

Pia Lindgren

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: 2019-0241689-2 Svar til Flemming Steen Munch, MB, på henvendelse af 9. september 2019 om delebiler.
Vedhæftede filer: 2019-0241689-2 Svar til Flemming Steen Munch, MB, på henvendelse af 9. september 2019 om delebiler.pdf

Fra: TMFKP BU Rådhuspost
Sendt: 18. september 2019 14:01
Til: Flemming Steen Munch (Borgerrepræsentationen)
Cc: Julie Bang Henriksen
Emne: 2019-0241689-2 Svar til Flemming Steen Munch, MB, på henvendelse af 9. september 2019 om delebiler.

Kære Flemming Steen Munch, MB

På vegne af vicedirektør Karsten Biering Nielsen, Byens Udvikling, fremsendes hermed svar på henvendelse af 9. september 2019 om delebiler.

Med venlig hilsen

Lone Toft Jakobsen
Sekretær
Sekretariat (Byens Udvikling)

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling

Til TMF

Vil I svare på Flemmings spørgsmål nedenfor? Jeg vil gerne cc. på svaret, tak.

Politikerspørgsmål til TMF fra Flemming Steen Munch (V):

- 1) Hvor mange delebiludbydere er der i KK?
- 2) Hvor mange biler har de ca.?
- 3) Hvad er deres forretningsmodel?
- 4) Hvilket drivmiddel kører de på?
- 5) I hvilken grad er de subsidieret eller på anden måde støttet af KK?

Mvh Julie

Med venlig hilsen

Julie Bang Henriksen
Specialkonsulent
Borgerrepræsentationens Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen



Til Flemming Steen Munch, MB

Forvaltningssvar på politikerspørgsmål om delebiler

18. september 2019

Kære Flemming Steen Munch

Sagsnummer
2019-0241689

Tak for dine spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen den 9. september 2019 vedrørende delebiler i Københavns Kommune.

Dokumentnummer
2019-0241689-2

1. Hvor mange delebiludbydere er der i KK?
2. Hvor mange biler har de ca.?
3. Hvad er deres forretningsmodel?
4. Hvilket drivmiddel kører de på?
5. I hvilken grad er de subsidieret eller på anden måde støttet af KK?

Ad. 1) Antal delebiludbydere der opererer i Københavns Kommune

Der er to udbydere af delebiler med fast stamplads i København:
og Derudover er der to udbydere af delebiler uden fast stamplads:

Ad. 2) Antal biler per udbyder

(primo september 2019): 207 biler

Fem biler

Ca. 550 biler

Ca. 400 biler

Ad. 3) Forretningsmodel for udbyderne

er ejet af som er non-profit, og virksomhedens overskud går til at forbedre delebilordningen. indtægter går ifølge foreningens vedtægter til at opnå dækning for foreningens udgifter, hensættelser m.v. og til at opnå, en for foreningen, rimelig konsolidering. og er privatejede virksomheder, som ikke ønsker at give nærmere indsigt i deres forretningsmodel. er ejet af mens er børsnoteret på fondsbørsen i København.

Byens Udvikling

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Ad 4) Drivmiddel i de enkelte delebilordninger

oplyser, at 2,5 % af deres biler kører på ren el, mens 5 % af deres biler er plug-in hybrider. Øvrige biler samt biler kører på fossile drivmidler (primært benzin). Flåde er 100 % eldrevne, mens har ca. 350 elbiler og 200 benzinerbiler.

Ad. 5) Subsidiering fra Københavns Kommune

Københavns Kommune har siden 2005 understøttet delebiler med fast stamplads ved at reservere pladser til disse samt finansiere skiltning og opmaling af p-pladser. I 2012 blev antallet af pladser, der kan reserveres til delebiler uden fast stamplads, udvidet fra 150 til 300 i betalingszonerne. I forhold til betalingsparkering tildeler Københavns Kommune delebiler med fast stamplads en særlig licens, der tillader dem at parkere gratis i betalingszonerne, dog ikke i rød zone mellem kl. 10-17 mandag-fredag. Prisen for en delebillicens er 200 kr. pr. år pr. bil.

Delebiler uden fast stamplads betaler fuld pris for parkering. Dog skal det nævnes, at (ejet af) får udbetalt en miljørabat på 5.000 kr. pr. bil pr. år i perioden fra 15. nov. 2015 – 15. nov. 2020. Tilsagnet skyldes den helt særlige situation, som stod i, efter de i 2015 vandt en konkurrence om en eksklusiv og tidsbegrænset samarbejdsaftale med kommunen om parkeringslicenser til el-delebiler uden fast stamplads. Det viste sig, at kommunen ikke kunne indgå samarbejdsaftalen, fordi bekendtgørelsen til den nye vejlov ikke gav de muligheder for at differentiere af hensyn til miljøet, som både og kommunen havde forventet. Dette resulterede i et sagsanlæg mod Københavns Kommune fra , som blev afgjort i Højesteret den 18. maj 2018 til Københavns Kommunes fordel. Under retssagen mod vurderede kommunen sammen med sin advokat, at det i lyset af det konkrete forløb var sandsynligt, at ud fra erstatningsretlige synspunkter ville have et retligt krav på, at kommunen udbetalte et beløb svarende til den noget mindre miljørabat til , som den nye bekendtgørelse til vejloven trods alt endte med at give mulighed for i den periode, hvor samarbejdsaftalen skulle have løbet, og omfattende det antal delebiler uden fast stamplads, som havde på daværende tidspunkt.

Venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør