



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Anvendelse

06-10-2014

Sagsnr.

2014-0124284

Dokumentnr.

2014-0124284-17

Til Teknik- og Miljøudvalget

Orientering vedrørende administration af delebilsordningen

På udvalgets møde den 22. september 2014 blev det besluttet at udskyde behandlingen af et administrationsgrundlag vedrørende en ny dele- og bybilsordning i København til forhandlingerne om budgettet for 2016.

For at undgå misforståelser om, hvad der er en ”bybil” og en ”delebil”, har forvaltningen fundet det hensigtsmæssigt at præcisere dette i det nuværende administrationsgrundlag, således at den hidtidige praksis kan fortsætte.

Administrationsgrundlaget beskriver således praksis, som den har været gældende siden 1998, men med de nødvendige præciseringer således, at ordningen ikke kan misforstås.

Præciseringerne er konkret:

- at delebiler skal være indregistreret som udlejningsbiler, jf. § 2 i Bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører (Bekendtgørelse nr. 463 af d. 2. maj 2013).
- at delebilsklubben ved sin etablering, og senere drift, medvirker til at reducere antallet af køretøjer i København og dermed reducerer trængslen.

Begge punkter har forvaltningen fundet nødvendige at tydeliggøre, for at omgøelse af ordningens formål kan undgås.

Administrationsgrundlaget vil være gældende indtil, der træffes ny politisk beslutning om dele-/bybilsordninger.

Med venlig hilsen

Niels Tørsløv
Serviceområdechef
Byens Anvendelse

Administrationsgrundlag for delebiler i Københavns Kommune

Indledning

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

Dette administrationsgrundlag indeholder Københavns Kommunes retningslinjer for tildeling af parkeringslicenser og parkeringspladser til delebiler, da disse kan opnå særlige parkeringsvilkår.

Definition af delebiler

Administrationsgrundlag beskriver, hvorledes Københavns Kommune definerer delebiler.

Delebilordningen er en organiseret ordning, som er tilknyttet en række betingelser, fx at:

- Der er et kontraktligt forhold mellem udbyder/operatør og bruger, hvilket betyder, at der ikke skal underskrives en traditionel kontrakt, hver gang brugerne 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, en forening eller fond.
- Betaling for kørsel efter forbrugt tid og/eller kørte km.

Herudover gælder, at bilerne holder på faste stampladser spredt inden for det område, ordningen dækker. Delebilisterne reserverer bilerne, fx på nettet, og 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 typisk, men ikke nødvendigvis, vælge mellem et antal forskellige biltyper og -størrelser og evt. også med forskelligt udstyr fx anhængertræk. Internationalt kendes delebilkonceptet som "two-way carsharing".

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.

Reservering af pladser

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

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

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 kan indføres en betalingsparkeringsordning, hvis ordningen har til formål at adfærdsregulere bilisternes adfærd på en sådan måde, at bilisterne i almindelighed begrænser deres parkering, og dermed deres færden med bil, i et givent område. Det er altså et krav, at der har været foretaget en konkret vurdering, og at kommunen i denne forbindelse har fundet, at tungtvejende trafikale 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, set i lyset af 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. Det skyldes altovervejende den dokumenterede reducere af trængsel, som delebiler har. Der henvises til TMUs mødemateriale til møde af 5.

november 2012¹, hvor udvidelsen af delebilordningen var på dagsorden.

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 andre ordninger og formål herunder bybiler, hvis disse har positive effekter på fx miljøet. Det vil i første omgang dog formentlig kræve, at der er tale om elbiler, da det er usikkert om et bybilsystem i sig selv har en positiv miljøeffekt.

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 skal opkrævningen derfor tjene et adfærdsregulerende sigte – og det bør fremgå klart af beslutningen, 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 delebilordningen, til også at omfatte en bybilordning, har et sådant omfang, i forhold til det samlede antal pladser inden for betalingsområdet, at der er behov for samtykke.

Trafikale påvirkninger

Delebiler er med til at reducere trængsel i byen. Derfor er det relevant, at kommunen forholder sig til, hvordan de kan indgå i det samlede mobilitetstilbud i København. Det er dog afgørende i forhold til lovgivningen, hvilke effekter debiler har. Viden om effekter og dokumentation ridses derfor kort op i det følgende.

Viden om debiler

Debiler som erstatning for at hver har sin egen private bil, blev introduceret i Schweiz og Tyskland i 1980'erne, og i København

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

startede den første delebilordning i 1998. Siden er der etableret flere foreninger, 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 da de ejede deres egen bil. 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 købe 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 Schwitserland. 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.

Kriterier for parkeringslicenser

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at understøtte brugen af delebiler, fordi de understøtter målet om mindre afhængighed og brug af bil i byen.

Delebiler, der er tilsluttet en delebilklub, kan derfor opnå delebillicens samt reserveret parkeringsplads til debilen. Det er således delebilklubben og ikke selve debilen, der er afgørende for vilkårene.

For at blive godkendt som delebilklub 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.
- Debiler skal være indregistreret som udlejningsbiler, jf. § 2 i Bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører (Bekendtgørelse nr. 463 af d. 2. maj 2013).
- At klubben ved sin etablering og senere drift medvirker til at reducere antallet af køretøjer i København og dermed reducerer trængslen.

Der er gennem tidligere politiske beslutninger vedtaget en ramme for at kunne reservere op til 300 parkeringspladser til delebiler. Der er i dag 188 reserverede pladser til delebiler. Hvis behovet for reserverede parkeringspladser til delebiler stiger, til udover de 300, skal en der en politisk beslutning til for eventuelt at udvide rammen.

Licensvilkår for delebiler

- Delebler med delebillicens 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)
- Delebillicenser er udformet som beboerlicens markeret med ”D” i stedet for områdemarkering.
- Fornyelse af licens sker via ansøgning en gang om året.
- En delebil har adgang til en reserveret delebilplads.