

**Overliggeraftale om
klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik**

**mellem regeringen og Københavns Kommune, Aarhus Kommune,
Odense Kommune, Aalborg Kommune, Vejle Kommune og Frede-
riksberg Kommune**

25. juni 2020

Overliggeraftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik

Regeringen har sat en ambitiøs, grøn målsætning om at reducere udledningen af drivhusgasser med 70 pct. i 2030 set i forhold til niveauet i 1990. For at opnå dette mål skal transportsektoren også yde sit grønne bidrag.

En betydelig del af den grønne omstilling i den kollektive transport foregår lokalt hos kommuner og regioner i samarbejde med trafiksekskaberne.

Den offentlige kollektive bustrafik leverer årligt ca. 8,7 mio. køreplanstimer på landsplan, kørt af i omegnen af 3.330 busser. Den kommunale bustrafik udgør 77 pct. af disse køreplanstimer og er dermed en central faktor i omstillingen af den kollektive bustrafik.

Landets største kommuner – København, Aarhus, Odense, Aalborg, Vejle og Frederiksberg – har en særlig rolle i omstillingen af den kollektive bustrafik, da disse seks kommuner står for knap ¼ af bustrafikken på landsplan målt i køreplanstimer, svarende til godt 30 pct. af den kommunale bustrafik.

Med den store andel af bustrafikken følger både muligheden og ansvaret for at påvirke omstillingen og bane vejen for den grønne dagsorden. Med de indgåede bilaterale aftaler mellem de enkelte kommuner og regeringen påtager kommunerne sig dette ansvar. Samtidig påtager regeringen sig at arbejde for konkrete tiltag, der blandt andet forbedrer kommunernes rammer for yderligere at fremme den grønne omstilling.

Kommunale målsætninger for omstilling til grøn kollektiv transport

Fælles for de bilaterale aftaler er, at kommunerne som minimum forpligtiger sig til:

- Nulemissionsbusser (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra 2021.¹

Målsætningen gælder allerede fra 2020 i Københavns Kommune, Aarhus Kommune og Frederiksberg Kommune.²

- CO₂-neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter (ekskl. skolebusser) fra 2020.

Målsætning er ikke relevant for Odense Kommune. For Aalborg Kommune gælder målsætningen fra 2021. Vejle Kommune vil hurtigst muligt, dog tidligst med udbud i 2022, leve op til denne målsætning.

- CO₂-neutrale eller nulemissionsbusser i alle nye udbud af tværkommunale busser fra 2020.

Målsætningen er ikke relevant for Aarhus Kommune og Aalborg Kommune. Odense Kommune vil arbejde for omstilling af tværkommunale busruter. Vejle Kommune vil hurtigst muligt, dog tidligst med udbud i 2022, leve op til denne målsætning.

- At ny-leasing og ny-indkøb af kommunale personbiler skal være nulemission fra 2021.

¹ Aalborg Kommune bemærker, at det ikke omfatter køretøjer, som forlænges som en del af et udbud.

² Se fodnote 1.

Målsætningen gælder allerede fra 2020 i Københavns Kommune og Aarhus Kommune. Aalborg Kommunes forpligtigelse gælder fra 2025. Odense Kommunes målsætning er med forbehold for, at det er økonomisk realistisk. Målsætningen omfatter ikke Vejle Kommune, der vil udarbejde en plan for denne målsætning senest i 2021.

- At minimum 75 pct. af ny-leasede og ny-indkøbte kommunale vejgående køretøjer skal anvende et CO₂-neutralt drivmiddel eller være nulemission fra 2022.

Frederiksberg Kommunes målsætning gælder fra 2023. I Aarhus Kommune vil alle kommunale vejgående køretøjer være omstillet i 2025 (undtagen traktorer, fejebiler og skraldebiler³). Odense Kommunes målsætning er med forbehold for, at det er teknologisk og økonomisk realistisk. Aalborg Kommunes målsætning gælder fra 2025. Målsætningen omfatter ikke Vejle Kommune, der vil udarbejde en plan for denne målsætning senest i 2021.

Kommunernes målsætning for omstilling af den kollektive busstrafik til el er under forudsætning af, at afgiftslempelsen til minimumssatsen for el til elbusser fastholdes.

Klimasamarbejdsaftalerne om grøn kollektiv trafik indeholder yderligere særskilte kommunale målsætninger. Disse øvrige aftaleelementer kan ses i de bilaterale aftaler indgået mellem den pågældende kommune og regeringen. Øvrige kommuner og regioner opfordres til at tilslutte sig målsætningerne, *jf. bilag 1*.

Fælleskommunale udbud af grønne specialiserede køretøjer

I forbindelse med dialogen om klimasamarbejdsaftaler om kollektiv trafik har en række kommuner over for Transport- og Boligministeriet udtrykt ønske om, at indgå et kommunalt samarbejde om fællesudbud af grønne specialiserede køretøjer. Eksempler på grønne specialiserede køretøjer er renovationsbiler og fejebiler.

Ønsket om et fælles udbud af grønne specialiserede køretøjer skyldes, at det kan være vanskeligt og administrativt tungt for den enkelte kommune at udbyde og indkøbe et mindre antal specialiserede køretøjer alene. Et større fælles udbud kan muligvis medvirke til at mindske omkostningerne ved indkøb af specialiserede køretøjer og dermed, at den kommunale flåde bliver grønnere og mere klimavenlig.

KL har i denne forbindelse tilkendegivet, at man i regi af den fælleskommunale indkøbsstrategi vil undersøge mulighederne for og opbakningen til et fælles udbud af grønne specialiserede køretøjer. Initiativet har regeringens fulde opbakning.

Rammevilkår og handlerum for grøn omstilling

Usikkerhed om rammevilkår og kommunernes muligheder og handlerum i relation til konkrete tiltag for grøn omstilling hindrer den grønne omstilling. I forbindelse med dialogen om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik har transportministeren afklaret en række spørgsmål fra kommunerne relateret til mulighederne og rammevilkårene for den kommunale grønne omstilling, *jf. nedenfor*.

³ Skraldebiler er i Aarhus Kommune ikke kommunale køretøjer.

Endvidere har regeringen v. transportministeren tilkendegivet dels at ville analysere, vurdere og afklare yderligere konkrete spørgsmål, samtidig med at ministeren har tilkendegivet at ville arbejde for konkrete tiltag og ændringer af konkrete rammevilkår for kommunernes omstilling. Dette vil medvirke til at understøtte og accelerere alle landets kommuners grønne omstilling yderligere.

Med nærværende aftaler forpligtiger regeringen v. transportministeren sig til:

- At arbejde for at skabe en hjemmel til kommunalt tilskud til infrastruktur for alternative drivmidler, idet de juridiske og økonomiske implikationer ved en sådan hjemmel dog først skal kortlægges.
- At arbejde for, at der sker en permanent mulighed for afgiftslempelse til minimumssatsen af elektricitet, der anvendes i elbusser.
- At Transport- og Boligministeriet i samarbejde med Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet udarbejder en analyse af prisstrukturer for offentligt tilgængelige ladestandere, som bl.a. skal afdække mulighederne i praksis for ad hoc-opladning uden abonnement, interoperabilitet af ladeoperatørernes betalingssystemer og prissætning, jf. også den politiske aftale af 3. april 2020 om udmøntning af pulje til grøn transport 2020.
- At undersøge om og eventuelt hvordan, at politiet kan få en rådgivende rolle i vurderingen af kommunale vej- og byrumsprojekter.

I forbindelse med dialogen om klimasamarbejdsaftalerne har kommunerne tilkendegivet, at forskellige uklarheder om konkrete regelgrundlag i et vist omfang hindrer den grønne omstilling. På den baggrund har transportministeren på kommunernes opfordring afklaret følgende:

- Flere kommuner har spurgt til, om der kan findes hjemmel i kommunalfuldmagten til, at kommunerne kan give tilskud til etablering af ladestandere.

Der er ikke hjemmel i kommunalfuldmagten til, at kommunerne kan give tilskud til etablering af ladestandere.

- Flere kommuner har spurgt til, om der kan findes statslig finansiering til ladeinfrastruktur.

Det følger af aftalen af den 3. april 2020 om *grøn pulje til transport*, at der afsættes to puljer til støtte af henholdsvis udbredelse af ladeinfrastruktur (49,9 mio.kr.) og grøn omstilling af erhvervstransport (24 mio. kr.). Puljen til ladestandere skal bidrage til udbredelsen af ladeinfrastruktur på motorvejsnettet, i områder uden for byerne og i byerne.

Puljen kan søges af ladestanderoperatører til medfinansiering af totalomkostningerne ved opsætning af lyn- og hurtigladestandere, hvor støtte til opsætning af ladestandere langs motorvejsnettet målrettes lynladere. Puljen kan endvidere søges af partnerskaber, der går sammen om udvikling og demonstration af koncepter for opsætning af ladeinfrastruktur i byer. Det vil være et vilkår for støtte fra puljen, at der sikres lige adgang for alle elbiler, så ad hoc-opladning bliver lige så enkelt som abonnementsopladning.

- Der er spurgt til, om kommunerne kan kræve, at et bestemt antal p-pladser ved nybyggeri allokeres til el- og delebiler. Ydermere er der spurgt til kommunernes muligheder for omstilling via

forskellige incitamentter og lokale rammevilkår, herunder mulighed for fortin til nulemissionskøretøjer ved eksempelvis parkering.

Erhvervsstyrelsen er af den opfattelse, at planloven rummer hjemmel til, at kommunerne kan planlægge for at fremme bl.a. el- og delebiler. Efter planloven kan kommuner i lokalplaner fastsætte bestemmelser om antal parkeringspladser til forskellige anvendelser, beliggenhed og udformning af parkeringsareal på den enkelte ejendom. Planlægning af parkeringspladser til bestemte formål kendes i forhold til antal og beliggenhed af handicapparkeringspladser. Bestemmelsen er meget bred og i øvrigt teknologineutral i sin ordlyd.

- Der er spurgt til, om regeringen vil arbejde for, at kommunale investeringer i ladeinfrastruktur til busser, kommunale køretøjer og offentlig vej er fritaget for det kommunale anlægsloft.

Der er ingen aktuelle planer om at undtage investeringer fra tværgående koordinering og prioritering, herunder den kommunale anlægsramme og anlægsloft.

- Der er spurgt til, om der er hjemmel til, at offentlige forvaltninger kan dele overskydende kapacitet af bilflåden med hinanden og borgerne.

Social- og Indenrigsministeriet har tilkendegivet, at en sådan forespørgsel skal bero på en konkret vurdering. Konkrete forespørgsler kan derfor sendes til Ankestyrelsen med henblik på afgivelse af en vejledende forhåndsudtalelse om spørgsmålet.

Opfølgning

Parterne mødes årligt med henblik på en løbende dialog om status for aftalerne.