



Til Mikkel Skovgaard (Ø)

## Svar på spørgsmål vedr. trafikudbud og udbud ifm. klimamål

Mikkel Skovgaard har den 18. januar 2022 stillet nedenstående spørgsmål:

- *Forvaltningen bedes herudover give en status på arbejdet med trafikudbud og kontrakter som et middel til at nå kommunens klimamål, herunder hvilke tiltag som kan iværksættes for at fremskynde indsatsen.*
- *Forvaltningen bedes gøre rede for eventuelle gældende kommunale og statslige krav til leverandørers transport samt det politiske handlerum kommunalt for at skærpe disse med henblik på CO2-reduktion.*

Borgerrepræsentationens Sekretariatet har videresendt spørgsmålet til Københavns Ejendomme og Indkøb (KEID) i Økonomiforvaltningen til besvarelse:

### **KEID's svar:**

#### Spørgsmål 1:

*Forvaltningen bedes herudover give en status på arbejdet med trafikudbud og kontrakter som et middel til at nå kommunens klimamål, herunder hvilke tiltag som kan iværksættes for at fremskynde indsatsen.*

### **Status på skærpede krav til grønne leverandørkøretøjer**

Borgerrepræsentationen besluttede i 2019, at der på alle relevante udbud, hvor der i København leveres en vare eller en tjenesteydelse med et køretøj, skal stilles krav til køretøjernes grønne profil.

Kravene stilles enten som mindstekrav eller som konkurrenceparameter, og udformes konkret på baggrund af markedsdialog med leverandørerne i den relevante branche for det pågældende udbud. Eksempelvis er skærpede krav til grønne køretøjer brugt som mindstekrav i udbuddet for elektriskydelse, hvor leverandøren skal leve op til en progression med andelen af kørsler udført med grønne køretøjer på 50% i 2021, 75% i 2022 og 90% i 2023 og 2024. Kravet har også været anvendt som et tildelingskriterie i udbuddet for låseservice, hvor kriteriet vægtede 20%.

09-02-2022

Sagsnummer i F2  
2022 - 1883

Dokumentnummer i F2  
892474

Sagsnummer eDoc  
2022-0041109

Sagsbehandler  
Matias Wolder Steenberg

I 2021 blev kravet implementeret i seks udbud på tværs af forvaltninger og indkøbsområder. Det forventes, at der stilles krav til yderligere 12 udbud i 2022.

### **Tiltag til at fremskynde kommunens klimamål**

Det er en del af beslutningen fra 2019, at kravene skærpes og udvides i takt med, at markedet kan honorere skærpede krav, således at kommunen kontinuerligt fastsætter ambitiøse men realistiske krav. Dette gælder både krav til andelen af grønne kørsler og typen af køretøjer, hvor kravet finder anvendelse. Eksempelvis er det forventningen, at Københavns Kommune skal i markedsdialog med leverandører med store varevogne i nær fremtid, idet markedet for grønne store varevogne pt. er i en væsentlig udvikling. En fremskyndelse af indsatser, hvor kommunen agerer hurtigere end markedsudviklingen tilskriver, kan føre til væsentligt højere priser og/eller manglende konkurrence om de udbudte kontrakter. Det vil derfor være en balancegang og kræve en konkret vurdering af, om kommunen vil betale merudgifterne, såfremt der skal ske skærpelse af kravene til grønne køretøjer, hurtigere end markedsudviklingen.

På nuværende tidspunkt er definitionen af grønne køretøjer i Københavns Kommune køretøjer, der kører på el, biogas, brint, plug-in-hybrid, eller andre ikke-motoriserede transportformer, fx cykler. Der er pt. en national debat om, hvorvidt plug-in-hybrid bør anses som grønne køretøjer. Det er vurderingen på baggrund af markedsundersøgelser og markedsdialoger, at det er de større køretøjer, samt køretøjer med komprimator, hvor brugen af plug-in-hybrid er mest relevant i kommunens udbud.

### Spørgsmål 2:

*Forvaltningen bedes gøre rede for eventuelle gældende kommunale og statslige krav til leverandørers transport samt det politiske handle- rum kommunalt for at skærpe disse med henblik på CO2-reduktion.*

### **Kommunale krav til leverandørkøretøjer**

Foruden de skærpede krav til grønne køretøjer, som er beskrevet ovenfor under spørgsmål 1, stiller kommunen krav om, at alle køretøjer over 3.500 kg, som transporterer varer eller leverer tjenesteydelser, herunder udfører bygge- og anlægsopgaver, inden for kommunens grænser, som minimum skal opfylde Euronorm 6. Alle benzin- og dieslbiler er typegodkendt efter en Euronorm fra 1-6. Euronormerne sætter grænser for, hvor meget nye biler må forurene. Et af værktøjerne til at mindske forureningen fra biler, busser og andre køretøjer er de fælles europæiske krav, de såkaldte euro-normer. Euronormerne sætter grænser for, hvor meget nye biler må forurene.

Derudover er der en række krav til kommunens egne køretøjer. Disse omfatter, at personbiler under 3.500 kg skal være el- eller brintbiler, indkøb af varebiler op til 2.000 kg skal leve op til Euronorm 6 og energimærke A+, samt at indkøb af køretøjer over 3.500 kg skal leve op til Euronorm 6. Desuden stilles der krav om, at personbiler og udbud af personbefordring af personbiler til fem personer samt varebiler ligeledes skal leve op til Euronorm 6 og energimærke A+.

Derudover har Borgerrepræsentationen anmodet Københavns Kommunes bestyrelsesmedlemmer i de selskaber, som kommunen er medejer af, om på et bestyrelsesmøde i 2017 at stille forslag om, at det pågældende selskab til enhver tid skal overholde Euronorm 6, og hvor det er muligt indkøbe tunge køretøjer baseret på alternative drivmidler.

Derudover stilles der krav om, at alle leverandørens chauffører skal overholde Københavns Kommunes tomgangsregulativ.

#### **Statslige krav til leverandørkøretøjer**

Af statslige krav for køretøjer under 3.500 kg. gælder det, at nye person- og varebiler skal overholde Euronorm 6.

KEID har rettet henvendelse til Miljøstyrelsen for at få bekræftet, at disse krav er de mest opdaterede.

#### **Kommunalpolitisk handlerum**

Andre tiltag, der kan bidrage til at nå kommunens klimamål, kan være at etablere en ordning for samordnet varetransport til kommunen, således at alle varer til samme modtager kan køres i ét (grønt) køretøj – og eventuelt uden for myldretiden. Det gør Københavns Kommune ikke på nuværende tidspunkt, men lignende ordninger er etableret i andre byer. For at udarbejde et beslutningsgrundlag for etablering af en sådan ordning kræves i første omgang, at der afsættes midler til at udarbejde de analyser, der kan fastlægge forventede omkostninger, miljøeffekter mv.