenhagen would give the freedom to adopt e-scooter services in a way which incentivises riders to leave their cars behind and use alternatives.

- **Enforcement through data sharing:**

- The current permit system has complications that will be very difficult for the city to administer and enforce the right functioning of the whole permit system. For instance, it will be necessary to constantly monitor all hotspots to check if the right number of vehicles are deployed on each hotspot by all operators.
- The city would also need to ensure that the correct total number of scooters in the city does not exceed the maximum number of vehicles.

¹ <https://www.dst.dk/en/Statistik/Publikationer/gennemsnitsdanskere>

² <http://inrix.com/scorecard-city/?city=Copenhagen&index=82>

³ <https://core.ac.uk/download/pdf/82726264.pdf>

⁴ <https://www.eea.europa.eu/themes/air/country-fact-sheets/denmark>

Circ hopes that the city of Copenhagen will take the above suggestions into consideration and amend the currently designed permit system. We stand ready to meet and/or provide any necessary information that would be helpful. Please do not hesitate to contact the following colleagues regarding any follow up questions:

Nikolaj Durup, Senior Operations Manager for the Nordics, nikolaj.durup@circ.com, 004551572202
Vytautas Visinskis, Public Affairs lead for the Nordics, vytautas.visinskis@circ.com, +37060722709



HVORFOR FLÅDEBEGRÆNSNING BEGRÆNSER BYER

Birds mission er at gøre byer som København mere beboelige ved at reducere brugen af biler, trafik og CO₂-udledninger. Bird måler succes på et givent marked baseret på flere parametre, herunder eksempelvis **udnyttelsesgrad, samlede antal ture, kørte kilometerantal og mængden af CO₂, som Bird-ture forhindrer** fra at blive lukket ud i luften (forudsat at disse ture erstattes af biler). Bird bestræber sig på bedste vis at imødekomme efterspørgsel blandt kørere i de samfund, hvor vi opererer, for at levere en pålidelig form for transport og at skabe en ændring i tankegangen indenfor transit blandt indbyggerne.

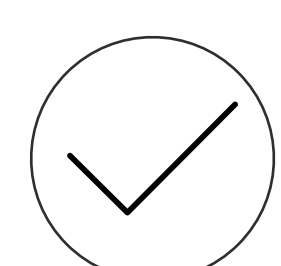
Bird bestilte en rapport fra **Charles River Associates (CRA)** for at undersøge påvirkningen af **forsyningsbegrænsninger på løbehjulsdelingstjenester. De vigtigste konklusioner er som følger:**

Der er **stærk efterspørgsel på løbehjulsdelingstjenester på tværs af alle markeder.**

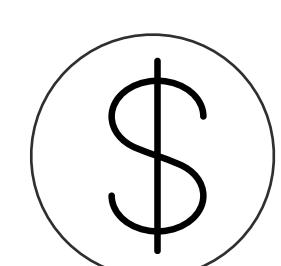
I byer, hvor el-løbehjul er blevet indsat i tusindtal, bruges disse regelmæssigt.

Kørere begyndt at køre oftere der, hvor løbehjulflåder kunne udvides over tid.

For det andet konkluderede CRA, at forsyningsbegrænsningerne påvirker byerne på følgende måder:

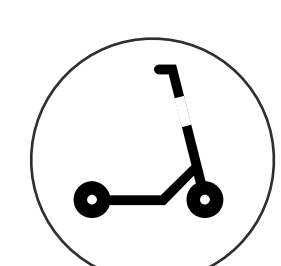


Forbrugerfordel. Færre løbehjul vil betyde færre løbehjulsture, hvilket igen betyder lavere mobilitet, overbelastning og miljømæssige fordele for indbyggere i byen.



Egenkapital. Begrænsningerne vil give færre fordele i områder, som er kendte for at være underbetjente. Når forsyningen er begrænset, har markeds kræfterne en naturlig tendens til at drive operatører til kun at levere løbehjul i de mest rentable kvarterer. Adgang vil være begrænset til områder med hyppig kørsel.

- Når Bird kan øge flådens størrelse i samarbejde med byen, udvider vi vores tilstedeværelse i hele byen, hvilket bidrager til at mangfoldiggøre valget af transport og forbedre pålideligheden af alle transporttyper.



Uopfyldt potentiale. Begrænsningerne forhindrer, at pilotprogrammer for el-løbehjul bliver korrekt evalueret, fordi den skala, der kræves for at opnå de fulde fordele ved løbehjul, aldrig vil komme i anvendelse. For at sikre en pålidelig tjeneste skal Bird formindske driftsområdet.

I byer i hele landet har el-løbehjul allerede udgjort et effektivt supplement til offentlig transit, som giver folk mulighed for at træffe et tilgængeligt og bæredygtigt valg. Ved at muliggøre flådevækst baseret på anvendelse tillader byerne, at løbehjulsudbydere kan bestemme udbuddet baseret på efterspørgsel. Bird bestræber sig på at give et pålideligt og bæredygtigt supplement til offentlig transit og en erstatning af korte bilture.

¹ Charles River Associates, et førende globalt økonomisk konsulentfirma.

Emne:

Høringssvar - Donkey Republic

Fra: Alexander Frederiksen <alexander@donkeyrepublic.com>

Sendt: 6. januar 2020 17:42

Til: TMFKP BA CTB Byliv <byliv@kk.dk>

Cc: Eva Stejn Nissen <KC3L@kk.dk>

Emne: Høringssvar - Donkey Republic

Donkey Republic vil gerne give en stor tak til TMF for jeres arbejde med at få regulering for mikro-mobilitet på transportområdet. Vi ved, det har været hårdt arbejde med begrænsede ressourcer samt svært at finde løsninger, som passer inden for en lovgivning med mange forskelligartede interessenter.

Vi har i det følgende pointeret 3 områder, som vi mener, er værd at kigge på ift. det nuværende licenssystem, som kunne optimere reguleringen endnu mere:

Mobilitets Hubs (s-tog stationer, metrostationer, etc.)

Vi ønsker først og fremmest at gøre opmærksom på den trængsel, der kan komme ved eks. tog- og metrostationer i København. Vi kan allerede nu se, at der med det lave antal bevilgede cykler til forskellige operatører, vil blive skabt flaskehalse og stor efterspørgsel på transportmidler, der kan transportere borgere videre. Dette frygter vi, vil skabe nogle mærkelige 'work-arounds' fra operatørerne, som finder på nye, smarte måder at have mikromobilitet ved stationerne. Den stærke begrænsning af antal parkerede køretøjer på centrale pladser og i midtbyen kan risikere at medføre kreative tilpasninger, der lever op til reglerne, men ikke mindsker presset på cykelparkering ved stationerne og i sidste ende skaber mere kaos end regulering.

Kontrolleret Parkering

Vi ser en kæmpe værdi i, at Københavns Kommune kan kræve køretøjer parkeret ved specifikke lokationer. Det er vores erfaring – både fra København, men også andre storbyer i Europa – at det skaber mindre rod, flere positive tilkendegivelser fra brugere og bedre balance i byen. Vi ser gerne, at det bliver et fast krav, at køretøjer altid parkeres ved specifikke lokationer og ikke kun, når køretøjet sættes ud om morgenen.

Begrænset antal operatører

Vores erfaring fra byer som Paris, Rotterdam, Madrid og Berlin m.fl. viser, at flere og 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. Derfor synes Donkey Republic, at det er helt fair, at man tilkendegiver flere tilladelser til få operatører, i stedet for at dele få tilladelserne ud til mange. Det handler i sidste ende om, at brugerne og borgerne i København skal føle sig trygge og ikke føle, at byen bliver overtaget af mange forskellige operatører. Dette kan man derfor nemt komme i forkøbet med effektiv adfærdsændring og regelsæt.

Alexander H. Frederiksen
Chief of Sales & Partnerships

DonkeyRepublic
Simplicity in bike-sharing



Bemærkninger vedrørende tilladelse til at opstille el-løbehjul til udlejning på offentlige vejarealer i Københavns Kommune

Januar 2020

Lime takker for muligheden for at svare på Københavns Kommunes nylige udmelding om tildelingen af tilladelser til udlejere af el-løbehjul i byen.

Lime støtter regulering af el-løbehjul industrien. Kommunen bør have muligheden for at begrænse antallet af udbydere i byen og antallet af løbehjul på gaden såvel som opfordre til initiativer, der støtter op om byens overordnede mål. Vi er som virksomhed meget positive overfor Københavns ambitiøse målsætninger om at sikre højere standarder inden for el-løbehjul industrien samt de generelle retninger for de nyligt foreslåede ændringer af vejloven. Vi tror på at med den rette regulering, så kan el-løbehjul være med til at sikre, nem, praktisk og bæredygtig transport for beboere og besøgende i København.

Vi deler derfor Københavns kommunes mål om et solidt, bæredygtigt og ryddeligt setup for el-løbehjulene, så tjenesterne kan levere fremragende service til brugerne i byen.

Desværre tror vi ikke, at dette vil være muligt, hvis kommunen fortsætter med sin foreløbige beslutning om at udstede tilladelser til 10 forskellige udlejere af el-løbehjul. Selvom vi forstår, at det kan være vanskeligt at vælge mellem operatører, mener vi dog, at der er klare forskelle mellem de 10 operatører, der har fået en tilladelse. Herunder at flere af de tilladte virksomheder aldrig før har drevet udlejning af el-løbehjul.

Efter vores opfattelse ville det, ført an af lignende beslutninger fra andre europæiske byer - som Paris - give et bedre resultat for byen at køre en proces, hvor man tildeler tilladelser til 3-4 udlejere.

Hvis kommunen ikke mener, at der i øjeblikket er tilstrækkelige juridiske beføjelser til at vælge mellem operatørerne er vores anbefaling, at den aktuelle proces sættes på pause, mens ændringen af den nationale vejlov gennemføres.

Dette tillader kommunen at lave en mere optimal regulering, der ville være mere bæredygtig, lettere kan administreres og i sidste ende give en bedre oplevelse for brugerne og byens øvrige borgere.

Resten af dette dokument skitserer de specifikke områder for vores bekymring omkring resultatet af den aktuelle proces og identificerer et antal spørgsmål, som vi ønsker afklaring på.

Specifikke områder

Mange af disse bekymringer er også blevet identificeret og kommenteret af foreningen 'Nordic MicroMobility Association' - en organisation, der repræsenterer 8 udlejere af el-løbehjul, der opererer i Norden.

1. **Brugeroplevelsen:** Vi er bekymret for om, dét at tillade 10 virksomheder at drive tjenester med kun ca. 300 el-løbehjul hver vil føre til forvirring og service af lav kvalitet for brugerne. For at brugerne skal have en pålidelig service, må de downloade 10 apps til deres telefon og søge gennem hver app, når de leder efter et el-løbehjul. Det bryder mod grundtankegangen ved udlejningsløbehjulene og gør servicen mindre attraktiv i forhold til fx bil eller taxa.
2. **Bæredygtighed:** Det vil medføre unødvendige ekstra udledninger af CO² og anden partikelforurening i byen, hvis kommunen vælger at tillade 10 virksomheder at drive små flåder af el-løbehjul. Det er vores erfaring, at tilladelser til et mindre antal udlejere resulterer i mere miljøeffektive tjenester - hvilket forbedrer bæredygtigheden. Dette er en væsentlig årsag til, at andre byer begrænser antallet af udlejere, der får en tilladelse.
 - a. *Ineffektivitet ved flere opererende virksomheder.* Indsamling, flytning og reparation af el-løbehjul kræver, at enhver udlejer bruger et antal køretøjer i byen. Hvis 10 virksomheder har tilladelse til at operere, vil mange varevogne køre halvtomme rundt i byen. Desuden vil afstandene mellem hver udlejers el-løbehjul være betragteligt større. Det er også uundgåeligt, at operatørernes varevogne kører forbi el-løbehjul, der ejes af andre konkurrenter, som kunne have været indsamlet eller repareret. Derimod, hvis færre virksomheder driver et større antal el-løbehjul, så kan flere af disse opgaver udføres pr. køretøj, der anvendes - da hver enkelt udlejers el-løbehjul vil være tættere placeret over hele byen. Af denne grund viser vores analyse, at færre operatører af el-løbehjul i en by fører til et samlet mere bæredygtigt setup.
 - b. *Investering for at forbedre bæredygtighed.* Derudover har Lime forpligtet sig til at betjene vores globale flåde med elektriske køretøjer og arbejder mod kun at anvende vedvarende energi i vores servicecenter. Disse forpligtelser kræver betydelige økonomiske investeringer, som højest sandsynligt ikke er mulige, hvis hvert tilladt selskab kun kan drive en meget lille virksomhed med 300 el-løbehjul.
 - c. *Krav om at indsamle el-løbehjul hver nat:* Det bør også overvejes at fjerne kravet om, at virksomheder skal hente deres el-løbehjul fra gaderne mellem midnat og kl. 06.00 hver dag. I øjeblikket tvinger dette krav virksomhederne til at sende køretøjer rundt omkring i byen hver aften og morgen for at indsamle og sætte el-løbehjul ud igen. Dette har en klar negativ indflydelse på bæredygtigheden. En livscyklusanalyse af miljøpåvirkningen af el-løbehjul i USA (NC State, 2019) konkluderede for nylig: "*Byer, der søger at integrere el-løbehjul i deres transportsystem, har flere tilgængelige politiske muligheder for at reducere livscyklussens miljøbelastninger forbundet med deres anvendelse. At tillade el-løbehjul at forblive i offentlige områder natten over ville mindske bilbelastningen forbundet med at indsamle fuldt ud opladede eller næsten fuldt opladede el-løbehjul.*"

Som følge heraf er den nuværende bedste praksis fra andre europæiske byer at tillade udlejere at lade el-løbehjul, der ikke kræver indsamling eller reparation, forblive på gaden natten over. Hvis byen er bekymret for brug af el-løbehjul om natten, så kan udlejerne blive pålagt at gøre leje af el-løbehjul utilgængelig i bestemte timer af døgnet. Alternativt kan virksomheder være forpligtet til at sikre, at

Lime: Bemærkninger vedrørende tilladelse til at opstille el-løbehjul til udlejning på offentlige vejarealer i Københavns Kommune

ingen el-løbehjul parkeres, så de udgør en hindring for gadeoprydning - for eksempel ved at flytte el-løbehjul til specifikt identificerede områder.

Om vinteren foreslår vi, at kommunen indgår en aftale med udlejerne af el-løbehjul om, at de fjernes i tilfælde af sne, for at hjælpe med snerydning. Dette system findes allerede i andre nordiske lande og fungerer godt uden at skabe en negativ bæredygtighedspåvirkning.

Det er også værd at bemærke at på nuværende tidspunkt foreslår kommunen heller ikke den samme regel for delte cykeludlejningsfirmaer.

3. **Administrativ byrde:** Det foreslåede system vil gøre det vanskeligt for kommunen at arbejde tæt sammen med operatørerne og effektivt håndhæve reglerne. Vi mener, at dette kan føre til, at virksomheder ikke overholder reglerne og uretfærdigt konkurrerer med virksomheder, der bruger tid og penge på at sikre, at de overholder kommunens regler.
4. **Operationel ekspertise:** Mindst to af de udvalgte operatører har ingen erfaring med drift af el-løbehjul i Danmark eller noget andet land. I modsætning hertil har flere af virksomhederne, inklusiv Lime, arbejdet i mere end 18 måneder i hundredvis af byer i hele Europa og Nordamerika. Vi er derfor dybt bekymrede over, at uerfarne virksomheder vil levere en dårligere service og have problemer med at arbejde effektivt sammen med kommunen. Dette kan skabe en negativ opfattelse af hele branchen for el-løbehjul.

Spørgsmål om proces omkring tilladelser

Ud over ovennævnte bekymringer og henstillinger vil vi gerne have en afklaring om hvert af nedenstående punkter:

1. **Tilladelser og franchise-virksomheder. Kan et firma modtage flere tilladelser?**
 - a. Vi er bekymrede for, om kommunen kan have tildelt en tilladelse til to operatører fra det samme firma (). Kan kommunen bekræfte, at dette er i strid med de tidligere skitserede regler?
 - b. Hvis det er tilladt for virksomheder at ansøge ved hjælp af mere end et mærke af el-løbehjul, kan enhver operatør således fremsætte flere ansøgninger - med flere franchisevirksomheder med forskellige navne - i den næste runde med tilladelsesansøgninger?
 - c. Hvordan sikrer kommunen, at enhver virksomhed, der tildes en tilladelse, er fuldstændig uafhængig og ikke er forbundet med noget andet selskab, der er involveret i processen?

-appen i København tilbyder i øjeblikket tjenester fra en tredjepartsoperatør kaldet " ". Da et firma kaldet " " ikke ansøgte om en tilladelse, er vi bekymrede for, at " " kunne være et driftsnavn for " ", da firmaet før har haft netop dette navn.

Da " " kun er tilgængelig via " -appen (og " også har fået en tilladelse), vil dette betyde, at faktisk har fået to tilladelser til at betjene el-løbehjul i byen. Se billedet nedenfor:

Lime: Bemærkninger vedrørende tilladelse til at opstille el-løbehjul til udlejning på offentlige vejarealer i Københavns Kommune



2. Nye yderligere krav. Kræver de godkendelse fra Teknik- & miljøudvalget?

Der er flere nye krav som betingelser for modtagelse af en tilladelse, der ikke fremgik af de forordninger, som udvalget tidligere havde aftalt om sommeren.

- a. Er nye regler, der ikke var en del af den oprindelige regulering vedtaget af byrådet, nødvendige for at blive stemt om igen af T & M-udvalget?
- b. De nye regler indeholder et krav om at indsamle alle el-løbehjul mellem kl. 00-06. Dette krav blev ikke nævnt i de oprindelige regler, som udvalget vedtog i 2019. Dette vil medføre en betydelig negativ bæredygtighedspåvirkning. Kræver denne regel således en særskilt afstemning i udvalget, inden det træder i kraft og skal overholdes af udlejerne?
- c. Kommunen kræver nu, at el-løbehjul kun må parkeres på specifikt udpegede parkeringspladser over hele byen, snarere end kun i 'særlige områder'. Som resultat heraf får el-løbehjulene et 'forankret' system. Det forhindrer el-løbehjulene i at drive en tilgængelig og flydende model. Var dette meningen med udvalgets oprindelige regulering og eller blev det godkendt og vedtaget af udvalget?

3. Bæredygtighed

- a. Inden der blev tildelt tilladelser, afgjorde byrådet, at bæredygtighed ville være nøgelfaktoren i at vælge mellem virksomheder, der ansøgte om tilladelse til udlejning.
- b. Lime har arbejdet målrettet for at sikre, at vores aktiviteter i København stræber mod at nå dette centrale mål. Mens vi anerkender, at det kan være svært at sammenligne

Lime: Bemærkninger vedrørende tilladelse til at opstille el-løbehjul til udlejning på offentlige vejarealer i Københavns Kommune

operatørernes relative bæredygtighed, er vi stolte af de fremskridt, som Lime har gjort med at levere de højeste standarder for bæredygtighed.

Programmer til forbedring af vores bæredygtighed inkluderer: at drive vores servicecenter og værksted med vedvarende energi, kompensere emissionerne fra vores tjeneste med bekræftede kulstofudregninger og kontinuerligt forbedre levetiden for vores el-løbehjul. Vores seneste model har nu en gennemsnitlig levetid på over 18 måneder. Som en del af vores ansøgning skitserede vi også Limes detaljerede reparations- og genbrugsprogrammer til vores el-løbehjul.

Vi mener at disse er centrale faktorer for at lede udviklingen indenfor el-løbehjulstjenester i en endnu mere bæredygtig retning. Derfor beder vi kommunen forholde sig til følgende punkter i relation til bæredygtighed og den foreløbige afgørelse:

- a) Hvordan blev disse bæredygtighedsfaktorer vurderet og scoret ved tildeling af tilladelser sammen med andre dele af kriterierne? Hvordan blev bæredygtighed vægtet som det centrale kriterie ved valg af operatører?
- b) Hvordan sikrede kommunen, at virksomheder, der ikke har opereret før, kan leve op til de høje standarder for bæredygtighed?
- c) Var alle virksomheder i stand til at demonstrere, at de havde et fuldt genanvendelses- og genbrugsprogram til el-løbehjulene?
- d) Var alle operatørerne i stand til at forpligte sig til processen med at reparere deres el-løbehjul med oplærte mekanikere for at sikre så lang levetid som muligt?
- e) Var alle virksomheder i stand til at dokumentere køb af vedvarende energi til at drive deres faciliteter og opladning?
- f) Modtog kommunen oplysninger om levetiden for de typer af el-løbehjul, der bruges af alle virksomhederne?
- g) Forpligtede selskaberne sig til at reducere emissionerne fra deres aktiviteter gennem brug af el-ladcykler og andre elektriske køretøjer?
- h) Var alle virksomheder i stand til at demonstrere et globalt program til modregning af kulstofemissioner forbundet med deres services?

5. Differentiering mellem virksomheder.

Da resultatet af tilladelsesprocessen blev annonceret, forklarede kommunen, at det havde været umuligt at adskille virksomheder for at afgøre, hvem der skulle eller ikke skulle få en tilladelse. Som et resultat heraf vil vi gerne søge yderligere afklaring om denne proces.

- a) Hvordan blev virksomheder, der ansøgte om en tilladelse vurderet og scoret?
- b) Skulle enhver virksomhed opfylde en minimumsstandard på visse områder for at blive taget i betragtning for en tilladelse?
- c) Hvordan vurderede kommunen virksomheders evne til at operere? I særdeleshed virksomheder, som ikke har erfaring med for at levere el-løbehjul og derfor sandsynligvis vil have udfordringer med at levere en god service og leve op til byens krav?
- d) Viste alle virksomheder samme forpligtelse til at sikre en sikker drift af sine el-løbehjul?

Lime: Bemærkninger vedrørende tilladelse til at opstille el-løbehjul til udlejning på offentlige vejarealer i Københavns Kommune

- e) Hvilken vurdering foretog kommunen af de enkelte virksomheders evne til at holde begivenheder og initiativer, som skal hjælpe med at uddanne deres brugere til sikker brug af el-løbehjul?
- f) Hvordan vurderede kommunen den sammenlignelige sikkerhed på el-løbehjul, der blev foreslået til brug af hvert selskab?
- g) Forpligtede alle selskaber sig til at køre ordninger, der havde til formål at forbedre adgangen til transport for personer med lave indkomster?
- h) Hvilken vurdering foretog kommunen af hvert enkelt virksomheds engagement og evne til at dele vigtige data om brug af el-løbehjul med byen?
- i) Har kommunen vurderet hver virksomheds forpligtelse til at skabe jobs for lokale beboere som en del af dens service?
- j) Hvilken vurdering foretog kommunen af hver enkelt virksomheds evne til at svare på byens anmodninger om at ændre deres service?

6. Geografisk fordeling af el-løbehjul.

På flere områder ansøgte Lime om at placere el-løbehjul på bestemte steder men har ikke fået tilladelse hertil. Dette inkluderer placeringer som Dantes Plads og Østerport Station. På andre områder har vi fået tilladelse til at placere el-løbehjul i zoner, vi ikke har ansøgt om som f.eks. på Valby Station.

- a) Hvordan besluttede kommunen, hvilke udlejere der fik lov til at placere el-løbehjul i hvilke områder?
- b) Hvilke kriterier blev brugt til at træffe disse beslutninger?
- c) Viste alle virksomhederne den tekniske evne til at håndhæve "no lock" og "low speed" zoner i vigtige områder i byen?
- d) Viste alle virksomhederne evnen til hurtigt at flytte el-løbehjul, som måske var dårligt parkeret af kunder?

7. Virkningen af virksomheder, der ikke bruger deres tilladelse

I betragtning af at flere virksomheder, der har modtaget en tilladelse, aldrig har drevet en delt el-løbehjuls-forretning før, er det usandsynligt, at disse virksomheder, der tildes en tilladelse, vil bruge deres tilladelse og placere deres tildelte antal el-løbehjul på gaderne. Derudover betyder det lave antal tilladte el-løbehjul i henhold til hver tilladelse, at mange virksomheder vil have svært ved at drive en bæredygtig forretning i København.

Hvis dette sker, kan antallet af operatører - og antallet af el-løbehjul på gaden - blive reduceret markant.

- a) For at sikre, at forbrugerne stadig har adgang til et passende antal el-løbehjul i byen: Hvordan vil byen omfordele ubrugte tilladelser til de eksisterende virksomheder?
- b) Hvad er den aftalte tidsramme inden for hvilken en ny el-løbehjulsudlejer skal lancere, inden deres tilladte antal el-løbehjul omfordeles til andre operatører?
- c) Hvilken proces vil kommunen anvende i fremtiden for at forhindre ansøgninger fra virksomheder, der ikke har nogen intention om at operere i København?
- d) Hvad er kriterierne for at fjerne en virksomheds tilladelse, hvis de ikke følger de nye regler?

Lime: Bemærkninger vedrørende tilladelse til at opstille el-løbehjul til udlejning på offentlige vejarealer i Københavns Kommune

- e) Hvilke juridiske skridt har kommunen truffet for at stoppe virksomhedens overførsel af tilladelser mellem dem?
- 8. Håndhævelse og administration**
- a) Hvordan vil byen håndhæve de nye regler og sikre, at alle operatører opfylder kravene i deres tilladelser?
 - b) Hvordan finansierer kommunen udgifterne til håndhævelse og administration af programmet, hvis finansiering mangler fra operatører, der har fået tilladelse.
 - c) Hvis det konstateres, at en operatør bryder reglerne for deres tilladelse, hvordan tages der så beslutningen om at fjerne virksomhedens tilladelse?
 - d) Hvad er processen omkring muligheder for appel hos en udlejer, der får deres tilladelse fjernet af kommunen?
 - e) Hvis en udlejer mister eller ikke bruger deres tilladelse, har de lov til at ansøge om en anden tilladelse i den næste ansøgningsrunde?
 - f) Hvordan sikrer kommunen, at standarder med hensyn til bæredygtighed håndhæves?

Anbefaling

Som et resultat af disse bekymringer mener vi, at kommunen bør genoverveje sin nylige beslutning og forsøge at tildele tilladelser til et mindre antal virksomheder, der har vist ekspertise inden for drift, bæredygtighed og kundeservice.

Det er også sandsynligt, at kommunen snart får nye beføjelser på dette område, hvis regeringens ændringsforslag til vejloven vedtages i begyndelsen af 2020. Denne ændring af vejloven ville give kommunen langt mere kontrol over driften af el-løbehjul end under det nuværende forslag. Det giver byen mulighed for potentielt at implementere et nyt og mere sofistikeret middel til regulering af el-løbehjul.

Kommunen bør derfor overveje at pause implementeringen af de nuværende regler og udforme en ny tilgang, når ændringer af vejloven er afsluttet. Dette vil sandsynligvis 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.

Det vil også give byen mulighed for at overveje indførelsen af præstationsbaseret regulering for operatører. Dette vil give kommunen mulighed for at flytte en operatørs tildelte antal el-løbehjul op eller ned som svar på efterspørgsel og operatørernes evne til at efterleve kommunes krav. Dette er en effektiv måde at tilskynde til god praksis fra udlejerne af el-løbehjul og en omkostningseffektiv måde at yde håndhævelse af den samlede udlejningsindustri i København.

Med venlig hilsen

Niklas Joensen
Nordisk chef
Lime

Københavns Kommune
Byens Anvendelse
Teknik- og Miljøforvaltningen
Njalsgade 13
Postboks 457
2300 København S

København 6. januar 2020

Louise Heilberg
Advokat

T +45 72 27 36 49
lhe@bechbruun.com

Sagsnr. 069326-0003 ham/lhe/fjhp
Dok.nr. 22523028.1

Partshøring vedrørende delvist afslag på råden over vejareal

VOI Denmark ApS, herefter "VOI", har modtaget Københavns Kommunes udkast til afgørelse i sag vedrørende ansøgning om særlig råden efter § 80 i lov om offentlige veje¹, herefter "vejloven", i partshøring, jeres j.nr. 2019-0053632-29. Jeg skal på vegne af VOI besvare partshøringen.

1. Generelle bemærkninger

VOI er generelt positive over for en regulering af løbehjul, herunder en udstedelse af tilladelser og tilhørende vilkår for at operere. Derfor er vi også glade for transportministerens forslag til en revideret vejlov - og vi ser frem til et samarbejde med Københavns Kommune om en fremtidig aftale under de nye regler. Vi mener derfor også, at det vil være mere hensigtsmæssigt, hvis spørgsmålet om tilladelse blev udskudt, indtil der foreligger de nye juridiske rammer.

VOI har således en række bemærkninger til det fremsendte udkast. Bemærkningerne skyldes primært de manglende retlige rammer, der pt er for regulering af udlejning af løbehjul i Danmark.

Transportministeren har den 18. december 2019 sendt et nyt lovforslag til ændring af vejloven i høring, som efter VOI's opfattelse vil give vejmyndigheden et godt grundlag for samarbejde med udbydere af el løbehjul og elcykler. Det er VOI's opfattelse, at hvis lovforslaget bliver fremsat og vedtaget, vil man få hjemmelsgrundlaget til at kunne lave gode og ordentlige aftaler omkring virksomheder som VOI – i lighed med hvordan VOI har gjort det i f.eks. Århus, Aalborg, Odense og Vejle. VOI mener, at lovforslaget åbner mulighed for, at der kan skabes gode og forsvarlige rammer for trafikanterne – både dem på løbehjul og dem, der ikke bruger løbehjul.

2. Bemærkninger til parthøringen

Som nævnt har VOI en lang række bemærkninger til det konkrete udkast til afgørelse.

2.1 Om hjemmelsproblematik

Af afgørelsen fremgår følgende:

¹ Lov nr. 1520 af 27. december 2014

"Der er vurderet en kapacitet på ca. 200 løbehjul og ca. 2000 cykler i Byrumstype 1 samt 3000 løbehjul og 3000 cykler i øvrig by i forsøgsordningen, som er vedtaget endeligt af Borgerrepræsentationen den 20. juni 2019."

Det fremgår ikke af teksten, at der alene er tale om udlejningsløbehjul og -cykler.

Af vejlovens § 80, stk. 1, fremgår:

"Det offentlige vejareal kan med vejmyndighedens tilladelse anvendes til

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

I Vejdirektoratets udtalelse af 19. december 2007 har Direktoratet udtalt:

"Kommunen har som ejer af vejarealer også ejerretlige forpligtelser, f.eks. af naboetlig art, som kan indgå i kommunens vurdering af, om tilladelse kan gives.

En ansøgning kan derfor lovligt afslås af andre hensyn end færdselsmæssige hensyn.

Vi er ikke bekendt med, at regulering af antallet af studepladser, herunder pølsevogne i en kommune, er kvalificeret i anden lovgivning. Hvis dette er tilfældet kan kommunen afslå en ansøgning under henvisning til, at den fastsatte grænse er nået. Men hvis dette ikke er tilfældet, er antallet i sig selv ikke en tilstrækkelig og dermed lovlig begrundelse for et afslag efter vejlovens § 102, stk. 1. Kommunen kan selvsagt afslå en ansøgning med, at der ikke fysisk er plads til flere studepladser/pølsevogne i området.

Vi mener ikke, at kommunens ret til at råde og disponere over de offentlige vejarealer ikke fuldt ud kan sidestille med en privat ejendomsret. Kommunen er således omfattet af de begrænsninger, der ligger i særligt anerkendte forvaltningsretlige principper, f.eks. lighedsgrundsætningen samt princippet om magtfordrening." (Understreget her)

Da VOI ikke er bekendt med, at der foreligger regler om regulering af antal udlejningsløbehjul og -cykler, skal VOI understrege, at Københavns Kommune efter VOI's opfattelse ikke har hjemmel til at træffe en beslutning om en sådan antalsregulering.

Allerede derfor er præmissen i Københavns Kommunes afgørelse ikke lovlig, og den efterfølgende fordeling er dermed ikke hjemlet.

2.2 Om manglende begrundelse

Transport- og Boligministeriet har i brev til Københavns Kommune af 8. marts 2019 skrevet følgende:²

"Som ministeriet tidligere har tilkendegivet overfor Københavns Kommune, er der ikke i den nuværende vejlovs § 80 taget højde for de nye former for udlejningskoncepter."

Det er VOI's opfattelse, at der ved vurderingen af, om der kan gives en tilladelse til råden over vejareal efter vejlovens § 80, skal tages udgangspunkt i det konkrete areal, der søges om. Det er dette areal, der skal vurderes og til dette areal, der eventuelt skal stilles vilkår. Det er derfor også de konkrete forhold på det pågældende areal, der skal indgå i vurderingen og i begrundelsen. I Odense Kommune foretager de netop en konkret vurdering af det areal, hvortil der er ansøgt om opsætning af løbehjul og genvurderer ved nyansøgninger.

Af forvaltningslovens § 22 fremgår:³

"En afgørelse skal, når den meddeles skriftligt, være ledsaget af en begrundelse, medmindre afgørelsen fuldt ud giver den pågældende part medhold."

Af forvaltningslovens § 24 fremgår:

"En begrundelse for en afgørelse skal indeholde en henvisning til de retsregler, i henhold til hvilke afgørelsen er truffet. I det omfang, afgørelsen efter disse regler beror på et administrativt skøn, skal begrundelsen tillige angive de hovedhensyn, der har været bestemmende for skønsudøvelsen.

Stk. 2. Begrundelsen skal endvidere om fornødent indeholde en kort redegørelse for de oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder, som er tillagt væsentlig betydning for afgørelsen.

Stk. 3. Stk. 1, 2. pkt., og stk. 2 gælder ikke i de sager, der er nævnt i § 11, stk. 2. Begrundelsens indhold kan i øvrigt begrænses i det omfang, hvori oplysninger kan undtages fra aktindsigt, jf. §§ 15-15 b." (Understreget her)

Der er i afgørelsen ikke udarbejdet nogen form for begrundelse for vurderingerne, herunder hverken hvordan man er kommet frem til det samlede antal, eller hvorfor der ikke er mulighed for VOI til at få en tilladelse til råden over vejareal. Et eksempel på en begrundelse er:

"For så vidt angår Vendersgade og Vesterbrogade har vi konkret vurderet, at der henset til fremkommeligheden ikke er ledig kapacitet og dermed ikke mulighed for at opstille udlejningskøretøjer der."

Begrundelsen opfylder ikke hovedkravene i loven, da begrundelsen "har vi konkret vurderet" ikke siges at opfylde kravene i § 24, stk. 2, da den ikke indeholder en kort redegørelse for de oplysninger vedrørende sagens faktiske omstændigheder, som er tillagt væsentlig betydning for afgørelsen vedrørende VOI's ansøgning. For størstedelen af afslagene er der slet ikke nogen vurdering, men blot et skema i udkastets side 6, hvor det tilladte antal fremkommer efterfulgt af en generel beskrivelse og en meget kort beskrivelse af byrumstypen.

² Transport-, Bygnings- og Boligministeriets brev af 8. marts 2019 jr.nr. 2017-5476

³ Forvaltningsloven, lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014.

Helt grundlæggende er det ikke gennemgået, hvorfor Kommunen har besluttet at give afslag andet end den samlede antalsmæssige begrundelse, der som nævnt ovenfor ikke er hjemlet.

Afgørelsen indeholder derfor væsentlige begrundelsesfejl og er allerede derfor ikke gyldig. Der henvises til FOB1987.71, FOB2003.552 og FOB2012-17 for eventuel uddybning om kravene til en redegørelse over de konkrete faktiske forhold, som er tillagt væsentlig betydning for afgørelsen.

2.3 Om uhjemlede vilkår

2.3.1 Generelt om bibestemmers hjemmel

Af Forvaltningsret, Almindelige emner fremgår:⁴

"Med udtrykket bibestemmelser tænkes på bestemmelser, der knyttes til en forvaltningsakts hovedindhold. Der kan f.eks. være tale om betingelser eller pålæg, som knyttes til en begunstigende forvaltningsakt (en tilladelse, dispensation, godkendelse eller en forvaltningsakt, hvorved det tilstås en ydelse. [...] Når man skal diskutere spørgsmålet om hvilken hjemmel, der kræves for at knytte vilkår eller andre begrænsende bibestemmelser til en begunstigende forvaltningsakt, må udgangspunktet være, at alle dele af forvaltningsaktens indhold, herunder også dens bibestemmelser, skal have hjemmel i loven." (Understreget her)

2.3.2 Krav om placering af løbehjul efter brug

Københavns Kommune stiller i sine vilkår krav om:

"Køretøjer skal, når de ikke er i brug til enhver tid være opstillet og afleveret på de tildelte områder."

Det er herefter udlejers ansvar, at de udlejede køretøjer bliver placeret korrekt efter tur. Det er VOI's vurdering, at vejlovens § 80 alene giver Kommunen mulighed for at tillade en ikke trafikal råden over et konkret afgrænset offentligt vejareal, ikke at stille krav til den trafikale adfærd i øvrigt, når den ikke vedrører det konkrete areal. Københavns Kommune kan derfor ikke kræve, at køretøjerne ikke kan placeres andre steder, fx på matrikulerede arealer.

Dertil kommer, at hvis et løbehjul skulle være placeret på et areal, hvortil der ikke er givet tilladelse, skal Københavns Kommune overveje, hvorvidt forholdet kan lovliggøres med en tilladelse, jf. vejlovens § 81. Da skønnet er pligtmæssigt, kan Københavns Kommune ikke stille et vilkår som ovenstående uden at bryde det forvaltningsretlige grundprincip om, at der ikke må ske skøn under regel.

Der er efter VOI's opfattelse derfor ikke hjemmel til vilkåret.

2.3.3 Objektivt ansvar for skader

Københavns Kommune kan ikke med hjemmel i vejlovens § 80 stille krav om objektivt ansvar for udlejerens brug af køretøj. Der er i § 12 i bekendtgørelse nr. 40 af 14. januar 2019 om forsøgsordning

⁴ Forvaltningsret, Almindelige emner, Garde m.fl. Jurist- og Økonomiforbundets forlag, 5. udg., 2009, side 280-281 samt side 500-504.

for motoriseret løbehjul krav til forsikring af løbehjulene. Den vil VOI naturligvis overholde, men vilkåret kan ikke hjemles i vejlovens § 80 og bør derfor udgå.

2.3.4 Brugernes anvendelse af løbehjul

Københavns Kommune stiller krav om følgende:

"Deltagelse i arrangementer, festivaler mm som finder sted på vejareal på baggrund af en tilladelse fra kommunen, må kun ske efter aftale med arrangøren."

Kravet vedrører den trafikale anvendelse af udlejningskøretøjerne efter udleje. Vilkåret har derfor ikke hjemmel i vejlovens § 80 og er dermed ugyldigt.

Derudover er det ikke muligt i praksis at sikre, at et løbehjul eller en cykel ikke bliver benyttet som transportmiddel til de arrangementer, der er i byen. Hvis det er Københavns Kommunes ønske, at der ikke må deltage cykler og løbehjul i Københavns Kommunes arrangementer, må dette ske via færdselslovens regler om forbud mod køretøjstyper.

2.4 Manglende overholdelse af vejlovens § 89

Det fremgår ikke af det fremsendte udkast, at der er sket den lovpligtige forhandling med politiet, jf. vejlovens § 89. Da dette er et lovkrav, vil en manglende forhandling af afgørelsen med politiet medføre, at afgørelsen vil være ugyldig.

2.5 Om forvaltningsretlige grundprincipper

Det fremgår af vilkårene, at:

"Cykler og løbehjul m.v. skal altid uden varsel flyttes, hvis et areal skal bruges til andre formål som arrangementer, udendørsservering, vejarbejde, renhold og lignende"

I praksis betyder dette, at Københavns Kommune kan tilbagekalde den omhandlede tilladelse uden varsel, hvis Københavns Kommune har mere lyst til at benytte arealet til andre formål, herunder give tilladelse til anden råden over arealet.

Det må formodes, at Københavns Kommune har opfyldt officialmaksimen og grundigt har undersøgt, hvorvidt tilladelsen kan gives. Et vilkår om, at tilladelsen kan tilbagekaldes uden varsel, alene hvis Kommunen hellere vil bruge arealet til noget andet, fremstår noget voldsomt sammenlignet med det meget store arbejde, som VOI og andre aktører har udført i forbindelse med ansøgningen. Hvis Københavns Kommune alligevel bare kan tilbagetrække tilladelsen efter forgodtbefindende, er de mange krav til ansøgningens udformning fuldstændigt uproportionale med den tilladelse, der opnås. VOI finder herefter, at vilkåret er i strid med proportionalitetsprincippet.

Forventningsprincippet beskrives således i Forvaltningsret – Almindelige emner:⁵

"Efter dette princip skal de hensyn, der begrunder et indgreb i borgerens berettigede forventninger, veje tungere end hensyn til borgerens interesse i at kunne indrette sig i tillid til sine berettigede forventninger. Hensynet til adressatens berettigede forventninger"

⁵ Forvaltningsret Almindelige emner, Karsten Revsbech m.fl., 6. udgave, 2016, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, side 525-526.

medfører, at forvaltningen ikke frit kan ændre en beslutning, når den først er bekendtgjort. Tilbagekaldelse af en begunstigende forvaltningsakt (tilladelse, dispensation el. lign.) er normalt et dybere indgreb over for adressaten end et afslag på en ansøgning.
(Understreget her)

At indsætte et sådant vilkår om tilbagekaldelse er i modstrid med forventningsprincippet og vil i praksis gøre det meget vanskeligt drive forretning. Det vil svare til, at Københavns Kommune efter forgodtbefindende kunne fjerne lejetilladelse eller tilladelse til erhverv.

Det fremsendte udkast strider derfor efter VOI's vurdering også mod flere forvaltningsretlige grundsætninger.

3. Konklusion

Samlet er det VOI's vurdering, at det fremsendte udkast til afgørelse indeholder væsentlige retlige mangler, der bør udbedres, inden en egentlig afgørelse meddeles.

I stedet for at behandle sagen på det nuværende grundlag og med de nuværende rammer, vil VOI i stedet foreslå, at Københavns Kommune afventer de nye juridiske rammer, så VOI og Kommunen kan lave en god aftale, som både Kommunen, de københavnske løbehjulsbrugere og VOI kan være tilfredse med.

VOI ser meget frem til den videre proces og vil gerne indgå i en dialog omkring rammerne for en sådan aftale.

Med venlig hilsen
Hanne Mølbeck



Louise Heilberg

Kbh., 6. januar 2020

Byens Anvendelse
Teknik- og Miljøforvaltningen

Partshøring, delvist afslag – forvaltningens sagsnummer 2019-0053

Ved brev af 9. december 2019 har forvaltningen sendt udkast til afgørelse på vores ansøgning om udlejning fra offentlige arealer i Københavns Kommune i partshøring.

Generelle bemærkninger.

Indledningsvist vil vi gerne anerkende det store arbejde, Københavns Kommune har lagt i at nå til at udstede udkast til tilladelser. Vi er klar over, at det ikke har været let. Omvendt er det vores overbevisning, at der hellere i dag end i morgen er brug for at rydde op i det kaos, som ulovlig cykeludlejning gennem fire år og senest nu også ulovlig udlejning af løbehjul har påført byens borgere og erhvervsdrivende. Desværre er vi også af den overbevisning, at der er en række hensyn, som ikke er tilstrækkeligt varetaget med udkast til tilladelser.

På Borgerrepræsentationens møde 20. juni 2019, hvor rammerne for udlejning blev fastlagt, blev det specifikt fastlagt, at bæredygtighed er det væsentligste kriterie, og at social bæredygtighed er et kriterie.

Bikeshare Danmarks (Bikeshare) kontrakt om Bycyklen med By- og Pendlercykel Fonden omfattede oprindeligt 1860 cykler, hvoraf de sidste blev sat i drift i 2015. Ved sæsonstart i april 2019 var 1350 af disse cykler fortsat i drift. Cyklerne må derfor siges at være særdeles langtidsholdbare. Hertil kommer, at Bikeshare som operatør af Bycyklen i forvejen opererer i hele byen, og derfor vil Bikeshares servicering af flere køretøjer i byen ikke bidrage til yderligere miljøbelastning af byen.

Bikeshare har siden etableringen udbetalt 50 mio. kr. i løn og er underlagt Industriens Overenskomst. Bikeshares værksted har en grøn smiley hos Arbejdstilsynet.

Da Bikeshare således har dokumenteret både at score højt på bæredygtighed og på social bæredygtighed, som netop vægtes af Borgerrepræsentationen, finder vi det naturligvis ikke tilfredsstillende, at der helt bortses fra disse kriterier ved fordelingen af licenser.

Vi har bemærket, at vores ansøgning omtales som Bikeshare/Bycyklen. Vi understreger, at ansøger rettelig er det private selskab Bikeshare Danmark A/S.

Vi vil også gerne henlede opmærksomheden på, at den nuværende metode med at definere licensen ud fra antal parkerede køretøjer på offentligt areal vil give væsentligt flere end 3000 x2 køretøjer på gaden. De fleste udbydere vil givet forsøge at øge deres antal ved at søge opstilling på private arealer, med eller uden ejers tilladelse, så selv antallet af parkerede køretøjer vil blive langt højere. Vi forstår hvorfor forvaltningen er landet på denne model, men hvis det politiske ønske var 3000 løbehjul/cykler i alt, skal antallet i licenserne meget længere ned.

Derudover har vi følgende specifikke bemærkninger.

Den indbyrdes fordeling mellem ansøgerne

Ud fra Bycykel data genereret de år, vi har drevet Bycyklen, ved vi, at der er et flow af cykler fra ydre by mod indre by.

Det betyder, at en del af de cykler, der er givet tilladelse til i "øvrige by" dagligt vil befinde sig i de områder, hvor kapaciteten er særligt begrænset.

Som der blev givet udtryk for på informationsmødet af andre end os, er der helt sikkert fra en enkelt licens ansøger blevet spekuleret i dette, hvilket er kommet os andre til skade i tildelingen.

Det synspunkt tilslutter vi os.

Vi finder derfor, at den af forvaltningen anvendte fordeling i forhold til at tildele licenser i "øvrige by" bør gentænkes, så Bikeshare og to øvrige ansøgere om cykler tildeles licens til et større antal cykler i "øvrige by".

Hensynet til lige konkurrence og lovlige adfærd

Vi anerkender, at konkurrence sædvanligvis giver brugerne bedre produkter. Hvis konkurrencen skal fungere og understøtte de bedste tilbud, er det imidlertid en forudsætning, at konkurrencen sker på lige vilkår, herunder at lovgivningen overholdes. Vi finder det stærkt betænkeligt i et retssamfund, at der ved tildelingen af licenser ikke lægges vægt på ansøgernes hidtidige adfærd i forhold til netop at overholde love og regler. Det ville være et lovligt hensyn.

Og da vi frygter, at tildelingsprocessen er langt fra at være i mål, opfordrer vi til, at Københavns Kommune, i lighed med en række andre byer, påbyder alle udbydere at fjerne ulovligt placerede køretøjer, indtil licensordningen træder i kraft.

Trækker den politiske godkendelse ud, kan det modsat hurtigt ende i, at København igen i sommeren 2020 flyder med ulovligt placerede udlejningskøretøjer.

Håndhævelse

Vi har forstået, at der ikke er afsat ressourcer til at håndhæve, hvorvidt udbydere rent faktisk lever op til krav og vilkår. Særligt i lyset af en enkelt virksomheds ulovlige adfærd gennem en årrække, trods flere varslinger om påbud fra kommunen, finder vi det fuldstændig uforståeligt, at kommunen ikke har afsat ressourcer til håndhævelse. Manglende håndhævelse er en hån mod lovlydige virksomheder og betyder reelt, at det kaos, som har præget byen i år, kan fortsætte uhindret.

Mvh

Peter Vest

COO (Chief Operation Officer)