



## **16. Mindre luftforurening fra tunge køretøjer (2016-0317089)**

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen skal tage stilling til et forslag om at reducere luftforureningen fra kommunens tunge køretøjer gennem krav til indkøb og udvikling af løsninger til en mere bæredygtig transport.

## **Indstilling**

Indstilling om,

1. at alle forvaltninger ved indkøb af egne køretøjer over 3,5 tons stiller krav, der sikrer, at de til enhver tid som minimum lever op til EU's seneste normer for luftforurening, pt. Euro 6-normen,
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen undersøger muligheden for at montere partikelfiltre i kommunens lastbiler og busser frem mod 2020 på baggrund af deres alder, model og kørselsmønster,
3. at Borgerrepræsentationen anmoder 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 EU's seneste normer for luftforurening (pt. Euro 6-normen) i forbindelse med selskabets nyindkøb af køretøjer over 3,5 tons og hvor muligt indkøbe tunge køretøjer baseret på alternative drivmidler,
4. at Teknik- og Miljøforvaltningen udvider de nuværende aktiviteter omkring fællesindkøb af elbiler og arbejdsmaskiner og undersøger muligheden for at etablere et forpligtende samarbejde med byer i Norden og Nordeuropa om indkøb af tunge køretøjer på alternative drivmidler og motorer,
5. at der i kommunens kommende udbud stilles krav om, at alle tunge køretøjer over 3,5 tons, som transporterer varer eller leverer tjenesteydelser, herunder udfører bygge- og anlægsopgaver, inden for kommunens grænser som minimum overholder Euro 5-normen, og at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen inden udgangen af 2019 skal vurdere, om markedet er modent til en skærpelse af kravet om euronormen,
6. at medlemsforslaget fra Socialistisk Folkeparti (SF) af 26. maj 2016 hermed er håndteret.

(Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget)

## **Problemstilling**

Borgerrepræsentationen behandlede den 26. maj 2016 et medlemsforslag fra SF (bilag 1) om krav til tunge køretøjer, der lyder:

1. at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen med inddragelse af andre relevante forvaltninger at udarbejde et forslag til politisk behandling om, hvorledes alle tunge køretøjer (dvs. køretøjer over 3,5 tons), som ejes af Københavns Kommune og af selskaber, som kommunen er medejer af, kan opfylde krav vedrørende luftforurening, der som minimum lever op til EU's seneste normer for luftforurening, dvs. d.d. den nye Euro 6-norm.
2. at Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen at udarbejde forslag til politisk behandling om, hvorledes der i Københavns Kommunes indkøbspolitik indarbejdes et krav om, at alle tunge køretøjer, som leverer varer eller tjenesteydelser, udfører bygge- og anlægsopgaver eller på anden måde er en del af kommunens indkøb og udbud, som minimum lever op til EU's seneste normer for luftforurening, dvs. d.d. den nye Euro 6-norm.
3. at forslagene forelægges til politisk behandling inden 1. september 2016, og at tiltagene vedrørende luftforurening så vidt muligt implementeres inden 2020.

Borgerrepræsentationen (BR) sendte 1. og 2. at-punkt til behandling i henholdsvis Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) og Økonomiforvaltningen (ØKF), og godkendte desuden et ændringsforslag om at ændre 3. at-punkt til, at forslagene forelægges politisk behandling senest ultimo 2016.

## Løsning

### *Eksisterende krav*

Krav til emissioner fra køretøjer i EU-lande reguleres via såkaldte euronormer, der sætter grænser for, hvor meget nye biler må udlede. For tunge køretøjer gælder euronormerne konkret i forhold til busser og lastbiler inkl. varebiler over 3,5 tons. I 2005 trådte Euro 4-normen for lastbiler og busser i kraft, i 2009 trådte Euro 5-normen i kraft og i 2013 trådte Euro 6-normen i kraft, hvorfor der løbende sker en opgradering, når nye køretøjer produceres og sælges i EU. Ved ikrafttrædelsen af kravet om Euro 6-normen kunne motorproducenterne i en toårig periode efter ikrafttrædelse fortsat sende motorer på markedet, som var bygget før den nye fase trådte i kraft. Efter den toårige periode er det ikke længere muligt at købe nye lastbiler, der blot overholder Euro 5-normen.

Den miljømæssige effekt ved at overgå fra Euro 4-normen til Euro 5-normen er en reduktion af emissionen af partikler på 0 % og en reduktion af NO<sub>x</sub> på 43 %, mens effekten i at gå fra Euro 4-normen til Euro 6-normen er en reduktion af emissionen af partikler på 65 % og af NO<sub>x</sub> på 89 % pr. køretøj (tabel 1 og 2, bilag 2). Monteres filter opnås forventeligt samme miljømæssige effekt som udskiftning til Euro 6-normen. Det er dog begrænset hvilke køretøjer, der kan påmonteres virksomt filter (se bilag 2). Gas-lastbiler er underlagt samme krav som dieselskøretøjerne, mens el- og brændselscelle-lastbiler hverken udleder partikler eller NO<sub>x</sub>.

I Københavns Kommune gælder et krav om Euro 4-normen eller påmontering af tilsvarende partikelfiltre på busser og lastbiler i forbindelse med miljøzonen, der trådte i kraft i 2008. Dette krav gælder også for køretøjer anvendt til transport af varer og tjenesteydelser.

### **I. Kommunens egne køretøjer**

Ift. at leve op til den ønskede minimumsstandard, kan køretøjerne deles op i to overordnede grupper: Køretøjer forvaltningerne skal købe ind fra ny i takt med et løbende udskiftningsbehov, og køretøjer, som forvaltningerne allerede ejer, og som er driftssikre og anvendelige indtil og efter 2020.

## *Nyindkøb – seneste EU normer som minimum*

TMF anbefaler, at alle forvaltninger ved indkøb af køretøjer over 3,5 tons stiller krav, der sikrer, at de til enhver tid som minimum lever op til EU's seneste normer for luftforurening, pt. Euro 6-normen, enten ved at benytte udbud udarbejdet af TMF eller ved at søge rådgivning hos TMF i forhold til formulering af miljøkrav i egne udbud. Anbefalingen vil ikke indebære en ændring i hidtidig praksis for indhold af TMF's udbud, men udvide TMF's praksis med en rådgivningsforpligtelse nu og her og bevirke, at udbudspigten løftes ensartet på tværs af forvaltningerne i overensstemmelse med BR's vedtagelse af Fælles Materielstyring i Københavns Kommune (2016-0059733) den 26. maj 2016.

## *Eksisterende køretøjer*

TMF har inddraget de forvaltninger, der har køretøjer over 3,5 tons i udarbejdelsen af de løsningsforslag, der redegøres for herunder (se høringssvar og konklusioner i bilag 3).

En nyligt igangsat registrering af al kommunens materiel i TMF viser, at kommunen d.d. råder over 85 busser, last- og varebiler over 3,5 tons. Af disse opfylder 15 Euro 6-normen (bilag 2, tabel 3). En akut udskiftning af de resterende 70 køretøjer, der er ældre end 2015, vil koste forvaltningerne ca. 80 mio. kr.

Påmontering af filtre kan være en løsning til at reducere luftforurening, hvis køretøjets model og anvendelse er egnet til det. TMF anbefaler derfor, at det undersøges, hvilke af de 70 køretøjer, der med fordel kan påmonteres filter. Dette vil ske i forbindelse med installering af GPS i 2017 og i samarbejde med de pågældende forvaltninger.

Generelt kræver det en flerstrengt udviklingsindsats at sikre, at alle køretøjer som minimum lever op til Euro 6-normen. Udviklingsindsatsen dækker over udvikling af særlige filtre samt afprøvning og indfasning af alternative motorer og drivmidler (se afsnit III og bilag 2).

## **II. Køretøjer, der ejes af selskaber, som kommunen er medejer af**

Forvaltningerne har foretaget en foreløbig afdækning af, hvordan de tunge køretøjer, der ejes af selskaber, som Københavns Kommune er medejer af, kan opfylde kravene. Der har været dialog med de ni største selskaber, som har indberettet i alt 115 tunge køretøjer. Af disse opfylder 40 køretøjer Euro 6-normen, mens 75 køretøjer ikke gør. Selskaberne foreslår, at der opgraderes til Euro 6-normen i takt med, at køretøjerne udskiftes.

TMF anbefaler derfor, at bestyrelsesmedlemmer i selskaberne, der er udpeget af BR, skal stille forslag om, at det pågældende selskab til enhver tid skal overholde EU's seneste normer for luftforurening, pt. Euro 6-normen, i forbindelse med nyindkøb af køretøjer over 3,5 tons, og at der, hvor muligt, indkøbes miljøvenlige køretøjer baseret på alternative drivmidler som el, brint eller biogas.

Forvaltningerne vil via forberedelsesnotater til bestyrelsesmøderne sikre, at bestyrelsesmedlemmerne modtager behørig information i forhold til at kunne stille forslaget og få beslutningen ført til referat/protokols. Desuden vil forvaltningerne anmode selskaberne om en årlig status på antallet af køretøjer, der ikke lever op til den gældende norm. Derved vil selskaberne lægge sig op ad de beslutninger, der er truffet for kommunens egen virksomhed.

### III. Alternative drivmidler

En væsentlig barriere for en større udbredelse af tunge køretøjer på alternative drivmidler (el, brint, biogas m.m.) er, at markedet for sådanne biler er begrænset. For at fremme markedsudbuddet på dette område vil TMF derfor gerne udvide sit samarbejde med en række kommuner om indkøb af elbiler og undersøge muligheden for at etablere et forpligtende samarbejde med byer i Norden og Nordeuropa om indkøb af tunge køretøjer på alternative drivmidler og motorer.

### IV. Kommunens leverandørers køretøjer

#### *Markedets modenhed*

ØKF og TMF vurderer, at markedets modenhed i forhold til Euro 4, 5 og 6-normerne bør tages med i betragtningen af hvilke krav, der kan stilles på grund af den prisstigning, kommunen vil opleve i forbindelse med udbud af vare- og tjenesteydelser. Det er kommunens erfaring, at når der stilles nye krav til udførelse af udbudte opgaver, som markedet ikke pt. kan overholde, vil det alt andet lige betyde en væsentligt højere pris, idet tilbudsgiverne som udgangspunkt vil overføre meromkostningerne ved at skifte materiel til den tilbudte pris.

TMF oplyser, at en lastbil har en levetid på cirka 10 år og vurderer, at en del af markedet derfor har tilpasset sig Euro 5-normen, der blev indført i 2009. Tilsvarende vurderer TMF, at det er en mindre del af markedet, der på nuværende tidspunkt har køretøjer, der lever op til Euro 6-normen, der blev indført i 2013, idet leverandørerne ikke forventes at have udskiftet materiel på så få år. Af rapporten "Kildebidrag til sundhedsskadelig luftforurening i København" fremgår det, at i København i 2015 er ca. 22 pct. af lastbilerne med en vægt indtil 32 tons Euro 6-norm, at ca. 32 pct. af lastbilerne med en vægt over 32 tons er Euro 6-norm, og endelig at kun 18 pct. af busserne er Euro 6-norm. ØKF vurderer derfor, at markedet på nuværende tidspunkt ikke er modent til et krav om Euro 6-normen, da leverandørerne vil skulle nyindkøbe materiel, hvilket medfører en betydelig merudgift i forbindelse med kommunens udbud.

ØKF vurderer, at markedet på nuværende tidspunkt er modent til at kunne imødesee Euro 5-normen ved den kørsel, der sker inden for Københavns Kommunes grænser, idet markedet vil rykkes i fornuftig grad og tempo fra Euro 4-normen til Euro 5-normen, samtidigt med at kommunen sikrer bedst mulig anvendelse af de offentlige midler. Modsat risikoen ved et krav om Euro 6-normen, forventes et krav om Euro 5-normen ikke at afskære nogle leverandører fra at byde og den udgift, der evt. overføres til udbuddene i forbindelse med udskiftning af materiel, vurderes at være af håndterbar størrelse. Det er svært at estimere den eksakte pris, og for nogle køretøjer findes i dag ikke filtre (se bilag 2), hvorfor det kan betyde, at leverandører skal udskifte køretøjer, hvis de vinder et udbud.

ØKF vurderer, at markedet fra 2020 kan være tilsvarende modent til at imødesee krav om Euro 6-normen fra 2013, idet leverandørerne på tilsvarende syv år må forventes at have udskiftet en del af deres materiel. ØKF og TMF vil inden udgangen af 2019 vurdere markedets modenhed i forhold til Euro 6-normen.

#### *Indkøbspolitikken*

ØKF vurderer, at BR kan træffe beslutning uden at ændre i den eksisterende indkøbspolitik (gældende fra 2014-2018), da denne ikke på nuværende tidspunkt indeholder specifikt definerede

miljø- og klimakrav. I indkøbspolitikken henvises der til TMF's oversigt over obligatoriske og frivillige miljø- og klimakrav, der opdateres løbende i forbindelse med ny lovgivning og beslutninger i BR.

## Økonomi

Indstillingen har ikke direkte økonomiske konsekvenser, men som en konsekvens af de krav, som bliver stillet til køretøjer, kan indstillingen resultere i mindre stigninger i udgifter til forvaltninger og selskaber. Disse udgifter dækkes af den enkelte forvaltnings eller det enkelte selskabs budget.

## Videre proces

TMF igangsætter undersøgelsen af forvaltningernes tunge køretøjer. Hvis undersøgelserne viser, at det vil være relevant at montere filtre, vil TMF vende tilbage med forslag til politisk behandling i de relevante fagudvalg.

ØKF udarbejder årligt status på tiltagene i forvaltningerne og i selskaberne, som indarbejdes i TMF's årlige evaluering af klimaplanens indsatser.

Når indstillingen godkendes, vil TMF opdatere oversigten over miljø- og klimakrav, der skal indgå i kommende udbud.

Pernille Andersen / Søren Tegen Pedersen

## Oversigt over politisk behandling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at alle forvaltninger ved indkøb af egne køretøjer over 3,5 tons stiller krav, der sikrer, at de til enhver tid som minimum lever op til EU's seneste normer for luftforurening, pt. Euro 6-normen,
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen undersøger muligheden for at montere partikelfiltre i kommunens lastbiler og busser frem mod 2020 på baggrund af deres alder, model og kørselsmønster,
3. at Borgerrepræsentationen anmoder 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 EU's seneste normer for luftforurening (pt. Euro 6-normen) i forbindelse med selskabets nyindkøb af køretøjer over 3,5 tons og hvor muligt indkøbe tunge køretøjer baseret på alternative drivmidler,
4. at Teknik- og Miljøforvaltningen udvider de nuværende aktiviteter omkring fællesindkøb af elbiler og arbejdsmaskiner og undersøger muligheden for at etablere et forpligtende samarbejde med byer i Norden og Nordeuropa om indkøb af tunge køretøjer på alternative drivmidler og motorer.

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

5. at der i kommunens kommende udbud stilles krav om, at alle tunge køretøjer over 3,5 tons, som transporterer varer eller leverer tjenesteydelser, herunder udfører bygge- og anlægsopgaver, inden for kommunens grænser som minimum overholder Euro 5-normen, og at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen inden udgangen af 2019 skal vurdere, om markedet er modent til en skærpelse af kravet om euronormen.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

6. at medlemsforslaget fra Socialistisk Folkeparti (SF) af 26. maj 2016 hermed er håndteret.

### **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 28. november 2016**

Indstillingen blev anbefalet over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen uden afstemning.

Et samlet udvalg afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne ønsker, at forvaltningen belyser og indarbejder eventuelle sundhedsmæssige effekter i sager om partikeludledning i transporten."

### **Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 6. december 2016**

Indstillingen blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen uden afstemning.

Et samlet Økonomiudvalg videreførte Teknik- og Miljøudvalgets protokolbemærkning fra udvalgets møde den 28. november 2016:

"Partierne ønsker, at forvaltningen belyser og indarbejder eventuelle sundhedsmæssige effekter i sager om partikeludledning i transporten."

## **Beslutning**

### **Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 15. december 2016**

Socialdemokraterne, Enhedslisten, SF, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre og Dansk Folkeparti fremsatte ændringsforslag (ÆF1) om, at 5. at-punkt erstattes af følgende:

"At der i kommunens kommende udbud stilles krav om, at alle tunge køretøjer over 3,5 tons, som transporterer varer eller leverer tjenesteydelser, herunder udfører bygge- og anlægsopgaver, inden for kommunens grænser som minimum overholder Euro 5-normen, og at kravet fra 2020 skærpes til Euro 6-normen."

Den således ændrede indstilling blev herefter godkendt uden afstemning.

Liberal Alliance afgav følgende protokolbemærkning:

" LA mener det bør være en nedbringelse af partikelforureningen og ikke CO2, som skal være et mål i trafikplanerne."

En samlet Borgerrepræsentation videreførte følgende protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

"Partierne ønsker, at forvaltningen belyser og indarbejder eventuelle sundhedsmæssige effekter i sager om partikeludledning i transporten."

## **Bilag**

Bilag 1 Medlemsforslag om luftforurening fra tunge køretøjer

Bilag 2 Udviklingsindsatser og videre perspektiver ift. kommunens egne køretøjer

Bilag 3 Høringssvar

Bilag 4 - Svar på politiker spørgsmål fra Mette Annelie Rasmussen (B)

Bilag 5 Rettelsesblad