



Hørings svar

Københavns Kommune har følgende bemærkninger til det fremsendte udkast til lovforslag om ændring af vejloven mv. ift. regler for særlig råden over vejareal, kommunernes mulighed for at fjerne cykler mv.

Indledende bemærkninger

Københavns Kommune sætter pris på, at Transport- og Boligministeriet tilpasser vejloven, så den fremadrettet tager højde for de nye typer køretøjer, som indtil videre har udgjort en væsentlig udfordring for Københavns Kommune særligt i forhold til de manglende håndhævelsesmuligheder.

Der skelnes i lovforslaget klart mellem to regimer: udlejningscykler (uden fast udlejningssted) og andre mindre udlejningskøretøjer (løbehjul). Københavns Kommune har forstået de foreslåede rammer som følger:

Cykler

Udlejningscykler (uden fast udlejningssted) får meget vide rammer med henblik på at fremme cyklisme på et overordnet plan.

Efter forslaget kan udlejningscykler, som ikke har fast udlejningssted, placeres på det offentlige vejareal, når en aftale om nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet er indgået. Aftale med vejmyndigheden om vilkårene for anvendelsen af vejen skal indgås uden unødigt ophold.

Der skal være enighed om indholdet af aftalen; vilkårene kan påklages.

Vejmyndigheden må ikke begrænse antallet af udlejningscykler i aftalerne. Derimod må en aftale gerne indeholde specifikke lokationer, hvor der ikke må placeres køretøjer med henblik på udlejning.

31. januar 2020

Sagsnummer
2020-0009354

Dokumentnummer
2020-0009354-3

Byens Anvendelse
Byliv
Njalsgade 13
Postboks 457
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Tvister vedrørende cykler:

Uenighed om vilkår kan påklages til Transport- og Boligministeriet (Vejdirektoratet). Tilsvarende kan påklages, hvis aftalen ikke er indgået uden unødigt ophold. Aftalen som helhed kan derimod ikke påklages.

Cykler med fast udlejningssted skal følge de allerede gældende regler med krav om tilladelse mv.

Forvaltningen kan opkræve betaling for administration.

Løbehjul

Lovforslaget giver kommunerne muligheder for at begrænse opstilling af løbehjul til udlejning, hvis det ønskes.

Lovforslaget giver også hjemmel til helt at afskære løbehjulene fra byen, for så vidt angår placering på offentligt vejareal med henblik på udlejning. Et generelt forbud er ikke muligt, idet almindelig brug er tilladt jf. færdselsloven.

Det bliver muligt i aftalerne at antalsbegrænse mængden af løbehjul. Der stilles forslag om infrastruktur eller afmærkning til lovlig placering af løbehjulene.

Forvaltningen kan opkræve betaling for administration samt indretning/afmærkning.

Cykeludlejning

Med lovforslaget sikres fremme af cyklisme på et overordnet plan herunder forretningsmæssigt. Adgangen til at benytte det offentlige vejareal til udlejningscykler, der kan lejes via app uden fast forretningssted, følger direkte af lovforslaget (forslag til ny § 80a), ligesom udlejeren efter bestemmelsen kan udleje det antal cykler, som operatøren finder nødvendigt for at drive sin udlejningsforretning.

Dette er en meget vid adgang, som ikke gælder for nogen andre brugere af det offentlige vejareal. Den ubegrænsede mulighed for at føre forretning med udlejningscykler kan afføde mange udbydere, herunder også fra udlandet uden at kommunen får nogle muligheder for at tage hensyn til det samlede behov for fremkommeligheden i byen. De ubegrænsede muligheder vil også kunne indvirke på konkurrencen indbyrdes mellem udbydere og den enkelte udbyders forretning, og dermed skabe incitament til at øge antallet af udlejningscykler yderligere. I andre lande er der konstateret udfordringer med rigtig mange cykler i bybilledet, og det er afgørende, at det bliver muligt at forebygge en sådan situation inden for de foreslåede regler.

Københavns Kommune har en meget velfungerende cykelinfrastruktur, som er oparbejdet og værnet om gennem mange år, og som således er helt unik. De manglende muligheder for at sætte en begrænsning eller loft over antallet af udlejningscykler udgør et problem for den fortsatte sikring af fremkommelighed og anden brug af vejarealet, herunder i forhold til andre brugere af vejarealet. Kommunen finder, at vejmyndigheden herved begrænses i muligheden for at varetage hensynene i vejloven. Kommunen finder det således uacceptabelt, at der ikke er mulighed for at begrænse mængden af cykeludbydere, antallet af cykler samt lokaliteter til opstilling.

Kommunen opfordrer derfor til, at det præciseres i lovforslaget, hvordan der med den ubegrænsede adgang til cykler fortsat bliver mulighed for at tage højde for vejlovens mange hensyn, såvel den primære funktion som færdsels- og trafikareal, men også til andre for vejarealet alment anerkendte funktioner og herunder øvrige brugere af vejen. Alternativt, at det bliver muligt inden for vejlovens rammer at fastsætte et loft over antal udlejningscykler i byen. Dette vil endvidere være hensigtsmæssigt i forhold til at forebygge en ophobning af cykler, som det ses i andre byer.

Kommunen finder behov for, at det i forhold til udlejningscykler præciseres i lovforslaget, hvad der menes med "som ikke har et fast udlejningssted". Ellers kan der efter kommunens opfattelse opstå tvivl om, hvorvidt lovforslagets bestemmelser om udlejningscykler både omfatter 'free-floating-cykler' og mere traditionelle udlejningscykler, som udlejes i forbindelse med en fast forretning (butik eller hotel).

Forslaget vil desuden åbne op for at udlejere i markedsføringsøjemed (eller til ren opmagasinering) helt okkuperer centralt placerede cykelstativer i byen, således at almindelige borgeres cykler ikke vil kunne finde plads. Ud over at være u hensigtsmæssigt for de mange, der cykler på egen cykel i byen, vil det også kunne stå i vejen for intentionen om at fremme cyklismen generelt. Københavns Kommune forudser, at kommercielle cykler vil risikere at fortrænge private cykler særligt på centrale knudepunkter, hvor der allerede i dag er udfordringer med kapaciteten (den plads, som er til rådighed). Det gælder således fx ved stationer, ved metroer, centrale pladser og i middelalderbyen.

Løbehjul

Kommunen hilser det velkomment, at lovforslaget skaber mulighed for at sætte antalsbegrænsninger for løbehjul, og at der skabes mulighed for at kunne vælge, om man overhovedet vil have dem i byen. Kommunen sætter også pris på mulighederne for at pålægge udbyderne udgifter, som kommunen har haft.

Kommunen efterlyser mulighed for at lave aftale med et bestemt (be-grænset) antal aktører i en form for udbud med mulighed for en åre-målsaftale, der kan fornyes, såfremt aktørerne kan dokumentere, at de efterlever regler og aftaler. Se nærmere herom i afsnittet om aftale-grundlaget nedenfor.

Aftalegrundlaget

I forhold til det nye aftalegrundlag, som introduceres, så er Københavns Kommune positive over for et sådant instrument, der, som kommunen ser det, kan gøre det enklere at konstatere overtrædelser i forhold til de eksisterende regler.

Afklare rammer for at fastsætte vilkår

Kommunen ser et behov for at det præciseres i lovforslaget, at det vil være sagligt og inden for intentionen med lovgivningen, at kommunen som del af aftalerne, der indgås med udbyderne, stiller vilkår om fx: *Oprydning af materiel* (krav om at udbyder oprydder deres materiel i byen),

Gebyr (at finansieringen af kommunens udgifter vil foregå som et ge-byr)

Ophør (at aftalerne indeholder vilkår i forhold til ophør).

Kommunen vil opfordre til, at det præciseres i lovforslaget, at der ska-bes mulighed for at kommunen kan lægge en række vilkår/krav til grund for indgåelsen af aftalerne, som udbyderne skal leve op til. En præcise-ring heraf vil være hensigtsmæssig såvel i forhold til indgåelsen af afta-lerne som i forhold til klagesagsbehandlingen.

Begrænse antal af udbydere i tilladelsesperioden

Kommunen vil samtidig opfordre til, at lovforslaget nærmere beskriver mulighederne for at afholde et udbud (eller lignende) med henblik på, inden for vejlovens rammer, at begrænse antallet af udbydere i tilladel-sesperioden, så længe det kan holdes inden for konkurrencerettens rammer mv. Kommunen efterlyser, at lovforslaget præciseres, så det fremgår i hvilket omfang dette er en mulighed, herunder i forhold til, om der er forskel på cykler og løbehjul i den forbindelse.

Kommunen er klar over, at der for cyklerne ikke er foreslået en antalsbe-grænsning. Ud over at udfordre dette, vil kommunen efterspørge, om det er muligt at begrænse mængden af udbydere og/eller det evt. via et udbud kan "låse" mængden af udbydere og det tilhørende aftalegrund-lag i en periode, så kommunen ikke hele tiden skal forholde sig til nye udbydere.

Kommunen foreslår endvidere, at det tydeliggøres i lovforslaget, om alle udbydere har et retskrav på en aftale eller om kommunen har mulighed for at indgå aftale med udvalgte udbydere, som lever op til nærmere fastsatte krav/kriterier.

Dette hænger sammen med behovet for at præcisere i lovforslaget, hvornår den tilgængelige plads i byen er opbrugt, og at kommunen dermed med hjemmel i vejloven eventuelt kan afvise yderligere udbydere. Det vil således være hensigtsmæssigt, at det fremgår af loven, i hvilket omfang kommunen er forpligtet til at indgå nye aftaler i løbet af den periode, hvor kommunen i forvejen allerede har indgået aftaler. Dette kan blive relevant, dels når der med allerede indgåede aftaler er fuldt disponeret over det til rådighed værende vejareal, dels hvis en aftale med en udbyder ophører i tilladelsesperioden.

Aftalerne i praksis

Kommunen ser desuden nogle udfordringer med, hvordan aftalerne skal fungere i praksis. Lovforslaget forudsætter enighed om vilkårene forud for, at en aftale indgås. For cykler kan indholdet af de enkelte vilkår prøves ved en klagebehandling i Vejdirektoratet. Samtidig skal aftaler indgås uden unødigt ophold, hvilket også kan påklages. Kommunen finder, at disse klagemuligheder kan medføre forlænget sagsbehandlings-tid, hvilket det netop var hensigten at undgå.

Hertil bliver aftalen med vilkår en hybrid, idet vilkår og indgåelsen af aftalen underlægges klagebehandling, selv om selve aftalen som helhed ikke udgør en afgørelse og dermed ikke kan påklages. Klagemuligheden gælder kun for udlejningscykler. Kommunen finder, at der hermed etableres et uklart set-up for aftalegrundlaget, hvor forvaltningsretlige afgørelsesprocedurer i form af klagebehandling blandes ind i aftaleretten. Til sammenligning er tilladelsesregimet og vilkår i den forbindelse ikke underlagt klagemuligheder, idet der er tale om en tilladelse med en række vilkår, som skal overholdes, for at opretholde tilladelsen.

Kommunen forudser, at klagemulighederne kan komplicere indgåelsen af aftalerne med cykeludbydere og dermed kan risikere at forlænge sagsbehandlingen. Det er vigtigt, at lovforslaget udstikker klare rammer for, hvilke typer af krav kommunen med rimelighed kan stille i en aftale, og hvilke typer af krav, der vil kunne forventes at blive tabt i en efterfølgende tvist/klagebehandling. For stor uklarhed omkring dette risikerer at give anledning til langvarige forløb og dermed til, at indgåelsen af aftalerne forsinkes.

For andre mindre udlejningskøretøjer, indtil videre løbehjul, skal der efter lovforslaget også være enighed om vilkårene. Det er ikke beskrevet,

hvad proceduren er her, hvis man ikke er enig, men her er ingen klage-muligheder, så det antages at bero på almindelig aftaleret.

Anlægge fælles mobilitetshubs ved stationer, metrostationer mv.

Kommunen vil gerne gøre opmærksom på den trængsel, der allerede er ved tog- og metrostationer. I høringssvar har operatører påpeget en potentiel risiko for, at udbydere finder på nye måder at have mikromobilitet ved stationerne og kreative tilpasninger. Operatørerne nævner også i forbindelse med høringssvar, at trængsel omkring stationerne er en udfordring i forhold til at overholde de stillede krav. Kommunen finder, at den allerede eksisterende underkapacitet og dermed trængsel kan blive værre med de foreslåede regler.

Københavns Kommune opfordrer derfor til, at det bliver muligt for kommunen at anlægge hubs i byrummet, der kan bruges af forskellige aktører til løbehjul og delecycler på steder, hvor der allerede er underkapacitet som fx ved Nørreport station og andre trafikale knudepunkter, hvor der vil være stor efterspørgsel. Dette under hensyn til, at politiet godkender det og at fremkommeligheden for gående og andre bløde trafikanter ikke begrænses væsentligt.

Håndhævelse og vurdering af lovliggørelse

Lovforslaget forudsætter, at kommunen forud for en evt. fjernelse af cykler og løbehjul vurderer, om lovliggørelse er mulig inden for en rimelig afstand. Der er ikke angivet frister for reaktionstid for udbydernes sikring af fremkommeligheden. Dette skal der således også tages højde for forud for mulig håndhævelse.

Kommunen vil derfor som nævnt oven for gerne have mulighed for at stille vilkår i aftalerne om, at udbyderne skal sørge for oprydning af deres materiel for at sikre fremkommeligheden.

Hvis kommunens muligheder for at håndhæve de nye regler skal være effektive, *er det nødvendigt, at loven enten fastsætter en reaktionstid for udbyderen, inden for hvilken ulovligt opsat udstyr skal være fjernet, eller skaber mulighed for, at kommunen kan fastsætte vilkår for dette i aftalerne, så der skabes klarere rammer for, hvornår kommunen kan skride til håndhævelse, fjernelse mv*

Proceduren ved vurdering af lovliggørelse er underlagt klageadgang. Der forudses således en potentielt omfattende administrativ opgave i forbindelse med konkrete vurderinger og sagsbehandling forud for hver eneste mulig fjernelse.

Kommuners fjernelse af køretøjer pålagt tre P-afgifter

Kommunen værdsætter den mulighed, som lovforslaget åbner op for med hensyn til fjernelse af biler og motorcykler, der er pålagt tre

parkeringsafgifter for samme overtrædelse, og som synes at bero på et velgennemarbejdet grundlag.

Ændring af færdselsloven § 122 a, stk. 1 samt § 122 a, stk. 4, 2. pkt.

Københavns Kommune hilser den redaktionelle ændring af færdselsloven § 122 a velkommen. Kommunen bemærker i den sammenhæng det hensigtsmæssige i at konsekvensændre paragraffen til også at indeholde en henvisning til færdselsloven § 121, stk. 7. Det skal dog bemærkes, at det er kommunens vurdering, at henset til ordlyden af færdselsloven § 121, stk. 7, de klare forarbejder til bestemmelsen og den samlede "historik" i forbindelse med de lovændringer, der har været i henholdsvis 2014, 2017 og 2017, så har det ikke været afgørende, at færdselsloven § 122 a, stk. 4, 2. pkt. ikke henviste til færdselsloven § 121, stk. 7, da færdselsloven § 121, stk. 7 må antages at udgøre hjemmel for både politi og kommuner til at pålægge op til tre parkeringsafgifter for samme forseelse.

Finansiering af udgifter

Efter lovforslaget kan kommunen få dækket omkostninger til administration, ligesom kommunen kan opkræve udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af "dertil indrettet infrastruktur" til placering af andre mindre udlejningskøretøjer (løbehjul). Udgifter til transport, opbevaring og administration af fjernede køretøjer, som er afholdt af vejmyndigheden, påhviler endvidere ejeren af køretøjet.

Kommunen opfatter lovforslagets beskrivelse af finansieringsmulighederne som en gebyrordning.

Beskrivelsen af disse finansieringsmuligheder, som kommunen er positivt stemt overfor, giver dog anledning til nogle uafklarede forhold. Der skal etableres finansieringssystemer, og det skal afklares, hvordan systemet skal fungere i praksis. Det skal også beskrives, hvornår en udgift vil kunne dækkes. Det vurderes, at det i praksis ikke vil være helt enkelt at afgøre, hvornår en kommunal udgift vil kunne dækkes af udbyderen og hvor meget af udgiften, der vil kunne dækkes. Dette vil konkret kunne afhænge af udfaldet af en klagesag og dermed af klagesagspraksis.

Gebyrer for bedre cykelinfrastruktur

For udlejningscyklerne kan udgifter til infrastruktur efter de foreslåede regler ikke opkræves hos udbyderne. Her lægges op til, at cyklerne skal anvende eksisterende infrastruktur (i praksis cykelstativer), når de står til udlejning. De foreslåede regler vil dermed medføre yderligere pres på en allerede presset cykelparkeringskapacitet i Københavns kommune.

Kommunen ønsker mulighed for at opkræve gebyrer til betaling for bedre cykelinfrastruktur og optegning af hubs. Dette er med henblik på, at kommunen får tilsvarende muligheder som for løbehjul til at opkræve udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af "dertil indrettet infrastruktur" til placering af udlejningscykler.

DUT - økonomiske konsekvenser for kommunen

Lovforslaget introducerer nogle handlemuligheder for kommunerne i forhold til håndhævelse af ordningen og finansiering af kommunens udgifter i den forbindelse. Det er ikke klart, hvilket omfang kommunens administrative opgaver vil have med de foreslåede regler, herunder i forhold til indgåelse af aftaler, sagsbehandling, klagesager og rækkevidden af opgaver relateret til håndhævelse.

Det står dermed ikke klart, hvorvidt kommunens udgifter i forbindelse med det nye aftaleregime reelt vil kunne blive dækket.

Kommunen vurderer endvidere, at der med de foreslåede regler vil blive et øget behov for cykelparkeringskapacitet. Der er med de foreslåede regler ikke mulighed for at få dækket udgifter relateret til infrastruktur til udlejningscykler (cykelstativer).

Kommunen finder således, at der er en risiko for, at de nye regler kan medføre yderligere kommunale omkostninger, og er således ikke umiddelbart enig i Transport- og Boligministeriets vurdering af, at de nye regler om indgåelse af aftaler vil indebære samme administrative byrder for kommunerne, som efter de hidtil gældende regler med udarbejdelse af tilladelser.

Øvrige forhold

Cykeltaxier

Kommunen vil i forbindelse med fremsendte lovforslag bede Transportministeriet om også at forholde sig til lovgrundlaget i forhold til cykeltaxier, hvor hjemmelsgrundlaget for øjeblikket også er uafklaret. Vejdirektoratet har således i en klagesag underkendt vejlovens § 80 som hjemmel for regulering af cykeltaxier, og i stedet for henvist til færdselslovens § 92 (regulering som taxikørsel), hvilket så vidt vi er oplyst, er blevet underkendt af Transportministeriets Departement. Københavns Kommune har således ikke et regelgrundlag til at behandle cykeltaxier, hvilket selvsagt udgør en uacceptabel situation ift. byens brugere såvel som administrationen af området.

Vedr. tinglysning af betingelser og vilkår i tilladelser

I den tidligere vejlovs § 112, stk. 2 var hjemmel til, at vejmyndigheden kunne lade vilkår knyttet til tilladelser tinglyse på ejendommen for

ejerens regning, fx vilkår om fjernelse. Tinglysningen er afgørende hvis vejmyndigheden vil sikre vilkåret i forhold til tredjemand.

Bestemmelsen blev ikke videreført i den nye vejlov og daværende lovforslag indeholdt ingen bemærkninger om, hvorfor bestemmelsen ikke skulle videreføres.

Uanset at bestemmelsen i den tidligere vejlovs § 112, stk. 2, ikke er videreført i den nye vejlov, kan vejmyndigheden i forbindelse med tilladelser efter vejlovgivningen fastsætte saglige vilkår om, at ansøger skal sørge for tinglysning af vilkår og afholde udgifterne hertil, så længe dette krav ikke er uforholdsmæssigt bebyrdende i forhold til det, der er ansøgt om.

Københavns Kommune oplever imidlertid, at ansøgerne finder det besværligt selv at skulle sørge for tinglysning. Tinglysningen bliver ofte et forsinkende element i forhold til at få lukket byggesager og givet endelige ibrugtagningstilladelser. Det er administrativt lettere både for borgere og kommunen, såfremt kommunen igen får hjemmel til at tinglyse vilkår på ejendommen for ejers regning. Kommunen ønsker derfor hjemlen genindsat i vejloven.

Bilag

Høringssvaret blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune den 27. januar 2020 uden afstemning. Det blev fremsat en protokolbemærkning:

Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre, og Dansk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne finder, at reguleringen af udlejningscykler og -løbehjul bør være ens, og at reglerne også skal omfatte offentlige by- og pendlercykler. Hvis udlejningskøretøjer tillades, bør der sikres reel konkurrence enten ved udbud eller anden form med minimum to samtidige aktører, så brugerne får et reelt frit valg, og så aktørerne skal gøre sig umage i kampen om kunderne.

Hvis kommunerne tillader udlejningskøretøjer, bør de valgte aktører også sikres reel adgang til markedet, så der ikke ligesom i København kan være ti aktører, der ligeligt skal deles om at udbyde godt 3.000 køretøjer, så ingen af aktørerne reelt får rentabel mulighed for at stille udlejningsservicen til rådighed for københavnere.

Partierne finder det hensigtsmæssigt, at der skabes hjemmel til en smidigere håndhævelse af ulovligt placerede køretøjer, herunder også udlejningscykler og -løbehjul.
Partierne finder, at private aktører skal have lov at stå for den praktiske fjernelse af ulovligt placerede køretøjer.”