



## Notat

### Rammer for kommunens håndhævelse efter forslag om ændring af vejloven, samt særlige forhold for udlejningscykler

Ændring af vejloven blev udskudt fra foråret 2020 på grund af COVID-19, og forventes at træde i kraft den 1. januar 2021. Dette notat beskriver kort rammerne fra lovforslaget, (bilag y), for kommunens håndhævelse i forhold til både udlejningsløbehjul og udlejningscykler.

Sidst i notatet berøres kort kommunens muligheder for regulering af udbyderes opstilling af udlejningscykler på offentligt vejareal.

#### **Principper for håndteringen af håndhævelsen**

Håndhævelsesprocessen vil forudsætte konstatering og dokumentation ved tilsyn, herunder i forhold til, om der er en aftale om opstilling. Herefter skal forvaltningen foretage konkret skøn og vurdering i forhold til grundlaget for fjernelsen overfor mulig lovliggørelse. Der skal træffes en (begrundet) afgørelse i de tilfælde, hvor forvaltningen vurderer, at der er grundlag for fjernelse.

Herefter skal køretøjet fjernes og transporteres til et opbevaringssted, hvor det opbevares indtil det sælges eller foræres bort. Ejeren skal underrettes om fjernelsen med en rimelig frist, så han har mulighed for at hente køretøjet.

#### *Vurdering af lovliggørelse*

Efter lovforslagets bemærkninger kan vejmyndigheden ikke fjerne køretøjet, før der er gjort *rimelige forsøg* på af lovliggøre forholdet. Kommunen skal derfor vurdere, om lovliggørelse er mulig, inden der er grundlag for at fjerne køretøjet. Dette skal sikre, at det ikke bliver disproportionalt at fjerne køretøjer.

Omvendt er det ikke et krav, at kommunen lovliggør opstillingen ved at flytte køretøjet, så det står lovligt placeret, men der er hjemmel til det i lovforslaget.

I lovforslaget har Transportministeriet gennem konkrete eksempler præciseret, hvad der ligger i det skøn i forhold til lovliggørelse, som kommunen skal foretage forud for en mulig fjernelse. Eksemplerne (i lovforslaget s. 19, går alle på udlejningscykler).

#### *Scalering af håndhævelsen*

Det vurderes, at der vil være flere mulige niveauer for håndhævelsen afhængigt af, hvor ryddet byen forventes at være for efterladte udlejningskøretøjer.

17. august 2020

Sagsnummer  
2020-0064652

Dokumentnummer  
2020-0064652-8

Bygge-, Parkerings- og  
Miljømyndighed  
BPM Sekretariat  
Njalsgade 13  
Postboks 380  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

En minimal håndhævelse vil gå ud på, at kommunen alene fjerner udlejningskøretøjer, som står til gene og ikke kan lovliggøres. Omkostninger dækkes af udbyderne.

Hvis kommunale medarbejdere også påtager sig en oprydningssopgave ved at flytte udlejningskøretøjerne, så de kommer til at stå lovligt, vil det kræve flere kommunale ressourcer, der ikke nødvendigvis kan dækkes ind økonomisk.

Forvaltningen forventer at arbejde videre med en model, hvor kommunen ikke forestår flytning af køretøjer for at lovliggøre placeringen, men hvor dette overlades til udbyderne. En nærmere model for håndhævelse vil blive præsenteret for udvalget i en indstilling i slutningen af året.

### **Særlige rammer for udlejningscykler efter de foreslåede regler**

I forhold til udlejningscykler har kommunen i høringssvar til det nye lovforslag fra 2019 opfordret Transportministeriet til at give mulighed for at begrænse antallet af cykler. Dette er ikke imødekommet i det fremsatte lovforslag, hvorfor der fortsat bliver meget vide rammer for udbydere af udlejningscykler. Kommunen har ingen mulighed for at begrænse antallet af udlejningscykler eller udbydere. Hvis kommunen kan dokumentere - fx fra eksempler i andre byer - at en udbyder ikke opstiller cykler reelt med henblik på udlejning, men med et andet formål som fx reklame, kan en aftale afvises.

#### *Placering af udlejningscykler*

Cyklerne skal stå i eksisterende cykelstativer eller i dertil indrettet infrastruktur, som fx kan være afmærkede områder eller virtuelle hubs, hvis kommunen beslutter dette. Det er altså muligt også at placere udlejningscykler i afmærkede områder. Efter forvaltningens vurdering er det ikke tilrådeligt med anden afmærkning i forhold til cykler på nuværende tidspunkt, da kommunen ikke må begrænse antallet af udlejningscykler, og dermed ikke kan vurdere behovet for afmærkede områder.

Det angives i lovforslaget, at udbyderne ikke har krav på, at der etableres yderligere cykelstativer. Kommunen har ikke mulighed for at få dækket udgifter hertil.

Der er i de fremsatte regler stor fokus på, at udlejningscyklerne ikke må begrænses, da regeringen ønsker at fremme cykling mest muligt. Herunder nævnes særligt behovet for placering af udlejningscykler til pendling i nærheden af trafikale knudepunkter.

#### *Antal udbydere af udlejningscykler*

I forhold til udlejningscykler giver de fremsatte regler ikke mulighed for kommunen at styre antal udbydere eller antal cykler. Det forudsættes fortsat, at cykler skal placeres i cykelstativerne, og at de kan fjernes, hvis lovliggørelse ikke er mulig (iht. nævnte eksempler i lovforslaget).

Der skal være en saglig begrundelse for en begrænsning. Stort pres på eksisterende cykelstativer anses ikke som saglig begrundelse for begrænsning af hverken antal udbydere eller antal udlejningscykler.

#### *Vilkår*

Det præciseres samtidigt i lovforslaget, at der kan fastsættes vilkår i aftaler om udlejningscyklers ruden over vej.

Forvaltningen vil lade vilkår indgå i de konkrete aftaler.

Andre vilkår kan være krav til udbyderen om

- et egentligt udlejningskoncept
- seriøs aktør som har teknisk hjemmeside,
- app til udlejning og betaling
- teknisk løsning til at identificere, om cykel står til udlejning eller er i brug.
- mulighed for geofencing.
- setup ift. værksteder, ansatte og aftaler ift. løbende vedligehold.
- lokationer, hvor køretøjer ikke må placeres,
- kontaktoplysninger,
- udlevering af data fx omfang af udlejning.
- vilkår om, at udgifter til administration betales af operatøren.

De anførte eksempler er ikke udtømmende og vedrører den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal.