



18-01-2015

Bilag 1: Licensvilkår og konkurrenceudsættelse for bybilslicenser

For at afprøve et bybilskoncept med elbiler, indføres en særlig p-licens til parkering i hele betalingszonen i Københavns Kommune. Licensen reguleres årligt på baggrund af bybilernes placering i byen. Den årlige prisregulering har til formål at hindre sammenklumpning af bilerne i områder med høj belægningsprocent og sikrer samtidig, at marginalomkostningerne i form af provenutab på parkering for kommunen dækkes af en given operatør, så kommunen ikke risikerer et provenutab på parkering.

Et provenutab påregnes udelukkende, når bybilerne har parkeret i områder med over 90 % belægning, da 90 % belægning ofte vurderes som en optimal udnyttelse af parkeringskapaciteten. Bybilerne vurderes ikke at fortrænge andre parkanter, når 10 % eller flere af p-pladser i et givent område er ledige, eller når de parkerer på elbilpladser. Sidstnævnte har aktuelt en gennemsnitlig belægningsprocent på ca. 10 %. Såfremt belægningsprocenten på disse p-pladser i forsøgsperioden samlet stiger til over 90 %, vil der blive taget højde for dette i fremtidige beregninger.

Beregningen er foretaget af Incentive med udgangspunkt i offentligt tilgængelige data fra Car2Go's bybilssystem, se bilag 2.

En yderligere konsekvens af indførelse af el-bybiler vil være en accelereret oprettelse af ekstra el-bilpladser. I områder med belægningsgrader over 90 % vil introduktion af bybiler medføre øget trængsel og reducerede p-indtægter. For at minimere denne konsekvens indregnes de reducerede p-indtægter som følge af de ekstra el-bilpladser udløst af indførslen af et el-bybilssystem således også i fastsættelsen af den samlede licenspris (se nedenfor).

Der kan arbejdes med forskellige beregningsmetoder, men forvaltningen vurderer, at den valgte model er den mest korrekte.

Denne model adskiller sig fra modellen, som blev nævnt ifm. første behandling af indstillingen om bybiler, ved at være adfærdsregulerende og ved at være provenuneutral. Derfor er prisen på licensen også anderledes. Den forrige model tog udgangspunkt i eksisterende licenser bl.a. erhvervslicensen og blev prissat til 5.000 kr.

Første års el-bybilslicens

Licensprisen for det første år med el-bybiler fastsættes til 3.000 kr. pr. bybil pr. år. Beløbet er fremkommet ved at lægge Incentives beregning af forventet fortrængning (1.320 kr.) sammen med den forventede økonomiske konsekvens af oprettelse af ekstra el-bil p-pladser som følge af et el-bybilssystem (1.375 kr. ved etablering af 500 licenser) samt en mindre buffer på ca. 300 kr. Det vurderes, at dette

Sagsnr.

2015-0015420

Dokumentnr.

2015-0015420-2

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

beløb vil være tilstrækkeligt til at dække bybilernes fortrængning af øvrige biler og konvertering af eksisterende p-pladser til el-bilpladser.

Årlig regulering af el-bybilslicensen

Prisen på de efterfølgende fire års el-bybilslicenser fastlægges på baggrund af konkrete målinger af det valgte system. Det vil sige, at prisen fastlægges i forhold til den faktiske tid, el-bybilerne har parkeret i de forskellige zoner, og udelukkende når bybilerne har parkeret i områder, hvor belægningsgraden er 90 % eller derover. Samtidig vil det årlige provenutab fremkommet ved første års oprettelse af p-pladser fortsat indgå i licensbeløbet, jf. ovenfor.

Andet års el-bybilslicens

Det andet års el-bybilslicens fastlægges på baggrund af beregninger af data fra det første ¾ års drift. Dvs. hvis driftsstart er 1. juli 2015, fastlægges næste driftsårs licenser på baggrund af data fra 1. juli 2015 til og med 31. marts 2016. Dermed kan el-bybilslicensen reguleres ét år efter driftsstart. Hvis opstarten af et givent projekt vurderes at give misvisende data, vil dataindsamling til beregning af licenspris først begynde tre måneder efter officiel lancering af projektet.

Tredje til femte års el-bybilslicenser

De efterfølgende års el-bybilslicenser fastlægges på baggrund af beregninger af det foregående års reelle konkrete målinger.

Igen – hvis driftsstart er 1. juli 2015 – vil regulering af 3. års el-bybilslicenser ske på baggrund af det reelle provenutab fra 1. april 2016 til og med 31. marts 2017. Reguleringen vil træde i kraft 1. juli 2017.

Københavns Kommune ønsker ikke at tilbyde nedsat p-takst til benzindrevne bybilskoncepter, som det, Car2Go valgte at lancere i 2014, og disse vil derfor fortsat betale fuld p-takst.

Konkurrenceudsættelse

Forvaltningens konkurrenceudsættelse af el-bybilslicenserne vil bestå af en annoncering på relevante udbudsplatforme. Som udgangspunkt forventes kun en enkelt operatør i prøveperioden af hensyn til enkelthed for brugeren, men forvaltningen kan vælge at fordele bybilslicenserne på mere end én operatør, hvis det vurderes hensigtsmæssigt, og hvis kravet om enkelthed for brugeren kan opfyldes.

De præcise tildelingskriterier vil blive fastsat under udarbejdelsen af konkurrenceudsættelsen, men hovedtrækkene i kravene til en operatør vil understøtte kommunens hensigt med forsøget, herunder at tilvejebringe valide data for systemets effekter på kommunens miljø-

og trafikmål samt integration med den kollektive trafik. Blandt krav til en operatør forventes - udover el som drivmiddel - f.eks. at indgå:

- At operatøren leverer data for systemet til Region Hovedstaden - herunder hvorvidt el-bybilerne bidrager til kommunens mål på miljø- og trafikområdet.
- At systemet søges integreret med den kollektive trafik, herunder bycykler.
- At operatøren – eller sammenslutningen af operatører – har de nødvendige erfaringer og forudsætninger for at drive et bybilssystem.
- At operatøren leverer en detaljeret projektbeskrivelse med en realistisk tidsplan.

Hvis antallet af elbiler i København generelt stiger, kan det betyde, at den givne ramme på 500 reserverede plader på længere sigt ikke rækker til at understøtte et bybilssystem. Kommunen kan dog ikke garantere en kommende operatør, at der løbende oprettes yderligere el-bilparkeringspladser, da det vil være op til Borgerrepræsentationen at udvide rammen.