

Linette Egelund

Fra: Eylem Çağrısan Ünüvar <et@abdk.dk>
Sendt: 4. oktober 2018 10:34
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Linette Egelund
Emne: J.nr. TS20000-00187

Til Færdselsstyrelsen
AutoBranchen Danmark har ingen bemærkninger.
Med venlig hilsen

Eylem Çağrısan Ünüvar
Juridisk chef, advokat



AutoBranchen Danmark
VIDEN TIL FORSKEL

mobil: 31 17 79 40
tlf: 33 31 45 55

www.abdk.dk
et@abdk.dk

  
[facebook](#) [twitter](#) [LinkedIn](#)



Linette Egelund

Fra: Trine Wollenberg <tw@taxi.dk>
Sendt: 4. oktober 2018 09:16
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Linette Egelund
Emne: TS20000-00187

Tak for fremsendte forslag til ændring af bekendtgørelse om energimærkning og bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier.

Dansk Taxi Råd har ingen bemærkninger til ændringerne.

Med venlig hilsen

Trine Wollenberg
Direktør

Dansk Taxi Råd
Valhøjs Allé 126
2610 Rødovre
Tlf. 38777890 – 22222205



Fra: Linette Egelund
Sendt: 6. september 2018 14:31
Til: Linette Egelund
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler samt udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

I forbindelse med offentlig høring fremsendes hermed udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler samt udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Venlig hilsen

Linette Egelund
Juridisk fuldmægtig



Færdselsstyrelsen
Danish Road Safety Agency
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

lieg@fstyr.dk

www.fstyr.dk

Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen


Færdselsstyrelsen
Att.: Linette Egelund
Sorsigvej 35
6760 Ribe

5. oktober 2018

Hørings svar til høring over bekendtgørelse om ændring af energimærkning mv. af nye person-, varebiler og energi- og miljømærkning af taxier mv.

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 06. september 2018 vedrørende ovennævnte og har ingen særlige bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen



Christoffer Greenfort
Chefkonsulent

Færdselsstyrelsen
info@fstyr.dk
cc. lieg@fstyr.dk

Høring over udkast til 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.

Tak for det med mail af 6. september 2018 fremsendte udkast til ovennævnte bekendtgørelser.

Bilbranchen skal indledningsvis kvittere for bekendtgørelsesudkastene, som overordnet vil sikre en neutral indfasning af energimærkningen målt efter WLTP-metoden.

Imidlertid giver bekendtgørelsesudkastene anledning til specifikke bemærkninger, og Bilbranchen kan tilslutte sig de detaljerede bemærkninger afgivet i høringssvaret af d.d.. fra De Danske Bilimportører.

Bilbranchen skal til de to bekendtgørelsesudkast særligt fremhæve følgende:

Energimærkning

Efter den gældende bekendtgørelse gælder mærkningspligten for så vidt angår plug-in hybridbiler, elbiler og gas-biler alene på "salgsstedet", men ikke i "reklamemateriale". Idet der endvidere må antages at være et behov for forbrugerne at kunne orientere sig og sammenligne plug-in bilers forbrug, skal Bilbranchen anbefale, at disse omfattes af bekendtgørelsens bestemmelser samt at bekendtgørelsens systematik opdeles med afsnit om anvendelsesområde samt definitioner, svarende til systematikken i taxi-udkastet.

Endvidere regulerer bekendtgørelsesudkastet ikke restkøretøjer. Det anbefales, at der indsættes en overgangsbestemmelse, som omfatter restkøretøjer.

Efter den gældende bekendtgørelses § 2 anses et energimærke for at være i overensstemmelse med bilag 1, når det er udskrevet fra www.bilviden.dk. For biler godkendt efter WLTP vil energimærket imidlertid ikke altid blive udskrevet korrekt. Det skyldes, at der med WLTP ikke længere findes model/variantspecifikke forbrugstal. Alle forbrugs- og emissionstal vil være individuelle for den konkrete bil.

Efter den gældende bekendtgørelse § 5, skal der foreligge en pjece med oplysninger om brændstofforbrug og co2-udledning til udlevering hos forhandlerne. Det er Bilbranchens erfaring, at denne pjece ikke efterspørges af forbrugerne, ligesom pjecens forbrugstal hurtigt bliver forældet. Det foreslås, at bestemmelsen udgår eller erstattes med en henvisning til www.wltp.dk, som er en informationshjemmeside om WLTP, som De Danske Bilimportører, Bilbranchen og FDM har udarbejdet i fællesskab.

Taxi

Ifølge bekendtgørelsesudkastet § 4 er energiklasserne for de forskellige kategorier af biler, der indregistreres som taxi, uforandrede i forhold til de nuværende. Imidlertid oplyser De Danske Bilimportører, at den foreslåede justering af energiklasserne ikke er tilstrækkelig til, at de biler, der i dag indregistreres som taxier, fortsat kan indregistreres som taxier.

Bilbranchen kan derfor tilslutte sig forslag til i en overgangsperiode at operere med en "tolerance" som foreslået i De Danske Bilimportørers høringsvar.

Med venlig hilsen

Nils Suhr Andersen

Sendt pr. mail info@fstyr.dk

CC: lieg@fstyr.dk

J. nr. TS20000-00187

Hørings svar - Udkast til ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler og udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

De Danske Bilimportører har ved Færdselsstyrelsens e-mail af 6. september 2018 modtaget [udkast til bekendtgørelse om ændringer af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler](#) ("Udkastet") samt [udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.](#) ("Taxa Udkastet").

Vi har følgende bemærkninger:

1 Generelle bemærkninger til Udkastet

Bortset fra konsekvensrettelser, som følge af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens beføjelser i forbindelse med energimærkningen m.v., indeholder Udkastet kun indholdsmæssige ændringer af bilag 1, i den nuværende [bekendtgørelse om energimærkning mv. af nye person- og varebiler, BKG nr. 655 af 20. juni 2012](#) ("BKG"), herunder udformningen af energimærket og den tilhørende skala.

Introduktionen af WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) indebærer imidlertid, efter vores opfattelse, at der er behov for en række yderligere ændringer i BKG.

Desuden ser vi Udkastet som en god anledning til at præcisere de punkter i BKG, som kan give anledning til fortolkningstvivel – uanset indførelsen af WLTP.

Vi støtter op om, at ikrafttrædelsestidspunktet er den 1. januar 2019, som foreslået af Kommissionen i henstillingen af 31. maj 2017. Det understøttes også af, at det er vigtigt, at bilimportørerne hurtigst muligt kan bruge WLTP-tallene i forbrugerinformation.

1.1 Anvendelsesområde og definitioner

1.1.1 Plug-in hybridbiler, elbiler eller biler, der anvender gas som drivmiddel

BKG § 1, stk. 5, kan give anledning til tvivl om, hvorvidt BKG gælder for plug-in hybridbiler, elbiler eller biler, der anvender gas som drivmiddel. Det skyldes, at mærkningspligten efter BKG § 1, stk. 1, alene gælder på "salgsstedet", men ikke "reklamemateriale", jf. BKG § 4. Se i øvrigt vores bemærkninger afsnit 1.4.

Vi foreslår derfor, at Udkastet indledes med et afsnit om "Anvendelsesområde" og "Definitioner", hvor BKG § 1, stk. 2-5, samt definitionen af "Reklamemateriale" i § 4, stk. 1, genfindes, hvorimod BKG § 1, stk. 1, flyttes til en efterfølgende bestemmelse om oplysningspligten på "salgsstedet". Det svarer til systematikken i Taxa Udkastet.

Vi tager det for givet, at det er hensigten, at plug-in hybridbiler, elbiler og gasbiler skal undtages fra BKG i sin helhed, og at det derfor må være en lovteknisk fejl, at disse biler i realiteten kun er undtaget fra de oplysninger, der skal gives på salgsstedet (jf. §§ 2-3) – men ikke i reklamemateriale (jf. § 4).

1.1.2 Radio- og Tv-spredningstjenester samt audiovisuelle medietjenester

Vi anbefaler desuden, at anvendelsesområdet præciseres for så vidt angår radio- og Tv-spredningstjenester samt audiovisuelle medietjenester, f.eks. ved at indsætte:

”Bekendtgørelsen gælder ikke for radio- og TV-spredningstjenester samt audiovisuelle medietjenester som omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra a), i [direktiv 2010/13](#) af 10. marts 2010 om samordning af visse love og administrative bestemmelser i medlemsstaterne om udbud af audiovisuelle medietjenester (direktiv om audiovisuelle medietjenester).” (et-klik-væk).

1.1.3 Sociale medier og lign. platforme

Vi anbefaler, at der i BKG foretages en præcisering af, hvorvidt BKG finder anvendelse ved reklamemateriale på sociale medier, f.eks. Facebook, Instagram, Snapchat o.lign. platforme. Hvis BKG skal finde anvendelse på disse medier, anbefales det, at der fastsættes særskilte oplysningskrav for disse typer af medier, så der tages hensyn til, at der er tale om medier, der har begrænset plads eller tid til at formidle oplysningerne, idet der kan henvises til andet sted, hvor samtlige energioplysninger gives.

1.2 NEDC restkøretøjer - overgangsbestemmelse

Køretøjer, som er testet efter NEDC-metoden (”restkøretøjer”), kan fortsat indregistreres til og med den 31. august 2019. Der er givet dispensation for krav om WLTP (og Euro 6c) til et betydeligt antal restkøretøjer.

Den foreslåede ændring i bilag 1, note 2, i Udkastet, regulerer ikke disse restkøretøjer. Det betyder i praksis, at restkøretøjer fra 1. januar 2019 ikke er underlagt regler om energimærkning, som ellers er krævet efter Europa-Parlamentets og Rådets [direktiv 1999/94/EF](#) af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler (”Direktivet”), jf. Rådets [direktiv 80/1268/EØF](#) eller EU [forordning 692/2008](#).

Vi anbefaler, at den nuværende regulering i BKG 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. Vi anbefaler desuden, at der anvendes en ansvarsfraskrivelse, som foreslået i [Kommissionens henstilling af 31. maj 2017](#), punkt 3:

”Medlemsstaterne bør sikre, at når restkøretøjer efter 1. januar 2019 stadig godt må nøjes med at anføre NEDC-værdier, skal disse værdier være ledsaget af en ansvarsfraskrivelse, hvoraf det fremgår, at køretøjet er et restkøretøj, og at værdierne ikke er sammenlignelige med de værdier, der er baseret på WLTP.”

Som tidligere drøftet er det vores anbefaling, at oplysningerne gives ved supplerende information i form af en ansvarsfraskrivelse vedr. brændstofforbruget og CO₂ med teksten:

”Bilen er testet efter en ophørt, mere lempelig metode. Brændstofforbruget og CO₂-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 wltp.dk.”

Det er vores forslag, at ordlyden fra ”stickeren” indarbejdes i Udkastet, som en integreret del af energimærket.

1.2.1 Reklamemateriale for både NEDC- og WLTP-biler

Reklamematerialet efter 1. januar 2019 vil kunne indeholde markedsføring for biler, som både er testet efter NEDC- og WLTP-metoden. Derfor er det nødvendigt at tage højde for, hvordan oplysningerne efter BKGs § 4 (om reklamemateriale) skal gives.

Det er vores forslag, at oplysningerne i overgangsperioden frem til 31. august 2019 kan gives som et interval, der rummer både NEDC- og WLTP-tallene.

1.3 Bilviden.dk

Det fremgår af Udkastet, at et energimærke anses for at være i overensstemmelse med bilag 1, når det er udskrevet fra www.bilviden.dk. For biler, der er homologeret efter WLTP, kan bilviden.dk, herunder sektionen ”Hvor langt på literen”, imidlertid ikke anvendes i sin nuværende form. Energimærket vil derfor ikke blive udskrevet korrekt. Det skyldes, at der med WLTP ikke længere findes model/variantspecifikke forbrugstal. Alle forbrugs- og emissionstal vil være individuelle for den konkrete bil (”version”).

I Udkastet, bilag 1, note 5, angives den årlige ejerudgift efter brændstofforbrugsafgiftsloven og miljømålsloven i kr. pr. år. Selvom grundlaget for beregningen dermed er WLTP-forbrugstallet omregnet med en faktor 1,1 indtil 30. marts 2019 og en faktor 1,21 fra 1. april 2019, finder vi det uproblematisk, at den årlige ejerudgift fortsat angives på energimærket som hidtil. Vi gør dog opmærksom på, at det kræver, at bilviden.dk baserer ejerudgiften på det omregnede forbrug, hvis ejerudgiften skal vises korrekt.

1.4 Plug-in hybridbiler, elbiler eller biler, der anvender gas som drivmiddel – BKG § 1, stk. 5

Hverken BKG eller Udkastet må formodes at gælde for plug-in hybridbiler, elbiler eller biler, der anvender gas som drivmidler, jf. en formålsfortolkning af § 1, stk. 5, i BKG/Udkastet, se også afsnit 1.1.1.

Det er derfor forbudt at anvende energimærket, herunder energipile, for disse biler, jf. § 17, stk. 5, 2. pkt., i [lov nr. 455 af 18. maj 2011 om energimærkning af energirelaterede produkter](#). Det betyder samtidig, at forbrugerne ikke har adgang til et standardiseret informationsniveau, som der opnås via energimærkningen.

Det er således hverken muligt for forbrugerne nemt at sammenligne forskellige plug-in hybridbiler, elbiler eller biler, der anvender gas som drivmidler, eller sammenligne disse med almindelige benzin- og dieselbiler på baggrund af energimærkningen.

Information om energimærkning er en nøgelfaktor for markedskræfternes udfoldelse, og nøjagtig, relevant og sammenlignelig information om personbilers specifikke brændstofforbrug

og CO₂-emissioner kan påvirke forbrugervalget i retning af biler, som bruger mindre brændstof og dermed udsender mindre CO₂. Se også Kommissionens bemærkninger i præambel 5 i Direktivet.

Da disse biler forventes at udgøre en stigende andel af bilsalget de kommende år, bør de på sigt også være omfattet af regler om energimærkning.

De grunde, som tidligere har gjort sig gældende for ikke at inkludere elbiler, jf. Færdselsstyrelsens [høringsnotat](#) af 1. december 2009, punkt 3, er, efter vores opfattelse, ikke til stede for plug-in hybridbiler. Disse vil umiddelbart kunne omfattes af reglerne for energimærkning baseret på deres officielle brændstofforbrug og CO₂-emission. Vi anbefaler derfor, at Udkastet ændres til også at omfatte plug-in hybridbiler.

Derudover opfordrer vi 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.

1.5 Kommissionens henstilling af 31. maj 2017

Vi opfordrer Styrelsen til at tage stilling til, hvorvidt de ønsker at følge Kommissionens henstilling af 31. maj 2017. Hvis Styrelsen ønsker at følge henstillingen, bør Udkastet udarbejdes i overensstemmelse hermed.

Vi anbefaler at BKG ændres i overensstemmelsen med Kommissionens henstilling overalt, hvor dette er relevant og nødvendigt. Dette fordrer en væsentlig mere gennemgribende revision af BKG end en justering af skalaen for energiklasserne i bilag 1.

2 Forslag til præciseringer i BKG

2.1 Energimærke - § 2 og Plakat display - § 3

Formuleringen i BKG §§ 2 og 3, sammenholdt med § 1, og bilag 1, kan rejse tvivl om, hvorvidt §§ 2 og 3 gælder andre steder end på "salgsstedet".

Vi anbefaler derfor, at bestemmelserne præciseres, så det klart fremgår, at de alene gælder for "salgsstedet".

2.2 Reklamemateriale – § 4, stk. 2

Formuleringen i BKG § 4, stk. 2, kan rejse tvivl om, hvordan oplysningerne skal anføres.

Af BKGs § 4, stk. 2, fremgår: "Informationerne skal være [...] og på en mindst lige så iøjnefaldende måde, som øvrige informationer i reklamematerialet" (vores fremhævnings).

Af Direktivets art. 6, jf. bilag IV, fremgår "De skal være letlæselige og mindst lige så iøjnefaldende som hovedparten af informationerne i reklamematerialet." (vores fremhævnings).

Ved implementering af Direktivet i dansk ret¹, fremgår det af forarbejderne, at:

”9. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget gennemføres Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/30/EU af 19. maj 2010 om angivelse af energirelaterede produkters energi- og ressourceforbrug ved hjælp af mærkning og standardiserede produktoplysninger (omarbejdning) i dansk ret. Fristen for gennemførelse af ovennævnte direktiv i national lovgivning er senest 20. juni 2011.

Lovforslaget viderefører hjemlen i lov nr. 450 af 31. maj 2000 til også at energimærke transportmidler. Denne hjemmel er udnyttet til at implementere Rådets direktiv 1999/94/EF af 13. december 1999 om adgang til forbrugeroplysninger om brændstofføkonomi og CO₂-emissioner i forbindelse med markedsføring af nye personbiler, EF-Tidende 2000, L12, side 16.

Lovforslaget følger de to direktiver. Der er således ikke tale om ”overimplementering”.

Baseret på Erhvervs- og Vækstministeriets [notat om principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering](#) og at den påkrævede forbrugerinformation i BKG i høj grad opfylder direktivets krav om forbrugerinformation, er det vores anbefaling, at der anvendes en direktivnær ordlyd, f.eks. ved at udskifte ”som øvrige informationer” med ”som hovedparten af informationerne”.

2.3 Reklamemateriale – § 4, stk. 3

Formuleringen i BKG § 4, stk. 3, sammenholdt med Direktivets artikel 2, nr. 5-6, samt bilag IV, punkt 3, kan rejse tvivl om, hvordan informationerne om brændstofforbrug, og CO₂-emission skal anføres for reklamemateriale med flere modeller, varianter og versioner – herunder særligt brugen af intervalangivelser.

Det skal desuden ses i lyset af, at alle forbrugs- og emissionstal efter WLTP – som nævnt - vil være individuelle for den konkrete bil (”version”). Der er således ikke længere tale om model- eller variantspecifikke angivelser af bilens forbrug. Vi anbefaler derfor, at Udkastet tilrettes i overensstemmelse med Kommissionens henstilling af 31. maj 2017, punkt 6.

2.4 Pjece med oplysninger om brændstofforbrug og CO₂-emission – § 5

Det er vores opfattelse, at kravet om, at der på salgssteder skal forefindes en pjece/folder med bl.a. oplysninger om de ti mest brændstoffeffektive personbiler på markedet, er uhenigtsmæssig.

Der er tale om en fælles forpligtelse for Færdselsstyrelsen og bilimportørerne, og det er vores opfattelse, at disse oplysninger primært har været tilgængelige på bilviden.dk. Da der er tale om informationer, der er under konstant forandring, anser vi bilviden.dk for mere egnet, end trykte foldere, o.lign.

¹ De almindelige bemærkninger til LFF 2011-02-09 nr. 140 Energimærkning af energirelaterede produkter.

Vi anbefaler derfor, at denne bestemmelse udgår eller erstattes med en henvisning til www.wltp.dk, som er en informationshjemmeside om WLTP, som vi har udarbejdet i fællesskab med Bilbranchen (DI) og FDM.

2.5 Trykt reklamemateriale, kampagner og reklamer - § 13

Da forbrugerinformation om energimærkning allerede fra 1. januar 2019 skal indeholde oplysninger baseret på bilernes WLTP-tal, modtager vi øjeblikket et stigende antal henvendelser fra vores medlemmer, der spørger ind til, hvordan forbrugerinformation om energimærkning skal gives efter 1. januar 2019.

Som bekendt udarbejdes markedsføringsmateriale for de biler, der udbydes på markedet i 2019, flere måneder i forvejen, da der skal tages hensyn til produktion, levering, mv. Det betyder, at mange importører og forhandlere allerede har udarbejdet materiale til brug for 1. januar 2019.

Vi anbefaler derfor en ændring af BKG § 13, dog således at fristen fastsættes til 1. september 2019 samt at der tages højde for, at både NEDC og WLTP biler udbydes på markedet samtidig.

3 Bemærkninger til Udkastet (ændringerne til bilag 1 i BKG)

De Danske Bilimportører har følgende bemærkninger til Udkastet:

3.1 Bilag 1, note 3 og 4

Formuleringen i BKG, bilag 1, note 3 og 4, kan rejse tvivl om, hvilke officielle forbrugstal, der skal anføres for køretøjer testet efter WLTP. Vi anbefaler derfor følgende:

- Note 3: 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".
- Note 4: CO₂-udledning angives som "den officielle CO₂-emission" og defineres som "CO₂-emission i gram ifølge officiel typegodkendelse, jf. det kombinerede forbrug angivet i CoC-dokumentet, punkt 49".

4 Bemærkninger til Taxi Udkastet

Det fremgår af høringsbrevet, at der til Taxa Udkastet er tale om konsekvensrettelser som følge af ændringerne af energiklasserne i Udkastet, hvorfor vores bemærkninger til Taxa Udkastet i sin helhed sammenholdes med vores bemærkninger til Udkastet.

Til § 1 (Anvendelsesområde): Vi har ingen bemærkninger til § 1, idet vi kan bakke op om at anvendelsesområdet fastholdes uændret med hensyn de definitioner og kategorisering af bilerne (som i nuværende bekendtgørelse § 2).

Vi bakker op om, at der i § 6 nu gives udtrykkelig undtagelse for plug-in hybridbiler, elbiler og biler, der anvender gas som drivmiddel – uanset om disse evt. senere omfattes af Udkastet. I Taxa Udkastet kunne der med fordel også gives undtagelse til brændselscelledrevne biler.

4.1 Energi- og miljøkrav – §§ 4-8

Det fremgår, at energikravene til de forskellige kategorier af biler, der indregistreres som taxi, er uforandrede i forhold til de nuværende – jf. § 4. Vi antager, at det derfor er tanken, at den justering af skalaen for energiklasser, som der foreslås i udkastet til ændringer af energimærkningsbekendtgørelsen, skal sikre, at de biler, der i dag indregistreres som taxier, fortsat kan indregistreres som taxier.

Efter konsultation af vore medlemmer og en analyse af det aktuelle marked for biler registreret til taxikørsel må vi imidlertid konstatere, at den foreslåede justering af energiklasserne ikke er tilstrækkelig.

Almindelig bil skal således som hidtil være i energiklasse A eller bedre svarende til et forbrugstal på minimum 16,9 km/l for dieslbiler. Ifølge vore oplysninger vil det forhindre, at en meget stor andel af de biler, der i dag anvendes som taxi, ikke længere vil kunne godkendes.

Den gælder eksempelvis den mest solgte taxi-model, der alene står for en markedsandel på hele 38% af alle biler solgt som taxi. Denne bil har i den solgte taxi-version et forbrugstal efter WLTP på 16,7 km/l (diesel), hvor kravet til energiklasse A er minimum 16,9.

Selvom problemstillingen rammer et begrænset antal modeller og versioner af disse, influerer energikravet efter WLTP voldsomt på det aktuelle marked for taxier.

For at undgå en meget pludselig og "disruptiv" ændring af markedet for taxier foreslår vi, 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 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 opfyldelsen 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.

For at give mulighed for at vurdere markedet for biler, der kan leve op til energikravene til taxier efter WLTP, bør den nævnte tolerance gives i en overgangsperiode på mellem 9 og 12 måneder. Vi vurderer, at en sådan periodes behøves for 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 tests mv.

Der har hidtil været gennemført en løbende (årlig) evaluering af energikravene til taxier netop for at tage hensyn til den teknologiske udvikling i markedet for biler til taxikørsel.

Vi anbefaler at et sådant hensyn indføres i afsnittet om ikrafttræden og overgangsbestemmelser.

Jf. § 12 i dette afsnit kan biler fortsat registreres som taxier frem til og med den 1. juli 2019 på grundlag af den eksisterende bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 (og dermed NEDC) hvis:

- der er indgået en bindende leveringsaftale senest den 31. december 2018
- der foreligger dokumentation for bindende leveringsaftale senest den 31. december 2018, samt at;
- bilerne er bestilt med henblik på taxikørsel mv.

Vi læser overgangsbestemmelsen således, at § 12 i en periode muliggør dels indregistrering af NEDC-homologerede restkøretøjer som taxier efter de eksisterende regler – og dels indregistrering af WLTP-homologerede køretøjer baseret på deres korrelerede NEDC-forbrug.

Hvis overgangsbestemmelsen skal have fuld effekt for WLTP-homologerede biler kræver det, at deres korrelerede NEDC-forbrug i km/l som minimum kan ganges med 1,1 svarende til den faktor, der anvendes til beregning af grøn ejerafgift og registreringsafgift (jf. L 237 A) frem til 1. april 2019.

Vi anbefaler at det præciseres i overgangsbestemmelsen, at det korrelerede NEDC-forbrug i km/l ganges med 1,1.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
De Danske Bilimportører



Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Telefon: +45 7221 8899

Mail: info@fstyr.dk

www.fstyr.dk

København, fredag d. 5. oktober 2018

Høringssvar fra Det Økologiske Råd og FDEL vedr. høring over udkast til 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.

Vedr. Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler

Set i lyset af den kommende klimaplan og udtalte ønsker fra regeringen side om at gøre den fossile transportsektor grønnere er det påfaldende, at Færdselsstyrelsen udelukker leverandører og forhandlere af elektrificerede køretøjer fra at markedsføre sig på det, elbilerne er allerbedst til nemlig at være *energieffektive*.

Udeladelse af elektrificerede køretøjer – ulige konkurrencevilkår

I udkastet til ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler har Færdselsstyrelsen valgt kun at medtage fossile biler i et energimærke, som skal guide forbrugeren over mod de mest energieffektive køretøjer på markedet. Dette er *ikke* teknologi-neutralt.

Man har valgt at udelukke det mest energieffektive produkt indenfor produktkategorien – nemlig elbilen. Det er at sammenligne med, at man udelukker de mest energibesparende køleskabe fra energimærkningsordningen for elprodukter.

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.

Ved at udelade det mest energieffektive produkt, fratager man forbrugeren sin mulighed for at gennemskue markedet og indkøbe det produkt, der er det mest energieffektivt indenfor kategorien - hvilket er selve hensigten med energimærket.

Derfor anbefaler vi, at forbrugeren får teknologineutral, handlingsrettet information. Vi anbefaler derfor, at elektrificerede køretøjer inkluderes i energimærkningen for person- og varebiler.



Energimærket bør undgå +'erne

Energimærkning for energirelaterede produkter har afskaffet +'erne. Det gøres for at forenkle budskabet til forbrugeren, således at produkter mærket med A altid er det mest energirigtige. Historisk har Danmarks position overfor EU altid været, at energimærket kun skal være A-G. Derfor er det iøjnefaldende, at vi på biler går imod vores eget standpunkt. Især eftersom EU nu har besluttet at fjerne alle +'erne under den almindelige energimærkning. Desuden vil det forbrugermæssigt være uhensigtsmæssigt at afvige fra denne praksis, da det vil skabe forvirring omkring mærkningsordningen.

Derfor anbefaler vi, at energimærkningskalaen revideres således at Energimærkets skala holdes indenfor A-G, som det er planen for de øvrige energimærker.

Mulighed for opgivelse af reelle km-tal for biler

Overgangen fra NEDC til WLTP er et resultat af, at bilernes opgivne energieffektivitet over en årrække har afviget mere og mere fra, hvad forbrugeren har oplevet i praksis. På trods af overgangen til WLTP, forventes, der stadig fremadrettet en betydelig forskel imellem WLTP-tallet og virkeligheden. Det er sket i så stort et omfang, at nogle producenter som fx PSA-gruppen, på deres hjemmeside har valgt at oplyse om, hvor langt bilen reelt kører på literen. Dette gør sig i øvrigt gældende i forbindelse med salg af de fleste elbiler.

Vi anbefaler derfor, at Færdselsstyrelsen gør det muligt – som en frivillig ordning – for importører og forhandlere at oplyse dette tal på energimærkningsdokumentet for at give forbrugeren det bedst mulige beslutningsgrundlag.

Det grønne bilvalg

Energimærkningen bevæger sig skalamæssigt fra rød til grøn. Farverne indikerer (ligesom hos energimærkning af energirelaterede produkter), at rød er det mindst energieffektive og grøn det mest energieffektive. Da fossilbiler i sin natur ikke kan karakteriseres som "det grønne valg" efter at elektrificerede køretøjer har set dagens lys og kan dækkes ca. 95 % af alle danskeres kørselsbehov, er det både forældet og misvisende, at fossilbiler befinder sig i det grønne felt. Elbilen er ca. 3 gange så energieffektiv som en fossilbil og burde således indplaceres øverst i hierarkiet i energimærket.

Derfor anbefaler vi, at de 3 øverste trin i skalaen reserveres til elektrificerede køretøjer.

Vedr. udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Undtagelse af plug-in og elbiler

Set i lyset af den forestående klimaplan, som kan indeholde krav til en grønnere taxaflåde er det naturligt at ladbare- og gasbiler integreres i bekendtgørelsen på lige fod med fossilbiler. Ved at udelade de teknologier, som branchen nu skal til at forholde sig til som fremtidige køretøjer, sender staten et uheldigt signal om, at teknologierne ikke er relevante for branchen. Desuden vil fremtidssikre bekendtgørelsen, så den er nemmere at justeres næste gang, der skal strammes på energiklasserne for branchen.

Det Økologiske Råd anbefaler, at plug-in-, el- og gasbiler inkluderes i bekendtgørelsen og at bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler justeres som ovenfor beskrevet, så de to bekendtgørelser er i overensstemmelse med hinanden.

Linette Egelund

Fra: Morten Rix-Møller <morten@limousineservice.dk>
Sendt: 8. oktober 2018 09:38
Til: Linette Egelund
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler samt udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Vedhæftede filer: Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning....PDF

Sag: TS20000-00187
Sagsdokument: 5889479

Kære Linette Egelund

Jeg skriver til dig på vegne af Brancheforeningen for forretningslimousiner, hvor jeg er formand.

Først vil jeg beklage at jeg ved en fejl har fået overskredet jeres frist for indsendelse af høringssvar. Jeg har ved en fejl noteret fristen til i dag. Jeg håber at vores høringssvar stadigvæk vil blive taget i betragtning.

Vi kan som forening tiltræde os det vedhæftet udkast til ny bekendtgørelse, om ændringer på energi- og miljøkrav for limousiner. Vi finder efter en tæt gennemgang med Mercedes Danmark og Audi de krav rimelige og at vi har en fair mulighed for at kunne overholde dem, med de biltyper som vores branche anvender, for at kunne servicere vores kunder.

Med venlig hilsen

Morten Rix-Møller
Formand for Brancheforeningen for forretningslimousiner

Fra: Linette Egelund [<mailto:lieg@fstyr.dk>]
Sendt: 6. september 2018 14:31
Til: Linette Egelund <lieg@fstyr.dk>
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler samt udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

I forbindelse med offentlig høring fremsendes hermed udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler samt udkast til bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Venlig hilsen

Linette Egelund
Juridisk fuldmægtig



Færdselsstyrelsen
Danish Road Safety Agency
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899
lieg@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Sendt pr. mail til info@fstyr.dk og lieg@fstyr.dk

02-10-2018

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbi@fdm.dk

Sagsnr.
S18-6773

Ref: DBL/

Høring over udkast til 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., j.nr. TS20000-00187

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.

Der er i afsnittet 'Baggrund' i høringsbrevet anført: *"WLTP-målinger giver i gennemsnit et brændstofforbrug, der er ca. 21 pct. højere end målinger baseret på NECD-metoden. Derfor korrigeres brændstofforbruget målt efter WLTP-metoden med en fast faktor på 1,20"*

Det er ikke korrekt, at den faste faktor er 1,20, men derimod 1,21, jf. lov nr. 1130 af 11/09/2018.

Det formodes, at brændstofforbrugsklasserne i det foreslåede bilag 1 til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person- og varebiler jf. ovennævnte pasus i høringsbrevet er beregnet på baggrund af den forkerte faktor. FDM skal opfordre til, at der foretages en ny beregning på baggrund af den korrekte omregningsfaktor.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk