

Teknik- og Miljøudvalget

BESLUTNINGSPROTOKOL

fra ordinært møde onsdag den 15. august 2007

Sager til beslutning

24. Skærpet miljøprofil for kommunens taxi- og personvognskørsel

TMU 394/2007 J.nr. 2007-43507

INDSTILLING OG BESLUTNING

Det skal besluttes, at miljøprofilen for kommunens taxi- og personvognskørsel skærpes. Forslaget omfatter kommunens udbudsaftaler for taxikørsel samt ny erhvervede indregistrerede personbiler.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget efter høring af Kultur- og Fritidsudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der stilles krav om en skærpet miljøprofil ved næste udbud af Københavns Kommunes taxikørsel.

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget beslutter,

2. at det foreslåede krav vedrørende en skærpet miljøprofil ved Københavns Kommunes ny erhvervede af egne/leasede køretøjer indregistreret som personbiler, sendes i udvalgshøring.

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 15. august 2007

Der blev stemt om indstillingen.

For stemte 9 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Lotte Thiim Bertelsen (F), Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Hamid El Mousti (A), Klaus Bondam (B), Monica Thon (B), Winnie Berdtson (U), Karin Storgaard (O).

Ingen stemte imod.

Lars Dueholm (V) undlod at stemme.

Indstillingen blev anbefalet henholdsvis godkendt.

Protokolbemærkning fra Lars Dueholm (V): "Venstre ønsker der ved miljøvurderingen skal tages hensyn til de omhandlede bilers samlede miljøbelastning - og ikke kun til belastningen i driftsfasen."

PROBLEMSTILLING

I 2006 blev der kørt ca. 2 mio. km. i taxi for kommunen (som del af kommunale serviceydelse fx kørsel af skolebørn, de ansattes kørsel etc.) og ca. 5 mio. km. i kommunens egne/leasede personbiler. Kommunens taxikørsel har et energiforbrug svarende til ca. 520 ton CO₂, mens kørslen i kommunens egne/leasede personbiler bidrager yderligere med ca. 1.000 ton CO₂ pr. år. Kommunens kørsel medfører ligeledes en udledning af miljø- og sundhedsskadelige stoffer, eksempelvis partikler. Kommunens nuværende taxaftale udløber til oktober og kan maksimalt forlænges frem til oktober 2008. Kommunen skal i den forbindelse udarbejde et nyt udbudsmateriale.

De negative konsekvenser for klimaet og borgernes sundhed kan begrænses ved at skærpe miljøkravene i kommunens udbudsaftaler for kommunens taxikørsel og ved selv at skærpe kravene for kommunens egne nyerehvervelser af indregistrerede personbiler. En skærpet miljøprofil vil ligeledes medføre en økonomisk gevinst for kommunen.

LØSNING

Indstillingen er en opfølgning på medlemsforslag fra Det Radikale Venstre, der blev fremlagt for Borgerrepræsentationen 30. november 2006 og viderebehandlet i Teknik- og Miljøudvalget 13. december 2006. På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 20. juni blev denne sag udsat med henvisning til, at udvalget havde uddybende spørgsmål til sagen. Teknik- og Miljøforvaltningens svar til udvalgets spørgsmål findes i Bilag 5-8. Teknik- og Miljøforvaltningen har ligeledes fået nye oplysninger om kommunens taxikørsel, hvorfor CO₂-tallene for taxikørslen og det samlede besparelspotentiale er korrigeret. De nye oplysninger har styrket behovet for at reducere kommunens CO₂-udledning og medført et større besparelspotentiale. Svarene på udvalgets spørgsmål har ifølge Teknik- og Miljøforvaltningen ikke givet anledning til ændringer af indstillingens forslag. Høringsparternes bemærkninger er indarbejdet i indstillingen.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der ved kommunens næste udbud til kommunens taxikørsel arbejdes hen imod, at der kan stilles krav om, at taxier omfattet af taxaftalen: Lever op til betingelserne for A- eller B-energimærkede biler samt har påmonteret partikelfilter, hvis bilen kører på diesel (For uddybning af energimærket se Bilag 2).

For kommunens egne/leasede personbiler anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at kommunen ved alle nyanskaffelser vælger en A-energimærket personbil, med mindre der er væsentlige tekniske eller arbejdsmiljømæssige argumenter for at vælge en B-energimærket bil. Bilerne skal desuden have påmonteret partikelfilter, hvis bilen kører på diesel. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at kravet til egne/leasede personbiler træder i kraft snarest muligt og senest fra 1. januar 2008.

Udbudsaftale for Københavns Kommunes taxikørsel

I København kører der ca. 2.200 taxier. Disse vogne udskiftes hvert 2-3 år, hvilket betyder, at der i 2006 blev udskiftet 976 vogne (størstedelen var udskiftninger, få var nye licenser). Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at den hyppige udskiftning af taxierne gør, at vognmændene inden for en kort årrække har mulighed for at udskifte deres biler, så de lever op til kravet om en mindre miljøpåvirkning. For at taxibranchen kan leve op til de foreslåede krav anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at der arbejdes hen i mod at opstille krav i udbudet til kommunens taxikørsel, der sikrer, at 50 % af taxierne, der er omfattet af rammeaftalen, kan leve op til det foreslåede krav efter to år og 100 % efter fire år. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler desuden, at der i forbindelse med udbudsmaterialet til kommunens taxikørsel undersøges, i hvilket omfang der er behov for at præcisere særlige undtagelser fra kravet fx i tilfælde, hvor arbejdsfunktioner ikke kan udføres som følge af de foreslåede krav.

Grundet liberaliseringen af taximarkedet findes der i Færdselsstyrelsens Bekendtgørelse om særlige krav til taxier mv. (BEK nr. 399) kun begrænsede krav til taxiernes udformning. Det betyder, at der ikke er hindringer for, at taxierne kan leve op til indstillingens anbefalede krav. Der findes i øjeblikket ca. 500 bilmodeller, der er energimærket A eller B, så udvalget af biler er stort (Jf. Bilag 2). Når der tages hensyn til Arbejdstilsynets Bekendtgørelse om tekniske hjælpemidlers anvendelse (BEK nr. 1109 af 1992 med senere ændringer) og Bekendtgørelse om arbejdets udførelse (BEK nr. 559) vurderes udbudet at være mindre.

Antallet af egnede biler ud fra et arbejdsmiljømæssigt synspunkt er afhængig af chaufførens kropsbygning og beror altid på en konkret vurdering af forholdene omkring førerpladsen og øvrige forhold. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der findes adskillige A- og B- mærkede bilmodeller, som er egnede til taxikørsel såvel ud fra en pladsmæssig som arbejdsmæssig vurdering, jf. eksempler på disse biltyper i bilag 6.

Branchen er blevet bedt om at kommentere på Teknik- og Miljøforvaltningens forslag. Teknik- og Miljøforvaltningen har tidligere noteret en bekymring fra branchen vedr. videresalg af biler med mindre motor (Jf. Bilag 3). Dansk Taxi Råd har på vegne af taxivognmændene ikke fundet grund til at nævne dette i deres kommentar til forslaget (Bilag 9). Dansk Taxi Råd's kommentarer til forslaget er, at de overordnet er positive over for forslaget og gerne vil bidrage til at forbedre miljøet ved at leve op til krav om partikelfiltre. Branchen er dog bekymret for om de A- og B-energimærkede biler lever op til gældende sikkerheds- og arbejdsmiljøkrav (Jf. Bilag 8-9). Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer på baggrund af en høring af Arbejdstilsynet, at der som udgangspunkt ikke er arbejdsmiljømæssige hindringer for at stille krav om A- eller B-energimærkede biler. Kravet om høj sikkerhed kan ligeledes bibeholdes. Dansk Taxi Råd vurderer det vanskeligt for taxierhvervet at byde på opgaven, såfremt kravet om A- og B-energimærkede biler fastholdes og foreslår, at der i stedet stilles krav om C- og D-energimærkede biler, og at indfasningstiden udvides. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at forslaget om C- og D-energimærkede biler væsentligt forringer miljøeffekten i forhold til A- og B- mærkede biler. Det vil desuden være et forkert signal at

lempe kravet i betragtning af, at der ikke vurderes at være generelle pladsmæssige eller arbejdsmiljømæssige begrundelser, samt at der er stor folkelig opbakning til at begrænse CO₂-udslippet. Herudover kører der allerede A- og B-mærkede taxier i de københavnske gader.

Koncernservice skriver, at der er mulighed for at udvide rammeaftalens normale længde på fire år, men at det vil bero på en konkret vurdering, om der er væsentlige argumenter for at gøre det i forhold til taxaftalen. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at en udvidelse af indfasningstiden kan overvejes som en måde at imødekomme branchens forslag på.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det vil have en væsentlig signaleffekt i forhold til bl.a. taxibranchen, hvis kommunen går foran på området, og i forhold til kommunens egne/leasede personbiler lever op til mere restriktive miljøkrav, end de krav kommunen stiller til taxibranchen.

Københavns Kommunes egne eller leasede køretøjer

København Kommune ejer/leaser ca. 500 indregistrerede personbiler, hvoraf en del af bilerne ligger uden for energimærkningen, og flertallet vurderes at ligge i energiklassen F eller G (jf. bilag 4). Derudover har kommunen en række andre køretøjer, arbejdsmaskiner etc. Kommunens biler udskiftes løbende i de enkelte enheder.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der med økonomisk fordel kan stilles krav om, at kommunens nyanskaffelser af indregistrerede personbiler skal leve op til det foreslåede krav. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der ligeledes på sigt vil være et stort besparelspotentiale og betydelig miljøeffekt, ved at kravene udformes, så de ligeledes omfatter varevogne og andre køretøjer.

Teknik- og Miljøforvaltningen påpeger, at valget af energirigtige biler i langt de fleste tilfælde ikke vil influere på medarbejdernes mulighed for at udføre deres arbejde. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at et eventuelt behov for at præcisere særlige undtagelsestilfælde behandles i en arbejdsgruppe sammensat af repræsentanter fra kommunens forvaltninger for at sikre, at den mest energirigtige bil vælges til hvert arbejdsformål.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at det undersøges, om der kan stilles et tilsvarende energimiljøkrav til kommunens andre køretøjer under 3,5 ton, som ikke er indregistreret som personbiler (jf. bilag 4). Besparelsen for disse køretøjer, både miljømæssigt og økonomisk kan her være mindst lige så stort som for personbilerne.

Miljøgevinst

Teknik- og Miljøforvaltningen skønner, at kommunens egne/leasede personbiler samt taxikørsel, der lever op til kravene i denne indstilling, vil medføre en miljøgevinst svarende til ca. 500 tons mindre CO₂-udledning pr. år. Partikeludslippet bliver ligeledes minimeret, idet dieslbilerne bliver påmonteret med partikelfilter. Derudover vil de taxier, der lever op til kravene i udbudsftalen, bidrage med en yderligere mindskelse af CO₂- og partikeludledning, når bilerne kører for andre kunder. Taxikørslen med andre kunder end kommunens ansatte formodes at stå for den største del.

ØKONOMI

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at forslaget ikke medfører budgetmæssige meromkostninger, da hyppigheden af udskiftningen af kommunens biler vil kunne fortsætte som hidtil. Vedtages forslaget i denne indstilling, skønner Teknik- og Miljøforvaltningen, at besparelespotentialer gennemsnitligt er på 35 % af udgifterne til brændstof og grøn ejerafgift. Besparelespotentialer for en række af bilerne vil dog være op til 70 % i forhold til den eksisterende bilpark, så de 35 % er et forsigtigt skøn. Alene på brændstofforbruget skønner Teknik- og Miljøforvaltningen, at den årlige besparelse for kommunen vil ligge på omkring 1,3 mio. kroner, mens besparelsen på den grønne ejerafgift vil ligge på minimum 0,5 mio. kroner, når forslaget er fuldt implementeret. Anskaffelsespriserne vil desuden falde betydeligt som følge af vedtagelse af dette forslag, ligesom forsikringsomkostningerne ligeledes kan falde, da disse er afhængige af anskaffelsesprisen. Medregnes reparation og vedligeholdelse vurderer Kommune Teknik København, at der er mulighed for en yderligere besparelse på mellem 10-20 %. Alt i alt vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at der på sigt er en potentiel besparelse på mindst 2 mio. kr. årligt.

VIDERE PROCES

Indstillingen behandles herefter af Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder videre med at skærpe miljøprofilen for den øvrige taxikørsel i København. Lovgivningen giver i dag ikke muligheder for at fremme miljøhensyn fx i forbindelse med uddeling af taxitilladelser. Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor sikre, at Transport- og Energiministeriet bliver foreslået, at lovgivningen ændres snarest.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil sammen med bl.a. Koncernservice gå i videre dialog med branchen forud for udformningen af næste taxiudbudsmateriale.

BILAG

Bilag 1: Vurderinger

Bilag 2: Fakta om energimærkning og partikelfilter

Bilag 3: Praktiske erfaringer med A-mærkede biler

Bilag 4: Beskrivelse af Københavns Kommunes biler indregistreret som personbiler samt besparelespotentialer

Bilag 5: Vurdering af muligheder for at stille krav om filtre i relation til NOx-forurening

Bilag 6: Eksempler på biltyper, der forventes at kunne leve op til (plads)krav til hyrevogne

Bilag 7: Hvorvidt forslaget medfører en begrænsning i antal bydende

Bilag 8: Teknik- og Miljøforvaltningens svar til Dansk Taxi Råd

Bilag 9: Dansk Taxi Råds melding på Teknik- og Miljøforvaltningens forslag

Bilag 10: Arbejdstilsynets svar

Hjalte Aaberg

Mikkel Aarø-Hansen

