



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 16. november 2020  
J. nr. 2020-8323

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. oktober 2020 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 38 – Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og færdselsloven, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

### **Spørgsmål nr. 5:**

Vil ministeren redegøre for, hvorvidt det i dag er muligt for en kommune at favorisere egen udlejningsforretning ved at udelukke andre, tilsvarende udlejningskoncepter i kommunen? Og kan ministeren bekræfte, at det er det, der ligger til grund for, at ministeren med lovforslaget foreslår en mere begrænset lokal beslutningskompetence for udlejningscykler end for elløbehjul?

### **Svar:**

Jeg formoder på baggrund af anden del af spørgsmålet, at der spørges ind til udlejning af cykler, hvorfor svaret alene forholder sig hertil.

Hertil er det først og fremmest vigtigt at bemærke, at vejloven regulerer vilkårene for benyttelse af det offentlige vejareal til bl.a. udlejningsformål, og ikke kommunernes adgang til at udleje cykler.

I forhold til sidstnævnte har Transport- og Boligministeriet indhentet et bidrag fra Social- og Indenrigsministeriet, som har oplyst følgende:

"I det omfang et spørgsmål ikke er reguleret af den skrevne lovgivning, kan der være hjemmel til en kommunal opgavevaretagelse i almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse, de såkaldte kommunalfuldmagtsregler.

Efter disse regler kan kommuner i vidt omfang varetage miljøhensyn, ligesom kommuner kan varetage trafikhensyn. Kommuners udlån af cykler med henblik på at varetage de nævnte hensyn vil således kunne være i overensstemmelse med kommunalfuldmagtsregler.

Kommuner skal i deres opgavevaretagelse, herunder med hjemmel i kommunalfuldmagtsregler, leve op til kravet om saglig forvaltning.



Kommunalfuldmagtsregler regulerer ikke privates varetagelse af udlejningsaktiviteter."

I forhold til Københavns Kommune havde Transport-, Bygnings- og Boligministeriet tilbage i 2018-19 en dialog med kommunens Teknik- og Miljøforvaltning vedrørende håndteringen af udlejningscykler inden for rammerne af den gældende § 80, stk. 1, nr. 2, i vejloven. Som jeg også redegjorde for under ministeriets tekniske gennemgang af lovforslaget i Transportudvalget, beroede den dialog på, at centrale aktører i kommunen i offentligheden gav udtryk for at varetage hensyn på kanten af lovens rammer.

I forhold til selve placeringen af cykler på vejarealet med henblik på udlejning følger det af den gældende vejlovs § 80, stk. 1, nr. 2, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning.

En vejmyndigheds behandling af en ansøgning skal – som alle andre sager i den offentlige forvaltning – behandles i overensstemmelse med de forvaltningsretlige regler, herunder kravet om ligebehandling, saglighed m.v. Den generelle lighedsgrundsætning forbyder, at i alt væsentligt ens sager bliver behandlet retligt forskelligt. Det må på den baggrund karakteriseres som ganske vanskeligt for en kommune at tilrettelægge en lovlig administration af vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2, som fører til det resultat, at kun kommunens eget udlejningskoncept kan få adgang til det offentlige vejareal, hvis der samtidig er efterspørgsel eller ansøgninger fra andre udlejningsoperatører.

Jeg kan oplyse, at baggrunden for at kommunerne med lovforslaget ikke kan sætte en begrænsning for antallet af udlejningscykler, er, at regeringen arbejder for at udbrede cykler mest muligt, herunder også som udlejningskoncepter.

Cykeltransport i enhver form understøtter klimamål, folkesundhed mv. De seneste beregninger viser endog, at det er sundere at cykle end hidtil antaget. 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. Der er kort sagt ingen gode grunde til at begrænse antallet af cykler.

Når der samtidig foreligger data, som tyder på, at den type af udlejningscykler som forslaget omhandler, i høj grad benyttes af lokale brugere, kan de også potentielt være med til at aflaste eksempelvis den kollektive trafik.

Det er som bekendt ikke muligt for en kommune at sætte grænser for antallet af udlejningsbiler, som anvender parkeringspladserne, så længe der betales de relevante parkeringsafgifter. Jeg synes derfor, det er meget svært at argumentere



for, at kommunen skal gives mulighed for at begrænse antallet af udlejningscykler, der benytter cykelstativerne. Vi vil jo gerne have, der er flere der bruger cyklen til at dække deres behov for transport.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht