

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler og udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.**

Færdselsstyrelsen har den 6. september 2018 sendt udkast til ovennævnte bekendtgørelser i høring hos de høringsparter, der fremgår af høringslisten. Udkastene til bekendtgørelser har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 5. oktober 2018, kl. 12.00.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: AutoBranchen Danmark, Dansk Erhverv, Dansk Taxi Råd.

Færdselsstyrelsen har derudover modtaget høringssvar fra: FDM, Bilbranchen, De Danske Bilimportører, Det Økologiske Råd/FDEL, Brancheforeningen for forretningslimousiner og Erhvervsstyrelsen.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar til de enkelte emner. Færdselsstyrelsens eventuelle kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv. De indkomne høringssvar vedlægges.

### **1. Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler**

#### **1.1. Generelle bemærkninger**

Erhvervsstyrelsen vurderer, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører løbende administrative konsekvenser for erhvervslivet. Der må forventes en mindre omstillingsomkostning i at få udskiftet det nuværende materiale, der beskriver person- og varebilers energimærkning med nye energiklasser.

De Danske Bilimportører er af den opfattelse, at introduktionen af WLTP indebærer, at der er behov for en række yderligere ændringer i bekendtgørelsen, og at der derudover er punkter i bekendtgørelsen, som

kan give anledning til fortolkningstvivil. Derudover anbefaler De Danske Bilimportører, at bekendtgørelse om energimærkning m.v. af person- og varebiler ændres i overensstemmelse med Kommissionens henstilling af 31. maj 2017, hvor dette er relevant og nødvendigt. Det fordrer en væsentlig mere gennemgribende revision af bekendtgørelsen end en justering af skalaen for energiklasserne i bilag 1.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen skal bemærke, at WLTP-metoden medfører en justering i energiklassernes værdier, som fremgår af det nye bilag 4 om energimærket. Derudover tilrettes kommentarerne til energimærket efter WLTP-metoden. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at det ikke er nødvendigt at foretage yderligere ændringer til bekendtgørelsen, som følger af tilpasningen til den nye beregningsmetode.*

### **1.2. Korrektion af beregningsfaktor**

FDM gør opmærksom på, at der i høringsbrevet står, at brændstofforbruget målt efter WLTP-metoden med en fast faktor på 1,20, og at den faste faktor er 1,21, jf. lov nr. 1130 af 11. september 2018.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at der i høringsbrevet er tale om en tastefejl, og at brændstofklasserne i bekendtgørelsesudkastet er beregnet med den faste faktor på 1,21.*

### **1.3. Energimærket**

De Danske Bilimportører opfordrer til, at der på sigt udformes regler for energimærkning af elbiler med en særskilt skala for energimærkning, der gør det muligt for forbrugerne at sammenligne energiforbruget for elbiler. Noget lignende bør overvejes for biler, der anvender andre drivmidler – herunder biler, der anvender gas som drivmiddel. Information om energimærkning er en nøglefaktor for markedskræfternes udfoldelse, og nøjagtig, relevant og sammenlignelig information om personbilers specifikke brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner kan påvirke forbrugervalget i retning af biler, som bruger mindre brændstof og dermed udsender mindre CO<sub>2</sub>.

Det Økologiske Råd/FDEL anbefaler, at forbrugeren får teknologineutral information, og at elektrificerede køretøjer inkluderes i energimærkningen for person- og varebiler. Det er deres opfattelse, at det er ulige konkurrencevilkår at udelukke specifikke produkter fra at kunne markedsføre sig på en energimærkning og desuden helt uacceptabelt for bilforhandlerne, som ikke kan benytte energimærket i markedsføring af elbiler.

Desuden anbefaler Det Økologiske Råd og FDEL, at de tre øverste trin i energimærket reserveres til elektrificerede køretøjer. Da fossilbiler i sin

natur ikke kan karakteriseres som "det grønne valg" efter, at elektrificerede køretøjer har set dagens lys og kan dække ca. 95 % af alle danskernes kørselsbehov, er det både forældet og misvisende, at fossilbiler befinder sig i det grønne felt. Elbilen er ca. tre gange så energieffektiv som en fossilbil og burde således indplaceres øverst i hierarkiet i energimærket. Endvidere anbefaler Det Økologiske Råd og FDEL, at energimærkets skala holdes indenfor A-G. Energimærkning for energi-relaterede produkter har afskaffet +'erne. Det gøres for at forenkle budskabet til forbrugeren, således at produkter mærket med A, altid er det mest miljørigtige. Historisk har Danmarks position overfor EU altid været, at energimærket kun skal være A-G.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen skal bemærke, at reglerne om energimærkning af person- og varebiler følger af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler. Det følger af direktivet, at forbrugere bl.a. skal oplyses om en bils brændstoføkonomi. På den baggrund er det på nuværende tidspunkt ikke muligt at udvide energimærkningen til også at gælde for biler, der ikke anvender brændstof som drivmiddel og gennemføre de foreslåede ændringer til energimærket. Opstår denne mulighed senere, vil ovenstående bemærkninger indgå i overvejelserne ved en kommende revision af bekendtgørelsen.*

#### **1.4. Officielle forbrugstal**

De Danske Bilimportører anfører, at formuleringerne i bekendtgørelsesudkastets bilag 1, note 3 og 4, kan rejse tvivl om, hvilke officielle forbrugstal, der skal anføres for køretøjer testet efter WLTP. De Danske Bilimportører anbefaler derfor, at note 3 formuleres således: "Brændstofforbrug angives som "det officielle brændstofforbrug" og defineres som "Brændstofforbrug i km. pr. liter ifølge officiel typegodkendelse, jf. det kombinerede forbrug angivet i CoC-dokumentet, punkt 49", og at note 4 formuleres således: "CO<sub>2</sub>-udledning angives som "den officielle CO<sub>2</sub>-emission" og defineres som "CO<sub>2</sub>-emission i gram ifølge officiel typegodkendelse, jf. det kombinerede forbrug angivet i CoC-dokumentet, punkt 49".

#### Kommentar:

*Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at der indholdsmæssigt ikke er en teknisk forskel på ovenstående formuleringer. Derudover er "det officielle brændstofforbrug" og "det officielle CO<sub>2</sub>-emission" mere uddybende defineret i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler. Såfremt definitionerne fra direktivet anvendes, bør det være formuleringerne i deres eksakte form, hvilket dog vil medføre to længere og komplekse noter.*

### **1.5. Opgivelse af reelle km-tal på energimærkningsdokument**

Det Økologiske Råd og FDEL anbefaler, at Færdselsstyrelsen gør det muligt, som en frivillig ordning for importører og forhandlere, at oplyse om det reelle km-tal for biler på energimærkningsdokumentet for at give forbrugeren det bedst mulige beslutningsgrundlag. På trods af overgangen til WLTP forventes der stadig fremadrettet en betydelig forskel mellem WLTP-tallet og virkeligheden.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bemærke, at WLTP er en anerkendt målemetode i EU. Angivelse af et yderligere "reelt km-tal" kan forvirre forbrugeren, da det fortsat ikke vil være retvisende for alle kørselsmønstre. Der er dog intet til hinder for, at importøren eller forhandleren oplyser forbrugeren om det "reelle km-tal" ud fra en dialog med forbrugeren om dennes forventede kørselsmønstre.*

### **1.6. NEDC restkøretøjer**

De Danske Bilimportører påpeger, at den foreslåede ændring i bilag 1, note 2, i bekendtgørelsesudkastet ikke regulerer køretøjer, som er testet efter NEDC-metoden ("restkøretøjer"). De Danske Bilimportører anbefaler, at den nuværende regulering i bekendtgørelsen videreføres via en overgangsbestemmelse for perioden frem til, at restkøretøjer ikke længere kan indregistreres og sælges, f.eks. ved at bevare det eksisterende bilag 1 for restkøretøjerne. Desuden anbefales det, at der anvendes en ansvarsfraskrivelse, som foreslået i Kommissionens henstilling af 31. maj 2017, pkt. 3. Det er De Danske Bilimportørers anbefaling, at ansvarsfraskrivelsen vedr. brændstofforbruget og CO<sub>2</sub> indeholder følgende tekst, der indarbejdes som en integreret del af energimærket: "Bilen er testet efter en ophørt, mere lempelig metode. Brændstofforbruget og CO<sub>2</sub>-emissionen ser derfor bedre ud, end hvis bilen havde været testet efter den nye metode. Tallene kan derfor ikke sammenlignes. Bilens faktiske forbrug er dog præcis det samme. Se mere på wltpl.dk."

Bilbranchen anbefaler, at der indsættes en overgangsbestemmelse, som omfatter restkøretøjer.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen er enig i, at der er behov for at fastsætte en overgangsperiode. Færdselsstyrelsen har indsat en overgangsbestemmelse, hvorefter personbiler, hvis brændstofforbrug er målt efter NEDC-metoden, og som har en restkøretøjsdispensation, kan registreres i Køretøjsregistret til og med den 31. august 2019. Udkast til bekendtgørelse ændres derfor i overensstemmelse hermed og det fastsættes endvidere, at disse biler ved udstilling på et salgssted skal være mærket med informationer om brændstofforbrug og andre standardiserede vareoplysninger, som angivet i bilag 1, og være ledsaget af oplysninger om,*

at personbilen er et restkøretøj, og at værdierne ikke er sammenlignelige med de værdier, der er baseret på WLTP.

Da kravet om, at varebiler skal have brændstofforbruget målt efter WLTP-metoden, først gælder fra den 1. september 2019, er der indsat en overgangsperiode, hvorefter varebiler, hvis brændstofforbrug er målt efter NEDC-metoden, og som har en restkøretøjsdispensation, kan registreres i Køretøjsregistret til og med den 31. august 2020. Ligeledes skal varebiler ved udstilling på et salgssted være mærket med informationer om brændstofforbrug og andre standardiserede vareoplysninger, som angivet i bilag 1, og om at værdierne ikke er sammenlignede med de værdier, der er baseret på WLTP. Desuden skal varebilen fra den 1. september 2019 være ledsaget af oplysninger om, at bilen er et restkøretøj.

### **1.7. Reklamemateriale for NEDC- og WLTP-biler**

De Danske Bilimportører foreslår, at reklamematerialet, jf. bekendtgørelsens § 4, indeholder oplysninger, om test efter NEDC- og WLTP-metoden i en overgangsperiode frem til 31. august 2019, der kan gives som et interval, der rummer både NEDC- og WLTP-tallene.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at reklamemateriale efter § 4 skal indeholde informationer om energiklasser som anvist i bilag 3, brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning. Bestemmelsen giver således mulighed for, at reklame indeholder information om brændstofforbrug, som er målt efter den relevante beregningsmetode. For nye person- og varebiler vil det medføre, at reklamematerialet skal indeholde oplysninger om, at brændstofforbruget er målt efter WLTP-metoden. I forhold til person- og varebiler, der har fået meddelt en restkøretøjsdispensation, skal reklamematerialet ligeledes indeholde de relevante informationer om brændstof, herunder at brændstofforbruget er målt efter NEDC-metoden.

### **1.8. Øvrige**

De Danske Bilimportører og Bilbranchen har afgivet yderligere kommentarer og forslag til ændringer, der vedrører forhold, som ikke er omfattet af nærværende høring.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har noteret disse bemærkninger, og de vil indgå i overvejelserne ved en kommende revision af bekendtgørelsen.

## **2. Bekendtgørelse om energi- og miljøkrav af taxier m.v.**

### **2.1. Generelle bemærkninger**

Erhvervsstyrelsen vurderer, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører løbende administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Brancheforeningen for forretningslimousiner oplyser, at foreningen kan tiltræde udkast til ny bekendtgørelse om ændringer på energi- og miljøkrav for limousiner. Efter en gennemgang med Mercedes Danmark og Audi findes kravene rimelige, og foreningen har fair mulighed for at kunne overholde dem med de biltyper, som branchen anvender, for at kunne servicere branchens kunder.

De Danske Bilimportører kan bakke op om, at anvendelsesområdet fastholdes uændret med hensyn til definitioner og kategorisering af bilerne, som også anvendes i den gældende bekendtgørelses § 2.

## **2.2. Undtagelse til energi- og miljøkravene**

De Danske Bilimportører forslår, at brændselscelledrevne biler tilføjes til § 6, der undtager plug-in hybridbiler, elbiler og biler, der anvender gas som drivmiddel fra energi- og miljøkravene i §§ 4 og 5.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at brændselscelledrevne biler er omfattet af undtagelsesbestemmelsen, idet biler, der anvender gas som drivmiddel også omfatter brændselscelledrevne biler.*

Det Økologiske Råd/FDEL forslår, i lyset af den forestående klimaplan, som kan indeholde krav til en grønnere taxaflåde, at lade ladbare- og gasbiler integrere i bekendtgørelsen.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at reglerne om energimærkning af biler følger af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 1999/94/EF om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler. Det fremgår af direktivet, at forbrugere bl.a. skal oplyses om en bils brændstoføkonomi. Som følge heraf er det ikke på nuværende tidspunkt muligt at udvide energimærkningen til også at gælde for biler, der ikke anvender brændstof som drivmiddel. Opstår denne mulighed senere, vil ovenstående bemærkninger indgå i overvejelserne ved en kommende revision af bekendtgørelsen.*

## **2.3. Overgangsperiode**

De Danske Bilimportører antager, at det er tanken, at justering af skalaen for energiklasser, som det foreslås i udkastet til ændringer af energimærkningsbekendtgørelsen, skal sikre, at de biler, der i dag indregistreres som taxier, fortsat kan indregistreres som taxier. Det må konstateres, at den foreslåede justering af energiklasserne ikke er tilstrækkelig. For at undgå en meget pludselig og "disruptiv" ændring af markedet for taxier foreslår De Danske Bilimportører, at der som minimum – og i en overgangsperiode – gives mulighed for, at WLTP-tallet for taxier kan justeres. "Modellen" for en sådan justering kunne evt. være den samme, som den der allerede har været taget i anvendelse for

WLTP-homologerede biler. Her er det korrelerede NEDC-forbrugstal i km/l blevet ganget med 1,1 i overensstemmelse med den faktor, der anvendes til beregning af grøn ejerafgift og registreringsafgift indtil 1. april 2019. Justeringen er sket efter individuel ansøgning. For taxier kunne der evt. – i en overgangsperiode og uden individuel ansøgning – ske en justering eller gives en "tolerance" – for opfyldelse af energikravet. Baseret på tallene for den mest solgte model kunne der f.eks. gives en tolerance for WLTP-forbruget i km/l på 0,2-0,5 km/l for at sikre, at denne model fortsat kan anvendes som taxi i en periode. En overgangsperiode bør være på mellem 9 og 12 måneder. En sådan periode behøves for at give et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere det reelle udbud, idet WLTP-testede biler løbende introduceres og gennemgår en række testprocedurer, justeringer og gentagelser af test m.v.

#### Bilbranchen

Bilbranchen kan tilslutte sig forslaget fra De Danske Bilimportører om, at der i en overgangsperiode opereres med en "tolerance".

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen skal bemærke, at WLTP-målinger i gennemsnit giver et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end NEDC-målinger. Derfor korrigeres energiklasserne for biler målt efter WLTP med en gennemsnitlig faktor på 1,21, som Europa-Kommissionen har fundet repræsentativ for den europæiske bilpark. Af samme grund ligger denne faktor til grund for den tilsvarende nylige tilpasning af registreringsafgiften og den grønne ejerafgift.*

*Hensigten med justeringen er ikke at sikre, at alle biler, uden undtagelse, fortsat vil bevare deres tidligere energiklasse. Da der er tale om en gennemsnitlig faktor på 1,21, vil justeringen derfor medføre, at nogle bilmodeller vil blive indplaceret i samme energiklasse, mens andre bilmodeller vil blive indplaceret i en energiklasse over eller under. Det vil derfor også, efter bekendtgørelsesudkastets forventede ikrafttræden den 1. januar 2019, være muligt at anskaffe biler, der kan anvendes til taxikørsel, da der fortsat vil være en lang række egnede køretøjer tilgængelige på markedet, der overholder de nye energikrav. Derudover er der i bekendtgørelsesudkastet fastsat en overgangsperiode, hvorefter biler, for hvilke, der er indgået bindende leveringsaftale senest den 31. december 2018, og som overholder gældende energi- og miljøkrav, kan registreres i Køretøjsregistret til og med den 1. juli 2019.*

## Høringsliste

Ankenævnet for bus, tog og metro  
Arbejdstilsynet  
ATAX Arbejdsgiverforening for Taxibranchen  
AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening)  
AutoBranchen Danmark  
Bilbranchen  
Brancheforeningen for Limousine Vognmænd  
Brancheforeningen for Forretningslimousiner  
Brancheforeningen taxiførere i Danmark  
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)  
Danmarks Motor Union  
Dansk Bilbrancheråd  
Dansk Bil-Forhandler Union  
Dansk Cyklist Forbund  
Dansk Erhverv  
Dansk Fodgænger Forbund  
Dansk Handicap Forbund  
Dansk Kørelærer-Union  
Dansk Taxi Råd  
Dansk Transport og Logistik – Danske Vognmænd  
Danske Advokater  
Danske Biludlejere  
Danske Busvognmænd  
Danske Erhvervsskoler - Lederne  
Danske Handicaporganisationer  
Danske Kørelæreres Landsforbund  
Danske Regioner  
Datatilsynet  
De Danske Bilimportører  
Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond (DANAK)  
Det Centrale Handicapråd  
DI  
DI Transport  
Erhvervsstyrelsen  
ERFAgruppen-bilsyn  
Fagligt Fælles Forbund  
Forbrugerombudsmanden  
Forbrugerrådet Tænk  
Forenede Danske Amerikanerbilklubber, FDA  
Forenede Danske Motorejere, FDM  
Foreningen af Vognimportører i Danmark  
Forsikring & Pension  
Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL)  
Hjælpemiddelinstitutionen  
ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport



KL  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede  
Landsorganisationen i Danmark  
Motorhistorisk Samråd  
NOAH-Trafik  
Rådet for Sikker Trafik  
Rigspolitiet  
Sammenslutningen af Karosseribyggere og Autooprettere i Danmark,  
(SKAD)  
SKAT  
Sikkerhedsstyrelsen  
Taxinævnet i Region Hovedstaden  
Trafikselskaberne i Danmark  
Transporterhvervets uddannelser  
Justitsministeriet  
Undervisningsministeriet