



JUSTITSMINISTERIET

Civilafdelingen

Dato:  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh: Jørgen Jørgensen  
Sagsnr.: 2011-801-0001  
Dok.: 539389

## **Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forsøgsordning vedrørende kommuners håndhævelse af bestemmelser om cykelparkering)**

### **I. Høringen**

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatrådet, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, DI – Organisation for erhvervslivet, Dommerfuldmægtigforeningen, DTU Transport, Falck, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Brandvæsen, Politiforbundet i Danmark, samtlige byretter, Vestre Landsret, Østre Landsret, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik og Ældresagen.

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, DTU Transport, Forbrugerrådet, Kommunernes Landsforening, Københavns Byret, Vestre Landsret, Østre Landsret, Rigsadvokaten og Rigspolitiet.

Herudover har Forsikring & Pension, Københavns City Center, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune sendt bemærkninger til lovforslaget.

Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar. Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med *kursiv*.

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

## II. Høringssvarene

### 1. Generelle bemærkninger

**Advokatrådet, DTU Transport, Forbrugerrådet, byretterne, Vestre Landsret, Østre Landsret og Rigsadvokaten** har ingen bemærkninger til lovforslaget.

**Københavns City Center** udtrykker sig positivt om lovforslaget.

**Dansk Erhverv** støtter – ligesom **Dansk Cyklist Forbund** – lovforslaget. Problemet med uhensigtsmæssigt parkerede cykler skyldes navnlig manglen på parkeringsmuligheder i nærheden af stationer og indkøbscentre mv. Desuden efterlades stjålne og udtjente cykler ofte i det offentlige rum. Lovforslaget vil kunne afhjælpe problemet med efterladte herreløse cykler, mens tilvejebringelse af et passende antal parkeringsmuligheder kræver et bredt samarbejde mellem bl.a. stat, kommuner og trafikselskaber.

**Rigspolitiet** anfører, at den foreslåede forsøgsordning er et hensigtsmæssigt tiltag til begrænsning af gener som følge af det stigende antal ulovligt parkerede cykler.

### 2. Afstand mellem reguleret område og område, cyklerne flyttes til

**Københavns Kommune** hilser lovforslaget velkomment. Afstandsbe- grænsningen mellem det regulerede område og det område, hvor cyklerne flyttes til, bør dog ændres fra 100 til 300 meter med mulighed for udvidelse til 400 meter. Navnlig i middelalderbyen vil der således kun få steder være ledig cykelparkeringskapacitet inden for 100 meter.

**Frederiksberg Kommune** er tilfreds med lovforslaget, men foreslår af- standsbegrænsningen udvidet til 200 meter med mulighed for udvidelse til 500 meter.

*Den foreslåede ordning rejser som anført i pkt. 3.2 i lovforslagets almin- delige bemærkninger visse spørgsmål af retssikkerhedsmæssig karakter, da fjernelse af en cykel indebærer et indgreb over for den pågældende ejer eller bruger. Forsøgsordningen forudsætter således, at der sker en tydelig skiltning med oplysning om, at en ulovligt parkeret cykel vil kunne fjernes, og med oplysning om, hvortil cyklen flyttes. Den foreslåede – forholdsvis korte – afstand på 100 meter (300 meter hvor særlige grunde taler herfor) skal ses i lyset heraf. Det tilføjes, at det af pkt. 3.7 i lovforslagets alminde- lige bemærkninger fremgår, at grunde, som kan indebære, at afstanden udstrækkes op til ca. 300 meter, f.eks. kan foreligge, hvor antallet af cykler*

*er særligt stort, og hvor mulighederne for at placere flyttede cykler er begrænsede som følge af områdets bebyggelsesgrad eller lignende.*

### **3. Kravet om cykeltrafikmængde og parkeringskapacitet**

**Frederiksberg Kommune** opfordrer til, at det præciseres, hvad der forstås ved en reel mulighed for at parkere sin cykel. Det forudsættes, at den foreslåede ordning ikke gælder i forhold til cykler, der parkeres på cykelsti eller vejareal.

**Københavns Kommune** bemærker, at der kan være vanskeligheder forbundet med i ansøgningen at skulle dokumentere den daglige cykeltrafikmængde. Kommunen ønsker i den forbindelse at kunne anvende tællinger fra en nærliggende vej som dokumentation.

*Som anført i pkt. 3.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det en forudsætning for at kunne etablere og håndhæve cykelparkeringsrestriktioner, at der er et passende antal cykelparkeringsmuligheder i det område, restriktionen omfatter. Om dette er tilfældet vil bero på en konkret vurdering, hvor det afgørende vil være, om udbuddet af cykelparkeringsmulighederne i det pågældende område i det store hele svarer til efterspørgslen. Derfor skal en ansøgning omfattet af forsøgsordningen vedlægges en erklæring fra kommunen om, at der er et passende antal cykelparkeringsmuligheder i det regulerede område. Den pågældende erklæring skal baseres på en opgørelse af den daglige cykeltrafikmængde og parkeringskapacitet i det område, restriktionen omfatter. Om kravet om en opgørelse af cykeltrafikmængden vil kunne opfyldes ved hjælp af trafiktællinger fra en nærliggende vej vil afhænge af, om oplysningerne efter en konkret vurdering belyser trafikmængden i det område, som ønskes omfattet af ordningen.*

*Lovforslaget ændrer i øvrigt ikke på hovedreglen i færdselslovens § 123, stk. 1, nr. 1, hvorefter (alene) politiet kan fjerne køretøjer, herunder cykler, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning og parkering.*

### **4. Erstatnings- og forsikringsretlige spørgsmål mv.**

**Kommunernes Landsforening** finder lovforslaget godt, men savner en beskrivelse af, hvordan eventuelle erstatningsretlige problemstillinger løses, hvis der f.eks. opstår skader på en cykel under flytningen, eller hvis en cykel stjæles fra det sted, hvor den er flyttet til.

**Forsikring & Pension** anfører, at der er en risiko for, at borgere, der under den foreslåede ordning får flyttet deres cykler, ikke vil afhente dem dér,

hvor de er blevet flyttet til, men i stedet vil melde dem stjålet til deres forsikringselskab. Der er endvidere risiko for, at de steder, hvor cyklerne flyttes til, bliver ”jagtmarker” for cykeltyve. Der er derfor behov for regelmæssig kontrol. På den baggrund foreslås der etableret pilotprojekter, hvor kommunerne – med henblik på at finde cykler, der er meldt stjålet – registrerer og kontrollerer de cykler, der flyttes efter ordningen.

**Dansk Cyklist Forbud** peger på risikoen for, at en person flytter en lovligt parkeret cykel til en ulovlig placering for at skaffe plads til sin egen cykel.

*Der lægges med lovforslaget ikke op til at regulere spørgsmålet om erstatning. Eventuelle erstatningsretlige problemstillinger i anledning af en kommunes flytning af en cykel vil således som udgangspunkt skulle afgøres efter dansk rets almindelige erstatningsregler (det såkaldte culpaansvar).*

*Som nævnt i pkt. 3.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det i øvrigt en forudsætning for at kunne etablere og håndhæve cykelparkeringsrestriktioner, at der er et passende antal cykelparkeringsmuligheder i det regulerede område. Findes sådanne lovlige parkeringsmuligheder, vil incitamentet til at flytte lovligt parkerede cykler således efter Justitsministeriets opfattelse være endog meget begrænset.*

*Rigspolitiet arbejder i øvrigt for tiden på en teknisk fornyelse af politiets cykelregister, som vil åbne for i højere grad at dele oplysninger fra registeret med andre myndigheder, herunder kommunerne.*

## **5. Afmærkning**

**Kommunernes Landsforening** og **Københavns Kommune** peger på, at der bør udarbejdes en fælles skiltning, hvis lovforslaget vedtages.

*Som anført i pkt. 3.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det en forudsætning for ordningen, at der tilvejebringes de nødvendige afmærkningsregler. Transportministeriet, hvor sådan skiltning hører under, vil fastsætte regler, der gør det muligt at afmærke cykelparkeringsrestriktioner og -forbud. Transportministeriet har i den forbindelse oplyst, at standsnings- og parkeringsafmærkning for cyklister vil kunne være udarbejdet cirka tre måneder efter, at lovforslaget er vedtaget. Det foreslåede ikrafttrædelsestidspunkt (1. marts 2013) er fastsat i lyset heraf.*

## **6. Andet**

**Frederiksberg Kommune** har foreslået, at det præciseres, hvilke vilkår der kan fastsættes. Desuden foreslås det præciseret, hvad uddannelsesinsti-

tutioner, indkøbscentre mv. bør høres om i forbindelse med ansøgningen, og hvorledes det vil influere på behandlingen af ansøgningen, hvis en eller flere af disse parter udtaler sig imod, at en forsøgsordning iværksættes.

*Justitsministeriets vil ved vurderingen af, hvorvidt en ansøgning bør imødekommes, lægge vægt på, om ansøgningen opfylder de kriterier, der er omtalt i pkt. 3.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger, og om ansøgningen er indleveret efter den procedure, der er beskrevet i pkt. 3.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Om en ansøgning skal imødekommes, vil herefter bero på en samlet konkret vurdering.*

*Det er i pkt. 3.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger i øvrigt forudsat, at berørte parter som f.eks. uddannelsesinstitutioner, indkøbscentre mv. skal høres. Baggrunden herfor er, at de pågældende kan bidrage med viden om de lokale forhold, som kan have betydning for vurderingen af ansøgningen. Det vil afhænge af den nærmere karakter af høringsparternes svar, med hvilken vægt svarene vil indgå i den samlede, konkrete vurdering, som ministeriet skal foretage i forbindelse med behandlingen af en ansøgning.*

**Københavns Kommune** ønsker mulighed for at bistå politiet samt Metro og DSB med at friholde tog- og metrostationernes sikkerhedszoner ved, at kommunen får lov til at klippe (kæde)låse op for at kunne fjerne fastlåste cykler, som er parkeret i den afmærkede sikkerhedszone. Cyklerne afleveres til politiet eller flyttes til et aflåst område i umiddelbar nærhed, hvor cyklens ejer efter aftale vil kunne hente den.

*Den foreslåede ordning vil kunne anvendes i forhold til geografisk afgrænsede områder, som er omfattet af en tilladelse meddelt af Justitsministeriet. Det er en forudsætning, at ejeren eller brugeren af den cykel, som kommunen har flyttet, til enhver tid skal kunne hente sin cykel. Det vil ikke være muligt inden for forsøgsordningens rammer i forbindelse med flytningen af en cykel at beskadige cyklen eller dens tilbehør, herunder f.eks. en lås. Hvis der viser sig at være behov herfor, vil cyklen alene kunne flyttes inden for de rammer, som følger af gældende ret.*

### **III. Lovforslaget**

Det fremsatte lovforslag svarer med redaktionelle ændringer til det, der har været sendt i høring, idet det dog foreslås, at lovforslaget træder i kraft 1. marts 2013.