

Forslag

til

Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og færdselsloven
(Ændring af reglerne om særlig råden over vejareal, kommunernes mulighed for at fjerne cykler m.v.)

§ 1

I lov om offentlige veje m.v., jf. lov 1520 af 27. december 2014, som ændret ved lov nr. 1895 af 8. juni 2016, lov nr. 658 af 8. juni 2016 og lov nr. 175 af 21. februar 2017 foretages følgende ændringer:

1. I § 80, stk. 1, nr. 2, indsættes efter »udlejning«: », jf. dog §§ 80 a og 80 b,«.

2. Efter § 80 indsættes:

»§ 80 a. Udlejningscykler, som ikke har et fast udlejningssted, kan uden vejmyndighedens tilladelse placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlejning, når en aftale om nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet, jf. stk. 3, er indgået.

Stk. 2. Cyklerne skal, medmindre andet aftales efter stk. 3, ved placering på offentligt vejareal med henblik på udlejning stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur.

Stk. 3. Vejmyndigheden indgår uden unødigt ophold aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet, dog ikke vilkår om antallet af udlejningscykler. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af udlejningsoperatøren.

§ 80 b. Vejmyndigheden kan beslutte, om andre mindre udlejningskøretøjer, jf. stk. 5, som ikke er omfattet af § 80 a, og som ikke har et fast udlejningssted, må placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlejning. Vejmyndigheden kan endvidere beslutte, hvor mange køretøjer der maksimalt må placeres på vejarealet.

Stk. 2. Placering på det offentlige vejareal af de køretøjer, der er nævnt i stk. 1, kræver en aftale mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens omkostninger til administration betales af operatøren.

Stk. 3. Køretøjerne skal, medmindre andet aftales efter stk. 2, ved placering på offentligt vejareal med henblik på udlejning stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur, jf. stk. 3.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der er omfattet af stk. 1. «.

3. Efter § 81 indsættes:

»§ 81 a. Vejmyndigheden kan foranledige cykler omfattet af § 80 a fjernet uden forudgående høring, såfremt de står henstillet i strid med § 80 a, stk. 2, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan foranledige cykler omfattet af § 80 a fjernet uden forudgående høring, såfremt der ikke er indgået en aftale efter § 80 a, stk. 3, eller aftalen lovligt er opsagt.

§ 81 b. Vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt de står henstillet i strid med § 80 b, stk. 3, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af 80 b fjernet uden forudgående høring, såfremt der ikke er indgået en aftale efter § 80 b, stk. 2, eller aftalen lovligt er opsagt.

§ 81 c. Køretøjer, som fjernes efter §§ 81 a og 81 b, bringes til en opbevaringsplads, der er anvist af vejmyndigheden. Udgifter til transport, opbevaring og administration af fjernede køretøjer, som er afholdt af vejmyndigheden, påhviler ejeren af køretøjet.

Stk. 2. Det påhviler vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og opbevaret efter vejmyndighedens anvisning om tidspunktet for og årsagen til, at køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse af, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt eller givet bort i overensstemmelse med stk. 3.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan efter udløbet af den frist, der er fastsat i henhold til stk. 2, sælge eller give køretøjet bort. Et eventuelt overskud tilfalder vejmyndigheden.«.

4. Efter § 133 indsættes:

»**§ 133 a.** Tvister om retlige forhold omfattet af denne lov i relation til aftaler mellem en vejmyndighed og en udlejningsoperatør, jf. § 80 a, stk. 3, afgøres af transportministeren.«.

§ 2

I lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, som ændret ved lov nr. 175 af 21. februar 2017 foretages følgende ændringer:

1. I § 66, *stk. 1, nr. 2*, udgår »uden fører«.

§ 3

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret ved lov nr. 1521 af 18. december 2018, lov nr. 1559 af 18. december 2018, lov nr. 1563 af 18. december 2018, lov nr. 509 af 1. maj 2019 og lov nr. 556 af 7. maj 2019, foretages følgende ændring:

1. I § 122 a, *stk. 1*, indsættes som *2. pkt.*:

»Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7, finder tilsvarende anvendelse.«.

2. 1. I § 122 a, *stk. 2*, indsættes som *2. pkt.*:

»Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7, finder tilsvarende anvendelse.«.

3. § 122 a, *stk. 4, 2. pkt.*, ophæves.

4. I § 123 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Den kommunale vejmyndighed, jf. § 122 a, kan foranledige et køretøj fjernet, hvis køretøjet har fået pålagt 3 parkeringsafgifter for samme overtrædelse, jf. § 121, stk. 7. Køretøjet kan dog tidligst fjernes 24 timer efter, at den tredje parkeringsafgift er pålagt.«.

Stk. 3-6 bliver herefter til stk. 4-7.

5. I § 123, stk. 4, 2. pkt., der bliver stk. 5, 2. pkt., ændres »stk. 5« til:
»stk. 6«.

6. I § 123, stk. 5, 1. pkt., der bliver stk. 6, 1. pkt., og i § 123, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 4« til:
»stk. 5«.

7. I § 123, stk. 5, der bliver stk. 6, indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum:
»En kommunal vejmyndighed kan tilsvarende anvende 1. pkt. og 2. pkt., dog således at et eventuelt overskud tilfalder kommunen.«.

8. Efter § 123 indsættes:

»**§ 123 a.** Vejmyndigheden kan foranledige en cykel fjernet, hvis den henstår på det offentlige vejareal.

Stk. 2. Cyklen må først fjernes efter en forudgående høring på minimum 4 uger.

Stk. 3. Vejmyndigheden er berettiget til at sælge eller give cyklen bort. Et eventuelt overskud tilfalder vejmyndigheden.

Stk. 4. Vejmyndigheden skal inden cyklen sælges eller gives bort, jf. stk. 3, have undersøgt, at køretøjet ikke er meldt stjålet.«.

9. I § 124 ændres »§ 123, stk. 4 og 5« til: »§ 123, stk. 5 og 6«.

§ 4

Loven træder i kraft den 1. juli 2020.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Placering af køretøjer på offentligt vejareal
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.1.2.1. Generelle forhold
 - 2.1.2.2. Udlejningscykler
 - 2.1.2.3. Andre udlejningskøretøjer
 - 2.2. Placering af køretøjer på private fællesveje
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3. Håndhævelse på offentligt vejareal
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.3.2.1. Fjernelse af cykler og køretøjer
 - 2.3.2.2. Anbringelse af fjernede cykler og køretøjer
 - 2.4. Tvister om retlige forhold efter vejloven
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.5. Vejmyndigheders fjernelse af forladte cykler
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 2.6. Kommuners fjernelse af køretøjer pålagt 3 parkeringsafgifter
 - 2.6.1. Gældende ret
 - 2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget er det hensigten at opdatere lov om offentlige vejes regler om den såkaldte særlig råden. Der skal således skabes klare rammer for, hvordan særligt kommunerne skal administrere reglerne i forhold til den nye type af udlejningskoncepter for køretøjer, som er kendetegnet ved, at de ikke har et fast udlejningssted, men derimod placeres af kunden dér, hvor vedkommende skal hen.

Regeringen ser generelt positivt på delemobilitetsløsninger, herunder for køretøjer, som er kendetegnet ved, at flere brugere benytter samme køretøj til at transportere sig rundt i særligt byerne. Det afløfter reelle lokale transportbehov på en smidig måde for borgerne, det minimerer behovet for, at alle brugere skal eje egne køretøjer og giver dermed mere plads på det offentlige vejareal, ligesom det aflaster andre mere pladskrævende og mindre miljørigtige transportformer som f.eks. busser, taxa eller egen bil.

Regeringen anerkender samtidig kommunernes behov for at have styringsmekanismer over for de operatører, som ønsker at benytte det offentlige vejareal til udlejningskøretøjer. Kommunerne skal i deres daglige administration varetage mange hensyn og ønsker om at benytte det offentlige byrum til mange forskellige formål, hvilket utvivlsomt kan være en udfordrende opgave henset til, at ingen byer er kendetegnet ved ubegrænset fysisk plads. Der er således helt legitime hensyn at tage til at kunne sikre færdselssikkerhed, fremkommelighed m.v.

Regeringen har på den baggrund arbejdet på at ændre reglerne for råden over vejarealet, som både understøtter, at der bliver plads til nye smarte delemobilitetsløsninger, samtidig med at kommunerne får fornødne styringsmekanismer og håndhævelsesværktøjer til at kunne sikre ordnede forhold for alle, der benytter byrummet.

Forslaget indebærer således, at der ikke skal indhentes en tilladelse fra vejmyndigheden til at benytte det offentlige vejareal til udlejningskøretøjer uden fast udlejningssted. Der lægges derimod op til, at spørgsmålet skal bero på aftaler indgået mellem kommunerne og udlejningsoperatørerne. Endvidere foreslås det, at køretøjerne skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur, når de står parkeret med henblik på udlejning.

Reglerne vil dog være forskellige afhængigt af, om der er tale om en udlejningscykel eller en anden form for udlejningskøretøj, f.eks. et el-løbehjul.

Således lægges der med forslaget op til, at vejmyndighederne – i praksis kommunerne – ikke vil kunne fastsætte en grænse for, hvor mange cykler der må placeres i kommunerne. Det samme gør sig ikke gældende for de andre former for køretøjer. Baggrunden herfor er, at forslaget skal afspejle, at regeringen arbejder for at udbrede cykler mest muligt, herunder også som udlejningskoncepter. Dette skal også sammenholdes med, at der foreligger data, som tyder på, at den type af udlejningscykler som forslaget omhandler, i høj grad benyttes af lokale brugere, som dermed potentielt fravælger at bruge sin egen cykel eller andre transportformer.

Cykeltransport i enhver form understøtter klimamål, folkesundhed mv. Endvidere er cykler et velkendt transportmiddel, og der er i alle kommuner dertil indrettet infrastruktur, dvs. cykelstativer, til at håndtere placeringen på det offentlige vejareal. Det samme gør sig ikke gældende for eksempelvis el-løbehjul, der på nuværende tidspunkt opererer på baggrund af en forsøgsordning, og dermed også er et betydeligt mindre veletableret køretøj end cykler.

Håndhævelse af reglerne er vital for, at de overholdes. Kommunerne har oplyst, at de eksisterende håndhævelsesregler i vejloven reelt er uanvendelige i forhold til de nye udlejningskoncepters køretøjer. Baggrunden for det er, at der forudgående bl.a. skal foretages en partshøring, hvorved køretøjet i mellemtiden vil være flyttet. For at imødekomme dette foreslås tilføjet en håndhævelsesregel særligt for disse udlejningskoncepter. Det foreslås således, at kommunerne skal have hjemmel til at fjerne de

omtalte udlejningskøretøjer uden forudgående høring, såfremt de står til udlejning, og ikke er placeret overensstemmelse med de nye krav om placering. Det vil sige i dertil indrettet infrastruktur for køretøjerne. Endvidere foreslås det, at kommunerne får hjemmel til at kunne fjerne køretøjer, hvis der ikke er indgået en aftale mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren om benyttelsen af det offentlige vejareal.

I lov om private fællesveje findes også en bestemmelse om særlig råden, som også gælder for udlejningskøretøjer. Det betyder, at der skal søges om tilladelse for placering af udlejningskøretøjer. Her foreslås en ændring, så vejmyndighederne i deres vurdering af en ansøgning først og fremmest skal vurdere, om hensyn til den almene trafik og vejtekniske hensyn er til hinder for det ansøgte. Det betyder, at det gøres tydeligt, hvilke hensyn vejmyndighederne særligt skal tillægge vægt i deres vurdering af en ansøgning. Forslaget ændrer ikke ved, at det også kræver vejejerens tilladelse.

For at skabe bedre mulighed for parkering af cykler foreslås en ændring af færdselsloven, som giver kommunerne hjemmel til at fjerne henstillede cykler under visse forudsætninger. Som reglerne er i dag, har politiet og Vejdirektoratet hjemmel til at fjerne køretøjer.

Endelig foreslås det, at kommunerne får hjemmel til at fjerne køretøjer fra sit vejareal, som har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme forseelse.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Placering af køretøjer på offentligt vejareal

2.1.1. Gældende ret

Det følger af lov nr. 1520 af 26. december 2014 om offentlige veje m.v. (vejloven) § 80, stk. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsørengstande, 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.

Ved vejareal forstås det areal, som er udskilt i matriklen som vejareal. Hvor det undtagelsesvist ikke er sket, finder vejloven anvendelse på det areal, der er taget i brug som vejareal for en offentlig vej eller offentlig sti, hvad enten det er sket som kørebane, cykelsti, fortov, rabatarealer, skråningsarealer eller lignende.

Det fremgår af forarbejderne til vejloven (jf. Folketingstidende 2014-15, 1. samling, tillæg A, L 20 som fremsat), at bestemmelsen er udtryk for en anerkendelse af vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet, og skal først og fremmest sikre, at vejarealet kan anvendes til trafikale og andre alment anerkendte formål.

Inden der gives en tilladelse, skal vejmyndigheden forhandle med politiet. Det følger af vejlovens § 89.

Af lovens § 3, nr. 1, følger det, at der ved vejmyndighed forstås den myndighed, som administrerer en offentlig vej eller offentlig sti. Det betyder, at transportministeren er vejmyndighed for statsvejene, jf. §

6, stk. 1. Administrationen heraf henlægges til Vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 2. Endelig er kommunalbestyrelsen vejmyndighed for kommunevejene, jf. § 7.

Af § 80, stk. 2, følger det, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed.

Vejlovens § 80, stk. 3, giver transportministeren hjemmel til at bemyndige vejmyndigheden til at fastsætte nærmere regler om visse former for råden, som giver adgang til, at den enkelte kommune kan beslutte, at der ikke er krav om en tilladelse fra vejmyndigheden. Denne er udnyttet i bekendtgørelse nr. 1475 af 12. marts 2015 om særlig råden over vejareal.

2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.1.2.1. Generelle forhold

Siden den nuværende vejlov trådte i kraft d. 1. juli 2015, er der sket en udbredelse af udlejningskøretøjer, som er kendetegnet ved, at de ikke har et fast udlejningssted. Derimod giver teknologien brugerne mulighed for at placere køretøjet mere eller mindre frit efter endt brug. Selvom vejloven må betragtes som ny, må Transport- og Boligministeriet konstatere, at de nuværende regler for særlig råden giver anledning til tvivl om, hvordan reglerne skal administreres i forhold til netop disse udlejningskoncepter.

For det første opstår spørgsmålet om udpegning af vejarealet til den særlige råden. Det klassiske eksempel på særlig råden er eksempelvis tilfældet, hvor en restauration ansøger kommunen om tilladelse til at placere nogle borde og bænke foran selve restaurationen. Her vil vejmyndigheden specifikt kunne udpege, hvilken del af vejarealet, man som restauration ønsker at råde over. Det samme gør sig ikke gældende for de omtalte udlejningskoncepter, da de netop er kendetegnet ved en høj grad af mobilitet, hvorfor det ikke vil være muligt på forhånd for udlejerne af køretøjerne at specificere, hvor det enkelte køretøj vil blive placeret efter endt brug. Dermed er det ikke muligt at vurdere, hvilke færdselsmæssige eller vejtekniske konsekvenser den specifikke råden måtte have.

For det andet gælder kravet om tilladelse efter vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2, kun når køretøjet står placeret med henblik på udlejning. Det betyder, at er køretøjet udlejet til en bruger, vil det ikke være omfattet af kravet om tilladelse til at råde over vejarealet, da køretøjet i den situation vil have samme status, som borgernes egne cykler eller andre køretøjer. Borgernes benyttelse af det offentlige vejareal med egne køretøjer kræver ikke vejmyndighedens tilladelse efter vejlovens § 80.

På grund af den tvivl der har været, foreslås det, at der skal gælde særlige bestemmelser for de førømtalte udlejningskøretøjer.

2.1.2.2. Udlejningscykler

Det foreslås, at udlejningsoperatører for cykler kendetegnet ved ikke at have et fast udlejningssted fremadrettet ikke skal indhente en forudgående tilladelse fra vejmyndigheden for at benytte det offentlige vejareal til udlejning. Da cyklerne ikke råder over et særligt udpeget område af vejarealet, er det ikke muligt at udpege, hvilken del af vejarealet operatøren ønsker at råde over, og derfor finder ministeriet, at der ikke skal gives en tilladelse til denne form for råden.

Forslaget vil betyde, at udlejningscykler omfattet af bestemmelsen ikke længere vil være omfattet af den nuværende § 80 i vejloven. Med lovforslaget tilvejebringes således særskilte bestemmelser for vejmyndighedernes administration af dem. Det bemærkes i den forbindelse, at det formodes, at bestemmelsen primært vil få betydning for administrationen på det kommunale område. Omvendt ændres der ikke ved, at der fortsat vil være et tilladelseskrav efter den eksisterende § 80 for genstande omfattet af bestemmelsen, hvorfor de eksisterende regler for særlig råden fortsat vil gælde som hidtil for alle former for råden, som ikke er køretøjer omfattet af forslaget til §§ 80 a og 80 b. Det betyder, at udlejningscykler, som udlejes fra et fast udlejningssted, f.eks. foran en forretning, hotel el. lign., fortsat vil være omfattet af den gældende § 80 i vejloven.

Med afskaffelsen af tilladelseskravet vil operatørerne altså ikke skulle indsende en ansøgning til vejmyndigheden, og vejmyndigheden vil ikke skulle behandle dem. Til gengæld foreslås det, at cyklerne først må placeres på vejarealet, når der er indgået en aftale mellem operatør og vejmyndighed om de nærmere vilkår for benyttelse af det offentlige vejareal. Aftalerne vil blive omtalt nedenfor.

Som modvægt til, at der ikke skal indhentes en tilladelse, foreslås det, at der bliver stillet krav om, at køretøjerne som hovedregel skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur eller områder tiltænkt til parkering, når de står placeret med henblik på udlejning. Det betyder i praksis, at en cykel skal stå i et cykelstativ, et område afmærket til cykler eller lignende, når de står til rådighed for udlejning. Udlejningscykler, som anvendes af en bruger til ærinder i byen, er omfattet af samme krav om placering på det offentlige vejareal, er omfattet af samme regler, som hvis cyklen var brugerens egen.

Overholdes kravet om parkering i dertil indrettet infrastruktur, når cyklerne står til rådighed for udlejning, ikke, vil vejmyndigheden have vidde rammer til at fjerne cyklerne. Der henvises til afsnittet om håndhævelse under punkt 2.3.

Som beskrevet ovenfor foreslås det, at vejmyndighederne og operatørerne indgår aftaler om de nærmere vilkår for brugen af vejarealet. Indgåelsen af en aftale vil være en forudsætning for, at cyklerne kan placeres på vejarealet. Hermed sikres det, at vejmyndighederne har mulighed for sammen med operatøren at blive enige om de nærmere vilkår for at bruge byrummet til udlejning.

Det er således alene den nærmere brug af vejarealet, der indgås aftale om. Adgangen til at benytte det offentlige vejareal til udlejningscykler følger udtrykkeligt af den ny § 80 a i vejloven, ligesom det udtrykkeligt følger af den foreslåede bestemmelse, at vejmyndigheden ikke kan begrænse operatøren i at udleje det antal cykler, som operatøren finder nødvendigt for at drive sin udlejningsforretning. Det vil således være i strid med intentionen bag lovforslaget, såfremt en vejmyndighed nægter at indgå en aftale, medmindre operatøren accepterer et maksimalt antal af cykler.

Derimod vil en aftale eksempelvis kunne indeholde, at der er specifikke lokationer i en kommune, hvor den kommunale vejmyndighed vurderer, at der ikke må placeres køretøjer med henblik på udlejning. Teknologien kan håndtere, at udbydere via deres app kan foretage såkaldt "geofencing", hvilket betyder, at kunden ikke kan afslutte sin tur i bestemte definerede områder. Dermed kan teknologien være med til at sikre et incitament til, at brugerne stiller køretøjerne i de områder, som vejmyndigheden og operatøren er blevet enige om. Udpegningen af områder bør dog som det klare udgangspunkt bero på, at særlige omstændigheder tilsiger, at man ikke ønsker området benyttet til placering af cykler med

henblik på udlejning. Efter Transport- og Boligministeriets opfattelse, vil det eksempelvis kunne være tilfældet i offentlige parker, gågader, gangarealer el. lign.

Der vil eksempelvis også kunne indgås aftale om, at udlejningsoperatøren på sine udlejningscykler tydeligt skal anføre kontaktoplysninger til udlejningsfirmaet. Hermed sikres det, at eventuelle klager eller spørgsmål i første række håndteres af udlejningsoperatører og ikke vejmyndigheden. Aftalen vil endvidere kunne benyttes til at aftale vilkår om udlevering af data fra udlejningsoperatøren til vejmyndigheden mhp. vejmyndighedens administration af det offentlige vejareal. Det kunne f.eks. være data om omfanget af udlejning fra specifikke steder i byen, således at vejmyndigheden kan vurdere evt. behov for at udvide antallet af cykelstativer, målrette håndhævelsesindsats m.v. Der er ikke tale om udtømmende opregning af de forhold, der kan indgås aftale om. Afgørende er alene, at aftaleforholdene har en sådan karakter, at de vedrører den nærmere benyttelse af byrummet. Det forudsættes endelig, at aftalerne indgås inden for rammerne af kommunestyrelsesloven, herunder kommunalfuldmagten, persondatabeskyttelsesreglerne, konkurrenceretlige regler m.v.

Eventuelle uenigheder i forbindelse med indgåelsen af en aftale omfattet af den foreslåede § 80 a, stk. 3, vil kunne indbringes som en tvist for transportministeren for så vidt angår retlige forhold omfattet af vejloven, jf. den foreslåede § 133 a i lovforslaget. Formålet med bestemmelsen er at sikre muligheden for, at parterne kan få en uafhængig prøvelse af, om bestemte vilkår vil være i overensstemmelse med bestemmelser og hensyn efter vejloven, herunder særligt om de konkrete aftalevilkår har en sådan karakter, at de vedrører den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal. Endvidere vil en udlejningsoperatør også kunne indbringe spørgsmålet, om en vejmyndighed ikke i tilstrækkelig grad prioriterer at indgå en aftale uden unødigt ophold.

Det er kun uenigheder i forbindelse med indgåelsen af aftalen, som vil kunne blive indbragt. En endelig aftale vil derimod ikke kunne blive påklaget administrativt, da der er tale om en aftale og ikke en afgørelse.

Endelig vil vejmyndigheden kunne lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af operatøren. Administrationen i forbindelse med indgåelsen af en aftale samt opfølgning heraf vil indebære udgifter for vejmyndigheden. I vejlovens § 80, stk. 2, findes en bestemmelse om, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed. Bestemmelsen vil ikke gælde for den nye § 80 a, men Transport- og Boligministeriet vurderer, at det er rimeligt, at vejmyndigheden både kan opkræve betaling for sin administration, når den behandler sager i forretningsmæssigt øjemed, hvad enten det er efter vejlovens § 80 eller de nye bestemmelser i §§ 80 a og 80 b. Bestemmelsen giver hjemmel til at dække vejmyndighedens udgifter, men ikke skabe et overskud.

2.1.2.3. Andre udlejningskøretøjer

Som tilfældet er med udlejningscykler, foreslås det ud fra de samme hensyn, at udlejningsoperatører af andre køretøjer end udlejningscykler, som også er kendetegnet ved ikke at have et fast udlejningssted, fremadrettet ikke skal indhente en forudgående tilladelse fra vejmyndigheden, jf. det foreslåede § 80 b.

Forslaget vil betyde, at køretøjer, som er omfattet af bestemmelsen, ikke længere vil være omfattet af den nuværende § 80 i vejloven. Det vil således være en særskilt bestemmelse for disse.

Til gengæld vil der være et krav om, at der skal indgås en aftale med vejmyndigheden inden køretøjerne må placeres på vejarealet. Om indholdet af en aftale vil det være op til aftaleparterne at blive enige om, hvordan indholdet af denne skal se ud, og hvor lang tid den skal gælde. Da der er tale om aftaler, vil denne ikke kunne påklages til en administrativ myndighed, ligesom der heller ikke i disse tilfælde vil være mulighed for at indbringe uenigheder i forbindelse med indgåelse af aftalen som en tvist efter den foreslåede § 133 a. Det forudsættes, at aftalerne indgås inden for rammerne af kommunestyrelsesloven, herunder kommunalfuldmagten, persondatabeskyttelsesreglerne, konkurrenceretlige regler m.v.

I modsætning til den foreslåede regulering af udlejningscyklerne foreslås det, at vejmyndighederne får hjemmel til lokalt at beslutte, om der overhovedet skal være andre udlejningskøretøjer i byen end udlejningscykler og i givet fald, hvor mange udlejningskøretøjer, som er omfattet af bestemmelsen, vejmyndigheden ønsker placeret på deres vejareal. Det er i den forbindelse vigtigt at holde sig for øje, at det udelukkende er placeringen på vejarealet med henblik på udlejning, som vejmyndigheden vil kunne beslutte. Vejmyndigheden vil ikke med forslaget til § 80 b kunne indføre et generelt forbud mod kørsel af eksempelvis el-løbehjul, da det er reguleret i færdselsloven.

Som tilfældet er med cyklerne foreslås det, at der også her bliver stillet krav om, at køretøjerne som hovedregel skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur, når de står placeret med henblik på udlejning.

I forhold til dertil indrettet infrastruktur for løbehjul bemærker Transport- og Boligministeriet, at der på nuværende tidspunkt ikke findes afmærkning for parkering af løbehjul i bekendtgørelse nr. 1632 af 20. december 2017 om vejafmærkning som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 1091 af 31. oktober 2019. Ministeriet sikrer, at dette i forbindelse med lovforslagets forventede ikrafttræden vil blive tilføjet i bekendtgørelsen, således at vejmyndighederne har et redskab til at definere et klart afmærket område til parkering af løbehjul. Afmærkningen vil således indebære, at vejmyndigheden på vejarealet kan afmærke et område med et løbehjulssymbol i.

Men det vil også være muligt for vejmyndighederne at indgå aftaler med operatørerne om dertil indrettet infrastruktur, f.eks. virtuelle hubs, inden for hvilke udlejningskøretøjerne skal stå placeret. Den skitserede mulighed for afmærkning skal således alene forstås som et hjælperedskab til vejmyndighederne, som de ikke er forpligtet til at benytte sig af.

Overholdes kravet om parkering i dertil indrettet infrastruktur ikke, vil vejmyndighederne have vide rammer til at fjerne køretøjerne. Der henvises til afsnittet om håndhævelse under punkt 2.3.

Endvidere foreslås det, at transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke køretøjer der skal være omfattet af bestemmelsen. På nuværende tidspunkt er det intentionen, at det vil skulle gælde for el-løbehjul, da det er den type af køretøjer, som i øjeblikket er på markedet for den nye type af udlejningskøretøjer. Det må imidlertid have formodningen for sig, at markedet for udlejning af små køretøjer løbende vil udvikle sig, og at der med jævne mellemrum vil komme nye typer af køretøjer ud på markedet. Derfor foreslås det, at ministeren ved bekendtgørelse kan fastlægge, hvilke køretøjer der skal være omfattet af ordningen efter den foreslåede § 80 b.

Herudover foreslås det, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur til andre køretøjer end udlejningscykler. Som det tidligere er bemærket, er infrastruktur til parkering af eksempelvis løbehjul

ikke udbredt, som tilfældet eksempelvis er med cykler. Der lægges derfor op til, at vejmyndighederne ved afmærkning af vejarealet kan lave områder, hvor løbehjul mv. skal parkere inden for, når de står placeret med henblik på udlejning. Etablering heraf vil være forbundet med omkostninger for vejmyndigheden, hvorfor Transport- og Boligministeriet finder det sagligt, at vejmyndighederne kan opkræve betaling for etablering og vedligehold af disse afmærkede områder, da de etableres med henblik på, at en udlejningsoperatør kan udnytte vejarealet i et forretningsmæssigt øjemed. Det vil kun være udgifterne til etablering og vedligehold, som vejmyndigheden kan få dækket. Det er dermed ikke intentionen, at den vejmyndigheden må tjene penge herpå.

Endelig vil vejmyndigheden kunne lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af operatøren. Administrationen i forbindelse med indgåelsen af en aftale samt opfølgning heraf vil indebære udgifter for vejmyndigheden. I vejlovens § 80, stk. 2, findes en bestemmelse om, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed. Bestemmelsen vil ikke gælde for den nye § 80 a, men Transport- og Boligministeriet vurderer, at det er rimeligt, at vejmyndigheden både kan opkræve betaling for sin administration, når den behandler sager i forretningsmæssigt øjemed, hvad enten det er efter vejlovens § 80 eller de nye bestemmelser i §§ 80 a og 80 b. Bestemmelsen giver hjemmel til at dække vejmyndighedens udgifter, men ikke skabe et overskud.

2.2. Placering af køretøjer på private fællesveje

2.2.1. Gældende ret

Det fremgår af § 56, stk. 1, i lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015 om private fællesveje (privatvejsloven), at en godkendelse eller en tilladelse efter § 57, stk. 1, § 60, jf. § 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-4, § 66, stk. 1 og 2, § 67, jf. § 73 i lov om offentlige veje, er udtryk for, at almene offentligretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte eller tilladte og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.

Det følger af § 66, stk. 1, i privatvejsloven, at det på arealer, der er privat fællesvej, kræver kommunalbestyrelsens godkendelse 1) varigt eller midlertidigt at anbringe affald, materiel, materialer, løsøregenstande, ikke-indregistrerede køretøjer, skure, skurvogne, containere, boder, automater, skilte, hegn el.lign., 2) at anbringe køretøjer med henblik på salg eller udlejning uden fører og 3) som led i erhvervsvirksomhed at anbringe køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el. lign.

Bestemmelsen gælder for private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Bestemmelsen i § 66 skal afspejle, at råden over private fællesveje i byer og bymæssige områder – foruden vejejerens godkendelse – også kræver en godkendelse fra den lokale vejmyndighed.

Der er tale om en offentligretlig tilladelse, som tilkendegiver, at der ikke offentligretligt er noget til hinder for det ønskede, men omvendt er det ikke ensbetydende med, at tilladelsen retmæssigt kan anvendes, såfremt vejejer er imod det ønskede.

2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som beskrevet ovenfor gælder der et tilladelseskrav i lov om private fællesveje, hvis der er et ønske om at placere køretøjer med henblik på udlejning. Herudover gælder der også et krav om accept fra vejejerens af den private fællesvej.

Transport- og Boligministeriet har overvejet, om der skulle foreslås den samme ordning for private fællesveje i byerne som for offentlige veje, hvilket vil betyde, at tilladelseskravet fjernes, og at køretøjerne derimod vil skulle stå i dertil indrettet infrastruktur. Ministeriet finder imidlertid ikke, at der er grundlag for at ændre på den gældende ordning, hvorefter det er vejejer og de vejberettigede på en privat fællesvej, som i sidste ende må beslutte, om de ønsker, at vejen benyttes til udlejningsformål.

Forslaget ændrer således ikke på den nuværende ordning, hvor der kræves en offentligretlig tilladelse til at placere genstande på private fællesveje i byer og bymæssige områder. Det ændrer endvidere ikke ved, at vejejerens også skal have godkendt anvendelsen af vejen. Den offentligretlige tilladelse er altså ikke nok i sig selv.

Transport- og Boligministeriet finder det dog hensigtsmæssigt, at ordlyden i privatvejslovens § 66, stk. 1, nr. 2, er den samme som vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2. Derfor foreslås det, at "uden fører" udgår af bestemmelsen. Der skal altså ikke være tvivl om, at bestemmelsen gælder, uanset om køretøjet udlejes med eller uden fører.

Ministeriet finder, at kommunen ved afgørelsen af om en sådan godkendelse konkret kan gives i medfør af privatvejslovens § 66, skal vurdere, om almene, offentlige hensyn, først og fremmest hensynet til den almene trafik og vejtekniske hensyn er til hinder for det ansøgte. Såfremt kommunen vurderer, at dette er tilfældet, vil ansøgningen allerede derfor kunne afslås.

Idet bestemmelsen netop først og fremmest skal tage hensyn til den almene trafik og vejtekniske hensyn, skal der være tungtvejende grunde til, at kommunen kan give et afslag ud fra andre hensyn.

2.3. Håndhævelse på offentlige veje

2.3.1. Gældende ret

Reglerne om håndhævelse i forhold til den såkaldte særlige råden findes i vejlovens § 81. Det følger af denne bestemmelses stk. 1, at vejmyndigheden kan udstede påbud om fjernelse af genstande m.v., hvis de er anbragt på vejarealet uden tilladelse efter § 80, og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse.

Det betyder, at konstaterer en vejmyndighed, at der er placeret en genstand på vejarealet, og det formelt kræver en tilladelse, da skal vejmyndigheden, inden den udsteder et påbud, have vurderet, om forholdet kan lovliggøres. Kan forholdet lovliggøres, skal vejmyndigheden meddele en tilladelse.

Hvis forholdet ikke kan retligt lovliggøres, vil udstedelsen af et påbud skulle overholde de forvaltningsretlige regler, da et påbud er en afgørelse. Dermed skal en myndighed bl.a. partshøre, inden der kan træffes en afgørelse. Forvaltningsloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014, som ændret ved lov nr. 503 af 23. maj 2018, indeholder ikke egentlige tidsfrister for, hvor lang tid en partshøring skal vare, hvorfor det vil være en konkret vurdering.

Efterkommer modtageren af et påbud ikke dette, og fjerner genstanden fra vejarealet, kan vejmyndigheden på pågældendes regning fjerne genstanden. Det følger af § 81, stk. 2.

Vejlovens § 81, stk. 3, giver hjemmel til, at vejmyndigheden og politiet straks og uden forudgående påbud kan fjerne genstande m.v. for de pågældendes regning, når genstandene er til ulempe eller til fare for færdslen. Fjernelse af genstande efter denne bestemmelse er altså ikke lige så administrativ tung, men kræver til gengæld, at der konkret skal være en fare eller ulempe for færdslen, hvilket skal kunne dokumenteres.

Det fremgår af vejlovens § 132, stk. 1, at kommunalbestyrelsernes afgørelser efter vejloven kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Endelig fremgår det af vejlovens § 135, stk. 1, nr. 4, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er udfærdiget i medfør af loven.

2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3.2.1. Fjernelse af udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer

Den nye form for udlejningskøretøjer er kendetegnet ved, at de ikke råder over et specifikt område af det offentlige vejareal, men derimod flytter sig rundt i byerne, da koncepterne lægger op til, at brugerne kan efterlade køretøjet i nærheden af den destination, som vedkommende skal til. Herfra vil det så kunne blive lejet af en ny bruger via en app.

For kommunerne har de eksisterende regler, som bl.a. inkluderer, at der skal foretages en partshøring, inden der kan sendes et påbud, reelt betydet, at de nuværende påbudsregler ikke er anvendelige. De eksisterende påbudsregler er tiltænkt til den situation, at en genstand, f.eks. caféborde og stole, står placeret over længere tid det samme sted. Med de nye udlejningskoncepter har den genstand, som kommunen partshører et tiltænkt påbud over, flyttet sig flere gange, inden partshøringen er fremsendt, bearbejdet og afsluttet af forvaltningen.

Derfor har kommunerne også ønsket værktøjer, som er tidssvarende i forhold til den nye type af udlejningskoncepter.

På den baggrund foreslås det først og fremmest, at vejmyndigheden uden forudgående høring kan fjerne udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer omfattet af henholdsvis forslaget til en ny § 80 a og § 80 b fjernet, såfremt der ikke er indgået en aftale med vejmyndigheden eller aftalen er lovligt opsagt.

Herudover som beskrevet under punkt 2.1. vil den foreslåede ordning betyde, at udlejningskøretøjer omfattet af §§ 80 a og 80 b fremadrettet – som udgangspunkt – skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur, når de er placeret med henblik på udlejning.

For cykler vil det betyde, at de som udgangspunkt skal placeres i cykelstativer, og for løbehjul i områder, hvor det ved afmærkning eller f.eks. ved aftaler om virtuelle hubs er markeret, at området er tiltænkt til parkering for løbehjul.

Hvis køretøjer ikke står placeret i dertil indrettet infrastruktur eller efter en indgået aftale, når de står placeret med henblik på udlejning, vil vejmyndighederne med den foreslåede bestemmelse i § 81 a og § 81 b have hjemmel til omgående og uden høring at fjerne køretøjet.

vejmyndigheden kan dog ikke fjerne køretøjet, før det er konstateret, at forholdet ikke kan lovliggøres. Baggrunden herfor er, at der efter Transport- og Boligministeriets opfattelse, vil være oplagte tilfælde, hvor det vil være disproportionalt helt at fjerne et køretøj i stedet for at placere det lovligt. Det vil bero på vejmyndighedens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde, om fjernelse er disproportionalt.

Som eksempel på et tilfælde, hvor det klart vil være disproportionalt at fjerne et køretøj, vil være, hvor en udlejningscykel står placeret lige ved siden af et ledigt cykelstativ. Her vil forholdet uden videre kunne lovliggøres uden behov for at tage den indgribende mulighed for at fjerne køretøjet i brug. Det samme ville ikke være tilfældet, hvis en udlejningscykel står placeret flere meter fra et ledigt cykelstativ.

Som sagt vil det bero på en konkret vurdering. I denne vurdering skal der på den ene side lægges vægt på, at reglerne foreslås for at give vejmyndighederne de håndhævelsesværktøjer, som er brugbare, og som bl.a. skal være med til at kunne sikre, at udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer står placeret, hvor de skal, og dermed eksempelvis ikke stå efterladt midt på et fortov til gene for fremkommeligheden. På den anden side skal spørgsmålet om lovliggørelse vurderes, da Vejmyndighedernes administrative behandling omkring fjernelsen af køretøjer, og den efterfølgende regning til udlejningsoperatørerne under visse omstændigheder utvivlsomt vil kunne gå videre end hensynene bag håndhævelsen.

Transport- og Boligministeriet bemærker, at fjernelsen af et køretøj vil være en afgørelse i forvaltningsretlig forstand. Som det følger af ordlyden til § 81 a og § 81 b, vil afgørelsen kunne træffes uden forudgående høring. Hermed menes der forvaltningslovens regler i kapitel 5 om partshøring.

Det betyder også, at afgørelsen vil kunne påklages i medfør af vejlovens § 132.

2.3.2.2. Anbringelse af fjernede udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer

I forbindelse med fjernelsen af udlejningscykler og andre udlejningskøretøjer skal vejmyndigheden bringe køretøjet til vejmyndighedens anviste opbevaringsplads med henblik på opbevaring.

Det foreslås, at vejmyndigheden skal underrette ejeren af køretøjet om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Endvidere skal det oplyses, at hvis ikke køretøjet er hentet inden for en fastsat frist, vil det blive bortsolgt eller givet bort. Da der – som beskrevet ovenfor er tale om en forvaltningsretlig afgørelse, når et køretøj fjernes – forudsættes det, at vejmyndigheden i forbindelse med underretningen også oplyser om årsagen til, at køretøjet blev fjernet.

Da der er tale om udlejningskøretøjer, vil navnet på udlejningsvirksomheden fremgå direkte af køretøjet. Det vurderes derfor også at være uproblematisk for vejmyndigheden at finde frem til kontaktoplysninger, hvortil de kan rette henvendelse om et fjernet køretøj. Det vil være op til den enkelte vejmyndighed at bestemme, hvordan den konkrete underretning foregår. Men det vil være vejmyndigheden, som skal kunne godtgøre, at underretning er sket, såfremt der opstår tvivl herom.

Der er ikke fastsat nogen frist for, hvor lang tid vejmyndigheden skal opbevare køretøjerne i deres varetægt inden de – lovligt – kan sælge eller give dem bort. Da der er tale om udlejningskøretøjer, som indgår i udlejningsoperatørens mulighed for at drive sin forretning, må det have formodningen for sig, at udlejningsvirksomheden vil afhente køretøjet hurtigt.

Det foreslås, at vejmyndighederne kan kræve udgifter til transport, opbevaring og administration af udlejningskøretøjet afholdt af ejeren af udlejningskøretøjet, dvs. udlejningsvirksomheden. Intentionen er altså, at vejmyndigheden ikke vil have udgifter i forbindelse med håndhævelsen af, at udlejningskøretøjerne står placeret i overensstemmelse med de nye krav. Omvendt må det ikke være indtægtsdrivende virksomhed.

Såfremt ejeren af køretøjet ikke afhenter det inden for vejmyndighedens fastsatte frist, kan den vejmyndigheden sælge eller give køretøjet bort. Ved et eventuelt overskud tilfalder det vejmyndigheden.

Vælger den vejmyndigheden, at der skal ske et salg, skal det foregå ved offentlig auktion. Vælger den kommunale vejmyndighed derimod, at give cyklerne bort, kan vejmyndigheden vælge at give cyklerne til eksempelvis organisationer, som foranstalter, at køretøjer sendes til ulande. Der kan også tænkes på typer af værksteder, hvor eksempelvis udsatte personer aktiveres. Eksemplerne skal afspejle, at intentionen ikke er, at der gives gratis cykler til eksempelvis en kommunes borgere.

2.4. Tvister om retlige forhold efter vejloven

2.4.1. Gældende ret

Vejlovens § 132 indeholder lovens klageregler. Heraf følger det af stk. 1, at kommunalbestyrelsernes afgørelser efter loven kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. dog stk. 2. Afgørelsen af klager i medfør af vejlovens § 132 er delegeret til vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 121 af 8. februar 2016 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser.

I henhold til vejlovens § 132, stk. 5, kan afgørelserne ikke indbringes for domstolene, før den administrative klagemulighed er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt, inden 6 måneder efter at ministerens afgørelse i tvisten er meddelt.

Af vejlovens § 133, stk. 1, fremgår det, at tvister mellem vejmyndigheder om administration af offentlige veje afgøres af transportministeren. Af § 133, stk. 4, 1. pkt., fremgår det, at fristen for at indbringe en tvist efter stk. 1 og 2 er 4 uger fra den dag, vejmyndighedens afgørelse er meddelt. Af stk. 5 fremgår det, at rettidig indbringelse af en tvist om arbejdets omfang har opsættende virkning, medmindre transportministeren bestemmer andet. Ved rettidig indbringelse af en tvist om betaling for arbejder på eller ved en ledning afholder hver part foreløbigt halvdelen af udgifterne, medmindre transportministeren fastsætter en anden foreløbig fordeling.

Endelig følger det af stk. 6, at sager, der kan indbringes for transportministeren efter stk. 1 og 2, ikke kan indbringes for domstolene, før klageadgangen, jf. stk. 1 og 2, er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt, inden 6 måneder efter at transportministerens afgørelse i tvisten er meddelt.

2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med nærværende lovforslag lægges der op til, at udlejningsoperatører af cykler, som ikke har et fast udlejningssted, fremadrettet ikke skal have en tilladelse af vejmyndigheden.

Derimod foreslås det, at vejmyndigheden uden unødigt ophold skal indgå en aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af det offentlige vejareal, før cyklerne må placeres på vejarealet.

Såfremt der opstår en uenighed mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren i forbindelse med indgåelsen af en sådan aftale om den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal, foreslås det, at uenigheden kan indbringes for transportministeren for så vidt det angår retlige forhold omfattet af vejloven. Det er hensigten, at kompetencen til at afgøre tvister efter den foreslåede bestemmelse delegeres til Vejdirektoratet.

Den overordnede intention med bestemmelsen er at skabe en hjemmel til, at parterne kan få afklaret, hvem der eventuelt måtte have ret i en uenighed om, hvorvidt et vilkår vil være i overensstemmelse med lovens formål, som er at skabe gode muligheder for udbredelse af cykler. Det skal altså være med til at sikre, at en endelig aftale kan indgås uden unødigt ophold. Alternativet til en sådan administrativ prøvelse vil være at henvise parterne til at få spørgsmålet afklaret ved domstolene.

Som beskrevet ovenfor skal en aftale om de nærmere vilkår for benyttelse af det offentlige vejareal indgås uden unødigt ophold.

En udlejningsoperatør vil kunne indbringe en sag, såfremt denne vurderer, at en vejmyndighed ikke lever op til kravet om, at en aftale skal indgås uden unødigt ophold

Ved vurderingen af uenigheder om ønskede vilkår vil der særligt skulle lægges vægt på, om en vejmyndighed vil have indskrevet et vilkår i en aftale, som f.eks. har karakter af reelt at fastsætte, hvor mange udlejningscykler denne må placere. Det vil således aldrig være et lovligt vilkår, såfremt det har karakter af fastsættelse af et maksimalt antal udlejningscykler.

Hensynet til at regeringen ønsker udbredelsen af cykler skal også indgå. Derfor vil det skulle indgå, som et hensyn i vurderingen, om en vejmyndigheds vilkår har en sådan karakter, at udbredelsen af cyklerne reelt forhindres, fordi vilkårene eksempelvis vil gøre anvendelsen af produktet uanvendeligt. Det kunne f.eks. være i en situation, hvor en kommune ved krav om geo-fencing ønsker, at cyklerne udelukkes fra at blive placeret ved trafikale knudepunkter, som er kendetegnet ved, at folk netop har behov for at placere cykler der. Der skal således være en saglig begrundelse for begrænsningen. Stort pres på eksisterende cykelstativer anses i den sammenhæng ikke anses som sagligt.

Endelig kan det ved vurderingen af en tvist prøves, om aftalevilkårene er proportionale og egnede til at opnå formålet med den foreslåede § 80 a, dvs. på den ene side understøtte udbredelsen af cykler, og at borgerne cykler mest muligt i de danske byer, men på den anden side samtidig varetage legitime hensyn til at kunne sikre ordnede forhold på det offentlige vejareal. Tvistmyndigheden kan i den forbindelse også inddrage de generelle formål og hensyn bag vejloven, jf. vejlovens § 1.

2.5. Vejmyndigheders fjernelse af forladte cykler

2.5.1. Gældende ret

Færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 med senere ændringer, indeholder regler for politiets og den statslige vejmyndigheds (Vejdirektoratet) muligheder for at fjerne køretøjer, der henstår på et af færdselsloven omfattet område. Disse regler fremgår af færdselslovens §§ 123 og 124.

Det følger således af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet. Det vil være Vejdirektoratet.

Det følger af § 123, stk. 3, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet har afholdt, påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Ifølge § 123, stk. 4, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 5. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Efter § 123, stk. 6, kan transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Det følger af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren (nu transportministeren) efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5.

Sådanne nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Det fremgår af bekendtgørelsens § 2, at et køretøj som udgangspunkt bringes til politiets opbevaringsplads. Hvis køretøjets fører eller ejer anviser anden lovlig opbevaringsplads, bringes køretøjet dog til denne anviste plads, hvis afstanden til denne er højst 20 km, eller den ligger nærmere end politiets opbevaringsplads.

Endelig findes der cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

2.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er ikke ukendt, at mange cykler står efterladt på det offentlige vejareal, herunder i kommunernes cykelstativer, uden der er tilknyttet en ejer til køretøjet, hvilket bl.a. optager pladserne i cykelstativerne for andre cyklister. Det er i den forbindelse heller ikke ukendt, at det ofte opleves som et problem for cyklister at finde plads til at parkere deres cykler i cykelstativer.

Cyklisme vægter højt, hvorfor det efter Transport- og Boligministeriets opfattelse også er vigtigt at give bl.a. kommunerne de redskaber, der er nødvendige for at sikre, at efterladte køretøjer uden ejere – særligt cykler – ikke optager eksempelvis cykelstativerne til gene for de andre cyklister.

Det foreslås derfor, at der tilføjes en ny § 123 a, som giver vejmyndighederne udtrykkelig hjemmel til at fjerne cykler. Ministeriet lægger til grund, at ordningen primært vil blive anvendt af kommunale vejmyndigheder.

Inden vejmyndigheden må fjerne cyklen, skal der forudgående være foretaget en partshøring på minimum 4 uger. En partshøring skal i denne forbindelse ikke forstås sådan, at vejmyndigheden vil skulle rette personlig kontakt til ejeren af cyklen. Derimod påtænkes en høring at foregå ved, at det markeres med tape eller lignende på cyklen, at vejmyndigheden har til hensigt at fjerne cyklen, hvis ikke ejeren ved at fjerne dette har tilkendegivet, at cyklen ikke skal fjernes.

Efter afslutningen af høringen på minimum 4 uger må vejmyndigheden herefter indsamle de cykler, hvor brugeren ikke har tilkendegivet, at det ikke skal fjernes. Herefter vil vejmyndigheden have ret til at sælge cyklerne eller give dem bort.

Forinden skal vejmyndigheden dog, f.eks. via Cykelregistret, have undersøgt, at cyklen ikke er meldt stjålet.

2.6. Kommuners fjernelse af køretøjer pålagt 3 parkeringsafgifter

2.6.1. Gældende ret

Færdselsloven indeholder regler for politiets og vejmyndigheden for statsvejenes fjernelse af køretøjer, der henstår på et af færdselsloven omfattet område. Disse regler fremgår af færdselslovens §§ 123 og 124.

Det følger således af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de køretøjer, der er nævnt i bestemmelsen, fjernet, hvis de henstår på et område, som er omfattet af færdselsloven. Det drejer sig om køretøjer, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, havarerede eller defekte køretøjer og registreringspligtige køretøjer, der henstår uden nummerplader.

Det følger af § 123, stk. 2, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan vejmyndigheden foranledige det fjernet. Det vil være Vejdirektoratet.

Det følger af § 123, stk. 3, at køretøjet efter fjernelse skal bringes til den opbevaringsplads, som politiet eller vejmyndigheden anviser, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner

køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De udgifter til transport og opbevaring, som politiet har afholdt, påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Beløbet kan ifølge bestemmelsen inddrives ved udpantning.

Ifølge § 123, stk. 4, påhviler det politiet eller vejmyndigheden at give ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets anvisning, meddelelse om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde oplysninger om, at køretøjet, hvis det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 4. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet.

Politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning, jf. § 123, stk. 5. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen. Dog har ejeren i 1 år fra salgsdatoen krav på udbetaling af overskuddet med fradrag af de udgifter, der er forbundet med transporten, opbevaringen og salget.

Efter § 123, stk. 6, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af meddelelsen til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Det følger af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5.

Sådanne nærmere regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 1018 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer. Det fremgår i den forbindelse af bekendtgørelsens § 2, at et køretøj som udgangspunkt bringes til politiets opbevaringsplads. Hvis køretøjets fører eller ejer anviser anden lovlig opbevaringsplads, bringes køretøjet dog til denne anviste plads, hvis afstanden til denne er højst 20 km, eller den ligger nærmere end politiets opbevaringsplads.

Endelig findes der cirkulære nr. 74 af 25. oktober 2012 om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Under de gældende regler er der hjemmel til, at kommunerne helt eller delvis kan overtage parkeringskontrollen fra politiet. Dermed vil kommunerne også kunne pålægge parkeringsafgifter efter færdselslovens § 121, herunder også adgangen til at pålægge tre parkeringsafgifter for den samme forseelse, jf. færdselslovens § 121, stk. 7.

Såfremt en bilist vælger at ignorere tre pålagte parkeringsafgifter for den samme parkeringsforseelse og blive holdende det samme sted, har kommunen ikke mulighed for at gøre noget ved det efter de gældende regler. Det vil i så fald være en opgave for politiet at fjerne køretøjet, jf. færdselslovens § 123.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at såfremt kriterierne for fjernelsen af køretøjer er objektive, og dermed ikke kræver en skønsmæssig vurdering af færdselssikkerheden, er der ikke noget til hinder for, at kommunerne selv kan få kompetencen til at fjerne køretøjet.

Derfor foreslås det, at kommunerne kan flytte et køretøj, hvis køretøjet er pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse og ikke er flyttet af ejeren selv.

Kommunerne kan vælge at benytte sig af hjemlen til at fjerne køretøjer, men er omvendt ikke forpligtet til det.

Såfremt en kommunal vejmyndighed fjerner et køretøj, skal denne leve op til færdselslovens § 123, stk. 4, som med dette lovforslag bliver stk. 5, hvorved det påhviler vejmyndigheden at underrette ejeren af det fjernede køretøj, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5, som med dette lovforslag bliver stk. 6. Den kommunale vejmyndighed kan endvidere – ligesom politiet – bortsælge køretøjet, hvis det ikke afhentes inden for en fastsat frist.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Med lovforslaget foreslås det, at vejmyndighederne, herunder de kommunale, fremadrettet ikke vil skulle give en tilladelse til særlig råden over vejarealet til udlejningscykler og udlejningskøretøjer, som er kendetegnet ved, at de ikke har et fast udlejningssted, men derimod udlejes direkte via en app.

Til gengæld vil vejmyndighederne, herunder kommunerne, fremadrettet være forpligtet til at indgå aftaler med udlejningsoperatører om den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal, såfremt disse udlejer cykler omfattet af forslaget til en ny § 80 a i vejloven. For andre typer af udlejningskøretøjer, jf. forslaget til en ny § 80 b i vejloven, vil tilladelseskravet blive erstattet af aftaler om i det hele taget at få adgang til at placere køretøjer på det offentlige vejareal. Modsat cyklerne vil en kommunalbestyrelse her også kunne beslutte, hvor mange køretøjer, der må stå placeret på vejarealet med henblik på udlejning.

Henset til den tvivl, der har været under de gældende regler, er det samlet set Transport- og Boligministeriets vurdering, at det vil indebære de samme administrative byrder for kommunerne, hvad enten de skal sagsbehandle tilladelser efter vejlovens § 80 eller indgå aftaler herom.

For så vidt angår forslaget til nye håndhævelsesmuligheder i forslaget til §§ 81 a-c bemærker Transport- og Boligministeriet, at udgifterne til transport-, opbevaring og administration af fjernede køretøjer, som er afholdt af vejmyndigheden, påhviler ejeren af køretøjet. Håndhævelsesredskaberne vil således ikke indebære økonomiske omkostninger for kommunerne.

De foreslåede ændringer af færdselsloven pålægger således samlet set ikke kommunerne nye administrative byrder eller økonomiske omkostninger.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Forslaget indebærer, at der ikke vil være krav om partshøring forud for flytning af udlejningskøretøjer omfattet af forslagets § 80 a. Endvidere kan kommunerne kræve afholdte udgifter til transport, opbevaring og administration betalt af ejeren.

Heroverfor står, at forslaget sikrer, at udlejningsoperatører af cykler har sikkerhed for at kunne operere i de danske byer, ligesom der gives mulighed for, at udlejningsoperatører af løbehjul kan indgå aftaler

med kommunerne. Udlejningsoperatører kan blive pålagt at betale vejmyndighedens udgifter ifm. administration af aftaler.

Det bemærkes endvidere, jf. bemærkningerne til lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse, at allerede indgåede aftaler mellem udlejningsoperatører og kommunerne samt allerede udstedte tilladelser efter vejlovens § 80 ikke påvirkes af lovforslaget. Disse aftaler og tilladelser vil således være gyldige i overensstemmelse med det, som er aftalt, eller fastsat i tilladelserne.

Samlet set finder Transport- og Boligministeriet således, at forslaget ikke indebærer økonomiske eller administrative byrder for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget giver vejmyndighederne hjemmel til at fjerne cykler fra vejmyndighedens arealer efter en forudgående høring på 4 uger.

Herudover får kommunerne hjemmel til at fjerne køretøjer, som har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse. Dette vil være forbundet med visse administrative konsekvenser for borgerne, men samlet set ikke i et omfang, der kan karakteriseres som væsentligt.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke i sig selv at have miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Forslaget vurderes ikke at stride imod EU-retten.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 19-12-2019 til den 23-1-2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Aalborg Kommune, Aarhus Kommune, Circ, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Vejforening, Dansk Parkeringsforening, Danske Cykelhandlere, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Domstolsstyrelsen, Donkey Republic, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frederiksberg Kommune, KL, Kommunal Vejteknisk Forening, Københavns Kommune, Lime, Odense Kommune, Vejle Kommune, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Tier og Voi.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen

Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet mv.	Forslaget sikrer, at udlejningsoperatører af cykler har sikkerhed for at kunne operere i de danske byer, ligesom der gives mulighed for, at udlejningsoperatører af løbehjul kan indgå aftaler med kommunerne.	Udlejningsoperatører kan blive pålagt at betale vejmyndighedens udgifter ifm. administration af aftaler
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Forslaget indebærer, at der ikke vil være krav om partshøring forud for flytning af udlejningskøretøjer omfattet af forslaget § 80 a.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen	Ingen
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndigheden tilladelse kan anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, 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 det sker som led i erhvervmæssig virksomhed.

Med forslaget § 1, nr. 1, indsættes der i vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2, en henvisning til de foreslåede § 80 a og § 80 b.

Baggrunden for henvisningen er at sikre, at der ikke skal være tvivl om, at tilladelseskravet i vejlovens § 80 ikke vil gælde for udlejningscykler, som bliver omfattet af forslaget til en ny § 80 a, eller for andre mindre udlejningskøretøjer, som bliver omfattet af § 80 b.

Til nr. 2

Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, 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 det sker som led i erhvervmæssig virksomhed.

Af vejlovens § 80, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed.

Af § 80, stk. 3, fremgår det, at transportministeren kan beslutte, at visse former for råden over vejarealet kan undtages fra kravet om tilladelse efter stk. 1. Ministeren kan således bemyndige vejmyndigheden til at beslutte, om undtagelsen ønskes udnyttet i den enkelte kommune, samt til at fastsætte nærmere regler for disse former for råden over vejarealet. Vejmyndigheden skal forhandle med politiet om de nærmere regler og derefter offentliggøre dem.

Det foreslås i § 80 a, stk. 1, at det offentlige vejareal uden vejmyndighedens tilladelse kan benyttes af udlejningscykler med henblik på udlejning, som ikke har et fast udlejningssted, når der er indgået en aftale om den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal i medfør af § 80 a, stk. 3.

Ved vejareal forstås det areal, som er taget i brug som vejareal for en offentlig vej eller offentlig sti, hvad enten det er sket som kørebane, cykelsti, fortov, rabatarealer, skråningsarealer eller lignende. Undtagelsen fra kravet om en forudgående tilladelse vil kun gælde for udlejningscykler, hvor udlejningskonceptet beror på, at der ikke er fast udlejningssted. Det betyder, at cykler, som udlejes fra et fast forretningssted, f.eks. et hotel eller en cykelhandel, fortsat vil skulle have en tilladelse efter vejlovens § 80, såfremt udlejningen indebærer benyttelse af det offentlige vejareal.

Forslaget skal afspejle, at udlejning uden fast udlejningssted ikke er særlig råden i klassisk forstand, idet der med de nye udlejningskoncepter rådes generelt over det offentlige vejareal. I den situation findes det mest hensigtsmæssigt, at der indgås aftaler – i stedet for at udstede tilladelser – om råden over det offentlige vejareal mhp. udlejning af cykler.

Med § 80 a, stk. 2, foreslås det, at udlejningscyklerne, når de står placeret med henblik på udlejning, skal være placeret i infrastruktur, som er tiltænkt de køretøjet. Det betyder i praksis, at de skal være placeret i cykelstativer. Kravet vil dog ikke gælde, såfremt andet aftales mellem udlejningsoperatøren og vejmyndigheden efter den foreslåede § 80 a, stk. 3. Det bemærkes i den forbindelse, at vejmyndigheden her skal sondre mellem den situation, at udlejningscyklen står til rådighed for udlejning, og den situation, hvor køretøjet er udlejet og benyttes af en bruger. Kravet efter den foreslåede § 80 a, stk. 2, gælder kun i førstnævnte tilfælde. Når cyklen er udlejet til en bruger, så er brugeren omfattet af samme krav, som hvis brugeren benyttede sin egen cykel.

I § 80 a, stk. 3, 1. pkt., foreslås det, at cyklerne først må placeres på vejarealet, når der er indgået en aftale mellem operatør og vejmyndighed. Aftalerne skal omhandle de nærmere vilkår for brugen af vejarealet. Indgåelsen af en aftale vil være en forudsætning for, at cyklerne kan placeres på vejarealet.

Det er den nærmere brug af vejarealet, der skal indgås aftale om. Lovforslaget skal afspejle, at cyklerne må placeres uden tilladelse, hvilket betyder, at vejmyndighederne ikke kan begrænse antallet af cykler i en aftale. Det vil således være i strid med intentionen bag lovforslaget, såfremt en vejmyndighed nægter at indgå en aftale medmindre operatøren accepterer et maksimalt antal af cykler. Vejmyndigheden vil dog skulle stille krav til, at cyklerne skal leve op til reglerne i bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v. Det vil altså ikke være i strid med bestemmelsen, såfremt en kommune skulle stå i den situation, at en operatør ønsker at placere cykler, som ikke lever op til dansk lovgivning, og kommunen af den grund nægter at indgå en aftale.

En aftale vil eksempelvis kunne indeholde en gensidig forståelse om, at der er specifikke lokationer, hvor køretøjerne ikke må placeres med henblik på udlejning, f.eks. gågader, parker mv. Teknologien er til, at udbyderne via deres app kan foretage såkaldt "geofencing", hvilket betyder, at kunden ikke kan afslutte sin tur i det område.

Hensigten er, at teknologien skal være med til at sikre, at brugerne ikke vil kunne afslutte en tur på køretøjet inden for de udpegede områder, og dermed være et incitament til at sikre, at brugerne ikke stiller køretøjerne i de områder.

Der vil eksempelvis også kunne aftales nærmere om kontaktoplysninger. Hermed menes, at en aftale vil kunne indeholde vilkår om kontaktoplysninger til operatørerne.

I § 80 a, stk. 3, 2. pkt., foreslås det, at vejmyndigheden vil kunne lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndigheden udgifter til administration, tilsyn m.v. betales af operatøren. Administrationen i forbindelse med indgåelsen af en aftale samt opfølgning heraf vil indebære udgifter for vejmyndigheden. Bestemmelsen hjemler ikke, at der skabes et overskud for vejmyndigheden.

I § 80 b, stk. 1, foreslås det i modsætning til udlejningscyklerne, at vejmyndighederne får hjemmel til lokalt at beslutte om og, hvor mange mindre udlejningskøretøjer omfattet af bestemmelsen, de ønsker placeret på deres vejareal med henblik på udlejning. Det er i den forbindelse vigtigt at holde sig for øje, at det udelukkende er placeringen på vejarealet med henblik på udlejning, som vejmyndigheden vil kunne beslutte. Det er ikke selve benyttelsen af køretøjerne, som vejmyndighederne kan regulere, da det ikke er reguleret i vejloven. Bestemmelsen gælder for andre mindre udlejningskøretøjer, som ikke er omfattet af den foreslåede § 80 a om udlejningscykler. Transportministeren fastsætter ved bekendtgørelse, jf. den foreslåede § 80 b, stk. 5, nedenfor, hvilke køretøjer der præcist er omfattet. I første række vil der være tale om el-løbehjul. Det bemærkes, at det kun er små køretøjer, som vil kunne blive omfattet. Dermed vil biler eksempelvis ikke kunne komme i betragtning.

Med forslaget til § 80 b, stk. 2, foreslås det, at andre former for udlejningskøretøjer kendetegnet ved ikke at have et fast udlejningssted fremadrettet ikke skal indhente en forudgående tilladelse fra vejmyndigheden.

Ved vejareal forstås det areal, som er taget i brug som vejareal for en offentlig vej eller offentlig sti, hvad enten det er sket som kørebane, cykelsti, fortov, rabatarealer, skråningsarealer eller lignende.

Undtagelsen fra kravet om en forudgående tilladelse vil kun gælde for udlejningskøretøjer, hvor udlejningskonceptet beror på, at der ikke er ét særligt udlejningssted. Endvidere er det et krav, at der er tale om et køretøj, som transportministeren, jf. § 80 b, stk. 5, har besluttet skal være omfattet heraf.

Til gengæld vil der være et krav om, at der skal indgås en aftale med vejmyndigheden inden køretøjerne må placeres på vejarealet. Den foreslåede bestemmelse åbner således for, at vejmyndigheden generelt kan beslutte, om der overhovedet skal være andre mindre udlejningskøretøjer i byen. Det vil i givet fald være op til aftaleparterne at blive enige om, hvordan indholdet af denne skal se ud, og hvor lang tid den skal gælde. Det vil være i strid med bestemmelsen, såfremt en udlejningsoperatør har sine køretøjer placeret på det offentlige vejareal med henblik på udlejning, hvis der ikke er indgået en aftale.

I § 80 b, stk. 3, 1. pkt., foreslås det, at der bliver stillet krav om, at køretøjerne som hovedregel skal stå placeret i infrastruktur eller områder tiltænkt til parkering, når de står placeret med henblik på udlejning.

For løbehjul vil det – formentlig - primært være afmærkede områder for løbehjulene på vejarealet. Baggrunden herfor er, at udbredelsen af stativer til løbehjul på nuværende tidspunkt ikke er udbredt, som tilfældet er for cykelstativer.

I forhold til afmærkning af områder for løbehjul bemærker Transport- og Boligministeriet, at der på nuværende tidspunkt ikke findes et symbol for løbehjul i bekendtgørelse nr. 1632 af 20. december 2017 om vejafmærkning. Det vil blive tilføjet i bekendtgørelsen og træde i kraft sammen med lovforslaget.

Som det fremgår af den foreslåede bestemmelse, vil der også være mulighed for, at vejmyndigheden og udlejningsoperatøren aftaler andet om placering på det offentlige vejareal, som gør afmærkningsløsningen unødvendig. Det er således op til vejmyndigheden at beslutte, om der skal afmærkes på vejarealet, eller indgås andre aftaler, f.eks. om virtuelle hubs, som med koordinater afgrænser område, hvor udlejningskøretøjerne skal placeres, når de står til rådighed for udlejning.

Det bemærkes endelig, at også her skal vejmyndigheden skal sondre mellem den situation, at udlejningskøretøjet står til rådighed for udlejning, og den situation, hvor køretøjet er udlejet og benyttes af en bruger. Kravet efter den foreslåede § 80 b, stk. 3, gælder kun i førstnævnte tilfælde. Når køretøjet er udlejet til en bruger, så er brugeren omfattet af samme krav, som hvis brugeren benyttede sit eget køretøj.

I § 80 b, stk. 3, 2. pkt., foreslås det, at vejmyndigheden vil kunne lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndigheden udgifter til administration, tilsyn m.v. betales af operatøren. Administrationen i forbindelse med indgåelsen af en aftale samt opfølgning heraf vil indebære udgifter for vejmyndigheden. Bestemmelsen hjemler ikke, at der skabes et overskud for vejmyndigheden.

Det foreslås i § 80 b, stk. 4, at vejmyndigheden kan opkræve betaling for myndighedens udgifter i forbindelse med etablering og vedligehold af dertil indrettet infrastruktur. Som nævnt er infrastruktur til parkering af eksempelvis løbehjul ikke udbredt, som tilfældet eksempelvis er med cykler. Der lægges derfor op til, at vejmyndighederne ved afmærkning af vejareal kan lave områder, hvor løbehjul mv. skal parkere inden for, når de står placeret med henblik på udlejning, jf. bemærkninger til det foreslåede stk. 3, 1. pkt. Etablering heraf vil have en pris, hvorfor Transport- og Boligministeriet finder det rimeligt, at vejmyndighederne kan opkræve betaling for etablering og vedligehold af disse afmærkede områder, da

de etableres med henblik på, at en udlejningsoperatør kan udnytte vejarealet i et forretningsmæssigt øjemed. Det vil kun være udgifterne til etablering og vedligehold af den infrastruktur, der findes nødvendig på vejmyndighedens vejareal, som vejmyndigheden kan få dækket. Det er dermed ikke intentionen, at vejmyndigheden må tjene penge herpå.

I § 80 b, stk. 5, foreslås det, at transportministeren fastsætter nærmere regler om, hvilke køretøjer der skal være omfattet af det foreslåede stk. 1. På nuværende tidspunkt er det intentionen, at det vil skulle gælde for el-løbehjul, da de allerede er udbredte på markedet for den nye type af udlejningskøretøjer. Det må imidlertid have formodningen for sig, at markedet for udlejning af små køretøjer løbende vil udvikle sig, og at der løbende vil komme nye typer af køretøjer ud på markedet. Derfor foreslås det, at ministeren ved bekendtgørelse kan fastlægge, hvilke køretøjer der skal være omfattet af ordningen efter den foreslåede § 80 b, således at reglerne smidigt kan tilpasses udviklingen på markedet.

Til nr. 3

Det følger af vejlovens § 81, stk. 1, at vejmyndigheden kan udstede påbud om fjernelse af genstande m.v., hvis disse er anbragt på vejarealet uden tilladelse efter § 80 og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse.

Af § 81, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden kan fjerne genstande m.v. for de pågældendes regning, såfremt et påbud efter stk. 1 ikke efterkommes.

Af § 81, stk. 3, følger det, at vejmyndigheden og politiet straks og uden forudgående påbud kan fjerne genstande m.v. for den pågældendes regning, når genstandene m.v. er til ulempe eller til fare for færdslen.

Af § 135, stk. 1, nr. 4, fremgår det, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er udfærdiget i medfør af loven.

I § 81 a, stk. 1, foreslås det, vejmyndigheden kan foranledige cykler omfattet af § 80 a, fjernet uden forudgående høring, såfremt de står henstillet i strid med § 80 a, stk. 2, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand.

Hvis køretøjer ikke står placeret i dertil indrettet infrastruktur eller i overensstemmelse med krav indgået i en aftale mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren, jf. den foreslåede § 80 a, stk. 3, når de står placeret med henblik på udlejning, vil vejmyndighederne have hjemmel til omgående og uden høring at fjerne køretøjet. Vejmyndigheden kan dog ikke fjerne køretøjet, før det er konstateret, at forholdet ikke kan lovliggøres. Baggrunden herfor er, at der efter Transport- og Boligministeriets opfattelse vil være oplagte tilfælde, hvor det vil være disproportionalt helt at fjerne et køretøj i stedet for at placere det lovligt. Det vil bero på en konkret vurdering.

Som eksempel på et tilfælde hvor det klart vil være disproportionalt at fjerne et køretøj, vil eksempelvis være, hvor en cykel står placeret lige ved siden af et ledigt cykelstativ. Her vil forholdet uden videre kunne blive lovliggjort. Det samme ville ikke være tilfældet, hvis cyklen stod flere meter fra cykelstativet. I den situation vil det ikke stå i dertil indrettet infrastruktur, og det vil ikke uden videre kunne blive lovliggjort.

I denne vurdering skal der på den ene side lægges vægt på, at reglerne foreslås for at give vejmyndighederne håndhævelsesværktøjer, som er brugbare, og som bl.a. skal være med til at sikre, at udlejningscykler står placeret, hvor de skal, og dermed eksempelvis ikke stå efterladt mit på et fortov til gene for fremkommeligheden. På den anden side skal spørgsmålet om lovliggørelse vurderes, da vejmyndighedernes administrative behandling omkring fjernelsen af køretøjer, og den efterfølgende regning til udlejningsoperatørerne under visse omstændigheder utvivlsomt vil kunne gå videre end hensynene bag håndhævelsen.

I *stk. 2* foreslås det, at vejmyndigheden kan foranledige udlejningscykler omfattet af § 80 a, fjernet uden forudgående høring, såfremt der ikke er indgået aftale, jf. § 80 a, stk. 3, eller aftalen er lovligt opsagt. Med bestemmelsen fastslås det, at uanset der ikke skal udstedes en tilladelse fra vejmyndigheden til en udlejningscykeloperatør, så skal der indgås aftale om den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal, således at vejmyndigheden har mulighed for at stille rimelige og saglige krav herom. Hvis der ikke kan opnås enighed om en sådan aftale, og operatøren opstiller sine udlejningscykler alligevel, så sikrer bestemmelsen, at vejmyndigheden har hjemmel til at fjerne cyklerne omgående.

I § 81 b, *stk. 1*, foreslås det, at vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af § 80 b, fjernet uden forudgående høring, såfremt de står henstillet i strid med § 80 b, stk. 3, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand.

Hvis køretøjer ikke står placeret i dertil indrettet infrastruktur eller efter en indgået aftale, når de står placeret med henblik på udlejning, vil vejmyndighederne med den foreslåede bestemmelse i § 81 b have hjemmel til omgående og uden høring at fjerne køretøjet. Vejmyndigheden kan dog ikke fjerne køretøjet, før det er konstateret, at forholdet ikke kan lovliggøres. Baggrunden herfor er, at der efter Transport- og Boligministeriets opfattelse, vil være oplagte tilfælde, hvor det vil være disproportionalt helt at fjerne et køretøj i stedet for at placere det lovligt. Det vil bero på en konkret vurdering.

Som eksempel på et tilfælde hvor det klart vil være disproportionalt at fjerne et køretøj, vil eksempelvis være, hvor et løbehjul står placeret lige ved siden af et afmærket område til løbehjulsparkering. Her vil forholdet uden videre kunne blive lovliggjort. Det samme ville ikke være tilfældet, hvis løbehjulet stod flere meter fra det afmærkede område. I den situation vil det ikke stå i dertil indrettet infrastruktur, og det vil ikke uden videre kunne blive lovliggjort.

I denne vurdering skal der på den ene side lægges vægt på, at reglerne foreslås for at give vejmyndighederne håndhævelsesværktøjer, som er brugbare, og som bl.a. skal være med til at sikre, at andre mindre udlejningskøretøjer står placeret, hvor de skal, og dermed eksempelvis ikke står efterladt mit på et fortov til gene for fremkommeligheden. På den anden side skal spørgsmålet om lovliggørelse vurderes, da vejmyndighedernes administrative behandling omkring fjernelsen af køretøjer, og den efterfølgende regning til udlejningsoperatørerne under visse omstændigheder utvivlsomt vil kunne gå videre end hensynene bag håndhævelsen.

I § 81 b, *stk. 2*, foreslås det, at vejmyndigheden kan foranledige køretøjer omfattet af 80 b, fjernet uden forudgående høring, såfremt der ikke er indgået en aftale mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren, jf. den foreslåede § 80 b, stk. 2.

Med bestemmelsen fastslås det, at uanset der ikke skal udstedes en tilladelse fra vejmyndigheden til f.eks. en udlejningsløbehjulsoperatør, så skal der indgås aftale om opstilling af køretøjer på det offentlige vejareal mhp. udlejning, således at vejmyndigheden har mulighed for at stille rimelige og saglige krav om benyttelsen af vejarealet. Hvis der ikke indgås en sådan aftale, og operatøren opstiller sine udlejningskøretøjer alligevel, så sikrer bestemmelsen, at vejmyndigheden har hjemmel til at fjerne køretøjerne omgående.

I § 81 c, stk. 1, foreslås det, at køretøjer, som fjernes efter de foreslåede §§ 81 a og 81 b, bringes til vejmyndighedens anviste opbevaringsplads. De af vejmyndigheden afholdte udgifter til transport, opbevaring og administration påhviler ejeren.

Hvis en vejmyndighed vælger at fjerne et køretøj, skal vejmyndigheden have en opbevaringsplads, hvor køretøjet placeres. Det vil ikke være nærmere reguleret, hvilke krav der stilles til en opbevaringsplads, men det forudsættes, at sikkerheden er i sådan en grad, at udefrakommende ikke uden videre kan få adgang til køretøjerne. Om sikkerheden i det enkelte tilfælde har været tilstrækkeligt, og om vejmyndigheden eventuelt kan pådrage sig et erstatningsansvar ved opbevarede køretøjers forsvinden, vil i sidste ende være op til domstolene at vurdere.

Udgifterne til transport, opbevaring og administration af køretøjerne påhviler ejeren. Det bemærkes i den forbindelse, at det vil være uproblematisk at konstatere, hvilket selskab der ejer køretøjet, da firmanavnet står direkte på køretøjet. Det bemærkes, at det udelukkende er udgifterne, som kan kræves dækket. Bestemmelsen hjemler ikke overskud for vejmyndigheden.

I § 81 c, stk. 2, foreslås det, at det påhviler vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og opbevaret efter vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse af, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt eller givet bort i overensstemmelse med stk. 3.

Da der er tale om udlejningskøretøjer, vil navnet på udlejningsvirksomheden fremgå direkte af køretøjet. Det vurderes derfor også, at det må være uproblematisk for vejmyndigheden at finde frem til kontaktoplysninger, hvortil de kan rette henvendelse. Det vil være op til den enkelte vejmyndighed at bestemme, hvordan den konkrete underretning foregår. Men det vil være op til vejmyndigheden at bevise, at underretning er sket, såfremt der måtte opstå tvivl herom.

Der er ikke fastsat nogen fast frist for, hvor lang tid vejmyndigheden skal opbevare køretøjerne i deres varetægt inden de – lovligt – kan sælge eller give dem bort. Det vil således være op til vejmyndigheden at fastsætte en rimelig frist. Da der er tale om udlejningskøretøjer, må det forventes, at udlejningsvirksomheden vil afhente køretøjet hurtigt.

I § 81 c, stk. 3, foreslås det, at vejmyndigheden efter udløbet af den frist, som vejmyndigheden kan fastsætte efter det foreslåede stk. 3, er berettiget til at sælge eller give køretøjet bort. Et eventuelt overskud ved bortsalget tilfalder vejmyndigheden.

Vælger vejmyndigheden, at der skal ske et salg, skal det foregå ved offentlig auktion

Vælger vejmyndigheden derimod, at give køretøjerne bort, er det ikke intentionen med forslaget, at vejmyndighederne kan give cyklerne gratis til eksempelvis den kommunale vejmyndigheds borgere. Intentionen er, at vejmyndigheden kan vælge at give køretøjerne til eksempelvis organisationer, som foranstalter, at køretøjer sendes til ulande. Der kan også tænkes på typer værksteder, hvor eksempelvis udsatte aktiveres. Listen er ikke udtømmende.

Til nr. 4

Vejlovens § 132 indeholder lovens klageregler. Heraf følger det af stk. 1, at kommunalbestyrelsernes afgørelser efter loven kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. dog stk. 2.

Afgørelsen af klager i medfør af vejlovens § 132 er delegeret til vejdirektoratet, jf. § 6, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 121 af 8. februar 2016 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser.

Det følger af vejlovens § 133, at tvister mellem vejmyndigheder om administration af offentlige veje afgøres af transportministeren.

Med forslaget til § 133 a foreslås det, at aftaler om den nærmere brug af det offentlige vejareal, jf. det foreslåede § 80 a, stk. 3, dvs. aftaler om udlejningscykler, kan indbringes for transportministeren som en tvist.

Såfremt der opstår en uenighed mellem vejmyndigheden og udlejningsoperatøren af udlejningscykler i forbindelse med indgåelsen af en aftale om den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal, foreslås det, at uenigheden kan indbringes for transportministeren for så vidt det angår retlige forhold omfattet af vejloven.

Den overordnede intention med bestemmelsen er at skabe en hjemmel til, at parterne kan få afklaret, hvem der eventuelt måtte have ret i en uenighed om, hvorvidt et vilkår vil være i overensstemmelse med lovens formål, som er at skabe gode muligheder for udbredelse af cykler. Det skal altså være med til at sikre, at en endelig aftale kan indgås uden unødigt ophold. Alternativet til en sådan administrativ prøvelse vil være at henvise parterne til at få spørgsmålet afklaret ved domstolene.

Som beskrevet ovenfor skal en aftale om de nærmere vilkår for benyttelse af det offentlig vejareal indgås uden unødigt ophold.

En udlejningsoperatør vil kunne indbringe en sag, såfremt denne vurderer, at en vejmyndighed ikke lever op til kravet om, at en aftale skal indgås uden unødigt ophold

Ved vurderingen af uenigheder om ønskede vilkår vil der særligt skulle lægges vægt på, om en vejmyndighed vil have indskrevet et vilkår i en aftale, som f.eks. har karakter af reelt at fastsætte, hvor mange udlejningscykler denne må placere. Det vil således aldrig være et lovligt vilkår, såfremt det har karakter af fastsættelse af et maksimalt antal udlejningscykler.

Hensynet til at regeringen ønsker udbredelsen af cykler skal også indgå. Derfor vil det skulle indgå, som et hensyn i vurderingen, om en vejmyndigheds vilkår har en sådan karakter, at udbredelsen af cyklerne reelt forhindres, fordi vilkårene eksempelvis vil gøre anvendelsen af produktet uanvendeligt. Det kunne

f.eks. være i en situation, hvor en kommune ved krav om geo-fencing ønsker, at cyklerne udelukkes fra at blive placeret ved trafikale knudepunkter, som er kendetegnet ved, at folk netop har behov for at placere cykler der. Der skal således være en saglig begrundelse for begrænsningen. Stort pres på eksisterende cykelstativer anses i den sammenhæng ikke anses som sagligt.

Endelig kan det ved vurderingen af en tvist prøves, om aftalevilkårene er proportionale og egnede til at opnå formålet med den foreslåede § 80 a, dvs. på den ene side understøtte udbredelsen af cykler, og at borgerne cykler mest muligt i de danske byer, men på den anden side samtidig varetage legitime hensyn til at kunne sikre ordnede forhold på det offentlige vejareal. Tvistmyndigheden kan i den forbindelse også inddrage de generelle formål og hensyn bag vejloven, jf. vejloven § 1.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af § 66, stk. 1, i lov om private fællesveje, at på arealer, der er privat fællesvej, kræver det kommunalbestyrelsens godkendelse 1) varigt eller midlertidigt at anbringe affald, materiel, materialer, løsøre, genstande, ikkeindregistrerede køretøjer, skure, skurvogne, containere, boder, automater, skilte, hegn el.lign., 2) at anbringe køretøjer med henblik på salg eller udlejning uden fører og 3) som led i erhvervsvirksomhed at anbringe køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring el.lign.

Af privatvejslovens § 56, stk. 1, fremgår det, at en godkendelse efter § 66, stk. 1 og 2, er udtryk for, at almene offentligretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte. Omvendt er det ikke ensbetydende med, at tilladelsen retmæssigt kan anvendes, såfremt vejejer er imod det ønskede.

Det foreslås, at "uden fører" udgår af lovens § 66, stk. 1, nr. 2, hvilket vil være i overensstemmelse med ordlyden i bestemmelsen i vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2, om samme forhold.

Som beskrevet ovenfor gælder der et tilladelseskrav i lov om private fællesveje, hvis der er et ønske om at placere køretøjer med henblik på udlejning. Herudover gælder der også et krav om accept fra vejejerens af den private fællesvej.

Forslaget ændrer ikke på den nuværende ordning, hvor der kræves en offentligretlig tilladelse til at placere genstande på private fællesveje i byer og bymæssige områder. Det ændrer endvidere ikke ved, at vejejerens også skal have godkendt anvendelsen af vejen. Den offentligretlige tilladelse er altså ikke nok i sig selv.

Transport- og Boligministeriet finder det dog hensigtsmæssigt, at ordlyden i privatvejslovens § 66, stk. 1, nr. 2, er den samme som vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2. Derfor foreslås det, at "uden fører" udgår af bestemmelsen. Der skal altså ikke være tvivl om, at bestemmelsen gælder, uanset om køretøjet udlejes med eller uden fører.

Ministeriet finder, at kommunen ved afgørelsen af om en sådan godkendelse konkret kan gives i medfør af privatvejslovens § 66, skal vurdere, om almene, offentlige hensyn, først og fremmest hensynet til den

almene trafik og vejtekniske hensyn er til hinder for det ansøgte. Såfremt kommunen vurderer, at dette er tilfældet, vil ansøgningen allerede derfor kunne afslås.

Idet bestemmelsen netop først og fremmest skal tage hensyn til den almene trafik og vejtekniske hensyn, skal der være tungtvejende grunde til, at kommunen kan give et afslag ud fra andre hensyn.

Til § 3

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelsen af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til vejmyndigheden.

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 4, 1. pkt., at en parkeringsafgift pålagt af en kommunal vejmyndighed i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 3 fordeles efter transport-, bygnings- og boligministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommunale vejmyndighed, på hvis område kontrollen udføres.

Af bestemmelsen 2. pkt., fremgår det, at reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-6, tilsvarende finder anvendelse.

Af færdselslovens § 121, stk. 2, 1. pkt. følger, at en afgørelse om pålæggelse af afgift ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed og ikke er omfattet af forvaltningslovens § 19 om partshøring. Stk. 3 siger, at afgiften pålægges ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren. Stk. 4. siger, at afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Stk. 5 omhandler afgiftens størrelse, som i udgangspunktet udgør 510 kr. Stk. 6. siger, at udgiften udgør 2.040 kr. for lastbiler og busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

Det foreslås, at der i færdselslovens § 122 a, stk. 1, indsættes et andet punktum, hvor det fremgår, at reglerne i færdselslovens § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7 tilsvarende finder anvendelse. Med denne præcisering af bestemmelsen fremgår det udtrykkeligt af færdselsloven, hvilke parkeringsregler kommunerne skal benytte, når de overtager parkeringskontrolopgaven fra politiet.

Der er tale om en redaktionel ændring, idet det dog bemærkes, at bestemmelsen udvides til også at omfatte stk. 7, som giver hjemmel til, at der kan udstedes 3 parkeringsafgifter for samme forseelse.

Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren for statslige veje kan bestemme, at kontrollen med overholdelsen af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til Færdselsstyrelsen.

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 4, 2. pkt., fremgår det, at reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-6, finder tilsvarende anvendelse.

Færdselslovens § 121, stk. 2, 1. pkt. siger, at en afgørelse om pålæggelse af afgift ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed og er ikke omfattet af forvaltningslovens § 19 om partshøring. Stk. 3 siger, at afgiften pålægges ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren. Stk. 4. siger, at afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet. Stk. 5 omhandler afgiftens størrelse, som i udgangspunktet udgør 510 kr. Stk. 6. siger, at udgiften udgør 2.040 kr. for lastbiler og busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

Det foreslås, at der i færdselslovens § 122 a, stk. 2, indsættes et andet punktum, hvor det fremgår af reglerne i færdselslovens § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-7 tilsvarende finder anvendelse. Med denne præcisering af bestemmelsen fremgår det udtrykkeligt af færdselsloven, hvilke parkeringsregler kommunerne skal benytte, når de indbyrdes aftaler, at en kommune varetager parkeringskontrolopgaven for en anden.

Der er tale om en redaktionel ændring, idet det dog bemærkes, at bestemmelsen udvides til også at omfatte stk. 7, som giver hjemmel til, at der kan udstedes 3 parkeringsafgifter for samme forseelse.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 4, 1. pkt., at en parkeringsafgift pålagt af en kommunal vejmyndighed i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 3 fordeles efter transport-, bygnings- og boligministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommunale vejmyndighed, på hvis område kontrollen udføres.

Af bestemmelsen 2. pkt., fremgår det, at reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-6, tilsvarende finder anvendelse.

Det foreslås, at færdselslovens § 122 a, stk. 4, 2. pkt., ophæves. Der er tale om en redaktionel ændring idet, bestemmelsen foreslås skrevet ind i henholdsvis § 122 a, stk. 1 og 2, jf. dette lovforslags § 3, nr. 1 og 2.

Til nr. 4

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de under nr. 1-3 nævnte køretøjer fjernet, såfremt de henstår på et af færdselsloven omfattet område: 1) køretøj, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, 2) havareret eller i øvrigt defekt køretøj og 3) registreringspligtigt køretøj, der henstår uden nummerplader.

Af færdselslovens § 123, stk. 2, fremgår det, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet.

I § 123, stk. 3, står der, at køretøjet bringes til den af politiet eller vejmyndigheden anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller

anviser anden opbevaringsplads. De af politiet eller vejmyndigheden afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Af § 123, stk. 4, følger det, at det påhviler politiet eller vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, køretøjet er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden.

Færdselslovens § 123, stk. 5, giver politiet hjemmel til efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Endelig følger det af færdselslovens § 123, stk. 6, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 4 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Der foreslås indsat et nyt *stk. 3*, som fastslår, at den kommunale vejmyndighed kan foranledige et køretøj fjernet, hvis køretøjet har fået pålagt 3 parkeringsafgifter for samme overtrædelse, fjernelsen kan dog tidligst foretages 24 timer efter, at den tredje parkeringsafgift er pålagt. Det vil være en forudsætning for kommunens anvendelse af bestemmelsen, at kommunen efter færdselslovens § 122 a, har overtaget parkeringskontrolopgaven fra politiet. Har en kommune ikke det, vil det fortsat kun være politiet, som efter færdselslovens § 123 kan fjerne sådanne køretøjer.

Såfremt en bilist vælger at blive holdende det samme sted på trods af pålagte parkeringsafgift, har kommunen efter de gældende regler ikke mulighed for at gøre noget ved det. Det vil i så fald være en opgave for politiet eventuelt at fjerne køretøjet.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at såfremt kriterierne for fjernelsen af køretøjer er objektive, og dermed ikke kræver en skønsmæssig vurdering af færdselssikkerheden, er der ikke noget til hinder for, at kommunerne har hjemmel til at fjerne køretøjet selv.

Derfor foreslås det, at den kommunale vejmyndighed kan flytte køretøjet, hvis det har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme forseelse. Flytningen må tidligst ske 24 timer efter, at den tredje parkeringsafgift er blevet pålagt.

Kommunerne kan vælge at benytte sig af hjemlen til at fjerne køretøjer, men er omvendt ikke forpligtet til det. Kommunen kan vælge at indrette egen opbevaringsplads til de fjernede køretøjer, men kan også indgå aftale med politiet om, at politiets faciliteter benyttes. Indretter kommunen sin egen opbevaringsplads sikres det med lovforslaget også, at kommunen på visse betingelser kan bortsælge køretøjerne, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3, nr. 7.

Vælger en kommunal vejmyndighed at fjerne et køretøj, vil denne skulle leve op til reglerne i den færdselslovens § 123, stk. 4, som bliver til stk. 5.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 4, at det påhviler politiet eller vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, at køretøjet er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden

Med forslaget til § 3, nr. 5, foreslås henvisning til stk. 5 i bestemmelsens andet punktum ændret til stk. 6.

Der er tale om en konsekvensrettelse.

Til nr. 6

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 5, at politiet er efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget til at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Af § 123, stk. 6, fremgår det, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 4 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

Med forslaget til § 3, nr. 5, foreslås henvisningen til stk. 4 ændret til stk. 5.

Der er tale om en konsekvensrettelse.

Til nr. 7

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 5, at politiet efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Der foreslås tilføjet et nyt § 123, stk. 5, 3. pkt., som giver hjemmel til, at en kommunal vejmyndighed kan anvende 1. pkt. og 2. pkt. tilsvarende, dog således at et eventuelt overskud tilfalder kommunen.

Til nr. 8

Det følger af færdselslovens § 123, stk. 1, at politiet kan foranledige de under nr. 1-3 nævnte køretøjer fjernet, såfremt de henstår på et af færdselsloven omfattet område: 1) køretøj, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning eller parkering, 2) havareret eller i øvrigt defekt køretøj og 3) registreringspligtigt køretøj, der henstår uden nummerplader.

Af færdselslovens § 123, stk. 2, fremgår det, at hvis et køretøj henstår på statsvej, kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet.

I § 123, stk. 3, står der, at køretøjet bringes til den af politiet eller vejmyndigheden anviste opbevaringsplads, medmindre føreren eller ejeren (brugeren) er til stede og straks fjerner køretøjet eller anviser anden opbevaringsplads. De af politiet eller vejmyndigheden afholdte udgifter til transport og opbevaring påhviler føreren. Er føreren ukendt, eller betaler han ikke efter påkrav, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Af § 123, stk. 4, følger det, at det påhviler politiet eller vejmyndigheden at underrette ejeren af et køretøj, der er fjernet og anbragt efter politiets eller vejmyndighedens anvisning, om, hvornår køretøjet er fjernet, og hvor det opbevares. Underretningen skal tillige indeholde en tilkendegivelse om, at køretøjet, såfremt det ikke afhentes inden udløbet af en fastsat frist, vil blive bortsolgt i overensstemmelse med stk. 5. Kan underretning af ejeren ikke finde sted, fordi han er ukendt, kan bortsalg ske 14 dage efter, køretøjer er blevet fjernet af politiet eller vejmyndigheden.

Færdselslovens § 123, Stk. 5, giver politiet hjemmel til efter udløbet af den i henhold til stk. 4 fastsatte frist berettiget at sælge køretøjet ved offentlig auktion eller, hvis dette skønnes at ville indbringe et større beløb, til ophugning. Et eventuelt overskud tilfalder statskassen, dog at ejeren i 1 år fra salgsdatoen har krav på udbetaling af dette med fradrag af de med transporten, opbevaringen og salget forbundne udgifter.

Endelig følger det af færdselslovens § 123, stk. 6, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved indbringelse af køretøjer, forkyndelse af den i stk. 4 nævnte meddelelse til ejeren, betaling for opbevaring af køretøjer og om salg af disse.

I § 123 a, stk. 1, foreslås det, at vejmyndigheden kan foranledige en cykel fjernet, hvis den henstår på det offentlige vejareal.

Dette skal forstås i overensstemmelse med definitionen af en offentlig vej, jf. § 3, nr. 2, i lov om offentlige veje m.v. Heraf er en offentlig vej defineret som veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter vejlovens regler. De inddeles i henholdsvis statsveje og kommuneveje.

Det betyder, at det skal være en cykel efterladt på offentlig vej i overensstemmelse med vejlovens regler, som beskrevet ovenfor. Dermed vil reglen eksempelvis ikke vil gælde for et privat område eller en privat fællesvej. Her vil det være den generelle regel i færdselslovens § 123, som gælder.

Det foreslås i *stk. 2*, at vejmyndigheden forinden fjernelsen af cyklen skal have foretaget en forudgående høring på minimum 4 uger. En partshøring skal i denne forbindelse ikke forstås sådan, at vejmyndigheden vil skulle rette personlig kontakt til ejeren af cyklen. Det vil i praksis ikke være muligt,

idet henstillede cykler ikke benyttes og dermed ikke har en ejer. Derimod påtænkes en høring at foregå ved, at der markeres med tape eller lignende på cyklen, at vejmyndigheden har til hensigt efter 4 uger at fjerne køretøjer. Herved kan ejeren ved at fjerne tapen eller lignende meddelelser tilkendegive, at cyklen ikke skal fjernes.

I *stk. 3* fremgår det, at vejmyndigheden kan sælge eller give køretøjet bort. Ved et eventuelt overskud tilfalder det den kommunale vejmyndighed.

Vælger vejmyndigheden, at der skal ske et salg, skal det foregå ved offentlig auktion.

Vælger vejmyndigheden derimod, at give køretøjerne bort, er det ikke intentionen med forslaget, at vejmyndighederne uden videre kan give køretøjerne gratis til eksempelvis en kommunes borgere. Intentionen er, at vejmyndigheden kan vælge at give køretøjerne til eksempelvis organisationer, som foranstalter, at køretøjer sendes til ulande. Der kan også tænkes på typer værksteder, hvor eksempelvis udsatte personer aktiveres. Listen er ikke udtømmende. Forslaget skal afspejle, at intentionen ikke er, at eksempelvis cykelhandlere skal opleve en ulige konkurrence ved, at kommunen giver gratis cykler væk.

I *stk. 4* foreslås det, at vejmyndigheden inden cyklens bortskaffelse skal have undersøgt, at cyklen ikke er meldt stjålet. Det skal være med til at sikre, at der ikke bortskaffes køretøjer, som er meldt stjålet.

Konkret kan vejmyndigheden ved opslag i Cykelregisteret kontrollere, om en cykel er meldt stjålet. Dette er også i overensstemmelse med politiets forpligtelser i cirkulære om politiets fjernelse og afhændelse af køretøjer.

Til nr. 9

Det følger af færdselslovens § 124, at transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, at køretøjer, der uden at være omfattet af § 123, stk. 1, er i politiets varetægt, kan sælges i overensstemmelse med bestemmelserne i § 123, stk. 4 og 5

Med forslaget til § 3, nr. 8, foreslås henvisningen til stk. 4 og 5 ændret til stk. 5 og 6.

Der er tale om en konsekvensrettelse.

Til § 4

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 2020.

Ikrafttrædelsen af lovforslaget vil ikke have betydning for allerede udstedte tilladelser eller indgåede aftaler fra før 1. juli 2020 med udlejningsoperatører omfattet af forslaget til § 1, nr. 2. Det vil på den baggrund også være et aftaleretligt mellemværende imellem den kommunale vejmyndighed og udlejningsoperatør, såfremt der eksempelvis er ønske om at opsiges en indgået aftale på baggrund af nærværende lovforslag. Endvidere vil eksisterende tilladelser med dertilhørende vilkår fortsat gælde.

Lovforslaget vil derfor ikke påvirke de vilkår, der måtte være i eksisterende aftaler eller tilladelser.

Det følger af vejlovens § 162, § 108 i lov om private fællesveje og færdselslovens § 143, at lovene ikke gælder for Færøerne og Grønland, hvorfor de foreslåede ændringer ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenhold med gældende lov

[Afventer]