

Bilag 2

Høring:

Forslaget om at skærpe Københavns Kommunes miljøprofil i forhold til kommunens personvogns- og taxikørsel har været i høring i Økonomiudvalget og de øvrige stående udvalg. Høringsfristen var den 8. oktober og alle udvalg har indsendt deres høringssvar.

Udvalgene har tiltrådt indstillingen om 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. Ligeledes skal kommunen ved næste udbud til kommunens taxikørsel arbejde 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.

Resume

Økonomiudvalget samt Kultur- og Fritidsudvalget er bekymret for, om miljøkravene er for ambitiøse for at taxibranchen kan/vil leve op til dem. Økonomiudvalget foreslår, at Københavns Kommune i stedet for ”miljøkrav” opstiller ”miljøkriterier” der indgår i en vægtning på samme niveau som Arbejdsmiljø. Ved at lade miljø indgå som et miljøkriterium, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at det vil blive sværere at få leverandørerne til at leve op til kommunens ønsker. Der vil derfor fortsat blive arbejdet for, at en skærpet miljøprofil stilles som minimumskrav. Ligeledes skriver Kultur- og Fritidsudvalget at Teknik- og Miljøforvaltningens forslag er meget ambitiøse og at inddragelse af Taxinævnets sekretariat skal være medvirkende til at skabe realistiske miljøkrav i kommunens næste taxaftale. Teknik- og Miljøforvaltningen medgiver at forslaget er ambitiøst men vurderer, at det samtidigt er realistisk at gennemføre. Forslagets gennemførelse afhænger dog af, om branchen (eller enkelte taxivirksomheder) kan se (økonomiske og konkurrencemæssige) incitamentene til at byde på opgaven. Teknik- og Miljøforvaltningen vil sammen med andre taxikunder (bl.a. forskellige ministerier) gå i dialog med taxibranchen og vurdere hvordan de enkelte krav/kriterier skal udformes. Teknik- og Miljøforvaltningen har afholdt møde med Taxinævnets sekretariat og vil også inddrage disse i fremtidige samarbejder.

Alle udvalg bort set fra Økonomiudvalget og Beskæftigelsesudvalget har formuleret sig positivt om forslaget.

Kultur- og Fritidsforvaltningen, er generelt meget positiv overfor en skærpet miljøprofil både i forhold til kommunens taxikørsel og i forhold til kommunens nyerhvervelser af egne/leasede personbiler. Kultur- og Fritidsforvaltningen mener, at Københavns Kommune sender et vigtigt signal om, at kommunen tager sine miljømålsætninger seriøst og ønsker at gå foran med det gode eksempel.

Børne- og Ungdomsudvalget skriver, at med den nye Agenda 21 plan 2008-11 og klimakonferencen i 2009 er Børne- og Ungdomsudvalget indstillet på at søge løsninger på luftforureningen fra egen kørsel i personbiler. Børne- og Ungdomsforvaltningen vil således på alle tænkelige måder bidrage til, at Københavns Kommune kan fremstå som en miljømetropol i 2015, herunder at have reduceret CO₂-udledningen med 20 % i forhold til 2005.

Børne- og Ungdomsudvalget, Sundheds- og Omsorgsudvalget samt Socialudvalget ser meget positivt på forslaget, da de mener, at forslaget vil bidrage positivt til at afhjælpe klimaforandringerne, nedbringe luftforureningen i Københavns Kommune og bidrage positivt til københavnernes sundhed.

Bemærkninger i forhold til miljøkravene i Københavns Kommunes taxaftaler:

Økonomiudvalget forudsætter, at der i det videre arbejde foretages en vurdering af de økonomiske konsekvenser af en skærpet miljøprofil ved næste udbud af Københavns Kommunens taxikørsel. Det præciseres, at den skærpede miljøprofil kan implementeres ved at lade miljø og arbejdsmiljø indgå som en vægtning i tilbudsregningen ved et udbud.

Teknik- og Miljøforvaltningen svarer, at de økonomiske konsekvenser vil blive vurderet. Ved at lade miljø indgå som en vægtning er der risiko for at leverandørerne ikke lever op til kommunens ønsker. Der vil derfor fortsat blive arbejdet for at en skærpet miljøprofil stilles som minimumskrav.

Kultur- og Fritidsforvaltningen bemærker, at de foreslåede krav er meget ambitiøse og foreslår, at Teknik- og Miljøforvaltningen udover taxibranchen også inddrager Taxinævnets Sekretariat i forbindelse med udarbejdelsen af udbudsmaterialet til kommunens taxikørsel. Inddragelsen af taxibranchen og Taxinævnets Sekretariat skal sikre, at de stillede krav i udbudsmaterialet er så ambitiøse som muligt, men samtidig realistiske. Det bemærkes hertil, at en gennemsnitlig taxi i Storkøbenhavn i dag er energimærket D eller E, og at der i forbindelse med udbudet af kommunens nuværende taxaftale alene var ét firma som bød på opgaven.

Teknik- og Miljøforvaltningen svarer, at forvaltningens mål har været at lave et ambitiøst forslag og mener, at det er lykkedes, uden at forslaget dermed er blevet urealistisk at gennemføre. Teknik- og Miljøforvaltningen er samtidig opmærksom på, at forslagets gennemførelse afhænger af, om branchen (eller enkelte taxivirksomheder) kan se en økonomisk fordel i at byde på opgaven og kan se en konkurrenceparameter i at være de første selskaber i byen med en ”grøn profil”. I april oplyste Storkøbenhavns taxinævn, at der allerede kører ca. 28 biler, som lever op til kriterierne i forslaget.

Københavns Kommune er den største taxikunde, som vil efterspørge taxier, der lever op til så ambitiøse miljøkrav. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens opfattelse, at mange andre virksomheder og offentlige institutioner i allernærmeste fremtid vil efterspørge samme type taxier, ikke mindst i forbindelse med Klimatopmødet i 2009. Dette vil medføre et endnu større kundesegment.

Ligeledes mener Teknik- og Miljøforvaltningen, at det kun er et spørgsmål om tid, inden der i Taxilovgivningen gives hjemmel til at stille krav om taxiernes miljøprofil. Overborgmesteren har rettet henvendelse til Trafik- og Energiministeren om dette.

Derudover arbejdes der også i EU for, at der kan stilles CO₂-krav til nye biler.

Teknik- og Miljøforvaltningen afgav i foråret hørings svar på et EU-direktiv, der vil stille krav om, at den gennemsnitlige maksimale CO₂-udledning for alle nye biler må være 120g. CO₂/km. (grænsen for A-energimærkede biler ligger i dag på 130g. CO₂/km)

Informationer vedr. energimærkningen for en gennemsnitlig taxa og antallet af udbydere ved sidste taxaaftale er Teknik- og Miljøforvaltningen bekendt med, som det også fremgår i høringsforslagets bilag 3 og 7.

Taxanævnets Sekretariat er velkommen til at deltage i det fremtidige arbejde.

Bemærkninger i forhold til fremtidige miljøkrav til Københavns Kommunes køretøjer:

Kultur- og Fritidsforvaltningen skriver,

at der i forbindelse med undersøgelsen af, om der kan stilles en tilsvarende skærpet miljøprofil i forhold til kommunens andre køretøjer under 3,5 ton, som ikke er indregistreret som personbiler, foreslår Kultur- og Fritidsforvaltningen, at alle forvaltninger inddrages med henblik på at få afdækket de enkelte forvaltningers eventuelle særlige behov.

Børne- og Ungdomsudvalget anbefaler,

at Teknik- og Miljøforvaltningen sammen med Børne- og Ungdomsforvaltningen udarbejder en plan for, hvordan og hvornår målet om A- og B-energimærkede minibusser både ved køb og ved leasing nås. Da det eksisterende datagrundlag vedrørende de økonomiske besparelser baserer sig på gennemsnitskørsel for alle former for kørsel og ikke kun bykørsel, ser Børne- og Ungdomsudvalget gerne, at der skabes et forbedret datagrundlag for besparelser ved anvendelse af A- eller B-energimærkede personbiler og foreslår derfor, at der gennemføres praktiske test af biltyperne i bykørsel.

Teknik- og Miljøforvaltningen,

er glade for udvalgenes interesse for at finde en mulighed for at stille miljøkrav i forbindelse med indkøb af minibusser og andre køretøjer under 3,5 ton. Energimærket gives kun til personbiler, men i nogle forvaltninger er minibusserne o.l. indregistreret som personbiler. Det kan blive svært at finde minibusser, der lever op til A-energimærkekravet. Derfor havde Teknik- og Miljøforvaltningen heller ikke umiddelbart indtænkt fx minibusser i høringsforslaget. Minibusserne fx Fiat Scudo

eller Ducato er F- eller G-energimærket. Her kan det dog pointeres, at hvis alle passagersæderne fyldes ud, formodes en minibus at udlede mindre CO₂ pr. person – end ved en A-energimærket personbil. For at minibusserne kan leve op til kravet, er det derfor nødvendigt at der udstedes anbefalinger for hvor mange passagerer en bus skal transportere, for at de kan leve op til miljøkravet.

Energimærkningerne kan også omregnes til CO₂-udledningstal, som kan benyttes i forhold til andre køretøjer end personbiler. Teknik- og Miljøforvaltningen indbyder gerne de øvrige forvaltninger til et samarbejde om at udvide forslaget til kommunens øvrige bilpark. I et samarbejde kan det sikres, at fremtidige forslag får en høj miljøprofil, uden at det kompromitterer de enkeltes forvaltningers transport- og arbejdsfunktionsbehov. Teknik- og Miljøforvaltningen hjælper gerne de øvrige forvaltninger med at forbedre miljøprofilen for køretøjer, der ikke er omfattet af denne indstilling.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i sine undersøgelser taget udgangspunkt i EU-tests af bilernes CO₂-udledning, som bygger på 20 minutters samlet test af bilernes kørsel. Testen omfatter 13 minutters bykørsel og 7 minutters kørsel uden for by. Ønsker forvaltningerne selv at skabe et forbedret datagrundlag for CO₂-besparelser ved at gennemføre praktiske test af deres biltyper i bykørsel, så vil Teknik- og Miljøforvaltningen da gerne høre om forvaltningernes resultater.

Generelle bemærkninger:

Socialudvalget skriver,

at Teknik og Miljøforvaltningen har oplyst, at den økonomiske besparelse der ligger til grund for besparelspotentialet bl.a. er afhængig af, at der vælges en bil med mindre motor, da de koster mindre. Socialudvalget skriver ligeledes, at det skal undersøges, hvilke præcise muligheder der er for løbende udskiftning af den aktuelle bilpark i Socialforvaltningen til A-mærkede biler. Socialforvaltningen vil indgå aktivt i denne undersøgelse. I forbindelse med dokumentation på området fra de forskellige forvaltninger er Socialudvalget interesseret i en uddybelse af, hvilke overvejelser Teknik- og Miljøforvaltningen har gjort sig.

Teknik- og Miljøforvaltningen præciserer,

at besparelspotentialet er udregnet bl.a. i forhold til, at A-energimærkede biler har et mindre brændstofforbrug og mindre ejerafgifter. Bilens motorstørrelse er medvirkende til driftsbesparelser, men vælger forvaltningerne at købe fx Toyota Prius der har en forholdsvis lille motor (57 kW), er anskaffelsesprisen forholdsvis høj. Det samlede besparelspotentiale er derfor afhængigt af, hvilke biler forvaltningerne vælger at købe. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor, at den ”mindste” bil vælges til hvert formål. Vælges der en mindre bil, vurderes forsikringsudgifterne og reparations- og vedligeholdelsesudgifterne generelt at falde.

Teknik- og Miljøforvaltningen er ved at afprøve og udvikle en metode for, hvordan miljøprofilen mest effektivt kan kortlægges for kommunens bilpark. Så snart metoden er klar, vil Teknik- og Miljøforvaltningen kontakte de øvrige forvaltninger for at overføre erfaringerne. Teknik- og Miljøforvaltningens første kortlægning forventes at være klar forud for denne indstillings fremlæggelse for TMU.

Sundheds- og Omsorgsudvalget skriver, at det ifølge Arbejdsmiljø København kan blive vanskeligt at finde A-energimærkede personbilmodeller, der overholder de arbejdsmiljøkrav Sundheds- og Omsorgsforvaltningen stiller for at sikre de ansatte i hjemmeplejen et forsvarligt arbejdsmiljø. Som Teknik- og Miljøforvaltningen påpeger i indstillingen til Teknik- og Miljøudvalget skal kravet altså kunne fraviges i sådanne tilfælde. Sundheds- og Omsorgsudvalget tilslutter sig derfor Teknik- og Miljøforvaltningens anbefaling om at nedsætte en arbejdsgruppe, der kan præcisere undtagelser fra kravet.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan henvise til, at Arbejdstilsynet er blevet hørt om indholdet i indstillingen. I mail pr. 30. juli har de bl.a. svaret at: *"...Arbejdsmiljømæssigt vil nogle af disse biler (A-energimærkede biler), muligvis kunne leve op til arbejdsmiljølovgivnings krav i forhold til chaufførens arbejdsforhold og derfor fx være egnede til hjemmeplejen o.l."* Teknik- og Miljøforvaltningen henviser til indstillingens bilag, hvori øvrige høringssvar findes. Teknik- og Miljøforvaltningen kan ikke forklare de forskellige udmeldinger der er kommet fra Arbejdstilsynet og Arbejdsmiljø København.

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget har ingen bemærkninger til forslaget. Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen ser frem til at deltage i arbejdsgruppen bestående af repræsentanter fra kommunens forvaltninger, der har til formål at sikre, at den mest energirigtige bil vælges til hvert arbejdsformål.

Høringssvar fra de enkelte udvalg:

Beskæftigelses- og Integrationsudvalgets høringssvar

Udvalgshøring af Forslag til skærpelse af miljøprofilen for kommunens udbudsaftaler for ny erhvervede indregistrerede personbiler.

Teknik- og Miljøforvaltningen har den 15. august 2007 fremsendt indstilling vedr. Forslag til skærpelse af miljøprofilen for kommunens udbudsaftaler for ny erhvervede indregistrerede personbiler.

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget behandlede den 27. september 2007 forslaget. Udvalget har ingen bemærkninger til forslaget.

Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen ser frem til at deltage i arbejdsgruppen bestående af repræsentanter fra kommunens forvaltninger, der har til formål at sikre, at den mest energirigtige bil vælges til hvert arbejdsformål.

Med venlig hilsen

Jakob Hougaard

Socialudvalgets hørings svar

Socialudvalgets hørings svar på forslag om skærpet miljøprofil for Københavns Kommunes ny erhvervelser af egne/leasede køretøjer indregistreret som personbiler

Socialudvalget har behandlet henvendelsen vedr. Teknik- og Miljøforvaltningens forslag om skærpet miljøprofil for Københavns Kommunes ny erhvervelser af egne/leasede køretøjer indregistreret som personbiler på mødet den 26. september 2007.

Socialudvalget har følgende kommentarer til det fremsendte høringsmateriale vedr. forslag om skærpet miljøprofil for Københavns Kommunes ny erhvervelser af egne/leasede køretøjer indregistreret som personbiler.

Socialudvalget ser meget positivt på forslaget konsekvenser i forhold til, at de negative konsekvenser for klimaet og borgernes sundhed kan begrænses.

I Teknik- og Miljøforvaltningens forslag skrives der under punktet økonomi:

” ...at besparelspotentialet gennemsnitligt er på 35 % af udgifterne til brændstof og grøn ejerafgift” og ”anskaffelsespriserne vil desuden falde betydeligt som følge af vedtagelse af dette forslag...”.

I forhold til den del, der omhandler anskaffelsesprisen har Teknik og Miljøforvaltningen telefonisk oplyst, at den vurdering, der ligger til grund for den mindre anskaffelsespris, er, at en bil med mindre motor koster mindre.

Socialudvalget ser positivt på forslaget og støtter, at der indkøbes A-mærkede personbiler frem for den nuværende biltype i tilfælde, hvor dette er uden konsekvenser for det daglige arbejde.

I forhold til at kunne vurdere ovenstående er det nødvendigt, at det undersøges, hvilke præcise muligheder der er for løbende udskiftning af den aktuelle bilpark i Socialforvaltningen til A-mærkede biler. Socialforvaltningen vil indgå aktivt i denne undersøgelse.

I forbindelse med dokumentation på området fra de forskellige forvaltninger er Socialudvalget interesseret i en uddybelse af, hvilke overvejelser Teknik- og Miljøforvaltningen har gjort sig.

Venlig hilsen

Mikkel Warming

Sundheds- og Omsorgsudvalgets høringsvar

Sundheds- og Omsorgsudvalgets høringsvar til forslag om en skærpet miljøprofil for kommunens personvognskørsel

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på møde den 15. august 2007 at sende forslag om en skærpet miljøprofil for kommunens personvognskørsel i høring i de øvrige stående udvalg.

Sagen har været behandlet på ordinært møde i Sundheds- og Omsorgsudvalget den 20. september 2007.

Sundheds- og Omsorgsudvalget kan som udgangspunkt tilslutte sig forslaget om at skærpe miljøkravene til kommunens personbiler. En vedtagelse af forslaget vil have en positiv betydning for luftkvaliteten i byen og dermed københavnernes sundhed.

Ifølge Arbejdsmiljø København kan det imidlertid blive vanskeligt at finde A-energimærkede personbilmodeller, der overholder de arbejdsmiljøkrav Sundheds- og Omsorgsforvaltningen stiller for at sikre de ansatte i hjemmeplejen et forsvarligt arbejdsmiljø. Som Teknik- og Miljøforvaltningen påpeger i indstillingen til Teknik- og Miljøudvalget skal kravet altså kunne fraviges i sådanne tilfælde. Sundheds- og Omsorgsudvalget tilslutter sig derfor Teknik- og Miljøforvaltningens anbefaling om at nedsætte en arbejdsgruppe, der kan præcisere undtagelser fra kravet.

På udvalgets vegne
Venlig hilsen

Mogens Lønborg

Børne- og Ungdomsudvalgets hørings svar

Høring om skærpet miljøprofil for kommunens taxi- og personvognskørsel

Børne- og Ungdomsudvalget behandlede ovennævnte høring på udvalgsmødet den 3. oktober 2007.

Børne- og Ungdomsudvalget anbefaler forslaget om, at kommunen ved nyanskaffelser af egne/leasede personbiler vælger en A- eller B-energimærket personbil. Med den nye Agenda 21 plan 2008-11 og klimakonferencen i 2009 er Børne- og Ungdomsudvalget indstillet på at søge løsninger på luftforureningen fra egen kørsel i personbil. Børne- og Ungdomsforvaltningen vil således på alle tænkelige måder bidrage til, at Københavns Kommune kan fremstå som en miljømetropol i 2015, herunder at have reduceret CO₂-udledningen med 20 % i forhold til 2005.

Børne- og Ungdomsudvalget mener, at forslaget om en skærpet miljøprofil, hvor der er udsigt til en miljøgevinst svarende til ca. 500 tons mindre CO₂ udledning pr. år, vil bidrage positivt til nedbringelse af luftforureningen i Københavns Kommune.

Børne- og Ungdomsforvaltningen har ca. 120 personbiler på under 3500 kg, hvoraf ca. 75 % består af minibusser med plads til 8 passagerer samt fører. Hovedparten af minibusserne er brugte biler, som er købt og betalt af den enkelte institution/skole.

Børne- og Ungdomsforvaltningen har undersøgt markedet for minibusser og kan desværre konstatere, at det er vanskeligt at anskaffe A- eller B-energimærkede minibusser. Børne- og Ungdomsudvalget anbefaler derfor, at Teknik- og Miljøforvaltningen sammen med Børne- og Ungdomsforvaltningen udarbejder en plan for, hvordan og hvornår målet om A- og B-energimærkede minibusser både ved køb og ved leasing nås.

Da det eksisterende datagrundlag vedrørende de økonomiske besparelser baserer sig på gennemsnitskørsel for alle former for kørsel og ikke kun bykørsel, ser udvalget gerne, at der skabes et forbedret datagrundlag for besparelser ved anvendelse af A- eller B-energimærkede personbiler og foreslår derfor, at der gennemføres praktiske test af biltyperne i bykørsel.

./. Uddrag af beslutningsprotokol vedlagt

Venlig hilsen

Bo Asmus Kjeldgaard

Kultur- og Fritidsudvalgets hørings svar

Høring om skærpelse af miljøprofilen for kommunens taxi- og personvognskørsel(KFU 453/2007)

Kultur- og Fritidsudvalget skal tage stilling til forvaltningens forslag til udvalgets hørings svar til Teknik- og Miljøudvalget vedr. skærpelse af miljøprofilen for kommunens taxi- og personvognskørsel.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Kultur- og Fritidsforvaltningen indstiller,

1. at Kultur- og Fritidsudvalget godkender denne indstilling som hørings svar til Teknik- og Miljøudvalget vedr. skærpelse af miljøprofilen for kommunens taxi- og personvognskørsel.

PROBLEMSTILLING

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 15. august 2007, at indstilling om skærpet miljøprofil ved næste udbud af kommunens taxikørsel samt skærpet miljøprofil ved kommunens nyrehvervelser af personbiler sendes i høring (bilag 1). Indstillingen er en opfølgning på et udvalgshenvist medlemsforslag (BR 640/06).

Denne indstilling er Kultur- og Fritidsforvaltningens forslag til Kultur- og Fritidsudvalgets hørings svar til Teknik- og Miljøudvalget om skærpelse af miljøprofilen for kommunens taxi- og personvognskørsel.

LØSNING

Kultur- og Fritidsforvaltningen er generelt meget positiv overfor en skærpet miljøprofil både i forhold til kommunens taxikørsel og i forhold til kommunens nyrehvervelser af egne/leasede personbiler.

Efter forvaltningens opfattelse sender Københavns Kommune ved den foreslåede skærpelse af miljøprofilen et vigtigt signal både i forhold til kommunens taxikørsel og i forhold til kommunens egne biler om, at kommunen tager kommunens egne miljømålsætninger seriøst og ønsker at gå foran med det gode eksempel med henblik på at begrænse udledningen af CO2 og andre miljø- og sundhedsskadelige stoffer.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der ved kommunens næste udbud til kommunens taxikørsel arbejdes hen imod, at der stilles krav om at taxier omfattet af taxaftalen lever op til betingelserne for A- og B-energimærkede biler samt har påmonteret partikelfiltre, hvis bilen kører på diesel. 50 % af taxierne omfattet af

rammeaftalen skal leve op til det foreslåede krav efter 2 år og 100 % af taxierne efter 4 år.

De foreslåede krav vedrørende kommunens taxikørsel er efter Kultur- og Fritidsforvaltningens opfattelse meget ambitiøse, og forvaltningen foreslår, at Teknik- og Miljøforvaltningen udover taxibranchen også inddrager Taxinævnets Sekretariat i forbindelse med udarbejdelsen af udbudsmaterialet til kommunens taxikørsel. Inddragelsen af taxibranchen og Taxinævnets Sekretariat skal sikre, at de stillede krav i udbudsmaterialet er så ambitiøse som muligt, men samtidig realistiske. Det bemærkes hertil, at en gennemsnitlig taxi i Storkøbenhavn i dag er energimærket D eller E, og at der i forbindelse med udbudet af kommunens nuværende taxaftale alene var ét firma som bød på opgaven.

I forbindelse med undersøgelsen af, om der kan stilles en tilsvarende skærpet miljøprofil i forhold til kommunens andre køretøjer under 3,5 ton som ikke er indregistreret som personbiler, foreslår Kultur- og Fritidsforvaltningen, at alle forvaltninger inddrages med henblik på at få afdækket de enkelte forvaltningers eventuelle særlige behov.

Afslutningsvis bemærkes det, at Kultur- og Fritidsforvaltningen finder det unødvendigt, at de enkelte fagudvalg høres om planlagte tiltag, der ligger klart indenfor Københavns Kommunes Indkøbspolitikens rammer, som fx i dette tilfælde en skærpet miljøprofil ved kommunens indkøb af biler.

ØKONOMI

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at der på sigt er en potentiel besparelse på mindst 2 mio. kr. årligt for kommunen som helhed. Heri indgår forventede besparelser på udgifter til brændstof, grønne afgifter, forsikring samt anskaffelsespris ved køb af nye biler.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at konkretisere besparelspotentialet på Kultur- og Fritidsudvalgets område.

VIDERE PROCES

Høringssvaret sendes til Teknik- og Miljøforvaltningen. Afhængig af indholdet i fagudvalgenes høringssvar forelægger Teknik- og Miljøforvaltningen eventuelt en revideret indstilling for Teknik- og Miljøudvalget.

Indstillingen forelægges Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen til endelig godkendelse.

Carsten Haurum

/Thomas Jakobsen

Økonomiudvalgets hørings svar

Der gøres opmærksom på, at ved Økonomiudvalgets behandling af indstillingen fra Teknik- og Miljøforvaltning, havde Økonomiudvalgets endnu ikke set de øvrige fagudvalgs hørings svar.

Økonomiforvaltningen indstiller overfor Økonomiudvalget, at Økonomiudvalget oversender sagen til Borgerrepræsentationen med følgende erklæring:

1. at Økonomiudvalget ingen bemærkninger har til, at nærværende sag søges gennemført i den foreliggende form, idet det forudsættes, at der i det videre arbejde foretages en vurdering af de økonomiske konsekvenser af en skærpet miljøprofil ved næste udbud af Københavns Kommunes taxikørsel. Det præciseres, at den skærpede miljøprofil kan implementeres ved at lade miljø og arbejdsmiljø indgå som en vægtning i tilbudsregningen ved et udbud."