



18-09-2014

Notat til TMU vedr. konsekvenser for p-indtægter samt grundlag for pris for bybilslicens

Sagsnr.
2014-0124284

(Bilag 5 til indstilling om principper for introduktion af bybiler)

Dokumentnr.
2014-0124284-13

Som det fremgår af indstillingens økonomiafsnit, er det vanskeligt at opgøre præcist, hvilken netto påvirkning af p-indtægter indstillingen vil medføre, men der må forventes et nettotab. Den præcise effekt afhænger af, hvilke biler bybilerne kommer til at erstatte, og hvor nye elbilpladser etableres – ikke mindst hvad angår fordelingen i og udenfor de forskellige parkeringszoner og på privat og offentlig grund. Desuden afhænger det af bybil-brugernes adfærd ift. hvor de vælger at parkere.

Sagsbehandler
Annette Kayser

Forvaltningen forventer, at en del af bybilerne vil optage parkering, enten hvor der er ledigt i dag eller ”fortrænge”/supplere beboerbiler. Dette vil medføre en merindtægt i p-indtægter for kommunen, da der foreslås en bybillicens, der er dyrere end en beboerlicens. Omvendt vil bybiler også i en række tilfælde optage pladser, hvor der ellers ville holde parkanter, der betaler standard-timetakst for parkering, hvilket vil medføre et tab i p-indtægter for kommunen. Den femårige prøveperiode forventes at bidrage til at fremskaffe langt mere præcise data.

Det vil være muligt for Københavns kommune at beslutte at ophæve muligheden for nedsat parkeringsbetaling til bybiler. I forbindelse med konkurrenceudsættelsen vil det blive fastlagt under hvilke forhold dette kan ske. Se også notat om konkurrenceudsættelse af bybiler.

Uddybende bemærkninger

Der er to former for tabte indtægter, hvoraf der mest konkret kan siges noget om den første: 1) Hvad vi ville have fået ind, hvis bybilerne skulle betale fuld pris for parkering (manglende ekstraintægter), og 2) Hvad bybilerne fortrænger af indtægter fra andre køretøjer (decideret fald i indtægter).

Hvad ville kommunen have fået i indtægt, hvis bybilerne skulle betale fuld pris for parkering (manglende ekstraintægter)

Hvis alle 400 biler holder permanent i rød zone, vil det medføre mistede potentielle indtægter for omkring 20 mio. kr. årligt, hvis bilerne holdt permanent i grøn zone 16 mio. kr. og i blå zone 9 mio. kr.

Dette er dog ikke realistiske scenarier, da bilerne dels vil være i brug en del af døgnet, dels vil de til tider parkere uden for betalingszonerne. Hertil kommer, at drift af et bybilssystem uden nedsat pris på parke-

Center for Trafik

Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.tmf.kk.dk

ring formentlig ikke vil være attraktiv for udbydere af bybiler over en længere periode.

Den anden yderlighed er et scenarie, hvor bilerne kun parkerer uden for betalingszonerne. Her mistes ingen potentielle indtægter. Også det scenarie må anses for urealistisk, da en meget stor del af de potentielle brugere og de attraktive destinationer befinder sig i betalingszonerne.

Hvad fortrænger bybilerne af indtægter fra andre køretøjer (decideret fald i indtægter)

Når forvaltningen i øvrigt beskriver og håndterer indtægtstab, er det nærmest udelukkede i forbindelse med *nedlæggelse* af p-pladser. Dvs. daglige administrative tiltag, som udstedelse af licenser til traditionelle delebiler, oprettelse af handicappladser (handicapparkering i det hele taget), ambassadebiler på egne pladser osv. indgår således som 'naturlige' udsving i indtægterne, da dette typisk er relativt få pladser af gangen. Forvaltningen har derfor umiddelbart ikke værktøjer til at beregne denne type effekt på p-indtægterne, jf. også de mange usikkerheder ved en sådan beregning nævnt ovenfor.

Derudover skal to betingelser være opfyldt for at en bybil bidrager til indtægtsnedgang: Enten skal den fortrænge en betalende bil fra pladsen (hvilket kun vil ske i zoner med høj belægningsgrad), eller den skal erstatte en anden bil, som ellers ville være blevet anvendt til kørsel/parkering i betalingszonen.

Desuden kan tilføjes, at hvis Københavns Kommune indfører betalingsfritagelse for elbiler, der ikke indgår i et bybilsystem, så vil indførelse af en el-bybil på sin vis reducere tabet ved et sådant tiltag, da bybiler på el forventes at skulle betale et årligt beløb for en p-licens. Omvendt vil el-bybiler givetvis medføre en hurtigere udnyttelse af rammen på 500 p-pladser reserveret til elbiler og dermed fremskynde de deraf følgende reducerede p-indtægter.

Hvordan vil forvaltningen dække det mulige tab af p-indtægter

Indledningsvis skal det igen understreges, at om der kommer et tab og i givet fald hvor stort det vil blive, er særdeles vanskeligt at vurdere, men der må forventes et netto tab.

Det er en forudsætning for forvaltningens indstilling, at et evt. nettotab i p-indtægter inkl. servicemåltal kompenseres i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Prisen for en bybilslicens

Betaling for bybilslicenser er foreslået sat til 5.000 kr. pr. licens pr. år. Dette er fastsat ud fra, at der på den ene side er behov for dispensation i forhold til almindelig betaling i betalingszonerne, og på den anden

side at skal prisen være højere end og ikke for tæt på beboerlicenser. En beboerlicens koster 720 kr. pr. år i 2014.

Kundeunderlaget er ikke nødvendigvis udelukkende beboere i København og det er vurderet rimeligt at tage udgangspunkt i prisen på en erhvervslicens, som for 2014 er på 2.815 kr. pr. år.

Erhvervslicenser giver adgang til parkering uden yderligere betaling i et område tæt ved virksomhedens adresse. Da bybilslicensen vil give mulighed for at parkere i alle betalingszoner, er det vurderet, at de 5.000 kr. vil være en rimelig betaling for dispensation fra de normale betalingsregler.

Detaljerne i licensbestemmelserne vil fremgå af indstilling til Borgerrepræsentationen vedrørende udmøntning af Vejloven. (ny Vejlov forventes vedtaget omkring årsskiftet 2014/2015, jf. indstillingen). Således kan detaljerne i licensbestemmelserne først endeligt fastlægges, når den nye vejlov er vedtaget, herunder sammenhæng til et eventuelt ønske om i Københavns Kommune om at tilbyde ejere af private el-biler nedsat parkeringstakst.