



Bilag 1

Administrationsgrundlag for delebiler og bybiler Københavns Kommune

Indhold

Bilag 1	1
Indledning.....	1
Typer af delebiler.....	2
Retsgrundlag i forhold til parkeringsordninger	3
Betalingsparkering	4
Muligheden for at opkræve betaling for udstedelse af licenser	5
Reservering af pladser.....	5
Trafikale påvirkninger	5
Viden om delebiler.....	5
Viden om bybiler.....	7
Kriterier for parkeringslicenser.....	8
Delebiler	8
Bybiler	9

Indledning

Dette administrationsgrundlag indeholder Københavns Kommunes retningslinjer for tildeling af parkeringslicenser og parkeringspladser til delebiler og bybiler, da disse kan opnå særlige parkeringsvilkår. Andre former for at deles om bil, som fx private ordninger mellem familier, venner, naboer og lignende følger de normale parkeringsregler.

Delebiler har eksisteret i København siden 1998, og siden 2005 har Københavns Kommune reserveret p-pladser og stillet gratis parkering til rådighed for delebiler. Dette tilbud skyldes, at delebiler bidrager til reduceret trængsel og reduceret parkeringsbehov.

Bybiler er et relativt nyt mobilitetsprodukt, som især kan ses som et supplement til kollektiv trafik, der herved kan stå stærkere i forhold til biler. For at tilgodese miljøforhold samtidig med at der gives gunstige forhold til en ny type biler i byen, skal bybiler køre på el. Dette kan samtidig være med til udbrede kendskab til og brug af elbiler.

08-09-2014

Sagsnr.
2014-0124284

Dokumentnr.
2014-0124284-4

Sagsbehandler
Annette Kayser

Center for Trafik

Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.tmf.kk.dk

Typer af delebiler

Dette administrationsgrundlag beskriver organiserede ordninger for at deles om biler.

Organiserede ordninger for dele af bil har en række fællestræk, fx at:

- Der er et kontraktligt forhold mellem udbyder/operatør og bruger, hvilket betyder, at der ikke skal underskrives kontrakt hver gang brugeren benytter bilerne.
- Brugeren er kontraktligt forpligtet af vilkår, der beskriver ens rettigheder og pligter i forhold til ordningen.
- Ordningen er åben over for nye brugere.
- Leje af biler kan ske ned til korte tidsperioder.
- Ordningen er organiseret af et firma, forening eller fond.
- Betaling for kørsel efter forbrugt tid og/eller kørte km.

Administrationsgrundlaget omfatter to grundlæggende forskellige ordninger, nemlig en for delebiler og en for bybiler:

Delebiler, hvor bilerne holder på faste stampladser spredt inden for det område, ordningen dækker. Brugerne er medlemmer af en delebilsklub, -firma eller -forening med medlemsdemokrati. Delebilisterne reserverer bilerne på nettet, afhenter bilen på dens faste plads, hvortil den også returneres efter endt brug. Delebilerne kan reserveres med kort varsel eller lang tid i forvejen. Delebilisterne kan vælge mellem et antal forskellige biltyper og -størrelser og evt. også med forskelligt udstyr fx anhængertræk. Internationalt kendes dette koncept som "two-way carsharing".

Bybiler, hvor bilerne kan afhentes ét sted og afleveres et andet sted inden for nærmere angivne områder. Bybils-brugerne finder og reserverer bybilen på nettet, men bybiler kan ikke reserveres lang tid i forvejen, da man i sagens natur ikke kan vide, hvor bilerne vil befinde sig til den tid. Brugeren betaler typisk kun for tidsleje, som starter på minutbasis. Internationalt kendes dette koncept som "one-way carsharing" eller "free floating carsharing".

De markante kendetegn ved de to typer ordninger er ridset op i skema 1, indsat nedenfor.

Emne	Delebiler	Bybiler
Parkering	Fast stamplads / reserveret parkeringsplads	Forskellige parkeringspladser / fri base. Kan hentes og afleveres forskellige steder
Ture	To-vejs ture (ud og hjem). Typisk længere ture.	En-vejs eller to-vejs ture. Typisk kortere ture.
Køretøjer	Forskellige størrelser og typer af nyere biler	Ensartede typer af nyere biler
Organisation	Firma, fond, eller forening med medlemsdemokrati	Typisk firma
Bruger	Medlem i forening, firma eller fond. Eller ansat i virksomhed, der er medlem.	Registeret bruger
Retslige vilkår	Vilkår for brugers rettigheder og pligter overfor firma og fond, og medlemmer overfor forening (vedtægter, vilkår, medlemsdemokrati)	Vilkår for brugers rettigheder og pligter
Bookning	Via hjemmeside og smartphone	Via hjemmeside og smartphone
Prisstruktur	Engangsudgift i form af indmeldelsesgebyr. Månedligt kontingent, og kørsel efter km og tid. Depositum returneres ved udmeldelse.	Intet indmeldelses-gebyr og kontingent. Kørsel betales typisk for tiden, som starter på minutbasis.
Betalingsform	Typisk månedligt bagud via PBS	Kørsel trækkes på kreditkort
Ejerskab til køretøjer	Ejes eller leases af delebilordning	Ejes eller leases af serviceudbyder
Service	Delebilordning står for service	Serviceudbyder står for service

Skema 1: Oversigt over karakteristika ved delebiler og bybiler.

Retsgrundlag i forhold til parkeringsordninger

I parkeringssammenhænge ses der at være to lempelser, som det er formålstjenstligt indledningsvist at holde adskilt. For det første har delebilerne på nuværende tidspunkt særligt reserverede parkeringspladser. Dernæst er delebilerne til en vis grad fritaget for betalingsparkering, idet de alene betaler 200 kr. årligt pr. køretøj.

Betalingsparkering

Grundlaget for betalingsparkering fremgår af vejlovens § 107, stk. 2 og 3 samt bekendtgørelse om anvendelse af parkeringsbilletter, parkeringslicenser mv. Vejlovens § 107, stk. 2, er i praksis blevet anvendt som bemyndigelse til ikke blot at etablere betalingsparkeringsordninger, men også som en hjemmel til at udstede lokale bestemmelser herom.

Det følger af vejlovens § 107, stk. 2, at der alene lovligt kan indføres en betalingsparkeringsordning, hvis ordningen har til formål at adfærdsregulere bilisternes adfærd på en sådan måde, at bilisterne i almindelighed begrænser deres parkering i områderne. Det er altså et krav, at der har været foretaget en konkret vurdering, og at kommunen i denne forbindelse har fundet, at tungtvejende hensyn – herunder trafikale og miljømæssige hensyn – nødvendiggør indførslen af betalingsparkering.

Udgangspunktet er således, at der inden for betalingsparkeringszonen i København skal ske betaling for parkering efter en nærmere fastsat takst, henset til ønsket om at mindske trængslen i byen.

Det er således ud fra en formålsfortolkning af vejlovens § 107, at delebiler til en vis grad er undtaget betalingsparkering. Dette skyldes ikke mindst den dokumenterede reducere af trængsel, som delebiler har. Der henvises til TMUs mødemateriale til møde af 5. november 2012¹, hvor udvidelsen af delebilsordningen var på dagsorden.

Betalingsparkeringsordningen er som nævnt fastsat med hjemmel i vejlovens § 107, stk. 2. Københavns Kommune har normalt adgang til at dispensere fra de bestemmelser, som kommunen har fastsat med hjemmel heri, hvilket indebærer, at kommunen har visse muligheder for at bestemme, at betalingsparkeringsordningen sættes ud af kraft i et vist omfang.

En ændring af vejloven, der gør det muligt at tildele billigere parkering til visse typer af biler ud fra miljøhensyn, vil blive fremsat i Folketinget i oktober 2014 med forventet vedtagelse ved årsskiftet. Ændringen er forhandlet blandt parterne i den nye trafikaftale, og de er nået til enighed om at stemme for forslaget til ny vejlov. Det må altså forventes, at den nye vejlov gør det muligt at tildele billigere parkeringslicenser til bybiler, såfremt de har positive effekter på miljøet. Dette vil i første omgang formentlig kræve, at det er elbiler, da det er usikkert om et bybilssystem i sig selv har en positiv miljøeffekt.

¹ <https://subsite.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/Moedemateriale/Teknik-OgMiljoevalget/05-11-2012/9c54ca52-8f05-47ac-b3e3-83521ea0a82b.aspx>

Muligheden for at opkræve betaling for udstedelse af licenser

Et særligt hjemmelsgrundlag for opkrævning af betaling findes i vejlovens § 107, stk. 2. Det følger heraf, at kommunen (vejbestyrelsen) i samråd med politiet kan beslutte at opkræve betaling for udstedelse af dispensationer fra en ordning, der har et adfærdsregulerende sigte.

Ved opkrævning af betaling efter § 107, stk. 2 er det derfor en forudsætning, at opkrævningen tjener et adfærdsregulerende sigte – og det bør når sådan en beslutning træffes klart fremgå, at betalingen er fastsat med henblik på at opnå den ønskede adfærdsregulering.

Det fremgår ovenfor, at politiets samtykke skal indhentes, inden der vedtages tiltag, der i væsentlig grad ændrer på, hvorledes den nuværende betalingsparkeringsordning virker. Imidlertid finder forvaltningen ikke, at en udvidelse af delebilsordningen til også at omfatte en bybilsordning har et sådant omfang, i forhold til det samlede antal pladser inden for betalingsområdet, at der er behov for samtykke.

Reservering af pladser

Kommunen har mulighed for at reservere parkeringspladser til delebiler. Dette følger af færdselslovens § 92, stk. 1 jf. § 95 jf. bekendtgørelse om vejafmærkning § 23, E33.

Der er ikke den fornødne hjemmel til at reservere disse delebilspladser til specifikke køretøjer eller bestemte udbyderes køretøj. Alle delebiler må således parkere på samtlige delebilspladser (medmindre der er tale om en el-delebilspads, hvor kun el-delebiler må holde). Det, der er afgørende for, om en delebilspads må anvendes, er om køretøjet er forsynet med en delebilslicens.

Trafikale påvirkninger

Delebiler og potentielt også bybiler er interessante tilbud i forhold til byens udfordringer med trængsel, parkering og miljø. Derfor er det relevant, at kommunen forholder sig til, hvordan de kan indgå i det samlede mobilitetstilbud i København. Det er dog afgørende - både i forhold til lovgivningen og de miljøpolitiske mål, hvilke effekter disse typer biler har. Viden om effekter og dokumentation herfor rides kort op i det følgende.

Viden om delebiler

Delebiler som erstatning for at hver har sin egen private bil, blev introduceret i Schweiz og Tyskland i 1980'erne, og i København startede den første delebilordning i 1998. Siden er der etableret flere for- eninger, og der findes i dag syv delebilordninger i København. Der er således en del års erfaring med delebiler og deres effekter.

Delebiler som erstatning for private biler giver færre biler og mindre bilkørsel. Erfaringer både fra udlandet og Danmark viser, at delebiler reducerer brugen af bil og understøtter cykling og brug af kollektiv transport. En delebil erstatter typisk 5-10 privatejede biler, og det betyder også, at behovet for parkering samlet set reduceres. Samtidig kører bilejere, der skifter til delebil, væsentligt mindre, end før de skiftede. Delebiler kan således give færre biler i byerne, både som kørende og ved parkering.

Data fra europæiske byer viser, at der er omkring 20-40 medlemmer pr. delebil, og brugerundersøgelser fra Bremen og København viser, at lidt under 40 % ville have egen bil, hvis de ikke var medlem af delebilordningen. Samtidig har lidt over 30 % af medlemmerne erstattet deres privatbil med medlemskab af delebilordning. Tilsvarende tal fra San Francisco viser at 30 % har solgt egen bil og 67 % har undladt at køre bil. Ydermere viser undersøgelser, at bilister, der bliver delebilister, reducerer deres kørsel med ca. 30 %, og delebilister både går, cykler og kører kollektiv trafik mere.

Konklusionerne omkring effekter er baseret på følgende kilder:

- Bilpoolsstrategi for Øresundsregionen. Miløre Centre. 2005
- Kombineret mobilitet..? Elektronisk spørgeskemaundersøgelse blandt delebilister i hovedstadsregionen. HUR. 2005
- Report Customers Survey Car-Sharing Brussels. momo. 2008
- The environmental impacts of Car-Sharing use. momo. Carsharing fact sheet. 2009
- Virkemiddelkatalog – Transport. Udarbejdet til Københavns Kommunes Klimaplan. Rambøll. 2009
- Momo Car Sharing: State of the Art of European Car-Sharing – final report. 2010
- Klimastrategi – tiltag i transportsektoren. Udarbejdet for Region Hovedstaden. COWI. 2010.
- Mobility Carsharing Switzerland. www.eltis.org. 2010.
- Notat til TMU: Delebiler: Muligheder og potentialer. Oktober 2012 (Dok.nr. 2012-150426-24)
- Data fra Danske Delebiler og københavnske debilsudbydere.

”Momo Car-Sharing” er et tre-årigt europæisk forskningsprojekt, som har indsamlet viden om delebiler i europæiske lande og byer. Projektet blev støttet af programmet ”Intelligent Energy Europe” og den viden, der er indsamlet må anses som dækkende for Europa.

Viden om bybiler

Bybiler som bidrag til mobilitet i byer blev introduceret i Europa i 2008, og siden er bybilsystemer indført i hen ved 10 europæiske byer, lige som konceptet findes i en række nordamerikanske byer.

Den forholdsvis korte tid, som systemerne har eksisteret, betyder, at erfaringerne er forholdsvis begrænsede, og især er der mangel på uafhængige data. Dette fremgår af en screening af erfaringer med bybiler (free float carsharing), som Rambøll har foretaget for kommunen i forbindelse med udarbejdelse af dette administrationsgrundlag.

Den viden, som det har været muligt at indsamle gennem et litteraturstudie og interview af udvalgte byer og forskere, peger på, at der endnu ikke er data på området, som kan give et rimeligt svar på, om bybiler kan medvirke til at nedbringe trængsel. Der er dog en forventning om, at bybilerne på sigt kan nedbringe trængsel.

Data tyder på, at en bybil i gennemsnit erstatter lidt over én privatbil, men det er for tidligt at sige noget om de mere langsigtede effekter. Tal for, hvor mange der deles om en bil, er meget forskellige. Et vigtigt aspekt for bybilerne er, at de fungerer bedst, hvor der også er god kollektiv trafik, lige som de kan supplere eksisterende delebilordninger.

Brugerundersøgelser peger på, at 4-5 % af bybilsbrugerne sælger egen bil, og omkring 1/3 benytter egen bil mindre pga. bybilerne. De viser også, at omkring 80 % har en cykel, og flere end gennemsnittet har abonnement til kollektiv trafik.

Konklusionerne omkring effekter er baseret på følgende kilder:

- Indsamling af erfaringer med free float carsharing. Sammenfattende notat samt baggrundsnotat fra Rambøll. September 2014. Baseret på følgende litteraturstudier samt interview med forskere og byer:
 - "What will be the environmental effects of new free-floating car-sharing systems? The case of car2go I Ulm", Jörg Firnkorn og Martin Müller (2011)
 - "Carsharing systems demand estimation and defined operations: a literature review", Forfattere: Diana Jorge og Gonçalo Correia, Department of Civil Engineering, University of Coimbra.
 - "Free-Floating Carsharing Systems: Innovations in Membership Prediction, Mode Share, and Vehicle Allocation Optimization Methodologies", Katherine Kortum (2012).
 - "Modeling station-based and free-floating carsharing demand: a test case study for Berlin, Germany", Forfattere: Ciarri/Bock/Balmer (2014)
 - Nyhedsartikel, der refererer til rapport : "Erste Untersuchungsergebnisse zu Car2Go in Amsterdam vorgestellt" (2013).

- Nyhedsartikel :« On a raté l’objectif. Autolib’ ne supprime pas de voitures » (“Vi nåede ikke målet – Autolib fjerner ikke privatbiler”), Lemonde.fr (2013)
- Nyhedsartikel : ”Autopartage VS Autolib de Bolloré: les 7 différences” (delebiler vs. Autolib bybiler: 7 forskelle) <http://patchalavoiture.over-blog.com> (2013)
- “Provision of Charging Infrastructure for Electric Vehicles in Berlin”, Dr. Friedemann Kunst, IMPACTS Conference, (2013)
- “Is it possible to integrate one-way carsharing with the existing collective mobility offer? – The example of Auto-Mobile in Montreal”, presentation from Marco Viviani, UITP conference, (2013)
- Data fra Car2go

Kriterier for parkeringslicenser

Kommunen ønsker at understøtte brugen af de forskellige typer af debiler, fordi de understøtter målet om mindre afhængighed og brug af bil i byen. De forskellige typer kan opfylde forskellige behov og forventes at have forskellig indflydelse på trængsel og parkering i byen. Således er der forskel på, hvilken type parkeringslicens typerne af debiler (traditionelle debiler, hhv. bybiler, red) kan opnå i Københavns Kommune.

Delebiler

Debiler, der er tilsluttet en debilklub kan opnå debillicens samt reserveret parkeringsplads til debilen. Det er således debilklubben og ikke selv debilen, der er afgørende for vilkårene.

For at blive godkendt som debilklub skal det dokumenteres at følgende kriterier er opfyldt:

- klubben er åben over for nye/flere medlemmer.
- klubben har vedtægter, hvor regler for indmeldelse, udmeldelse, forpligtelser, ansvar, anvendelse af bilparken, betaling, forsikring mv. er beskrevet.
- bilen/bilerne er ejet, leaset eller lejet i klubbens navn.
- der er tale om et kontraktligt forhold mellem klubben og dens medlemmer.
- udlån af bilen/bilerne kan foregå på timebasis.
- udlån af bilen/bilerne til medlemmerne sker mod betaling for brugt tid og kørte kilometer
- klubben har behov for faste parkeringspladser til bilerne
- som hovedregel sker overdragelse af debilen fra en bruger til en anden, på den faste parkeringsplads

- Delebiler skal være indregistreret som udlejningsbiler, jfr. § 2 i Bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører (Bekendtgørelse nr. 463 af d. 2. maj 2013)

Der er gennem tidligere politiske beslutninger besluttet en ramme for at kunne reservere op til 300 parkeringspladser til debiler. Hvis behovet for reserverede parkeringspladser til debiler stiger til udover de 300 vil det være op til en politisk beslutning eventuelt at udvide rammen.

Licensvilkår for debiler

Debiler med debillicens kan parkere gratis i blå og grøn zone. I rød zone kan de kun parkere gratis mellem kl. 08.00 – 10.00 og efter kl. 17.00 mandag til fredag.

Årlig betaling for licens: 200 kr. (pristalsreguleres)

Debillicenser er udformet som beboerlicens markeret med ”D” i stedet for områdemarkering.

Fornyelse af licens sker via ansøgning en gang om året.

En debil har adgang til en reserveret debilplads.

Bybiler

Bybiler, der tilhører en bybiludbyder kan opnå bybilslicens. Det er således bybiludbyderen og ikke selve bybiler, der er afgørende for vilkårene.

Københavns Kommune har besluttet en række specifikke krav til bybilsystemer og at der er et maksimum på 400 bybilslicenser. For at give lige vilkår for alle skal tildeling af bybilslicenser konkurrenceudsættes. Således vil mulige bybiludbydere blive godkendt efter en annonceringsproces.

Annoncering af muligheden for at opnå bybilslicenser gennemføres på eksisterende udbudsplatforme. Processen for annoncering vil være annoncering via relevante udbudsplatforme, herunder kommunens udbudsside (www.kk.dk/udbud) , www.udbud.dk samt TED (<http://ted.europa.eu>).

Interesserede udbydere skal kunne opfylde en række obligatoriske kriterier for at komme i betragtning til bybilslicenserne:

- Udbydere skal kunne levere en løsning med et antal biler, der er tilstrækkelig til at dække hele byen, min. 2-300 biler.
- Bilerne skal være eldrevne.

- Udbydere skal kunne garantere, at ladeinfrastrukturen til elbilerne er tilstrækkelig til at håndtere alle bybiler i systemet.
- Integration med kollektiv trafik og bycykler (information, booking etc)
- Udbydere skal stille data til rådighed for dokumentation for effekter og videnopsamling
- Tidshorisont – i første omgang 5 år
- Udbyderen har tydelig beskrivelse af regler for indmeldelse, udmeldelse, forpligtelser, ansvar, anvendelse af bilparken, betaling, forsikring mv.

Er der flere udbydere, som opfylder de obligatoriske kriterier, udvælger forvaltningen udbyder ud fra følgende vurderingskriterier:

- Graden af integration med kollektiv trafik
- Størst antal biler inden for den afsatte ramme
- Inddragelse af det regionale perspektiv, fx ved udbredelse til andre kommuner
- Bedst kvalitet af biler

I forbindelse med annonceringen vil kriterierne blive foldet ud og detaljeret beskrevet, således at de opfylder reglerne for konkurrenceudsættelsen.

Analyser af trafikale og miljømæssige effekter gennemføres efter to år, mens endelig dokumentation for trafikale og miljømæssige effekter skal gennemføres efter, at bybilssystemet har fungeret i 4 år. Følgende skal som minimum dokumenteres:

- Mindst 20 % af brugerne har opgivet at have egen bil
- Brugere kører mindre i bil end tidligere (færre bilture)
- Analyse af, hvilke transportmidler, brugerne alternativt ville have brugt
- Elbiler har øget kendskabet til elbiler.
- Redegøre for funktionalitet af elbiler som bybiler

Licensvilkår for bybiler

Årlig betaling for licens: 5000 kroner pr. licens (pristalsreguleres).

Taksten er fastsat under hensyntagen til, at der er tale om betalingsfritagelse i alle betalingszoner uden tidsbegrænsning.

I første omgang fungerer bybilslicenser som en forsøgsordning i 5 år. De 5 år træder i kraft det øjeblik den første licens er udstedt. Hvis det, inden de 5 år er gået, kan dokumenteres, at bybiler har trængsels- og/eller miljøreducerende effekter og det politisk fortsat ønskes at understøtte bybiler, gøres muligheden for bybilslicenser permanent.

Bybillicenser er udformet som beboerlicens markeret med ”B” i stedet for områdemarkering.

Fornyelse af licens: Licenserne skal fornyes en gang om året, jfr. betingelserne for beboerlicenser.