

SÅDAN FORBEDRER VI KLIMAET OG LIVET I BYERNE

Delebiler som trængselsreducerende og klimavenligt alternativ til privatbilismen.



INDHOLD

INDLEDNING	4
BEDRE BYER MED DELEBILER	
SHARE NOW opererer delebiler uden fast stamplads	6
Effekt af delebilsordninger på miljø og trængsel	7
SHARE NOW og delebilsordninger kan løse trængselsudfordringer i byerne	8
CO ₂ -udledning fra personbiler er støt stigende	10
Delebilsordninger reducerer CO ₂ -udledninger	11
RAMMEVILKÅR OG LOVGIVNINGSMÆSSIGE BARRIERER FOR UDBREDELSEN AF DELEBILSORDNINGER	13
Kommunale lovgivningsmæssige barrierer	14
Parkeringslicenser og betaling	14
Adgang til parkeringspladser specifikt dedikeret til delebiler	15
Manglende delebilsparkering omkring trafikale knudepunkter	15
National lovgivningsmæssige barrierer	15
Planloven hindrer udbredelsen af delebiler i nye boligområder	15
Momsregler er ikke tilpasset delebilsordninger	16
Uhensigtsmæssig regulering og adgang til ladestandere påvirker udbredelsen	16
Manglende styring af indfasning er uhensigtsmæssig	16
El-ladepladser udnyttes ikke optimalt	16
Ulige adgang og store forskelle i roamingpriser	16
LØSNINGSFORSLAG TIL AT FREMME DELEBILISME	18
Enstøttet parkeringslicens vil give bedre vilkår for alle delebilsordninger	18
Adgang til delebilsparkering er essentielt i udbredelsen af delebiler	18
Delebilsparkering skal indtænkes i nye byområder	18
Parkering ved trafikale knudepunkter er centralt for udviklingen på markedet	20
Momsfritagelse giver mulighed for at tilbyde bedre løsninger	20
Fair vilkår og lige adgang til offentligt tilgængelige ladestandere	20
Bedre udnyttelse af ladeinfrastruktur	21
Lige adgang til opladning og fair priser	21
KILDEHENVISNINGER	22

INDLEDNING

En af de største klimaudfordringer, vi skal løse i byerne, er den grønne omstilling af transportsektoren.

En af de største udfordringer, vi som samfund skal løse, er den grønne omstilling. Der er allerede et stort fokus på de klimamæssige udfordringer, og mange initiativer er allerede sat i gang i Danmark, og ambitiøse mål er sat på nationalt og kommunalt niveau. Men vi skal ændre den måde, vi lever sammen på – særligt i byerne – hvis vi skal nå de nationale og regionale klimamål. Sammen med kritiske niveauer af CO₂-udledning har vi gennem årene nemlig set en større befolkningstilvækst i byområder, som giver mere trængsel og forurening i byerne. Med mere trafik, forurening, støj og højere befolkningstæthed kommer dårligere livskvalitet og ringere vilkår for borgerne, lokalmiljøet og klimaet.

En af de største klimaudfordringer, vi skal løse i byerne, er den grønne omstilling af transportsektoren. I Danmark er transportsektoren ansvarlig for cirka 25 procent af CO₂-udledningen.¹ I 2019 udledtes der alene i København 510.000 ton CO₂ fra transportsektoren, svarende til 40 procent af byens samlede CO₂-udledning – et tal, der forventes at stige i 2021. I 2018 udgjorde udledningen fra personbiler 255.000 tons CO₂.² Hvis vi skal nå vores klimamål og forbedre livskvaliteten i vores byer, er vi derfor nødt til at gentænke mobilitet og den måde, vi transporterer os rundt i byerne på. Gang, cykling, kollektiv transport og delebilsordninger skal være en endnu større del af danskernes hverdag, fordi et skift i retning af nulemissionsmobilitet vil resultere i mindre forurening, trængsel og CO₂-udledning.

SHARE NOW ønsker at bidrage til at skabe bedre og grønnere byliv ved at flytte folk fra privatbilisme over i delebiler og dermed nedbringe trængsel og reducere CO₂-udledning. Hvis vi skal nå de ambitiøse klimamål, er der behov for, at delebilismen tænkes som en del af løsningen. Derfor vil SHARE NOW spille en aktiv rolle i den samfundsmæssige og kommercielle udvikling af delebilsordninger i Danmark.

HVIDBOGENS FORMÅL

1

Denne hvidbog har til **formål** at præsentere delebilsordningers bidrag til den grønne omstilling af transportsektoren og fremhæve delebilsordningernes potentiale til at skabe bedre bymiljøer med mindre trængsel og reduceret CO₂-udledning.



2

I hvidbogen samles den eksisterende viden om, hvordan delebilsordninger som SHARE NOW bidrager til den grønne omstilling. Hvidbogen redegør ligeledes for de regulatoriske barrierer, der eksisterer i de nuværende kommunale såvel som nationale rammevilkår for en fortsat udbredelse og vækst af delebilsordninger.



3 Endeligt foreslåes konkrete løsningsforslag til, hvordan man politisk kan sikre lovgivning og rammevilkår, der fremmer brugen og udbredelse af delebilsordninger og dermed medvirker til at styrke den grønne omstilling. Herigennem kan vi opnå den fulde effekt af delebilsordningers reduktion af både trængsel, forurening og CO₂-udledning i byerne.



BEDRE BYER MED DELEBILER

Siden delebiler først blev introduceret på det danske marked, er der udviklet forskellige forretningsmodeller for, hvordan man i praksis kan dele en bil. De forskellige forretningsmodeller for at dele er som følger:

DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS	DELEBILER MED FAST STAMPLADS	NABO-TIL-NABO BILER	SAMKØRSEL
<p>Delebiler er placeret i et geografisk afgrænset område og kan frit hentes og stilles indenfor dette.</p> <p>Også kendt som "free floating car sharing"</p>	<p>Delebiler holder på faste, reserverede parkeringspladser, hvor de afhentes og parkeres efter brug.</p> <p>Også kendt som "one-way car sharing" eller "station-based car sharing"</p>	<p>Deleservice, hvor private bilejere udlejer deres biler til andre brugere af samme ordning.</p> <p>Også kendt som "peer-to-peer car sharing"</p>	<p>Ordning, hvor bilister tilbyder i forvejen planlagte ture i egen bil til medrejsende.</p> <p>Også kendt som "car pooling"</p>
<p>Udbydere er blandt andre</p> <ul style="list-style-type: none"> • SHARE NOW • Green Mobility 	<p>Udbydere er blandt andre</p> <ul style="list-style-type: none"> • LetsGo • Kinto Share • Bryggebilen 	<p>Udbydere er blandt andre</p> <ul style="list-style-type: none"> • GoMore 	<p>Samkørselsordninger er blandt andre</p> <ul style="list-style-type: none"> • GoMore • NaboGo • Ta'Med
<p>Antal biler i alt: ca. 1.100</p>	<p>Antal biler i alt: ca. 250</p>	<p>Antal biler i alt: ca. 3.200</p>	<p>Antal biler i alt: N/A</p>

Definition af debilsordninger.³ Antallet af biler er for København, maj 2021.

Flere analyser af debilsordninger konkluderer, at ordningerne supplerer hinanden, idet over halvdelen af debilsbrugere benytter mere end én ordning for at dække forskellige kørselsbehov. For eksempel er ture i delebil uden fast stamplads typisk 6–10 kilometer lange, ture i delebil med fast stamplads og nabo-til-nabo typisk 50–100 kilometer lange og samkørsel typisk 100–200 kilometer lange.⁴

Der er imidlertid forskel på den måde, som de forskellige debilsordninger reguleres på, og forskellen påvirker betingelserne for debilsordningernes udbredelse.

SHARE NOW opererer delebiler uden fast stamplads

De største udbydere af delebiler i København, heriblandt SHARE NOW, udbyder delebiler uden fast stamplads. Her stilles delebilerne til rådighed der, hvor efterspørgslen fra kunderne er størst, og som frit kan parkeres igen efter brug der, hvor kundernes rejser slutter.⁵

SHARE NOW har over 160.000 kunder, som til sammen kører 107.000 ture om måneden (august måned 2021). Den samlede kundebase stiger med 2.000 kunder pr. måned (gennemsnit 2021).

Hver måned tilbagelægger SHARE NOWs samlede flåde ca. 1,6 mio. antal kilometer. Til sammenligning viser DTUs transportvaneundersøgelse, at bilister i København og på Frederiksberg hver måned kører 127,75 mio. personkilometer i personbil.⁶ Der er med andre ord et meget stort potentiale for, at delebilisme kan erstatte privatbilisme i langt højere grad end tilfældet er i dag.

Effekt af delebilsordninger på miljø og trængsel

Delebilismen har et stort og fortsat uudnyttet potentiale, og har potentiale til at kunne reducere trængsel i byerne, og samtidig også reducere CO₂-udledningen. Der er direkte, men også afledte, effekter på klimaet og bymiljøet ved udbredelse af delebilisme.

“ Delebilisme gør noget rigtig godt for vores by – de er gode for miljøet, de optager mindre plads (fordi flere er sammen om én bil), så de giver plads i byen til mennesker.

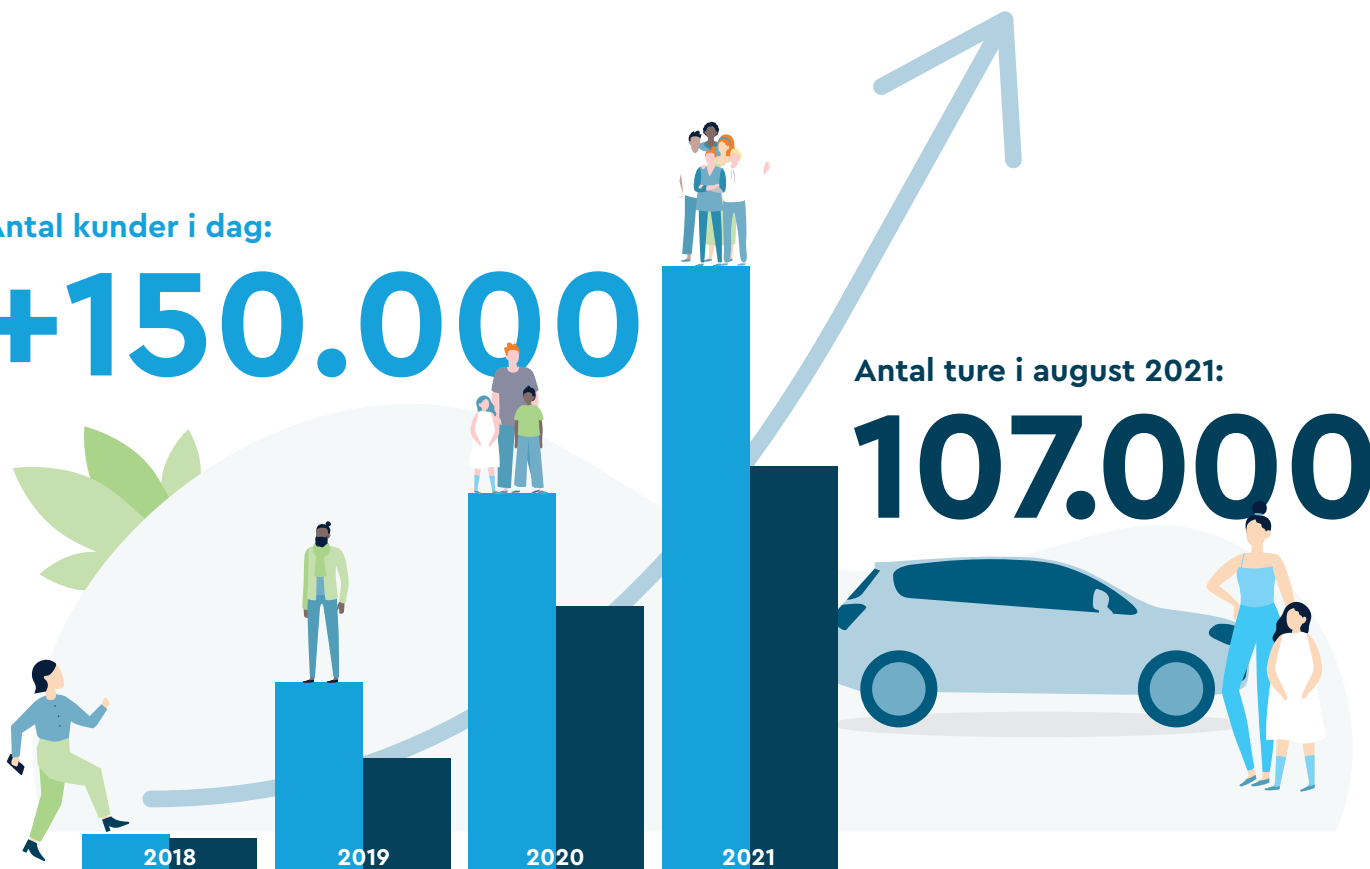
LARS WEISS

Overborgmester København
september 2021

”

Antal kunder i dag:

+150.000



Udvikling i SHARE NOW-forretningen.

SHARE NOW og delebilsordninger kan løse trængselsudfordringer i byerne

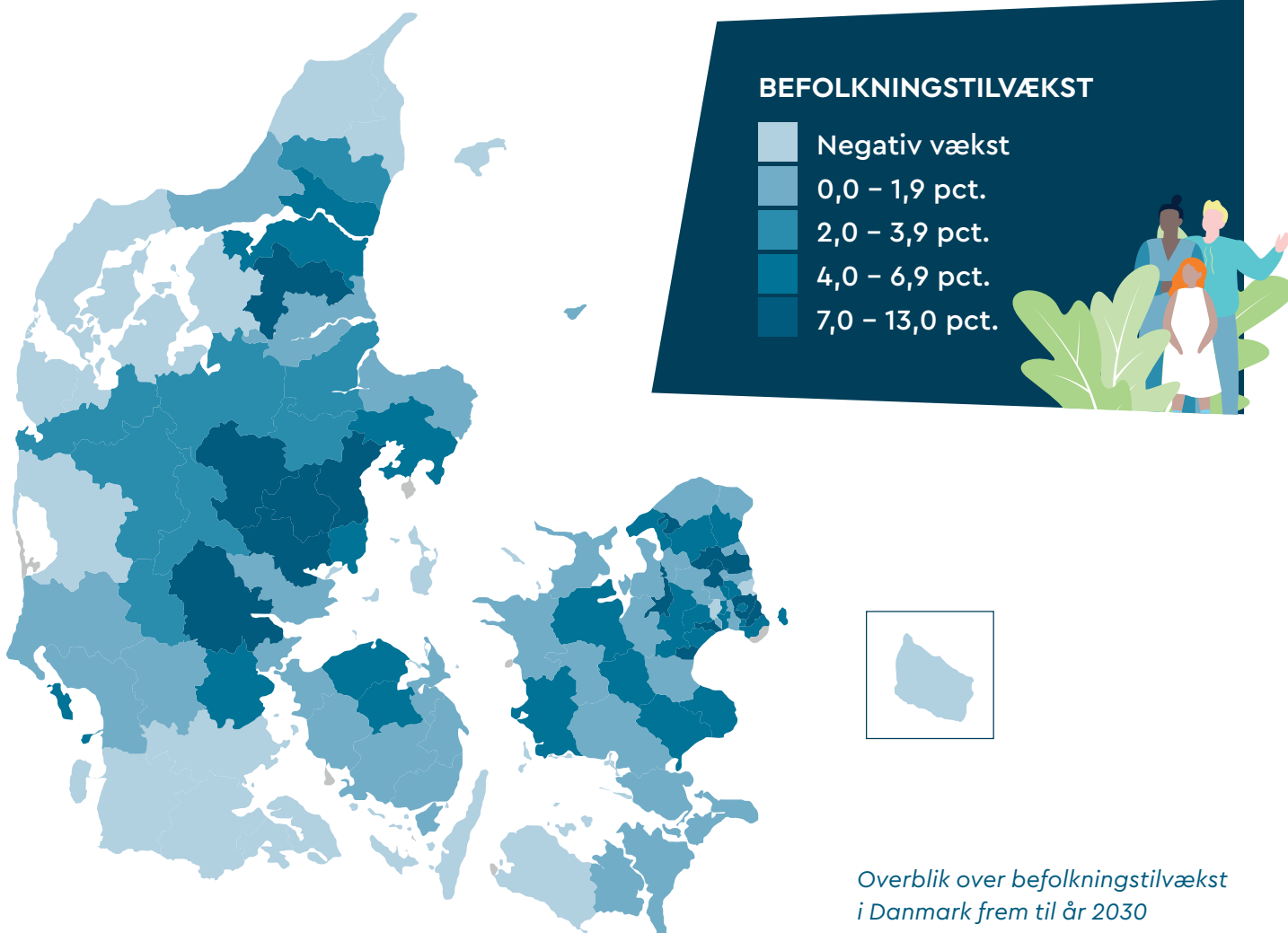
Befolkningstilvæksten i de større byer i Danmark stiger frem mod 2030, især i hovedstaden, hvor der i forvejen bor flere mennesker pr. m² end mange andre steder i landet. Efterhånden som byerne fortsætter med at vokse, og vi ser en stigende tilflytning mod de større byer ⁷, stiger antallet af biler i byerne også. Antallet af familier med bil i hovedstaden og større byer i Danmark er således steget med 12,4 procent fra 2016 – 2021.⁸ Det betyder, at byerne bliver mere trængselsbelastede, og befolkningen bruger mere tid på vejene generelt. En undersøgelse fra Dansk Industri viser, at trængsel på vores veje koster økonomien i Danmark over 30 milliarder kroner årligt.⁹

For Københavns vedkommende viser seneste fremskrivning af trængslen i byen, at i 2025 vil bilisterne omkring hovedstaden spille ca. 18 mio. timer på at

sidde i kø. Det svarer til, at København årligt går glip af ca. 4 mia. kr., eller at ca. 10.000 trafikanter sidder i kø hver dag i hele arbejdstiden året rundt.¹⁰

I forsøget på at få mindre biltrafik i indre by, har Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg i 2021 igangsat et forsøg med at begrænse antallet af biler i centrum af København. Byrumsforsøget foregår på fem forskellige steder i middelalderbyen og skal gøre kommunen klogere på, hvordan kommende bilfri zoner fungerer bedst.

SHARE NOW støtter en regulering af den stigende trængsel i byerne, der indtænker delebiler, som en del af løsningen på trængselsproblematikken. På næste side understøttes vores indsigt i markedet af undersøgelser fra forskellige institutioner, som alle overordnet set peger på tre vigtige trængselsreducerende effekter ved delebilisme.



DELEBILER REDUCERER TRÆNGSEL

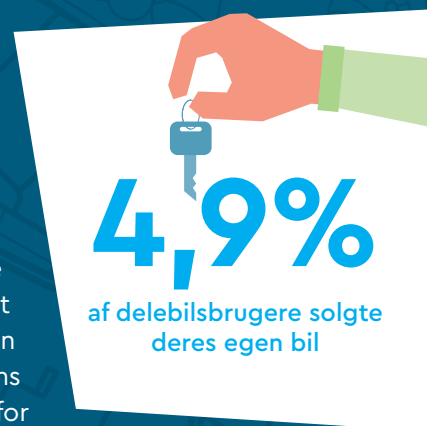


Delebiler udskyder behovet for at købe privatbil

En international undersøgelse fra Karlsruhe Institute of Technology (KIT) 2020 viser, at SHARE NOWs delebilskoncept har en målbar trængselsreducerende effekt. Resultatet af analysen indikerer et reduceret biljerskab i alle de 11 undersøgte europæiske byer. Konkret i København indikerede 28,6 procent af SHARE NOWs kunder, der ikke havde bil i husstanden, at de udskød køb af bil.¹¹ Urban Creators analyse fra januar 2021 viser, at 41 procent af respondenterne, der benytter delebiler uden fast stamplads, mener, at ordningen i høj grad har haft indflydelse på, at de har udskudt eller undladt at købe bil.¹²

Delebilsordninger får brugere til at sælge privatbiler

I KIT-undersøgelsen indikerede 4,9 procent af de kunder, som havde bil i husstanden, at de havde solgt deres bil.¹³ Dette indebærer, at antallet af brugere, som opgav deres privatbiler, overstiger antallet af fungerende delebiler uden fast stamplads, hvorfor det samlede antal biler i brug faldt og dermed skabte en trængselsreduktion. DTU's undersøgelse fra 2020 peger ligeledes på, at delebiler uden fast stamplads spiller en større rolle for brugernes beslutning om at sælge deres egen bil, efter de er begyndt at benytte delebiler.¹⁴ Det er desuden værd at bemærke, at KIT-undersøgelsen viser, at København har det største antal delebilsbrugere i forhold til byens størrelse (5 procent af byens befolkning), hvilket indikerer en stor interesse for delebilsordninger i byen og en åbenhed over for alternative mobilitetsløsninger.



SHARE NOW kunder er mere **MULTIMODALE.**
Brugere oftere tog, metro, s-tog og bus



Delebilsbrugere benytter oftere kollektiv trafik

DTU-undersøgelsen fra februar 2020 viser, at 42,1–50,2 procent af SHARE NOWs kunder ikke har bil til rådighed.¹⁵ Analysen konkluderer, at SHARE NOW-kunder er mere multimodale, og altså oftere benytter sig af forskellige transportmidler, fx gang, cykel og kollektiv trafik, end den generelle befolkning med kørekort i Region Hovedstaden.¹⁶ Analysen viser, at personer uden bil i husstanden i gennemsnit bruger tog, metro og S-tog **1,85** gange om ugen, så er tallet 1,98 (+15%) for SHARE NOW kunder uden bil i husstanden. Privatbilsejere bruger samme transportformer **0,58** gange om ugen hvorimod privatbilsejere, der også er SHARE NOW kunder har et større forbrug af kollektiv transport og benytter tog, metro og S-tog **1,06** (+83%) dage om ugen. Altså næsten dobbelt så meget! For bus gælder det, at privatbilister i gennemsnit stiger på **0,48** ikke gange om ugen, hvor SHARE NOW-kunder med privatbil stiger på bussen **0,59** gange.¹⁷

Alle disse trængselsreducerende effekter ved delebiler uden fast stamplads har således – med de rigtige rammevilkår og den rigtige integration – et klart potentiale til at skabe varig og bæredygtig ændring i den måde, indbyggerne i større byer bevæger sig på.

Uagtet om man har bil i husstanden eller ej, ser vi at SHARE NOW-kunderne er mere tilbøjelige til at benytte kollektiv trafik.¹⁸ Rapporten indikerer desuden også at SHARE NOW-kunder ofte sidder flere sammen i bil med andre. Det betyder, at delebilsbrugere rejser mere sammen, ofte ikke ejer egen bil og benytter kollektiv trafik mere end privatbilister – alt sammen positive adfærdsmønstre, når vores mål er at reducere privatbilisme i byerne. Analyser af transportvaner viser, at brugere af delebiler har højere tendens til at benytte kollektiv trafik nu, end før delebilerne var udbredte. Delebyer indgår dermed som et centralt element i at sikre effektive mobilitetsløsninger og fastholde brugere af kollektiv transport frem for at erstatte den kollektive transport med en privat bil. Flere delebiler kan dermed være med til at fremme et aktivt valg om i øget grad at benytte den kollektive trafik frem for privatbilen.

CO₂-udledninger fra personbiler er stødt stigende

Danmarks klimapolitik på transportområdet er i høj grad præget af de bindende EU-mål, som betyder, at de danske CO₂-udledninger fra bygninger, landbrug og transport skal reduceres med 20 procent fra 2005 til 2020.¹⁹

Imidlertid forventer Energistyrelsen, at udledning af CO₂ fra transporten i Danmark stiger frem mod 2025 for så at falde svagt frem mod 2030. Sektoren forventes at stå for 32 procent af de samlede udledninger i 2030. Særligt vejtransporten forventes at være en af de store udfordringer, da den vil stå for 92 procent af udledningerne i 2030. Heraf står personbilerne alene for 58 procent af udledningerne.²⁰

Danmarks CO₂-udledning i 2030



Fordeling af CO₂-udledning i Danmark i 2030.

I Københavns Kommunes klimaplan fra 2020 ses denne udfordring med at begrænse udledningerne fra vejtransporten. Her opgør Københavns Kommune, at selvom CO₂-udledningen fra vejtrafikken er reduceret med knap 3 procent fra 2010 til 2018, er udledningen fra personbiltrafikken steget med 10 procent i samme periode.²¹

Det er med andre ord ikke lykkedes for kommunen at reducere udledningen fra personbiltrafikken fra 2010 til 2018. Frem mod 2025 er der derfor behov for langt større CO₂-reduktioner fra vejtrafikken – særligt personbiltrafikken – hvis Københavns Kommune skal nå deres mål om CO₂-neutralitet i 2025. Når det isoleret set er vejtrafikken, der er den største udleder af CO₂ i transportsektoren, betyder det også, at det er her, vi finder det største reduktionspotentiale²², og her er delebilsordninger helt centrale bidragsydere.

Delebilsordninger reducerer CO₂-udledninger

På trods af, at delebilsordninger i dag kun udgør tre procent af den samlede bilpark i København, er der potentiale til langt større udbredelse og herigennem en grønnere transportsektor med lavere CO₂-udledning.²³ Der er nemlig sket en markant stigning både i udbydere af delebilsordninger, men også i tilslutningen fra brugere gennem de sidste år.

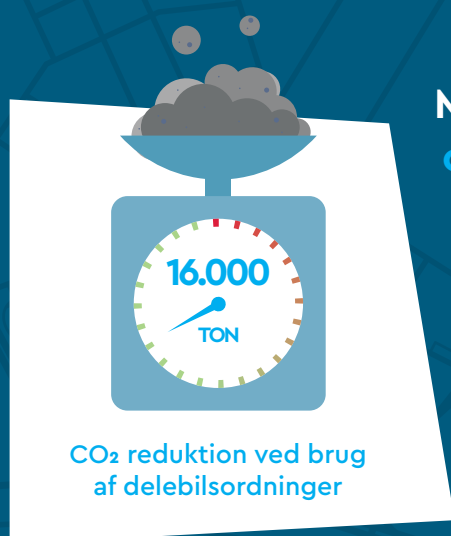


Vækst i delebiler og brugere i København.

Fra 2017 til 2020 er antallet af delebiler i København i alt steget med 67 procent, og der ses en udvikling, som går i retning af, at særligt unge mellem 18 – 30 år i stigende grad benytter delebilsordningerne.²⁴ Tidspunktet er derfor optimalt til at fokusere på at gøre delebilsordninger endnu mere attraktive for brugerne og endnu mere forankret i hverdagen, og dermed sikre, at særligt den unge målgruppe ikke køber en bil selv.

Der er altså mulighed for yderligere reduktion i CO₂-udledningen fra vejtrafikken gennem bedre udbredelse og integration af delebilskonceptet i større danske byer. Men større udbredelse af delebilisme giver også mulighed for større udbredelse af erfaring med elbiler, hvilket kan nedbryde barrierer i forhold til udbredelse af elbiler i privatbilismen, som vil have yderligere reducerende effekt på sektorens samlede CO₂-udledning.

DELEBILER REDUCERER CO₂



Markant CO₂-reduktion ved optimal integration i byerne

En OECD-rapport fra april 2021 udarbejdet på tværs af 29 OECD-medlemslande indikerer, at når først delebilsordninger er integreret, har de potentiale til i gennemsnit at eliminere 6,3 procent af emissionerne fra transportsektoren.²⁵ Jo større udbredelse, jo flere brugere, desto større kan reduktionen blive. Ud fra den betragtning vil København i gennemsnit kunne opnå en reduktion svarende til 16.000 ton CO₂ pr. år.²⁶ For at sikre det fulde udbytte af delebilsordninger, bør der i særlig grad kigges på tiltag, som vil øge integrationen af delebilsordninger i byområder. Herunder at indtænke delebiler i infrastruktur i nye bydele/områder samt i trafikknudepunkter.

Hurtig udskiftning til den nyeste og grønnere teknologi

Delebilsordninger sikrer, at der sker en hurtigere udskiftning til grønnere biler på byens gader. En analyse fra januar 2021, udarbejdet af Urban Creators viser, at delebiler uden fast stamplads i gennemsnit kører flere kilometer dagligt end en privatejet bil. Det betyder, at delebiler med stor sandsynlighed hurtigere udskiftes med en nyere bil, som vil have lavere CO₂-udledning pr. kørt kilometer, eller som er eldrevet.²⁷ Igennem hyppig brug bliver det altså sikret, at delebilsflåden i København består af biler, som kontinuerligt bliver mere og mere klimavenlige eller ren nulemissionsdrevet. I SHARE NOW har vi en ambition om at have en ren eldrevet delebilsflåde inden 2025, men vores sammensætning af vores bilflåde er naturligvis drevet af efterspørgslen fra vores kunder, og vores leverandørers evne til at levere de biler, som vi har behov for.



SHARE NOW-kunder er mere tilbøjelige til at købe elbiler

Delebiler har potentiale til at påvirke brugernes adfærd på måder, som kan medvirke til at reducere forurening og CO₂-udledning gennem den opbyggede erfaring, brugerne får med elbiler via delebilsordninger. I en undersøgelse foretaget af DTU omkring effekt af elektriske delebiler i hovedstadsområdet (februar 2020) kan man se, at SHARE NOW-kunder var mere tilbøjelige til at købe elbiler i løbet af undersøgelsesperioden end personer, som ikke var kunder. Der var desuden en mere positiv holdning til elbiler generelt blandt SHARE NOWs kunder og en udtalt intention om at købe elbil, såfremt de skulle købe en privatbil i fremtiden.²⁸

RAMMEVILKÅR OG LOVGIVNINGSMÆSSIGE BARRIERER FOR UDBREDELSEN AF DELEBILSORDNINGER

Der er allerede vedtaget fornuftige rammevilkår, som har været medvirkende til udbredelsen og anvendelsen af delebilsordninger i både hovedstaden og resten af Danmark. Tendensen til i højere grad at tilvælge delebilsordninger er tydelig blandt indbyggerne i København, og det er SHARE NOWs mål at hjælpe denne tendens yderligere på vej, og få udbredt delebiler i flere større danske byer, for at så mange som muligt bevæger sig væk fra privatbilisme og over mod delebilisme.

Men vi er ikke i mål endnu. Det er stadigvæk en række af barrierer, som hindrer udbredelsen af delebiler i Danmark. Det vil vi gerne sætte fokus på ved at pege på helt konkrete lovgivningsmæssige barrierer, som i dag begrænser væksten og brugernes prioritering af delebilsordninger.

I det følgende fremhæver vi den positive lovgivning, som er med til at udvikle markedet, og bagefter redegør vi for de væsentligste barrierer, på henholdsvis kommunalt og nationalt niveau, som vi ser som de største udfordringer for udbredelsen af delebilsordninger.

LOVGIVNING DER FORDER UDBREDELSE AF DELEBILSORDNINGER	LOVGIVNING DER HINDRER UDBREDELSE AF DELEBILSORDNINGER
<ul style="list-style-type: none">• Parkeringslicenser i Frederiksberg Kommune og Lyngby sidestiller delebiler med og uden fast stamplads	<ul style="list-style-type: none">• Markant forskel i parkeringslicenser i visse kommuner skævvrider markedet til ulempe for brugerne og udbredelsen• Manglende adgang til prioriterede P-pladser til delebiler er en barriere for brugeren• Momsregler begrænser udbredelse af delebilsordninger• U hensigtsmæssig regulering og adgang til ladestandere

Overblik over lovgivning der hhv. fordrer og hindrer delebilismen.

Kommunale lovgivningsmæssige barrierer

Parkeringslicenser og betaling

Alle delebiler har en trængsels- og CO₂-reducerende effekt i forhold til privatbilisme. Dog ser SHARE NOW i dag en skævvridning på markedet for delebiler, som betyder, at delebilsordninger uden fast stamplads er underlagt at skulle betale en høj årlig parkeringsudgift.

De forskellige delebilsordninger imødekommer forskellige behov alt efter den forretningsmodel, de er bygget op omkring. Derfor er det uhensigtsmæssigt, at delebiler uden fast stamplads er underlagt at skulle betale en høj årlig parkeringsudgift, fremfor at få adgang til en mere markedsfremmende parkeringslicens. Den høje parkeringsudgift er med til at hæmme udbredelsen af specifikke delebilsordninger fremfor andre.

I øjeblikket er alle elbiler (private såvel som delebiler) fritaget for parkeringsafgift på offentlige pladser i Københavns Kommune, men fritagelsen er ifølge

aftalen midlertidig. Med den kraftige vækst i antallet af elbiler som hovedstadsområdet har oplevet de sidste par år, og med en forventning om, at der i 2030 er 230.000 elbiler i Københavns Kommune,²⁹ så er der en reel risiko for, at ordningen med gratis parkering for elbiler i Københavns Kommune ophører. Det vil have som konsekvens, at det bliver dyrere og mindre attraktivt at vælge delebilen frem for privatbilen. Selvom privatbilen udskiftes med en elbil, vil en stigning i antallet af privatbiler ikke modvirke de trængselsudfordringer, der eksisterer i byen.

Derfor er der behov for en licensordning til delebiler, der ligestiller de forskellige forretningsmodeller, og som sikrer gennemsigtighed og ens rammevilkår til fordel for delebilsbrugerne. Ligeledes er der behov for at ligestille delebilslicensen for benzindebilerne, fordi benzinbilerne spiller en vigtig rolle i at undgå, at brugerne anskaffer sig en privat bil, idet brugerne, de få gange om året, hvor behovet for en benzinbil er der, vil kunne få dækket det behov med en benzindelebil.



Årlig parkeringsomkostning for biler i København.
SHARE NOW-parkeringsomkostninger er baseret på 2020.

Adgang til parkeringspladser specifikt dedikeret til delebiler

For at blive valgt som transportløsning, er det vigtigt, at delebilen er et let tilvalg, og at den er placeret så tæt på brugerens behov som muligt. I den forbindelse eksisterer der i dag barrierer for brugerne i forhold til adgang til dedikerede parkeringspladser til delebiler.

SHARE NOWs delebiler har ingen fast stamplads og er automatisk til rådighed i områder, hvor der er stort behov for dem, da det er hér vores biler parkeres mest af vores kunder. Til gengæld kan det være vanskeligt at finde parkering til delebiler, fordi de er i konkurrence med privatbilen om parkeringspladserne. Det er en meget konkret udfordring for vores kunder, der skal lede efter parkering, mens den samlede pris for turen stiger. SHARE NOWs delebiler kan i dag ikke benytte sig af de delebilspladser, der er etableret i København og på Frederiksberg, fordi de delebilspladser er forbeholdt delebiler med fast stamplads. For få parkeringspladser til delebiler i byerne – særligt i de områder, hvor aktiviteten og behovet for en delebil er højt – udgør derfor en stor barriere for vores kunder.

Senest har udviklingen omkring budgetforhandlingerne for 2022 i Københavns Kommune vist udfordringerne med parkeringspladser til delebiler. Københavns Kommune har som den eneste kommune i Danmark valgt at dedikere 900 pladser til delebiler med fast stamplads henover de næste 4 år, og således som den eneste kommune i Danmark valgt at fortsætte deres differentiering mellem de forskellige typer af delebiler. Dette er konkurrenceforvridende og en direkte hindring af den fortsatte udbredelse af delebiler i København.

Manglende delebilsparkering omkring trafikale knudepunkter

Mange delebilister kombinerer ofte transportformer, når de skal have dækket deres transportbehov. Selvom delebilsbrugere oftere tager tog og bus, bliver sammenhæng mellem delebiler og kollektiv trafik ikke prioriteret i tilstrækkelig grad til at sikre et nemt skift mellem transportformer. Det er nemt at skifte mellem S-toget, bus, taxi, og delecyckel, men delebilen er ikke en del af de trafikale knudepunkter. Det er derfor en barriere for delebilismen, at delebilsparkering ikke indtænkes i tilstrækkelig grad omkring trafikale knudepunkter.

Nationale lovgivningsmæssige barrierer

Planloven hindrer udbredelse af delebiler i nye boligområder

En anden barriere for delebilsordninger er, at der i dag ikke er en klar juridisk hjemmel i planloven til, at kommunerne kan etablere delebilsparkering i lokalplaner eller ved nybyggeri og byudviklingsområder.³¹ Det er helt essentielt for udbredelsen af delebilsordninger, at delebilsparkering indtænkes i byudviklingen på samme måde, som cykeltrafikken i dag bliver det. Effekten af, at der ikke er en klar hjemmel for integration af delebilskoncepter, kan for eksempel ses i de nye boligområder i Ørestad og Nordhavn, hvor der er gjort meget ud af at integrere de traditionelle kollektive og private løsninger. Der er let adgang til for eksempel metro, bus, tog, havnebus, bycykler og cykelstier. I disse områder er der et stort potentiale for netop delebilisme, men de begrænsede muligheder for parkering gør det svært at levere på efterspørgslen, fordi delebilerne ikke kan gøres let tilgængelige for brugerne.³²

Resultatet er, at privatbilister bosat i disse nye, store bydele, vil have sværere ved at skifte privatbilen ud med delebiler, selvom de skulle ønske det, grundet de manglende parkeringspladser til delebiler.

Momsregler er ikke tilpasset delebilsordninger

Alle varer og services er generelt momsbelagt i Danmark med få undtagelser, herunder personbefordring. Det vil sige, at transportløsninger såsom taxi, fly, tog og bus ikke er momsbelagt.

Det betyder, at modsat f.eks. taxi, så er delebilsordninger som SHARE NOW og lignende services momsbelagt. Konsekvensen af den forskelsbehandling er, at delebilsbrugere reelt betaler en pris, som er 25 procent højere end, hvad den ville have været, såfremt delebilsordninger var momsfritaget på samme måde som taxi. Det skaber en unødvendigt høj barriere i forhold til at integrere delebiler i samfundet som et attraktivt alternativ til privatbilismen.

Uhensigtsmæssig regulering og adgang til ladestanderne påvirker udbredelsen

Mange delebiler er allerede i dag elektriske, og det er denne vej, markedet bevæger sig. Det betyder, at ladeinfrastrukturen til opladning af elbiler skal være velintegreret og velfungerende for at sikre den bedste udbredelse af delebilsordninger. I relation til dette ser SHARE NOW nogle konkrete barrierer.

Manglende styring af indfasning er uhensigtsmæssigt

På nuværende tidspunkt sker udbygningen af kantstensopladere efter først til mølle-princippet, hvor ladeinfrastrukturoperatørerne byder ind på de steder i byen, de gerne vil opstille ladestanderne. Dette går imod, hvad Kommissionen for grøn omstilling af personbiler anbefaler i deres rapport fra februar 2021, nemlig at offentlige arealer kun stilles til rådighed for private ladeinfrastrukturoperatører efter udbud.³³

At ladeinfrastruktur til elbiler ikke reguleres og planlægges af kommunerne, er en barriere i kraft af, at der ikke nødvendigvis tænkes byudvikling og trafikale knudepunkter ind i placeringerne. Samtidig betyder de manglende udbud, at der ikke er den prismæssige konkurrence blandt operatørerne, der gør, at det prismæssigt bliver attraktivt at lade sin elbil.

El-ladepladser udnyttes ikke optimalt

Samme rapport fra februar 2021 har undersøgt brugen af kantstensladepladserne i byrummet og har vurderet, at de i mange tilfælde ikke kun bruges til opladning, men også til regulær parkering. Typisk er ladefaciliteterne i brug mindre end 10 procent af tiden, hvilket de vurderer delvist skyldes, at elbiler også bruger ladepladserne som parkeringspladser uden at foretage opladning.³⁴ Det forhindrer andre elbiler i at oplade og betyder samtidig, at det er vanskeligt for ladeinfrastrukturoperatørerne at få en rimelig økonomi i ladestanderne.³⁵ Dette er en barriere, fordi det kan gøre det vanskeligt at finde oplademuligheder i byerne til elektriske delebiler.

Ulig adgang og store forskelle i roamingpriser

SHARE NOW oplever forhindringer i forhold til at oplade på tværs af ladeinfrastrukturoperatører. Godt nok har ladestanderoperatørerne indgået en frivillig aftale, der – ifølge Dansk Elbil Alliance – betyder, at der nu er mulighed for roaming på 96 procent af de danske ladestanderne.³⁶ Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at priserne er logiske eller gennemskuelige, men betyder blot, at det nu er en teknisk mulighed at lade via roaming.

Der hersker til trods for aftalen store, uforklarlige forskelle i roamingpriserne, der varierer fra 2,50 kr./ kWh og helt op til 9,00 kr./kWh (august 2021).³⁷ Begge dele udgør en barriere i udviklingen af delebilsordninger og udbredelsen af elbiler generelt, idet der ikke er tale om lige og fair vilkår på markedet.

Kommissionen for grøn omstilling af personbiler fremhæver i deres rapport, at andre sektorer har været igennem en lignende tilpasning til markedet, f.eks. teleselskaberne, der er blevet reguleret siden begyndelsen af 00'erne – og Kommissionen anbefaler, at der afsættes midler til løbende at følge op på markedsudviklingen.³⁸

DEN NUVÆRENDE LADEINFRASTRUKTUR UDGØR EN BARRIERE FOR UDBREDELSE AF EL-DELEBILER

Placering af ladestandere reguleres ikke og opstilles ikke efter reelt ladebehov, men efter hvor operatører ønsker at opstille dem.

Ladestandere er i brug mindre end 10% af tiden grundet pladser bruges til "normal" parkering uden opladning.

Variation i roamingpris; 2,50 kr. – 9,00 kr./ kWh betyder ulige vilkår på markedet.

LØSNINGSFORSLAG TIL AT FREMME DELEBILISME

I det følgende afsnit foreslår SHARE NOW konkrete løsningsforslag på de fire overordnede barrierer for udbredelsen af delebilsordninger og fremme delebilisme fra forrige afsnit.

1 Ensartet parkeringslicens vil give bedre vilkår for alle delebilsordninger

Ifølge bekendtgørelsen om parkering på offentlig vej (§2, stk. 3) har kommunerne mulighed for at differentiere prisen for en delebilslicens mellem delebiler med og uden fast stamplads ud fra, hvor der kan dokumenteres den største effekt.³⁹

Alle delebiler har en trængsels- og CO₂-reducerende effekt i forhold til privatbilisme. Derfor er det vigtigt, at udbredelsen af delebilisme behandles lige, så markedet og integrationen af delebiler i samfundet kan vokse.

Kommissionen for grøn omstilling af personbiler anbefaler i sin rapport, at parkeringsregler i udgangspunktet ensrettes for alle drivmiddeltyper.

SHARE NOW anbefaler, at der udstedes en ligestillet licens til alle delebilsordninger, hvor fokus ikke er på drivmiddel, men på den trængselsreducerende effekt, som delebiler har generelt.

Hvis den ovenfor skitserede licensløsning ikke er mulig, kan man overveje en rabatløsning til benzindelebler baseret på, at de har en trængselsreducerende effekt. Denne type parkeringslicens kan baseres på en forudsætning om kun at gælde delebiler, som bliver delt af mere end én husstand. Løsningen er allerede implementeret i Lyngby-Tårnbæk Kommune, hvor den er med til at forbedre rammevilkårene for delebilsordninger. Her parkerer el-delebiler gratis, og benzindelebiler kan få en parkeringslicens til 195 kr./bil/år.

2 Adgang til delebilsparkering er essentielt i udbredelsen af delebiler

For at nedbryde barrieren omkring manglende fleksibilitet og tilstedeværelse i forhold til brugernes behov, er der brug for flere parkeringspladser specifikt allokeret til delebilsordninger.

SHARE NOW anbefaler etablering af fælles parkeringspladser til delebiler på tværs af delebilsordningerne. Dette løfter alle aktører inden for delebilisme og gør alle typer delebiler mere attraktive for privatbilister ved at øge fleksibiliteten i ordningerne.

Alternativt anbefaler SHARE NOW, at der etableres parkeringspladser specifikt til delebiler uden fast stamplads, da det vil eliminere den barriere, som delebilsbrugere kan opleve ved at have svært ved at finde parkering. Det kan eksempelvis gøres ved at udpege nogle specifikke områder allokeret til delebiler på samme måde som taxiholdepladser.

2a Delebilsparkering skal indtænkes i nye byområder

Det er oplagt at gøre en særlig indsats for at fremme delebilsordninger ved at stille krav om etablering af delebilspadser i lokalplaner eller ved nybyggeri og byudviklingsområder. Særligt bør der fokuseres på at tillade delebilsparkering i terræn – uanset typen af delebil – da synlighed og tilgængelighed af parkeringsplads har betydning for, hvor attraktiv en delebil opfattes af brugere.

SHARE NOW opfordrer derfor til, at kommuner går i dialog med staten med henblik på at kunne udstede lavere p-normer og krav om delebiler i lokalplaner og ved nybyggeri.

FIRE FORSLAG TIL AT FREMME DELEBILISME

- 1 Ensartet parkeringslicens vil give bedre vilkår for alle delebilsordninger



- 2 Adgang til delebils-parkering er essentielt i udbredelsen af delebiler



- 3 Momsfritagelse giver mulighed for at tilbyde bedre løsninger



- 4 Fair vilkår og lige adgang til offentligt tilgængelige ladestandere



2b Parkering ved trafikale knudepunkter er centralt for udviklingen på markedet

SHARE NOW anser delebilsparkering ved centrale knudepunkter som helt centralt for at sikre et øget samspil mellem el-delebiler og den kollektive trafik, samt skabe udvikling på delebilsmarkedet. Derfor opfordrer vi Københavns Kommune til at prioritere el-delebiler ved trafikale knudepunkter og til at etablere en ramme på 1.000 parkeringspladser for el-delebiler markeret med tydelig skiltning ved udvalgte trafikknudepunkter og opfordrer til, at samme princip indtænkes i andre kommuners planer om renovering eller udvikling af trafikale knudepunkter.

SHARE NOW er helt enig i, at det er vigtigt at indtænke debiler, når der bygges nye eller renoveres eksisterende bus- eller togstationer eller lignende trafikale knudepunkter, og optimalt set ikke kun for el-delebiler, men for alle typer debiler.

Hvis de vigtigste knudepunkter får tilført et tilstrækkeligt antal delebilsparkeringspladser, maksimerer det sandsynligheden for, at der altid vil være en ledig plads og altid vil være en ledig debil til rådighed. Samtidig giver det mulighed for, at markedet for debiler kan vokse. Der kan desuden opstå synergier, hvor det er let for brugeren at skifte mellem de forskellige transportformer inden for et lille område. Sidst, men ikke mindst, øges incitamentet for at anvende de kollektive transportformer fremfor privatbilen, da de integreres som en naturlig løsning i danskernes mobilitetshverdag.

3 Momsfritagelse giver mulighed for at tilbyde bedre løsninger

Loven om momsfrigtagelsen for personbefordring er lavet på et tidspunkt, hvor nye debilsordninger, som SHARE NOW, endnu ikke var almindeligt udbredt i samfundet. Lovgivningen tager derfor kun højde for traditionel personbefordring som bus, tog og taxa. I dag er debilsordninger tættere forbundet og integreret med den øvrige kollektive trafiks transportsystemer og spiller – som vi kan se det – en større og større rolle i danskernes valg af transportform.

En momsfrigtagelse vil ikke kun komme forbrugerne til gode i form af lavere priser for ydelserne. De lavere priser for ydelserne vil også have effekt på hastigheden, hvormed danskerne tager debilsordninger til sig. Hermed øges det samlede antal af debiler til rådighed og som resultat mindskes antallet af privatejede biler.

SHARE NOW anbefaler på denne baggrund en opdatering af lovgivningen om momsfrigtagelse for personbefordring, hvor man fjerner forskelsbehandlingen ved at sidestille debilsordninger med de øvrige former for personbefordring.

4 Fair vilkår og lige adgang til offentligt tilgængelige ladestandere

Styring af indfasningen af ladestandere er nøglen til at sikre, at elektriske dele- og privatbiler bliver mere udbredt i Danmark. SHARE NOW anbefaler, at der i denne forbindelse generelt tænkes i, hvordan private el- og debiler får mest muligt ud af ladestanderne i byrummet, og hvor de er bedst muligt placeret for brugerne. Det vil skabe bedre udnyttelse af ladestanderne og sikrer, at flere konverterer til elbiler, fordi der tilbydes bedre adgang til ladeinfrastruktur i forhold til nuværende og fremtidige behov, samt byudvikling.

SHARE NOW anbefaler, at kommunerne benytter sig af udbudsrevet etablering af ladestandere. Som Kommissionen for grøn omstilling af personbiler anbefaler, kan udbuddet, afhængig af lokationens attraktivitet, enten medføre betaling fra ladeinfrastrukturoperatøren til det offentlige, eller et tilskud fra offentlig side, for at få operatøren til at etablere og drive ladeinfrastrukturen.⁴⁰

SHARE NOW er enig med Kommissionen for grøn omstilling af personbilers anbefaling om, at udbuddene skal indeholde krav til ladeinfrastrukturoperatørerne, blandt andet vedrørende serviceniveau, indad- og udadgående roaming og eventuelt i forhold til prissætning i tilfælde, hvor udbuddet resulterer i et lokalt monopol, for eksempel på de store servicestationer langs statsvejnettet.⁴¹

4a Bedre udnyttelse af ladeinfrastruktur

Med den store forventede stigning i antallet af elbiler på vejene i Danmark, er der et markant behov for, at den nuværende og kommende ladeinfrastruktur udnyttes på en måde, der tilskynder en bedre udnyttelse af ladeinfrastrukturen

Ligesom Kommissionen for grøn omstilling af personbiler anbefaler SHARE NOW også, at der gennemføres en regulering af el-ladepladserne, med det formål at sikre bedre mulighed for udnyttelse af ladestanderne. Det kan for eksempel gøres ved at sætte tidsbegrænsninger på, hvor lang tid en bil kan holde ved en opladningsplads i dagtimerne. Det er dog vigtigt, at der findes en hensigtsmæssig balance mellem hensynet til at optimere anvendelsen af opladningsfaciliteterne og hensynet til, at det ikke bliver for upraktisk for elbilejerne at skulle flytte bilen efter meget kort tid.

Ligeledes anbefaler SHARE NOW, at det fra Statens side undersøges, hvordan udrulningen af hurtig- og lynladere understøttes på en måde, der sikrer, at denne udrulning kan ske mest hensigtsmæssigt under hensyntagen til behovet for udviklingen af et velfungerende marked, der dækker hele landet.

SHARE NOW er også fortalere for tidsbegrænsning i dagtimerne, der giver mulighed for fuld opladning inden for ladetiden for en gennemsnitlig elbil. Ved opladning i dagtimerne vil det derfor give mening, at biler må parkere under opladning i op til tre timer og derefter betale parkeringsafgift. Der er mulighed for

at indføre markant betaling for at holde parkeret ved ladestanderne udover ladning for at øge mobiliteten og skabe incitament for ladeinfrastrukturoperatører.⁴² SHARE NOW ser gerne, at reglen håndteres som øvrig tidsbegrænsning i Københavns Kommune. Det vil sige ikke gældende ved aften, nat, weekend eller helligdage, hvor der er et begrænset flow af brugere.

4b Lige adgang til opladning og fair priser

I dag er markedet for opladning af elbiler i det offentlige rum ikke i særlig høj grad præget af fair og konkurrencedygtige priser. Der hersker store, uforklarlige forskelle i roamingpriserne, og det udgør en barriere i udviklingen af delebilsordninger og udbredelsen af elbiler generelt.

SHARE NOWs standpunkt er, at en ladestanderoperatør, der får tilladelse til at opføre offentligt tilgængelige ladestanderne, bør garantere, at alle kan få adgang til operatørens netværk på lige og fair vilkår. Det vil skabe et stærkere incitament til udbredelse af elbiler, samt bedre og mere gennemsigtige vilkår for brugere af elbiler. Ligesom Kommissionen for grøn omstilling af personbiler anbefaler SHARE NOW også at regulere markedet for elbilsopladning, hvis ikke markedet i tilstrækkelig grad, af egen drift, sikrer en rimelig prissætning.⁴³

KILDEHENVISNING

1. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, 'Delrapport 1: Veje til en grøn bilbeskatning', (sept. 2020)
2. Københavns Kommune 2025. Klimaplanen – Roadmap 2021-2025
3. Københavns Kommunes Handlingsplan for delebilisme 2021-2025 Del 1
4. Urban Creators rapport til Københavns Kommune: 'Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København', (jan. 2021)
5. Urban Creators rapport til Københavns Kommune: 'Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København', (jan. 2021)
6. DTU, Transportvaneundersøgelsens årsrapport for Danmark 2020
7. Danmark Statistik, Befolkingstilvækst 2019 -2030
8. Danmarks Statistik, Familiernes bilrådighed, (jan. 2021)
9. Dansk Industri: "Trængsel koster samfundet over 30 milliarder kroner", (dec. 2019)
10. Faktaark om trængselsudfordringen, Region Hovedstaden, opgjort i fuldtidsårsværk
11. Karlsruhe Institute of Technology (KIT): 'Does free-floating carsharing reduce private vehicle ownership? The case of SHARE NOW in European cities', (2019-2020)
12. Urban Creators rapport til Københavns Kommune: 'Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København', (jan. 2021)
13. Karlsruhe Institute of Technology (KIT): 'Does free-floating carsharing reduce private vehicle ownership? The case of SHARE NOW in European cities', 2019-2020
14. DTU, Effekt- og brugerundersøgelse af E-bybiler i Region Hovedstaden, (feb. 2020)
15. DTU, Effekt- og brugerundersøgelse af E-bybiler i Region Hovedstaden, (feb. 2020)
16. DTU, Effekt- og brugerundersøgelse af E-bybiler i Region Hovedstaden, (feb. 2020)
17. DTU, Effekt- og brugerundersøgelse af E-bybiler i Region Hovedstaden, (feb. 2020)
18. DTU, Transportvaneundersøgelsens årsrapport for Danmark 2020
19. Energistyrelsen, Dansk Klimapolitik
20. Energistyrelsen: "Basisfremskrivning 2020 – Danmarks Klima- og Energifremskrivning", (2020)
21. Klimasekretariatet Teknik- og Miljøforvaltningen: "KBH 2025 Klimaplanen, Roadmap 2021-2025", (2020)
22. Klimasekretariatet Teknik- og Miljøforvaltningen: "KBH 2025 Klimaplanen, Roadmap 2021-2025", (2020)
23. Københavns Kommunes Handlingsplan for delebilisme 2021-2025 Del 1
24. Urban Creators rapport til Københavns Kommune: 'Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København', (jan. 2021)
25. OECD Environment Working Papers, nr. 175, 'Exploring the impact of shared mobility services on CO2', (apr. 2021)
26. Københavns kommune, CO2-regnskab for 2019, (sept. 2020)
27. Urban Creators rapport til Københavns Kommune: 'Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København', (jan. 2021)
28. DTU, Effekt- og brugerundersøgelse af E-bybiler i Region Hovedstaden, (feb. 2020)
29. Analyse af behovet for ladestandere i Københavns Kommune frem mod 2050
30. Københavns Kommune, licenszoner (oktober 2021)
31. Indenrigs- og Boligministeriet: "Tættere på – Grønne byer og en hovedstad i udvikling", (maj 2021)
32. Urban Creators rapport til Københavns Kommune: 'Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København', (jan. 2021)
33. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, delrapport 2: Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur, (feb. 2021)
34. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, delrapport 2: Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur, (feb. 2021)
35. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, delrapport 2: Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur, (feb. 2021)
36. Dansk elbil alliance – Pressemeddelelse "Nu kan du 'roame' på stort set alle offentlige ladestandere" (juni 2021)
37. Mobilitywatch – "Ny analyse skal undersøge konkurrencen på markedet for ladestandere" (oktober 21) og Transportministeriet og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Analyse af prisstruktur for offentligt tilgængelige ladestandere (august 2021)
38. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, delrapport 2: Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur, (feb. 2021)
39. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, 'Delrapport 1: Veje til en grøn bilbeskatning', (sept. 2020)
40. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, delrapport 2: Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur, (feb. 2021)
41. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, delrapport 2: Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur, (feb. 2021)
42. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, delrapport 2: Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur, (feb. 2021)
43. Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, delrapport 2: Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur, (feb. 2021)

SHARENOW

Morten Jakobsen
Managing Director
morten.jakobsen@share-now.dk
+45 2222 3449

Skøjtevej 26
2770 Kastrup
Tlf. 72 10 83 71

www.share-now.com