

Borgerrepræsentationen  
Københavns Rådhus  
1599 København V

København 19. juni 2019

Louise Heilberg  
Advokat

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

Sendt pr. e-mail ([brsek@okf.kk.dk](mailto:brsek@okf.kk.dk))

Sagsnr. 069326-0005 ham/lhe/jhp  
Dok.nr. 21452467.1

## Forslag til forsøgsordning med udlejningskøretøj

### 1. Baggrund for henvendelsen

Som advokat for VOI Denmark A/S ("VOI") har jeg set Teknik- og Miljøforvaltningens indstilling af 3. juni 2019 vedrørende forsøgsordning med udlejningskøretøj, som Borgerrepræsentationen skal behandle på sit næste møde den 20. juni 2019.

Vi har forstået sagen således, at der på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 3. juni 2019 principielt var flertal for vedtagelse af ordningen, men at punktet blev standset og indbragt Borgerrepræsentationen, jf. kommunestyrelseslovens § 23. På den baggrund har min klient bedt mig om at kontakte Københavns Kommune ("Kommunen") med henblik på at gøre opmærksom på de juridiske og forretningsmæssige udfordringer, der er ved den af Teknik- og Miljøudvalget foreslåede ordning.

Indledningsvist bemærker jeg, at der efter vores vurdering ikke er hjemmel i vejloven til at stille de krav, som fremgår af forsøgsordningen, da § 80 ikke kan anvendes til at regulere antallet af udlejningskøretøj i kommunen, ikke kan anvendes på arealer udenfor offentlig vej, fx private fællesveje og kun kan regulere genstande på et konkret, fysisk afgrænset vejareal. Forsøgsordningen kan ikke håndhæves i praksis, og enhver borger eller virksomhed vil uanset tilladelsesordninger eller -koncessioner kunne forlange at få en tilladelse til særlig råden til lignende virksomhed. Dertil kommer at deltagelse i ordningen vil stille VOI og andre udlejningsvirksomheder konkurrencemæssig markant dårligere, end hvis virksomhederne ikke deltager.

Der er således intet incitament som virksomhed til at indgå i ordningen.

VOI vil fortsat meget gerne indgå i et samarbejde med Kommunen med henblik på tilvejebringelse af fælles regler, der kan håndhæves, og hvor vi sammen finder gode og konstruktive modeller, så både Kommunen, borgere, turister og virksomheder kan fungere samtidigt. VOI har gjort det i Stockholm, og det kan også lade sig gøre i København.

Som bilag vedlægges VOI's udkast til "Code of Conduct", der er drøftet med de største aktører på markedet, og som kunne danne basis for fremtidige drøftelser mellem branchen og Kommunen.

## 2. Sagens baggrund

VOI har igennem et år været i dialog med Københavns Kommune for at finde en god løsning, hvor VOI's forretning med blandt andet udlejning af løbehjul og el-cykler kan udføres til fælles glæde for byens borgere og VOI. VOI har lavet tilsvarende ordninger i Århus, Odense, Vejle, Stockholm, Madrid og Oslo.

Kommunen sendte i marts 2019 et udkast til påbud om fjernelse af udlejningsløbehjul og -el-cykler, der aldrig blev endeligt udstedt, da Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skriftligt meddelte Kommunen, at der ikke var hjemmel i vejloven til at meddele det varslede påbud.

Herefter har VOI sammen med den øvrige del af branchen været i dialog med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Kommunen med henblik på at skabe nye juridiske rammer for håndtering af udlejning af køretøjer uden forretningslokale, det såkaldte "free floating".

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i brev af 8. marts 2019 varslet, at der ville blive sendt et lovforslag herom i høring til fremsættelse i den kommende folketingssamling.

VOI havde sammen med de andre aktører i branchen påbegyndt arbejdet med at tilvejebringe en fælles "Code of Conduct", der herefter skulle drøftes med Kommunen. Den samme tilgang er anvendt i Stockholm, hvor der er indgået en aftale mellem branchen og Stockholm Stad på baggrund heraf. Dette arbejde er nu bremset, idet Kommunen noget uventet har udarbejdet forslag om ny ordning uden at afvente de nye love, herunder branchens "Code of Conduct".

Sagen blev som nævnt ovenfor behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 3. juni 2019 og derefter sendt til prøvelse i Borgerrepræsentationen, jf. kommunestyrelseslovens § 23. Sagen skal behandles på Borgerrepræsentationens møde den 20. juni 2019.

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at der i dag er opstillet ca. 2.000 udlejningscykler og ca. 1.700 udlejningsløbehjul uden tilladelse.<sup>1</sup> Til sammenligning kan det oplyses, at københavnere i 2016 ejede ca. 675.000 cykler.<sup>2</sup>

## 3. Teknik- og Miljøforvaltningens forslag

Det fremgår af materialet til brug for mødet, at der indføres en tilladelsesordning, hvor der med hjemmel i vejlovens § 80 gives tilladelse til opstilling af ca. 200 udlejningscykler og ca. 200 udlejningsløbehjul, heraf ca. 40 udlejningscykler og 40 udlejningsløbehjul i middelalderbyen, heraf ingen udlejningsladcykler.

For at kunne få en tilladelse, skal virksomheden opfylde følgende vilkår:

---

<sup>1</sup> Fra indstilling 11. Retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøjer til brug for mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 3. juni 2019.

<sup>2</sup> Københavns Kommunes Cykelrederegørelse 2018, side 9.

- Opstillingen må ikke ske, hvor der er risiko for fremkommelighedsproblemer.
- Udlejeren skal sikre, at køretøjerne er lovligt opstillet, jf. tilladelsen, også efter brugerne har afsluttet deres tur.
- Udlejer skal fjerne køretøjer, hvis de ikke er placeret korrekt.
- Udlejer skal sikre kvaliteten af køretøjerne.

Tildelingen af opstillingspladser sker på baggrund af forskellige kriterier, herunder bl.a. dokumentation for hvilken type transportform, der erstattes af køretøjerne.

Det fremgår videre af indstillingen, at tilladelsen efter varsel kan tilbagekaldes, og/eller der kan ske ændring af vilkår, hvis Kommunen hellere vil anvende arealet til andet formål som fx butiksforsplads. Kommunen kan også indføre restriktioner, hvorefter der ikke må parkeres el-løbehjul eller -cykler på bestemte arealer. Det fremgår ikke klart af indstillingen, om dette kun gælder udlejningsløbehjul og -cykler eller om det også omfatter private køretøjer.

Endelig fremgår følgende af Teknik- og Miljøforvaltningens indstilling:<sup>3</sup>

*"Det skal understreges, at tilladelserne kun vil kunne udnyttes, såfremt det konkret er foreneligt med at overholde de generelle vilkår. Det vil eksempelvis sige, at det ikke er muligt for operatørerne at udnytte deres tilladelse på en konkret lokation, hvis der fx står andre (private) cykler, som gør, at opstilling ikke lever op til de generelle vilkår."*

#### 4. Vejloven

Af Vejlovens § 80, stk. 1 fremgår:<sup>4</sup>

*"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."* (Vores understregning).

<sup>3</sup> Fra indstilling 11. Retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøjer til brug for mødet i Teknik- og Miljøudvalget den 3. juni 2019.

<sup>4</sup> Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje.

Af forarbejderne fremgår:<sup>5</sup>

*"Bestemmelsen vurderes også at omfatte udlejning af andre køretøjer end biler, f.eks. cykler. Det skal understreges, at der ikke er tale om et forbud imod at placere de i stk. 1 nævnte genstande på vej, men alene at det altid kræver vejmyndighedens tilladelse. før der sker anbringelse af genstande mv. på vejarealet.*

*Ved vurderingen af ansøgning om tilladelse efter denne bestemmelse, eller efterfølgende lovliggørelse af forhold omfattet heraf, skal vejmyndigheden lægge særligt vægt på de forhold, der er omfattet af forslaget § 1. "*

I brev af 8. marts 2019 til Kommunen skriver Transport-, Bygnings- og Boligministeriet følgende:

*"Ministeriet skal dog for en god ordens skyld gøre Københavns Kommune opmærksomme på, at det følger af forarbejderne til vejlovens § 81, at vejmyndigheden skal tage konkret stilling til, hvorvidt et ulovligt forhold efter § 80 kan lovliggøres. Der påhviler altså en pligt til at undersøge, om der kan meddeles en tilladelse efter § 80, førend der udstedes et påbud." (Vores understregning).*

Og efterfølgende:

*"I sidstnævnte situation [hvor et køretøj er henstillet af en bruger med henblik på ny udlejning] kan det næppe være hensigten, at brugeren – lige så lidt som private cyklister – skal have en tilladelse fra kommunen til at henstille køretøjer i et cykelstativ." (Vores understregning).*

Af notat af 17. januar 2019 til Teknik- og Miljøudvalget fremgår følgende:<sup>6</sup>

*"Vejlovens regler for håndhævelse af ulovligt opstillede genstande tager ikke højde for denne nye type udlejningscykler mv. som i sin natur flyttes ofte. Det skyldes, at forretningskonceptet først er kommet til efter den seneste ændring af vejloven i 2014. Det betyder at processen ift. håndhævelse af ulovligt opstillede udlejningscykler (konstatering, vurdering af mulighed for lovliggørelse, vejledning, partshøring, påbud og herefter mulig fjernelse) er lang og cyklerne kan være flyttet i mellemtiden. Er cyklerne flyttet til et nyt sted vil processen ift. håndhævelse skulle starte forfra med konstatering osv. på den nye placering. Kun hvis cyklerne står til gene eller fare for trafiksikkerheden, vil der kunne udstedes strakspåbud, som vil medføre fjernelse evt. ved politiets hjælp, hvis det ikke efterkommes." (Vores understregning).*

<sup>5</sup> LFF 2014-10-08 nr. 20.

<sup>6</sup> Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Anvendelse, j.nr. 2019-0006870 udleveret af Kommunen den 18. juni 2019 i forbindelse med aktindsigtsanmodning af 11. juni 2019.

Af notat til teknik- og miljøborgmesteren af 4. april 2019:<sup>7</sup>

"Væsentlig at bemærke er, at udlejede cykler, løbehjul mv. som er i brug, ikke kan reguleres af kommunen. Er cyklen eller løbehjulet udlejet og i den forbindelse parkeret af en bruger, vil forvaltningen ikke kunne indlede en håndhævelsessag, da cyklen så er opstillet efter færdselsloven og ikke efter vejloven." (Vores understregning).

Og senere i notatet:

"Det er vurderingen, at udbydere, der ikke er omfattet af en evt. koncessionsaftale alligevel vil kunne søge tilladelse efter vejloven, som vil skulle behandles og vurderes henset til fremkommelighed. Århus Kommune har oplyst, at de tilsvarende vil være forpligtet efter vejloven til at forholde sig til ansøgninger fra øvrige interesserede udbydere, selvom de har indgået en aftale med en udbyder. Der skal i den forbindelse også henses til Transport-, Bygnings- og Boligministeriets udtalelser/kritik om, at de finder, at Bycyklen stilles bedre end øvrige udbydere." (Vores understregning).

Af Transport- Bygnings- og Boligministeriets brev af 5. april fremgår:<sup>8</sup>

"Men i forhold til vejlovens § 80 er det ministeriets vurdering, at vejmyndigheden ikke kan udelukke andre aktører fra at ansøge om tilladelse efter bestemmelsen eller kan afvise en ansøgning med den begrundelse, at der allerede er indgået en aftale. De lovfastede hensyn efter vejlovens § 80 kan ikke fraviges ved aftaler. Vejmyndigheden vil derfor være forpligtet til at vurdere ud fra hensynene i vejlovens § 80 og formålsparagraffen i vejlovens § 1 om der skal gives en tilladelse til en ansøgning. Det vil bero på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde." (Vores understregning).

Af Vejdirektoratets udtalelse af 19. december 2007 (om muligheden for at regulere antallet af pølsevogne via vejlovens § 102, nu § 80) fremgår:<sup>9</sup>

"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

<sup>7</sup> Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Anvendelse. j.nr. 2019-0094152 udleveret af Kommunen den 18. juni 2019 i forbindelse med aktindsigtsanmodning af 11. juni 2019.

<sup>8</sup> Brev stilet til vicedirektør Karsten Biering Nielsen, jf. nr. 2017-5476 udleveret af Kommunen den 18. juni 2019 i forbindelse med aktindsigtsanmodning af 11. juni 2019.

<sup>9</sup> Brev om særlig råden over vejeareal 2007-12-19 om besvarelse af spørgsmål om bl.a. der kan afslås ansøgning om studeplads til pølsevogn, hvis kommunen mener, at der er tilstrækkeligt med pølsevogne i byen.

*ansøgning om, at der ikke er fysisk plads til flere studepladser/pølsevogne i området.*  
(Vores understregning).

## 5. Bemærkninger til indstillingen om retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøj (2019-0123136)

På baggrund af ovenstående skal jeg herudover bemærke følgende til Teknik- og Miljøudvalgets forslag:

### 5.1 Der er ikke hjemmel i vejlovens § 80, stk. 1 til at indføre den foreslåede ordning

Vejlovens § 80 kan ikke benyttes til at regulere det samlede antal køretøjer i København men alene til at bestemme, hvor mange køretøjer der må være på et konkret, geografisk afgrænset areal.

Kommunen er forpligtet som vejmyndighed til at foretage en konkret vurdering af hver enkelt ansøgning og kan derfor ikke begrænse ansøgningerne til indehavere af tilladelser, jf. Vejdirektoratets udtalelse af 19. december 2007 om pølsevogne. Hvis et køretøj uden tilladelse til at råde over offentligt vejareal konstateres, skal Kommunen overveje, om køretøjet kan få tilladelse til råden over arealet. Vejloven gælder kun på offentligt vejareal. En tilladelsesordning, der er hjemlet i vejloven, vil derfor ikke kunne udstrækkes til andre arealer, fx private fællesveje eller rent private arealer. VOI og lignende virksomheder kan derfor indgå aftaler med ejerne af sådanne arealer om opsætning af udlejningssteder. Dermed kan tilladelsen ikke sikres.

I praksis betyder dette, at selv hvis VOI søger og modtager en tilladelse til at råde over offentligt vejareal, vil andre virksomheder kunne udleje løbehjul og el-cykler uden tilladelse på private fællesveje og andre private arealer i konkurrence med bl.a. VOI, idet Kommunen i praksis ikke kan forhindre det.

Hertil kommer, at der i indstillingen er lagt op til, at tilladelsen kun vil kunne anvendes, hvis ikke arealet i forvejen er i brug af private aktører. Da københavnere ejer knap 700.000 cykler og mange løbehjul og sætter dem alle steder i det offentlige rum, vil tilladelsen formentlig ofte slet ikke kunne anvendes.

### 5.2 Kommunen kan ikke stille krav til placering af løbehjul efter udlejning

Kommunen kan ikke med hjemmel i § 80 regulere, hvor køretøjet placeres efter brug, såfremt det ikke placeres på det konkrete sted, der er omfattet af tilladelsen, jf. bl.a. det ovenfor nævnte notat af 4. april 2019 til teknik- og miljøborgmesteren.

Kommunen kan alene efter konstatering af, at der er et løbehjul, der ikke har tilladelse til at stå, hvor det står, vurdere, om der kan gives en tilladelse, før der kan udstedes et påbud med frist til fjernelse. Dette gælder igen kun på offentlige vejarealer, jf. vejlovens anvendelsesområde. Påbuddet skal i partshøring, inden det afgives. I løbet af den tid er udlejningsløbehjulet eller -cyklen formentlig flyttet til en ny lokalitet, hvorefter processen skal begynde forfra.

Det er derfor i praksis ikke muligt for Kommunen at håndhæve den foreslåede ordning.

### 5.3 Forretningsmæssige aspekter

Den foreslåede tilladelsesordning indebærer, at VOI ville skulle acceptere en række begrænsninger i sin virksomhed, herunder en stærkt formindsket fleksibilitet for brugerne.

Det er næppe realistisk at forvente, at virksomhedene samlet vil nedskalere deres forretning fra ca. 2.000 cykler og 1.700 løbehjul, til hhv. 200 udlejningscykler og 200 udlejningsløbehjul, alene fordi Kommunen ønsker at lave en tilladelsesordning, som Kommunen ikke kan håndhæve, når der samlet set er meget få forretningsmæssige incitamentter til at ansøge om en tilladelse.

### 5.4 Afsluttende bemærkninger

Som fremgår ovenfor, som Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har understreget, og som Kommunen selv har erkendt, jf. det ovenfor nævnte uddrag af Kommunens notater, kan vejlovens § 80 i praksis ikke bruges til at regulere free floating-konceptet.

VOI indgår meget gerne i konstruktive forhandlinger med Kommunen om en ordning for håndtering af "free floating" i Kommunen og uddyber gerne ovenstående ved et foretræde for Borgerrepræsentationen.

Har I spørgsmål til ovenstående, er I velkomne til at kontakte mig.

Med venlig hilsen  
Hanne Mølbeck

  
Louise Heilberg

## **CODE OF CONDUCT FOR MICROMOBILITY OPERATORS IN COPENHAGEN**

- by VOI, Lime & Tier.

### **Background**

The municipality of Copenhagen has requested that operators together define principles that can form the basis for sustainable operations in Copenhagen. The principles constitute input to the future guidelines developed by the municipality and is supported by all e-scooter companies operating in Copenhagen.

We hope this Code of Conduct will be instrumental in making micromobility a continued and sustainable success in Copenhagen and contribute to a greener and more liveable city.

### **Principles of the Code of Conduct**

*A. Corporate compliance.* Companies operating in Copenhagen should provide evidence of the required insurance of the fleet.

*B. Product compliance.* Companies shall use vehicles compliant with legal requirements and accepted national and European standards.

*C. Maintenance and quality control.* Companies shall conduct local maintenance and quality control on their fleets on a daily base, including maintenance schedules and identification of where maintenance is performed.

*D. Removal of vehicles.* The companies shall remove all vehicles from the streets within 48 hours, if and when they stop operating in the city.

*E. Safety measures.* All companies shall recommend that riders wear helmets, that users observe local traffic rules and regulations, and respect cyclists and pedestrians. For statistical purposes, all registered accidents shall be communicated to the relevant authorities within seven days of knowledge.

*F. Operating zones, distribution and utilization rate.* Companies shall indicate the overall geographical limits ("Operating Area") and the total number of scooters within the Operating Area. Companies shall also report the average number of scooters operating and average utilization rates on a monthly basis.

*G. Micromobility parking spots.* Companies shall adapt their technology to guide users to park in the encouraged parking spots provided by the city. Companies shall report parking spot/zone usage figures to the municipality at agreed intervals.

*H. Legal capacity.* The company operating the business and contracting with suppliers needs to have a permanent office in Denmark.



*I. Data sharing.* Companies shall forward anonymized collected data to the relevant and responsible authorities upon request in a previously defined format and in strict compliance with data protection laws and principles.

*J. Enforcement and sanctions.* Companies should guide riders on how to ride and park scooters/bikes through educational measures and by sanctioning non-compliant parking. Such measures should be included in the terms of use.

*K. Life-time of vehicles and environmental impact.* Companies shall report to the municipality the lifetime of vehicles in operation.

### **The role of the Municipality of Copenhagen**

To support the Code of Conduct we suggest the municipality takes the following actions:

*L.* The municipality provides/designates a sufficient number of Micromobility parking spots in the inner city (Byrumstype 1) to make it easy, safe and convenient for users to drop off their e-scooters and start a new rental again.

*M.* The municipality allows market access to operators who adhere to this code of conduct and comply with other relevant legal requirements.

*N.* The municipality communicates to citizens how the service works – and what users should know to behave responsibly, ride safely, and park correctly.

*O.* The municipality shall make public how companies perform in accordance with points A-K.