

Transport- og Boligministeriet

31. januar 2020

Høring over udkast til forslag om ændring af vejloven m.v.

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 19. december 2019 om ovennævnte.

Vi er enige i, at der er et generelt behov for regulering på området for udlejningscykler, elløbehjul og lignende transportformer indenfor mikromobiliteten. Særligt også da vi ser en fortsat udvikling inden for området, hvor stadig nye former for transportmidler og forretningsmodeller vinder frem. Foreliggende tiltag er primært rettet mod løbehjul men hele området er i udvikling, hvorfor Dansk Erhverv gerne ser yderligere tiltag inden for mikromobilitet generelt.

Forslaget søger at finde en balance mellem muligheden for nye operatører og køretøjers etablering og drift, hensynet til national og lokal regulering af samme og endelig hensynet til eksisterende aktører i byrummet såsom borgere og erhvervsliv. Dansk Erhverv finder at forslaget har ramt en rimelig god balance, men at det er nødvendigt at følge forslagets konkrete konsekvenser i byrummet for at se om formålet opfyldes. Vi er overbevist om, at yderligere tilretninger af lovgivningen vil være nødvendige hen ad vejen.

Givet at der i flere danske byer allerede er fx parkeringsudfordringer for cykler har vi forståelse for at det kan være vanskeligt at indpasse nye aktører. Det er dog også afgørende at vi ikke forhindrer udvikling på området, da det har en potentielt stor betydning for fremtidens mobilitet særligt i byer.

Det er således nødvendigt at give adgang for disse aktører for at styrke udviklingen af nye mobilitetsformer. Dansk Erhverv er derfor ikke tilhænger af, at der gives mulighed for helt at forbyde fx løbehjulsudbydere i en by. Det er også afgørende at disse aktører gives mulighed for at have et aktivitetsniveau, der understøtter forretningsmæssig drift, idet der ellers kun vil blive givet adgang til offentligt støttede og finansierede transportformer. Dette gælder både i forhold til, hvilket antal af enheder der må opereres i samme område og hvilke steder enhederne må udbydes fra og parkeres efter brug.

Hvis der således ikke gives mulighed for en aktør til at stille tilstrækkeligt med enheder til rådighed for kunderne eller hvis disse kun må hentes eller parkeres få steder, vil tilbuddet om mobilitetsadgang ikke være tilstrækkeligt attraktivt for kunderne. En sådan meget begrænset adgang vil

derfor virke som et de facto forbud mod fx løbehjul. På samme måde vil en meget begrænset adgang for en lang række af aktører have samme konsekvens selv om det overfladisk set ser ud som om der er givet tilladelse til drift af mange løbehjul.

Ovenstående bemærkninger betyder dog ikke, at Dansk Erhverv er tilhænger af en fuldstændig fri adgang til at etablere fx løbehjulsordninger, da det kan medføre kaotiske tilstande på den begrænsede plads, der er i byrummet.

Det er nødvendigt at varetage hensynet til cykelhandlers udlejning, der ikke er free floating og butiksindehavere, der i forvejen plages af alternativt parkerede cykler. På samme måde kan fx caféer, restauranter og andre aktører i byrummet også blive generet.

Den foreslåede lovgivning indeholder dermed mange positive takter, men det vil i høj grad være den konkrete implementering i byerne der vil være afgørende for, om mikromobiliteten vil virke eller ej.

Den foreslåede lovgivning er et resultat af evalueringen af den eksisterende forsøgsordning. Det er der kommet positive resultater ud af, men området er stadig så nyt og i fortsat udvikling at mere viden kan opsamles. Dansk Erhverv skal derfor foreslå at området fortsat følges i form af en lovfastsat evalueringsordning. Vi skal samtidig foreslå at de konkrete ordninger i de forskellige byer skal kunne evalueres centralt eventuelt i form af en klageordning for aktørerne.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur