

Dato	15. april 2019
Sagsbehandler	Ivan Skaaning Hansen
Mail	ih5@vd.dk
Telefon	+45 7244 3112
Dokument	19/01494-7
Side	1/5

Københavns Kommunes afslag på cykeltaxalicens

Københavns Kommunes sagsnr. 2018-0316272

Vejdirektoratet har behandlet din klage af 18. januar 2019. Du har klaget over København Kommunes afslag af 21. december 2018 på tilladelse til at benytte de særlige cykeltaxaholdepladser i R og på L.

Vejdirektoratet har den 28. marts 2019 udsendt udkast til afgørelse i denne klagesag. Københavns Kommune har i e-mail af 12. april 2019 oplyst, at kommunen tager udkastet til efterretning. Vejdirektoratets endelige afgørelse svarer således til udkastet.

Vejdirektoratets afgørelse

Vejdirektoratet har truffet afgørelse efter § 6, stk. 1, nr. 1 og 3, i bekendtgørelsen om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser¹.

Vejdirektoratet ophæver Københavns Kommunes afgørelse som ugyldig.

Vejdirektoratets kompetence

¹ Transport- og Bygningsministeriets bekendtgørelse nr. 121 af 8. februar 2016 om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet, som ændret ved bek. nr. 1636 af 15. december 2016, bek. nr. 1207 af 5. oktober 2018 og bek. nr. 1700 af 20. december 2018.

Vi kan tage stilling til lovligheden af kommunalbestyrelsens afgørelser truffet efter vejlovgivningen², vejloven³, jf. denne lovs § 132, stk. 1, og til afgørelser truffet efter en række bestemmelser i færdselsloven⁴, herunder færdselslovens § 92.⁵

Vi kan ikke tage stilling til skønnet inden for lovens rammer. Det betyder, at vi ikke kan tage stilling til det rimelige eller hensigtsmæssige i f.eks., om der skal gives tilladelse til særlig råden, eller hvordan offentlige veje indrettes og færdselsreguleres. Vi kan heller ikke tage stilling til, om Københavns Kommune har overholdt god forvaltningsskik.

Kommunens afgørelse af 21. december 2018

Københavns Kommune har den 21. december 2018 meddelt afslag til V på ansøgning om tilladelse til brug af de særlige cykeltaxaholdepladser i R og på L.

Afslaget, der er truffet med hjemmel i vejlovens § 80, stk. 1.

Kommunen begrundet afslaget med, at der er ansøgt for cykler med hjælpemotor. Da cyklerne benyttes til at transportere personer mod betaling, er der tale om en cykeltaxa, jf. kommunens definition.

Københavns Politi har af trafiksikkerhedsmæssige grunde anbefalet, at cykeltaxaer i R og L ikke skal være udstyret med nogen form for hjælpemotor. Det skyldes cykeltaxaernes hastighed, vægt og antal mulige passager, hvilket forlænger cyklernes bremselængde og forringer sikkerheden.

Klagen til Vejdirektoratet

I din klage af 18. januar 2019 gør du bl.a. gældende, at afgørelsen ikke er truffet i overensstemmelse med gældende ret.

Du henviser i den forbindelse til:

- at kommunen angiver forkerte og udokumenterede faktuelle oplysninger, når den hævder, at cykeltaxaer i bykernen udgør et særligt trafiksikkerhedsmæssigt problem.
- at hjemlen i vejlovens § 80 omfatter placering og udformning af cykeltaxaholdepladser m.v., men ikke til, at kommunen kan definere og fastsætte regler om, hvad en cykeltaxa er som en cykel. Kommunens definition er i strid med cykelbekendtgørelsen⁶.
- Kommunens beslutning om, at der ikke må være el-hjælpemotor på cykeltaxaer er blevet indført administrativt uden inddragelse af de berørte udbydere af cykeltaxaer.

København Kommunes bemærkninger af 24. januar 2019 til din klage

² Vejloven og privatvejsloven

³ Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015, lov nr. 658 af 8. juni 2016 og ved § 4 i lov nr. 175 af 21. februar 2017.

⁴ Lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 om færdselsloven, som senest ændret ved lov nr. 1563 af 18. december 2018

⁵ Vejdirektoratets kompetence som klagemyndighed efter færdselsloven er nærmere fastlagt i § 6 i bekendtgørelsen om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser.

⁶ Trafik- og Byggestyrelsens bekendtgørelse nr. 976 af 28. juni 2016 om cyklers indretning og udstyr m.v.

Kommunen oplyser indledningsvist, at den er bekendt med cykelbekendtgørelsen. Det er dog forvaltningens vurdering, "at det ud fra hensyn til trafikikkerhedsmæssige betragtninger, herunder risikoen for livsfarlige ulykker, at det er sagligt ikke at tillade cykler med hjælpemotor i rød zone og på Langelinie, selvom disse er tilladt efter cykelbekendtgørelsen."

Hvilke regler gælder?

Det offentlige vejareal kan med vejmyndighedens tilladelse anvendes til

- 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregerstande, skure, skurvogne, bodere, 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.

Det fremgår af vejlovens § 80, stk. 1.

Denne bestemmelse er en videreførelse af den hidtidige vejlovs⁷ § 102, stk. 1. Bestemmelsen, der regulerer den ikke-trafikale udnyttelse af de offentlige veje, er udtryk for en anerkendelse af vejmyndighedernes ejendomsret til vejarealet, jf. lovbemærkningerne⁸ til § 80. Bestemmelsen skal således først og fremmest sikre, at den offentlige vejs arealer anvendes til de formål, hvortil der er erhvervet, det vil sige til trafikale og andre alment anerkendte formål.

Ved et køretøj forstås "en indretning på hjul, bæltter, meder eller andet, som er indrettet til kørsel på vej, og som ikke løber på skinner." Det fremgår af færdselslovens § 2, nr. 10, 1. pkt.

Trafik- og Bygningsstyrelsen⁹ har med hjemmel i bl.a. færdselslovens § 69, stk. 1 og 2, fastsat regler om indretning, udstyr og tilbehør for cykler, herunder jf. bekendtgørelsens § 27 om elcykler (cykler forsynet med en el-hjælpemotor).

I henhold til færdselslovens § 92, stk. 1, kan kommunalbestyrelsen med politiets samtykke træffe bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse og indretning, bl.a. bestemmelser om parkering og standsning.

Det fremgår ikke udtrykkeligt af loven, hvilke hovedhensyn der skal varetages med bestemmelsen. Det må derfor antages, at det først og fremmest er hensynene til trafikafviklingen, trafikikkerheden, beredskabet og vejtekniske hensyn, der skal varetages. Herudover kan også varetages andre almene, offentligretlige hensyn, f.eks. miljøforhold¹⁰.

Bestemmelsen i § 92, stk. 1, har bl.a. været anvendt til at indrette særlige taxaholdepladser, f.eks. ved trafikknudepunkter.

⁷ Lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som ændret ved lov nr. 613 af 18. juli 2012, lov nr. 169 af 26. februar 2014 om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje og lov nr. 552 af 2. juni 2014.

⁸ http://www.ft.dk/Rlpdf/samling/20141/lovforslag/L20/20141_L20_som_fremset.pdf

⁹ Nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

¹⁰ Jf. de særlige bemærkninger til § 91 (nu § 92) i færdselsloven, lov nr. 287 af 10. juni 1976.

Vejdirektoratets vurdering og afgørelse

Cykeltaxaholdepladser er i lighed med andre former for taxaholdepladser en trafikal udnyttelse af vejarealet.

I vejlovens § 80, stk. 1, nr. 2 og 3, omtales to former for råden, som både kan betragtes om trafikal råden og særlig råden (henlæggelse af en del af et "forretningslokale" på vejarealet). Bestemmelsen i § 80, stk. 1, nr. 2, omhandler anbringelse af køretøjer med henblik på udlejning eller salg.

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at der ikke er tale om leje et køretøj, når en kunde sætter sig ind i en taxa, herunder en cykeltaxa. Der er derimod tale om en aftale om betaling for transport mellem start- og slutpunktet.

Hvis der på en offentlig vej reserveres særlige områder til parkering af taxaer, skal beslutningen herom træffes efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1. Er der ikke truffet sådanne beslutninger, gælder de generelt gældende standsnings- og parkeringsbestemmelser for vejen.

Vejdirektoratet finder endvidere, at de af Københavns Kommune og Københavns Politi udtrykte betænkeligheder af trafikikkerhedsmæssig art knytter sig til det af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen typegodkendte køretøj i bevægelse.

Der er efter det oplyste ikke truffet afgørelse efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 3, om forbud imod, at denne type køretøj benytter de offentlige veje i rød zone og ved Langelinie. Der er heller ikke oplysninger om, at de allerede indrettede cykeltaxaparkeringspladser alene er bestemt for cykeltaxaer uden hjælpemotor.

Vejdirektoratet finder derfor ikke, at Københavns Kommune lovligt kan begrunde et afslag på parkering af cykeltaxaer med de anførte trafikikkerhedsmæssige hensyn, da de knytter sig til køretøjet, når det er i fremdrift.

Konklusion

Vejdirektoratet konstaterer, at Københavns Kommunes afgørelse er uden hjemmel i vejlovens § 80, stk. 1.

Vejdirektoratet finder ikke, at denne begrundelsesmangel umiddelbart kan repareres ved at hen-vise til færdselslovens § 92, allerede fordi den anførte begrundelse for afslaget konkret er usag-lig, idet de trafikikkerhedsmæssige betænkeligheder, der knytter sig til køretøjet i fremdrift, be-nyttes til at begrunde et afslag på parkering for samme køretøj.

Kommunens afgørelse findes hermed ugyldig.

Vi foretager os ikke mere i sagen.

Du er velkommen til at kontakte mig, hvis du har spørgsmål.

Afgørelsen er også sendt til Københavns Kommune.

Prøvelse ved domstolen (Søgsmålsvejledning)

Hvis Københavns Kommune ønsker, at domstolene skal tage stilling til vores afgørelse i klagesagen truffet efter vejlovens regler, skal søgsmål være anlagt inden 6 måneder efter modtagelsen af denne afgørelse, jf. vejlovens § 132, stk. 8.

Domstolene kan endvidere tage stilling til vores afgørelse truffet efter færdselslovens bestemmelser.

Vi forbeholder os ret til at offentliggøre denne udtalelse på vores hjemmeside i anonymiseret form under iagttagelse af databeskyttelsesforordningen¹¹ og databeskyttelseslovens¹² bestemmelser.

¹¹ EP og Rfor 2016/679/EU af 27. april 2016 – med virkning fra 25. maj 2018

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0679&from=DA>

¹² Lov nr. 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=201319>