

Sorsigvej 85  
6760 Ribe  
Telefon: +45 7221 8899  
Mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Notat  
Sagsnr.: TS20703-00060  
Dato: 21-05-2019

## Høringsnotat

### Bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

#### 1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 7. februar 2019 sendt udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v. i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 7. marts 2019.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Miljøstyrelsen.

Færdselsstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Brancheforeningen for forretningslimousiner, De Danske Bilimportører, Dansk Erhverv, Danske Regioner, Dansk Persontransport, Det Økologiske Råd, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune og Movia.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

#### 2. Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv støtter den trinvis udvikling mod mere miljørigtige taxier.

Det Økologiske Råd er positivt stemt overfor stramning af miljø- og energikrav til taxibranchen og mener, at man uden problemer kunne kræve A++ allerede fra juli 2019 som oprindeligt foreslået i regeringens klimaudspil.

Københavns Kommune mener at de foreslåede stramninger er for uambitiøse i forhold til at kunne indfri de opstillede mål, og ændringen vurderes ikke at have stor effekt på omstillingen af taxiflåden til grønne drivmidler.

Movia er optaget af at fremme grønne løsninger og er derfor grundlæggende positiv overfor skærpelserne af kravene til bilers miljøprofil.

Danske Regioner er positive overfor initiativer, der begrænser de miljømæssige konsekvenser af transport og hilser forslaget velkommen. Danske Regioner mener endvidere, at de ændrede miljøkrav vil påføre regionerne meromkostninger.

Kommunernes Landsforening vurderer, at skærpelserne vil have udgiftsdrivende konsekvenser.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen er i dialog med hhv. Danske Regioner og Kommunernes Landsforening, om ændringerne får betydning for kommunernes og regionernes økonomi.*

### **3. Årlig regulering**

De Danske Bilimportører finder det uheldigt, at der fraviges fra den tidligere praksis, hvor der var tale om en årlig vurdering og evt. regulering i forhold til den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet.

Dansk Persontransport finder det meget uhensigtsmæssigt, at man ønsker at fastlægge energi- og miljøkravene frem til 1. juli 2020, da udbuddet af biler er ukendt. Dansk Persontransport bemærker herudover, at der modsat tidligere ikke er vedlagt en oversigt over egnede bilmodeller.

#### Kommentar:

*Med ikrafttræden af bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018 om energi- og miljøkrav til taxier m.v. bortfaldt den årlige regulering.*

*Nærværende udkast til bekendtgørelse er alene en ændring til hovedbekendtgørelsen af 13. december 2018. Derfor videreføres denne regulering, uden en årlig vurdering.*

### **4. Langsigtede målsætninger**

Det Økologiske Råd og Københavns Kommune mener, at de langsigtede politiske målsætninger for den grønne omstilling bør fremgå af bekendtgørelsen, så branchen får mulighed for at lægge langsigtede

planer for omstilling af flåden – særligt hvis målsætningen om nulemission i taxibranchen inden 2030 skal indfries.

Kommentar:

*De skærper, der fremgår af bekendtgørelsesudkastet er i overensstemmelse med den tidligere regerings klimaudspil.*

## **5. Teknologisk udvikling – udbud af biler**

De Danske Bilimportører kritiserer, at den trinvis skærpelse tilsyneladende sker helt uden hensyn til den teknologiske udvikling og markedet for taxier.

Herudover bemærker Danske Bilimportører, at de fem mest brugte modeller med skærperne pr. 1. juli 2019 ikke længere kan registreres som taxi, hvilket vil betyde en markant begrænsning i modelvalget.

Der findes mulighed for plug-in hybridbiler i de mest brugte modeller, som pga. bl.a. kørselsmønstret ikke vil opnå store brændstofbesparelser. Endvidere mener Danske Bilimportører, at udskiftning af nuværende modeller med tilsvarende plug-in hybrider vil være en væsentlig omkostning.

Brancheforeningen for Forretningslimousiner gør indsigelse mod skærperne og anfører, at der er i forvejen et meget begrænset udbud af biler, der kan godkendes til limousinekørsel. Dette besværliggøres ydermere, da køretøjet skal have en værdi på minimum 500.000 kr.

Der findes enkelte plug-in hybrid udgaver. Disse er dog ikke brugbare, da batteriet optager al bagagepladsen.

Brancheforeningen anbefaler derfor, at skærperne undlades indtil bilproducenterne kan levere egnede biler, der kan overholde energikravene.

Dansk Erhverv anfører, at det er vanskeligt at danne sig et fyldestgørende overblik over, hvilke konkrete biler og modeller, der er til rådighed.

Danske Regioner, Kommunernes Landsforening og Movia mener, at skærperne fra A+ til A++ fra 1. juli 2020 alene vil kunne tilvejebringes med hybridbiler, som er op til 84 % dyrere i indkøbspris.

Movia, støttet af KL, foreslår at lade små køretøjer, som kan transportere en kørestol med bruger, sidestille med storvogn II, hvilket ville betyde, at de skal leve op til energimærke C fra 1. juli 2019 i stedet for energimærke A+. Danske Regioner foreslår, at disse køretøjer helt undtages kravene. Disse vogne supplerer køretøjer med lift og plads til to kørestole.

Dansk Persontransport bemærker, at der er begrænset udvalg af biler i kategorien almindelig i energiklasse A+, som kan anvendes til taxikørsel, når bilen skal have automatgear og være en mellemklassebil i en fornuftig prisklasse.

Det er Dansk Persontransports vurdering, at der i kategorien Storstuvogn I ikke findes velegnede biler i energiklasse A.

Dansk Persontransport henstiller til, at der alene ændres på kravene pr. 1. juli 2019 og afventer regulering pr. 1. juli 2020. Det vurderes, at det for nuværende er for usikkert at skærpe reglerne, da der stort set ikke er nogen modeller, der kan anvendes til taxikørsel. De tilgængelige biler, ligger i en priskategori langt over, hvad der er økonomisk muligt i taxibranchen.

#### Kommentar:

*De skærper, der fremgår af bekendtgørelsesudkastet er i overensstemmelse med den tidligere regerings klimaudspil. Der er endvidere indsat et ekstra trin A++ i 2020, som har til formål at sikre en blødere overgang mod de skærpede krav.*

*Der findes på nuværende tidspunkt biler med forbrændingsmotorer, der har energimærke A++, der kan anvendes som taxier.*

*Endvidere foretages ændringerne med en forventning om, at priserne på hybridbiler vil falde i takt med, at teknologien bliver mere udbredt.*

*Det bemærkes videre, at skærpsen til A++ først får effekt om mere end et år, hvorfor det forventes, at antallet af bilmodeller, der opfylder energikrav A++ eller højere, vil være større end i dag. Det samme vurderes at gøre sig gældende for kategorien Storstuvogn I i forhold til skærpsen til A+.*

*I forhold til forslaget om at lade køretøjer med plads til en kørestol sidestille med Storstuvogn II eller om helt at undtage disse fra energikravene, skal Færdselsstyrelsen bemærke, at udkastet er i overensstemmelse med den tidligere regerings klimaudspil.*

*De fremkomne bemærkninger har således ikke givet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.*

## **6. Ændring af miljøkrav**

Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til skærpsen fra Euro 6 til Euro 6b, men foreslår, at det overvejes at ændre miljøkravet til Euro 6c.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at ændringen fra Euro 6 til Euro 6b er i overensstemmelse med den tidligere regerings klimaudspil, hvorfor der ikke er fundet anledning til at ændre i bestemmelsen på dette punkt.*

## **7. Overgangsbestemmelserne**

Danske Bilimportører antager, at udkastets § 3 helt skal erstatte § 12 i bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018 (overgangsbestemmelsern).

Endvidere foreslår Danske Bilimportører, at fristen for at søge om registrering efter ikrafttrædelse udvides til 3 måneder i stedet for 2. Samtidig foreslås, at Færdselsstyrelsen får 1 måneds svarfrist til at udstede erklæring for ikke at forkorte registreringsfristen væsentligt.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen skal bemærke, at udkastets § 3 ikke erstatter § 12 i den nuværende bekendtgørelse. Udkastets § 3 knytter sig til bestemmelserne i udkastet, og har dermed virkning for biler, for hvilke, der er indgået bindende leveringsaftale hhv. senest 30. juni 2019 og senest 30. juni 2020.*

*Den eksisterende § 12 knytter sig til bestemmelserne i den nuværende bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018 og har dermed virkning for biler, for hvilke, der er indgået bindende leveringsaftale senest den 31. december 2018, og disse kan registreres til og med den 1. juli 2019.*

*I forhold til fristen på 2 måneder bemærker Færdselsstyrelsen, at der er tale om en videreførelse fra den nugældende bekendtgørelse. Færdselsstyrelsen anser de 2 måneder som tilstrækkelig tid til at indsende dispensationsansøgning, da det alene er et spørgsmål om at indsende en dokumentation, der allerede foreligger.*

*Når en ansøgning om dispensation er modtaget, agter Færdselsstyrelsen at behandle den så hurtigt som muligt, men at der må påregnes almindelig sagsbehandlingstid, som kan variere.*

*Det bekræftes i øvrigt at bestemmelserne er korrekt forstået.*

*Bemærkningerne giver ikke anledning til at ændre i bestemmelsen.*

## **8. Øvrige ændringer**

Danske Bilimportører har afgivet yderligere kommentarer, der vedrører forhold, som ikke er omfattet af nærværende ændringsbekendtgørelse.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen har noteret sig disse bemærkninger.*

## **BILAG 1**

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark

Danmarks Naturfredningsforening

AutoBranchen Danmark

Danske Regioner

Dansk Erhverv

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening

Dansk Handicaporganisationer

Dansk Industri

Dansk Limousine Service

Dansk Persontransport

De Danske Bilimportører

Den Danske Bilbranche

Det Centrale Handicapråd

DI Transport

Energistyrelsen

Foreningen EP-Danmark

Foreningen for Limousine Vognmænd

Kommunernes Landsforening

Københavns Kommune – teknik og miljø (Lone Pedersen)

Erhvervsstyrelsen, Team Effektiv Regulering

Miljøstyrelsen

NOAH-Trafik

Rådet for Sikker Trafik

Taxinævnet Region Hovedstaden

Trafikselskaberne i Danmark

Økologisk Råd

3F

Økonomisk Forening for Persontransport F.m.b.a.