



Journalnr.

Bilag 1

Vurderinger:

Indstillingen er miljøvurderet, fordi den er omfattet af forvaltningens positivliste.

Sagen er koblet til mål om, at Københavns Kommune lægger vægt på, at produkter og tjenesteydelser bl.a. belaster miljøet mindst muligt under brug - fx energiforbrug

(Københavns Kommunes Indkøbspolitik 2003) og mål om at begrænse CO₂-udledning (CO₂-plan for Københavns Kommune). Indstillingen vurderes at have en positiv effekt

på opfyldelse af begge miljømål

Fakta om energimærkning og partikelfilter

En personbil, der er sat til salg, skal være forsynet med et energimærke, der angiver hvor langt bilen kører på literen. Energimærket deler personbilerne op i syv energiklasser fra A til G. Biler der tilhører A-klassen kører længst pr. liter benzin eller diesel og er dermed mest energirigtig og bedst for økonomien. B-klassen er næstbedst. Både nye og ældre biler er energimærket.

Bilfabrikanterne på markedet tilbyder flere forskellige bilmærker, der har en ”grøn” profil. Mange kan levere bilmærker, der lever op til definitionen af A- eller B-mærkede biler, og flere dieseldrevne biltyper har ligeledes påmonteret partikelfiltre. Der findes i øjeblikket i alt 697 bilmodeller¹, der har fået energimærket A eller B. Blandt disse modeller findes ligeledes Mercedes og andre vogntyper, som vurderes at være især vognmændenes foretrukne bilmærke. Stort set alle bilmærker kan levere biler der er A-mærket, her kan bl.a. nævnes: Audi, BMW, Citroën, Fiat, Ford, Hyundai, Kia, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot osv. Jo ældre en bil man ønsker at købe/lease, jo mindre bliver udvalget af A-mærkede biler.

Biler i A-klassen der kører længst på literen kører 24,4 km./l ([Peugeot 107 1,4 HDi 5d, diesel](#)) og 23,3 km./l ([Toyota Prius 1,5 HB aut., benzin/el \(el-hybrid\)](#)). De biler, der kører længst på literen i B-klassen, kører 20,4 km./l. ([BMW 1er 120d \(5-dørs\) - diesel](#)) og 19,6 km./l. ([Kia Picanto 1,0 \(5 sæder\) - benzin](#)). Toyota Prius bilerne har en CO₂-miljøpåvirkning, der i bedste fald vurderes at være 1/3 mindre i forhold til konventionelle biler. Benzinbilerne har ligeledes et minimalt partikeludslip.

¹ Færdselsstyrelsens hjemmeside: www.hvorlangtpaaliteren.dk besøgt 16. april 2007

Bilag 3*Praktiske erfaringer med A-mærkede biler*

Ifølge Mercedes-Benz sælges der flest Mercedes af modeltypen e220, e280 og e320 til taxikørsel. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer derfor, at en gennemsnitlig taxi er energimærket D eller E. Taxibranchen i Storkøbenhavn vurderer, at ca. 50 % af taxierne i København allerede har påmonteret filtre på deres dieslbiler.

I øjeblikket findes der ifølge Teknik- og Miljøforvaltningens oplysninger én vognmand i Storkøbenhavn, der på eget initiativ har anskaffet sig to grønne taxier (Toyota Prius). Vognmandens erfaringer er, at kunderne og taxichaufførerne er glade for bilerne. Kunderne bemærker, at komforten er god og at det er positivt, at bilen larmer mindre (motoren går over til at køre på el-batteriet, når bilen holder stille eller kører langsom bykørsel). Taxichaufførerne oplever ingen stor forskel på at køre Prius end en konventionel bil. Der er dog et problem i forbindelse med ture, hvor der er behov for at medtage meget bagage, da bagagerummet er mindre end i de konventionelle vogne. Det samme gælder for handicap-transport (handicappilerne er indregistreret som varevogne), hvorfor vognmanden bliver nødt til at have flere forskellige vogne for at kunne servicere forskellige kundekredse.

Taxibranchen i Storkøbenhavn indvender, at de store konventionelle biler (fx Mercedes) holder bedre til mange taxichaufførers forskellige kørsel, og at el-hybridbilerne ikke er så driftssikre. Det er vognmanden, som Teknik- og Miljøforvaltningen har kendskab til, ikke enig i.

Vognmanden vurderer, at det hverken er billigere eller dyrere at have A-mærkede taxier. I denne antagelse er der taget højde for den eneste økonomiske usikkerhed som er, om vognmændene kan få en rentabel pris for vognene, når de skal udskiftes.

Tankning/service: Prius skal ikke oplades og fungerer langt hen af vejen som en almindelig bil. Opladningen af bilens batteri sker i forbindelse med kørsel. Bilen kører på 95 oktane og kan derfor også køre på fx bio 95. Vognmanden tanker på almindelige tankstationer. Ved service køres bilen til et almindelig Toyota-værksted.

I Sverige, Malmø Kommune har de ligeledes gode erfaringer med de A-mærkede biler. Kommunen har haft bilerne i de sidste 6 år. I Parkering Malmø har de ca. 75 % miljøvenlige biler.

Beskrivelse af Københavns Kommunes biler indregistreret som personbiler samt besparelspotentialiet

I 2006 havde Københavns Kommune ca. 500 biler indregistreret som personbiler. Det kontrolleres ikke, hvor mange biler, der udskiftes hvert år, men bilerne udskiftes løbende og Koncernservice skønner, at det er ca. 1-2 køretøjer pr. dag.

En del af bilerne i Københavns Kommunes bilpark ligger i dag uden for energimærkningen, mens flertallet ligger i energiklassen F eller G. Dette skyldes bl.a. at kommunens bilpark er af ældre dato. Kommune Teknik København skønner at personbilerne i Københavns Kommune gennemsnitligt kører 12 km. pr. liter.

Mindre motor og bedre energimærke betyder, at der kan svares penge i forhold til drift. Det skønnes at en typisk "gennemsnits-bil" i Københavns Kommune svarer til en Opel Astra 1,6 (benzin). Ved at vælge en model, som er A-mærket og har en mindre motor, vurderer Kommune Teknik København at Københavns Kommune kan opleve en besparelse på op til ca. 77 %. I beregningen er der taget højde for model, forbrug af brændstof samt udgifter til grøn ejerafgift ved ca. 12.000 km. kørsel pr. år.

I dette besparelspotentiale er der ikke medregnet reparation og vedligeholdelse af bilerne, anskaffelsespris samt forsikringsomkostninger. Hertil vurderer Kommune Teknik København ligeledes, at der kan spares mellem 10-20 % pr. kørt kilometer i forhold til større og tungere biler alene på reparation og vedligeholdelse.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der er et stort besparelspotentiale ved at medregne varevogne og andre køretøjer. Der er dog behov for at formulere andre krav til disse biler, da varevogne ikke er omfattet af energimærkeordningen.