



Notat til TMU vedr. proces om bybiler frem til september 2014

(Bilag 4 til indstilling om principper for introduktion af bybiler)

Dette notat er en uddybning af bilag 3 med ekstra fokus på dialoger med to potentielle bybilsoperatører (Car2go hhv. Arriva) samt med Energistyrelsen og Region Hovedstaden. Sidstnævnte har fra start været i dialog med forvaltningen ud fra deres interesse i generelt at fremme omlægning fra konventionelle til alternative drivmidler, herunder el som drivmiddel i et eventuelt bybilsystem (Energistyrelsen og Region Hovedstaden behandles nedenfor som én part, da de i denne sag i al væsentlighed har haft samme interesse og synspunkter).

Dialogen med Car2go er indgående beskrevet som følge af, at Car2go har rejst kritik af sagsbehandlingen i pressen de seneste dage.

Resumé af dialog og proces

Overordnet set har forvaltningen været i kontakt med de tre parter siden medio 2013. Den første kontakt med Car2Go fandt sted 27. juni 2013, hvor Københavns Kommune havde møde med Car2Go, mens første kontakt med Arriva fandt sted 24. maj 2013. Der er siden da afholdt en række møder med parterne helt eller delvist om bybiler.

Generelt gælder, at forvaltningens viden om bybiler var begrænset, da dialogen blev påbegyndt. Bybiler blev i starten kaldt "delebiler version 2.0. Det har dog vist sig, at der er tale om et helt nyt koncept, som først for alvor er startet op i 2011, men siden da relativt hurtigt har bredt sig til en række byer (jf. bilag 2). Den begrænsede viden om konceptet ved dialogens start er medvirkende til, at perioden fra første dialog til, at der nu foreligger en indstilling vedr. eventuelt understøttelse af bybiler i København, er af ca. 14 måneders varighed. Især analyser af viden og afdækning af juridisk grundlag har taget tid, herunder indarbejdelse af hensyn til en forventet ændring af vejloven, som kom i høring efter sommerferien. Desuden har dialog med interessenter været nødvendig, men tidskrævende.

Da Car2Go indsendte sin første ansøgning om delebilslicens til bybiler 25. marts 2014 påbegyndte forvaltningen en researchproces for at kortlægge brug og effekter af bybiler. Da den indledende research viste, at der er stor forskel på bybiler og debiler, besluttede forvaltningen at give Car2Go afslag på deres ansøgning (givet 15. maj). Afslaget blev givet som følge af, at den trængselsreducerende effekt af bybiler er tvivlsom samt at også den store mængde af biler, der blev søgt licens til indebar en udfordring i forhold til Vejlovens paragraf 107). Samtidig igangsatte forvaltningen et mere omfattende arbejde med at indsamle viden om bybilers effekt på trængsel.

18-09-2014

Sagsnr.
2014-0124284

Dokumentnr.
2014-0124284-14

Sagsbehandler
Kasper Brenøe Isbrand

Mobilitet og byrum

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Telefon
2080 4339

Mobil
2639 1555

E-mail
ZRIB@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

På baggrund af den senere frembragte viden har kommunens jurister fastholdt, at bybiler ikke vil kunne tilbydes delebillicenser med dertilhørende reduktion i p-takster med den nuværende lovhjemmel, og har derfor afvist ansøgninger om delebillicenser til bybiler.

Den gennemgående melding fra forvaltningen til de eksterne parter gennem processen har været stabil og dette har været hovedindholdet:

- Bybiler forekommer at være et spændende koncept som bør undersøges nærmere og som kan være interessant for Københavns Kommune at understøtte
- Et system baseret på el-biler vil i givet fald understøtte byens mål vedr. trafik og miljø bedre end et system baseret på konventionelle drivmidler.
- En beslutning om eventuelt at understøtte bybiler skal træffes på politisk niveau, og de interesserede operatører må derfor afvente en politisk behandling af sagen, inden der er sikkerhed for, om Københavns Kommune ønsker at understøtte bybiler og i givet fald på hvilken måde og hvilken form for bybiler.

Nedenfor gennemgås dialoger med de tre hovedaktører.

Car2Go

På opfordring af Car2Go afholdt Københavns Kommune den 27. juni 2013 sit første møde med Car2Go, hvor direktør Jens Elmelund og centerchef i det daværende Center for Parkering, Anders Møller, deltog. På mødet udtrykte kommunen velvilje over for at kigge på forslag til bybilskoncepter, og anbefalede samtidig, at arbejde med en el-billøsning.

Efterfølgende har Car2Go henvendt sig igen i november og i marts 2014, hvor der blev afholdt et møde. Her udtrykte Car2Go forundring over, at forvaltningen ikke kunne love dem, at deres bybilsprojekt kunne baseres på delebillicenser.

25. marts 2014 indsendte Car2Go ansøgning om at blive anerkendt som delebilklub i Københavns Kommune og fik ugen efter besked om, at endeligt svar kunne forventes i løbet af 4 uger. Efter en proces med flere henvendelser og møder gav forvaltningen 15. maj afslag på deres ansøgning med den begrundelse af konceptet adskiller sig væsentligt fra de eksisterende delebiler og ikke på samme vis kan undtages fra betalingsparkering. Efterfølgende rettede Car2Go fornyet henvendelse for at få uddybet begrundelsen, hvilket forvaltningen besvarede 23. maj 2014.

I maj mødtes forvaltningen to gange med Car2Go sammen med Copenhagen Capacity og Invest in Denmark. Her oplyste forvaltningen, at arbejdet med en politisk indstilling blev sat i gang og det blev understreget, at de ikke kunne forvente afklaring inden sommerferien

samt at det ikke var muligt at garantere udfaldet af den politiske behandling.

30. maj 2014 henvendte Car2Go sig til alle TMU's medlemmer og anmodede om en fremskyndelse af processen, så indstilling om bybiler kunne behandles i TMU i juni. Jakob Hougaard viderebragte forespørgslen, og som svar redegjorde forvaltningen for, at en fremskyndet behandling i TMU ville blive på et alt for usikkert grundlag, da den processen med indsamling af viden og afklaring af juridiske spørgsmål ikke kunne nås. Anmodningen blev afvist.

I løbet af juni henvendte Car2Go sig løbende til forskellige dele af forvaltningen og 30. juni 2014 blev der holdt et møde, hvor Car2Go's europæiske direktør deltog. Her gentog forvaltningen, at det ikke var muligt at garantere, hvornår politisk behandling ville være klar samt at der fortsat var fokus på en løsning med el-biler. Da Car2Go på mødet og efterfølgende udtrykte, at de ikke mente, at de havde fået afslag på deres ansøgning om at blive godkendt som delebilklub, blev svaret med understregning af afslag gsendt til Car2Go 7. juli 2014.

3. juli 2014 holdt forvaltningen et fælles dialogmøde alle interessenter i forhold til bybiler og debiler, herunder Car2Go, se bilag 3. Her blev det bl.a. skitseret, hvilke forventede hovedtræk, den politiske indstilling ville indeholde.

11. september 2014 indsendte Car2 Go en ny ansøgning om anerkendelse som delebilklub. Forvaltningen giver afslag 19. september.

Som det fremgår ovenfor, gik der 51 kalenderdage (34 arbejdsdage) fra Københavns Kommune modtog Car2Gos ansøgning til Car2Go fik afslag. Set i lyset af sagens kompleksitet vurderes dette at være en rimelig svartid. Desuden understreges det, at der parallelt med sagsbehandlingen har været flittige mailkorrespondancer, møder med direktionen etc., og der er ikke tale om, at sagen på noget tidspunkt har ligget stille i Københavns Kommunes system.

Arriva (og E.ON)

Arriva og E.ON omtales samlet, da de to virksomheder i oktober 2013 i fællesskab indsendte en ansøgning til Energistyrelsens pulje til Partnerskaber om ladeinfrastruktur til elbiler.

I forbindelse med Arriva/E.ON's ansøgning udfærdigede Københavns Kommune på opfordring af Arriva/E.ON en hensigtserklæring, som blev vedlagt konsortiets ansøgning. Heri udtrykker kommunen interesse for at bakke op om et eventuelt partnerskab, der måtte ønske at udrulle et el-bybilskoncept i København.

16. december 2013 gav Energistyrelsen Arriva/E.ON tilsagn om støtte på 5,7 mio. kr., betinget af, at det samlede el-bybilprojekt realiseres.

25. maj 2013 afholdt Københavns Kommune første møde med Arriva, hvor de fortalte om deres planer for at introducere et bybilsystem. Forvaltningen anbefalede Arriva, at arbejde for et system med elbiler.

I juni 2014 holdt Arriva møde med teknik- og miljøborgmester Morten Kabell. Anledningen var, at Arriva gerne ville drøfte bycykler med borgmesteren og de bragte også deres ønske om at introducere bybiler i København på banen. Morten Kabell henviste til, at forvaltningen var i gang med at forberede et administrationsgrundlag for bybiler og delebiler med henblik på politisk drøftelse, og at det derfor var for tidligt at sige noget om Københavns evt. understøttelse af bybiler.

Energistyrelsen/Region Hovedstaden

Energistyrelsen er en central aktør i forhold til bybiler, da de som nævnt ovenfor har givet tilsagn om støtte til et projekt med el-bybiler.

Det har været fremført af Car2Go, at den ladeinfrastruktur, som påtænkes i København ikke kan yde tilstrækkelig effekt til, at elbilerne kan oplades hurtigt nok til at drive et eldrevet bybilkoncept. Energistyrelsen er ikke enig i denne betragtning. Energistyrelsen vurderer således, at der ikke vil være problemer forbundet med opladning af elbiler i et elbaseret bybilsystem baseret på opladning med op til 11 kW, hvilket i dag eksisterer i København.

Region Hovedstadens regionsråd traf i 2013 beslutning om at deltage i Energistyrelsens eventuelle partnerskab samt medfinansiere et bybilsystem baseret på elbiler i hovedstadsregionen. Region Hovedstaden gav tilsagn ifm. Arriva/E.ONs ansøgning om mulighed for at støtte udrulning af et bybilssystem med op til seks mio. kr. over tre år. Støtten gives bl.a. for at sikre en geografisk udbredelse bredt i regionen.

Dialog med Energistyrelsen/Region Hovedstaden

Københavns Kommunes dialog med Energistyrelsen og Region Hovedstaden har primært bestået af orientering om den igangværende politiske proces på baggrund af konkrete henvendelser fra de to parter. Energistyrelsen og Region Hovedstaden har forholdt sig afventende, men har været interesseret i at få en afklaring med henblik på at få de støttemidler, de har givet tilsagn om, nyttiggjort inden for en overskuelig tidsperiode.

Københavns Kommune har til stadighed i dialogen med Energistyrelsen og Region Hovedstaden understreget, at kommunen ikke ønsker at forpligte sig til samarbejde med en enkelt operatør, før der er foretaget en officiel politisk behandling af spørgsmålet om bybiler i København. Kommunens interessetilkendegivelse er således ikke møntet på

Arriva og E.ON, men på enhver operatør, som måtte ønske at drive et eldrevet bybilssystem i København. Hertil kommer at det til også overfor Energistyrelsen og Region Hovedstaden er understreget, at en eventuel understøttelse af bybiler i København via nedsat parkeringsafgift afhænger af en politisk beslutning.