

From: Eyðun Trúgvason
Sent: 20. februar 2019 11:36 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Lotte Bank Vester
Subject: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Til Færdselsstyrelsen

Jeres j.nr. TS2060201-00034

Miljøstyrelsen har ingen bemærkninger til det fremsendte.

Venlig hilsen
Eyðun Trúgvason
AC-Fuldmægtig | Erhverv
Dir tlf.: +45 22 34 86 53 | eytrn@mst.dk

Miljø- og Fødevarerministeriet
Miljøstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | mst.dk

Fra: Camilla Jøker Bach
Sendt: 7. februar 2019 12:07
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Der er høringsfrist den 7. marts 2019.

Venlig hilsen
Camilla Jøker Bach
Juridisk fuldmægtig
Færdselsstyrelsen
Danish Road Safety Agency
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Tlf.: +45 4187 1771
Tlf.: +45 7221 8899
ciba@fstyr.dk
www.fstyr.dk

From: Joachim Reinhard Danchell
Sent: 5. marts 2019 12:50 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Morten Brønnum Andersen; Lotte Bank Vester; Jeppe Gaard; Jens Peter Langberg; Dorthe Nøhr Pedersen
Subject: Høringssvar vedr. ændring af energi- og miljøkrav til taxier - J.nr. TS2060201-00034

Kære Færdselsstyrelse

Vedhæftet finder I Movias høringssvar vedr. ændringen af energi- og miljøkrav til taxier.

Med venlig hilsen

Joachim Reinhard Danchell
Kontrakter, Enhed for Trafik og Planlægning



Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby
Tlf. dir.: +45 36 13 16 85, JKD@moviatrafik.dk

Til:

Færdselsstyrelsen

Dokumentnummer

712167

Dato

21 02 2019

Sagsbehandler:

JKD

Direkte: +45 36 13 16 85

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Movias høringssvar vedr. ændring af bekendtgørelse til energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Færdselsstyrelsen har den 7. februar 2019 fremsendt høringsbrev til Movia via Trafiksekskaberne i Danmark (TiD) vedr. ændring af bekendtgørelsen til energi- og miljøkrav til taxier m.v. Det fremgår følgende ændringer af udkastet:

Skærpelsen omfatter biler der anvendes til taxikørsel, sygetransport, OST samt kørsel for offentlige myndigheder.

Der er bl.a. lagt op til følgende trinvis stramninger:

- *Fra 1.7.2019-30.6.2020 skal nyregistrerede biler/taxier have energimærke A+ - fra 1.7.2020 A++*
- *For storvogne I hhv. A og A+*
- *For storvogne II hhv. C og B*

Færdselsstyrelsen vurderer, at ændringsbekendtgørelsen ikke medfører økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet eller borgerne.

Forslaget betydning for Movia

Movia er optaget af at fremme grønne løsninger, der reducerer det miljømæssige aftryk som vores transport afføder. Movia finder det således grundlæggende positivt, at ændringerne til bekendtgørelsen skærper kravene til bilernes miljøprofil.

I bestræbelserne på at fremme grønne løsninger, har Movia bl.a. introduceret små køretøjer (typisk VW Caddy-størrelse/Ford Connect) i flåden, som kan transportere én kørestol med bruger. Disse supplerer Movias køretøjer med plads til to kørestole og med monteret lift (storvogn II). Fordelen ved disse små køretøjer er, at de kun anvender cirka halvdelen af den mængde brændstof, som en storvogn II med lift og plads til to kørestole gør. Køretøjerne er endvidere billigere i indkøb og vedligeholdelse. En stigende andel af Movia befordring af kørestolsbrugere sker via disse mindre køretøjer.

Det er Movias vurdering, at skærpelsen medfører en u hensigtsmæssig begrænsning af disse køretøjer med plads til én kørestol. Skærpelsen fra A+ til A++ i 2020 er betydelig, og vurderes at medføre, at køretøjstypen udfases fra flåden. Dette vil resultere i, at Movia vil løse driftsopgaven ved hjælp af de større og mere forurenende storvogn II med lift og to kørestole, som er fritaget fra energi- og miljøkrav grundet den monterede lift og plads til to kørestole. Disse er ligeledes dyrere at drive. Meromkostningen for Movia som følge af en udfasning af type 3 vurderes at koste mellem 3,5 og 5 mio. kr. om året.

Movia gør endvidere opmærksom på, at det ikke vil være muligt at indsætte nye køretøjer med plads til én kørestol i løbet af en kontraktperiode, såfremt et køretøj bliver totalskadet, da de nye køretøjer ikke vil kunne leve op til de skærpede energikrav. Dermed skal der bruges en storvogn med plads til to kørestole og med monteret lift.

Movia foreslår derfor, at køretøjer med plads til én kørestol sidestilles med Storvogn II, således at miljøkravene fra 1. juli 2019 bliver energimærke C og fra 1. juli 2020 energimærke B.

Det er ydermere Movias vurdering, at skærpelsen fra A⁺ til A⁺⁺ vil betyde, at den almindelige bil i taxi-størrelse kun vil kunne tilvejebringes med hybridbiler. Da taxier i dag er afgiftsfritaget vil dette medføre en betragtelig stigning i køretøjets indkøbspris. Movias operatører kører ofte i f.eks. Skoda Octavia til en indkøbspris på 165.000 kr. Der er pt. kun én leverandør, Kia, som har ønsket at angive en pris på en hybridbil, der kan klare de nye miljøkrav. En Kia Optima koster 303.000 kr. uden afgift inkl. moms, og således 84 % dyrere end Skodaen. Hertil kommer en højere serviceomkostning og brændstofomkostninger, da hybridbilerne i praksis vil bruge mere brændstof end konventionelle biler i det driftsmønster, der findes i flextrafikken jf. nedenstående.

Movia er endvidere bekymret for om der er den nødvendige leveringssikkerhed på hybridkøretøjer for operatørerne, samt et tilstrækkelig eftermarked i forhold til hurtig servicering af køretøjerne. Dette er der behov for, da Movia skal servicere et velfærdsområde med krav om forsyningssikkerhed.

Med udgangspunkt i den forventede andel¹ af køretøjsprisen i timeprisen, vil dette forøge timeomkostningen fra 64 kr. til 118 kr. Dette forventes at give årlige afledte meromkostninger for kommunerne og regionerne i forhold til driften af Flextrafik på op² til 30-35 mio. kr. om året. I beløbet indgår alene øgede omkostninger til indkøb af køretøjer, ikke øgede service- og brændstofomkostninger.

Endvidere forventes det, at denne stigning i omkostningerne til køretøjerne vil have meget uheldig konkurrenceforvridende konsekvens. Nye operatører med markant højere omkostninger til køretøjer, vil ikke have mulighed for at konkurrere med eksisterende operatører, som råder over biler, der er indkøbt umiddelbart før de nye regler træder i kraft. Da Movia tillader op til 6 år gamle biler, vil markedet være præget af denne konkurrenceforvridning i op til seks år efter implementeringen af kravet. Det vurderes, at dette krav vil kunne medføre at en række virksomheder ikke vil kunne opretholde grundlaget for virksomhedens drift.

Movia ønsker slutteligt at gøre opmærksom på, at hybridbiler ikke er hensigtsmæssige til Flextrafiks driftsmønster, hvor køretøjerne ofte kører mellem 300-500 km om dagen. En Kia Optima kører eksempelvis op til 52 km på batteriet, hvorefter en benzinmotor tager over. Denne benzinmotor forventes at være mindre energieffektiv end de nuværende dieselmotorer, ligesom prisen på benzin er betydeligt højere end diesel. Det vil samtidig betyde, at CO₂ udledningen reelt vil blive højere. Det anslås, at 22 % af timeprisen for nuværende udgøres af dieselomkostningen. Denne omkostning indgår ikke i den forventede omkostning beregnet ovenfor.

¹ <https://www.trm.dk/da/temaer/samfundsoekonomisk-analyse/publikationer>

² Beløbet er "op til", da en andel af køretøjsomkostningerne er faste (f.eks. dæk, vejhjælp mf.) uanset typen af køretøj. Movia kører årlig 606.921 timer med denne type biler.

From: Kasper Brenøe Isbrand
Sent: 7. marts 2019 09:23 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Lotte Bank Vester
Subject: Høringssvar til høring over udkast til ændret bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v. . j.nr. TS2060201-00034.

Til rette vedkommende i Færdselsstyrelsen

Hermed fremsendes Københavns Kommunes høringssvar til høring over udkast til ændret bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v. j.nr. TS2060201-00034.

Med venlig hilsen

Kasper Brenøe Isbrand
Projektkoordinator
Mobilitet

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling

Njalsgade 13, 4. sal, 4025
Postboks 348
2300 København S

Mobil 2639 1555
E-mail zr1b@kk.dk
EAN 5798009809452



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling

NOTAT

5. marts 2019

Sagsnr.
2019-0061159

Dokumentnr.
2019-0061159-1

2019-0061159 Københavns Kommunes hørings svar i forbindelse med høring om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v. j.nr. TS2060201-00034.

Københavns Kommune har med interesse læst det fremsendte udkast til ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Regeringen har i sit klima- og luftudspil *Sammen om en grønnere fremtid* og i høringsudkastet til *Nationalt program for reduktion af luftforurening* fastsat mål om, at ingen nye taxier udleder CO₂ eller luftforurening fra 2025. Målsætningen er ambitiøs men realistisk og kan bidrage til omstillingen af taxibranchen og til at nå Københavns Kommunes mål i Klimaplanen KBH2025 om, at 20-30 % personbiler kører på nye drivmidler i 2025.

Københavns Kommune mener imidlertid, at de foreslåede stramninger af energi- og miljøkravene, som der lægges op til med ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier, er for uambitiøse i forhold til at indfri de opstillede mål. De foreslåede stramninger af henholdsvis energikravet til A+ i 2019 og A++ i 2020 og miljøkravet til Euro 6b i 2019 vil efter Københavns Kommunes vurdering ikke have stor effekt på omstillingen af taxaflåden til grønne drivmidler.

De konkrete stramninger af miljø- og energikrav i 2022 og 2025, som indgik i regeringens klima- og luftudspil bør fremgå klart, hvis branchen skal have mulighed for at lægge langsigtede planer for omstilling af flåden, og ønsket om en fuld omlægning af taxibranchen til nulemission inden 2030 skal indfries.

Med venlig hilsen

Casper Harboe
Enhedschef

Mobilitet

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

From: Morten Rix-Møller
Sent: 6. marts 2019 10:10 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Lotte Bank Vester
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Vedr. sagsnummer TS2060201-00034

Hermed følger Brancheforeningen for forretningslimousiners svar til høringen vedr. stramninger til bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018 om energi- og miljøkrav til taxier m.v. §4 stk.1 :

Almindelig bil skal være i energiklasse A eller bedre, dog skal limousiner i kategorien almindelig bil være i energiklasse B eller bedre.

Fsva. Limousiner ændres fra energiklasse B til energiklasse A pr.1/7-2019. Der indgives hermed indsigelse mod denne skærpelse, idet der med det nuværende niveau, i forvejen er et stærkt begrænset udbud af biler alene i basisversion. Da det samtidig er et krav, at køretøjer der skal godkendes til limousinekørsel, skal have en værdi på minimum 500.000kr +moms, og derved antages at være en stor personbil som f.eks. Mercedes-Benz S-klasse og BMW 7-serie, som pt. ligger i energiklasse B samt Audi A8 der pt. ligger i energiklasse C. Hertil kommer evt. nødvendig ekstraudstyr der belaster forbruget yderligere og vil kunne påvirke energiklassen i yderlige negativ retning.

Der findes enkelte Plugin-Hybrid udgaver af disse, men da bagagepladsen i disse biltyper er temmelig reduceret på grund af batterier og øvrig teknik, er disse køretøjer ikke et reelt alternativ til limousinebrug. Bagagepladsen er utroligt vigtig, da stort set alle vores kunder medbringer bagage. Vi har testet Mercedes S-klasse Hybrid, og det er ikke en mulighed som vi kan bruge, da pladsen i bagagerummet er begrænset grundet batteri teknologien.

Efter henvendelse til Mercedes-Benz Danmark samt Audi Danmark, har de oplyst os om at de ikke har køretøjer i det segment der overholder energiklasse A. Og for de mindre modeller som overholder energiklasse A, er det ikke muligt at nå op i den nødvendige minimums værdi på 500.000 kr. + moms, og derfor vil det ikke være muligt at udskifte nuværende køretøjer hvis den nye stramning bliver gennemført.

I forhold til Storstovogn I og Storstovogn II, så er det kun Mercedes V-klasse der kan leve op til de nye krav. Dermed bliver konkurrenterne totalt udelukket fra at sælge biler til vores branche, og det vil dermed give Mercedes monopol på disse bil kategorier. Det vil stille vores branche i en meget dårlig forhandlings position ved køb af nye biler, da der ikke vil være noget alternativ til Mercedes.

På baggrund heraf anbefales det at styrelsen undlader ovennævnte stramninger, indtil de respektive bilproducenter kan levere egnede køretøjer der overholder disse energiklasser.

Vi har også fået en udtalelse fra Simon Lindegaard hos Mercedes Danmark. I er velkommen til at kontakte Simon Lindegaard, hvis i skulle have nogen spørgsmål. Simon Lindegaards udtalelse er vedhæftet.

Har i yderligere spørgsmål til os eller noget i ønsker uddybet, er i meget velkommen til at kontakte os.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

Morten Rix-Møller
Formand for foreningen for forretningslimousiner
Tlf. 40178875

Fra: Camilla Jøker Bach [<mailto:cjba@fstyr.dk>]

Sendt: Thursday, 7 February 2019 12.07

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Der er høringsfrist den 7. marts 2019.

Venlig hilsen
Camilla Jøker Bach
Juridisk fuldmægtig
Færdselsstyrelsen
Danish Road Safety Agency
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Tlf.: +45 4187 1771
Tlf.: +45 7221 8899
cjba@fstyr.dk
www.fstyr.dk



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

Morten Rix-Møller

Fra: simon.lindegaard@daimler.com
Sendt: 25. februar 2019 14:12
Til: Morten Rix-Møller
Emne: Vedr. bekendtgørelse om energi- og miljøkrav

Hej Morten,

Tak for snakken vedr. bekendtgørelse til nye miljøkrav vedr. limousiner.

De nye miljøkrav pr 1/7-2019, betyder at limousiner kun kan leveres som hybrid-versioner.

Vi har tidligere haft dialog om disse biler - som du også har haft til tests, hvor du konstaterede, at teknologien på nuværende tidspunkt gør, at noget af bagagerummet forsvinder, da batteriet til hybriddelen ligger her.

Dette betød, at kundernes bagage ikke fik plads.

Energiklasse B, som på nuværende tidspunkt er godkendt til alm bil ved limousine-brug, tillader kørsel med vores S350d Lang, hvor bagagerummet ikke reduceres.

Ring endelig, såfremt du måtte have spørgsmål.

Med venlig hilsen/Best regards
Simon Lindegaard

Head of Sales
Mercedes-Benz Passenger Cars & smart

Mercedes-Benz Danmark A/S
Digevej 114
2300 København S

Telefon: +45 3378 5656
Mobil: +45 6023 9208
E-mail: simon.lindegaard@daimler.com



If you are not the addressee, please inform us immediately that you have received this e-mail by mistake, and delete it. We thank you for your support.

From: Kathrine F. Jørgensen
Sent: 7. marts 2019 15:33 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Lotte Bank Vester; Jeppe Juul
Subject: j.nr. TS2060201-00034, Høringssvar vedr. Miljø og energikrav til taxier

Til rette vedkommende.

Hermed Høringssvar over bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Med venlig hilsen

Kathrine Fjendbo Jørgensen
Specialist i grøn transport

Direkte: +45 61 78 36 06



Kompagnistræde 22, 3. 1208 København K, Danmark

Vi er en miljøorganisation, som arbejder for en bæredygtig omstilling af samfundet
Meld dig ind, støt os eller tilmeld dig vores nyhedsbrev på www.ecocouncil.dk

København torsdag d. 7.3.2019

Høringssvar over bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Det Økologiske Råd er positivt stemt overfor stramning af miljø- og energikrav til taxibranchen.

Energikrav til taxier

Vi mener dog, at man uden problemer, som det også var foreslået i regeringens udspil, kan kræve A++ allerede i juli 2019, dog vil vi advare imod, at branchen omstiller til Plug-in hybrider (PHEV), da batteridriften vil komme meget lidt i brug pga. langsom opladning på PHEV'er og små batterier. Desuden er PHEV'er energieffektivitet på den fossile motor ofte mindre god. PHEV'er i taxi-branchen kan derfor resultere i en langsommere udfasning af fossile brændsler i sektoren og reducere CO₂-gevinsten i bekendtgørelsen.

Vigtigt med langsigtede målsætninger

Det er vigtigt, at branchens udledninger af CO₂, NO_x og partikler reduceres drastisk over de kommende år og det er derfor vigtigt, at branchen er klar over, at der om få år muligvis vil blive stillet krav om nulemissionskøretøjer. Det Økologiske Råd synes derfor, at det er beklageligt, at signalet fra regeringens klima og luftudspil vedr. 2025 og 2030 målsætningerne ikke er medtaget i bekendtgørelsen.

Målsætningerne fremgår indtil videre ikke i hverken bekendtgørelsen her eller i forslaget om ændring af taxiloven vedr. prioritering af grønne tilladelser.

Målsætningernes langsigtede signal er utroligt vigtige både for taxibranchen og for bilbranchen, idet der efterspørges langsigtede politiske målsætninger for at de kan planlægge den grønne omstilling for deres brancher.

Det Økologiske Råd vil derfor foreslå, at der i bekendtgørelsens §1 skrives:

"I henhold til regeringens klimaplan med målsætningen om, at alle nye taxier er nulemissionsbiler fra 2025 og alle taxier er nulemissionsbiler i 2030, strammes miljø og energikravene i bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018 om energi- og miljøkrav til taxier m.v."

Initiativer til understøttelse af en grøn omstilling af taxier

Det Økologiske Råd har, i partnerskab med Region H, Københavns Kommune, hoteller, Taxibranchen og lufthavnen iværksat en række initiativer til at understøtte omstillingen til grønne taxier. Partnerskabet har fx gennemført opsætning af 7 hurtigladestandere dedikeret til eltaxier, prioriteret fremkørsel til grønne taxier i lufthavnen, prioriteret fremkørsel på hospitaler (implementeres netop nu), efterspørgsel af grønne taxier i udbud for siddende patientbefordring, favorable elpriser til opladning til taxivognmænd etc.

Disse initiativer understøtter en bedre business case for en grøn omstilling i taxibranchen, men der er også brug for direkte regulering fra statens side til at understøtte disse



initiativer, hvorfor grønne tilladelser, stramning i miljøkrav og målsætninger for 2025 og 2030 er vigtige initiativer.

Mvh

Kathrine Fjendbo Jørgensen

Specialist i grøn transport

Direkte: +45 61 78 36 06

Kompagnistræde 22, 3. 1208 København K, Danmark

From: Ole Kirkelund
Sent: 7. marts 2019 16:14 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Jens Flies Vibert;Lotte Bank Vester
Subject: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v. - TS2060201-00034

Til
Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Hermed fremsendes høringssvar til:

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v. (J.nr. TS2060201-00034).

Høringssvaret er vedlagt som pdf-fil og desuden i word-format af hensyn til Færdselsstyrelsen evt. udarbejdelse af høringssvar.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

 **DE DANSKE BILIMPORTØRER**

De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tel. 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger. Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail dbi@bilimp.dk.

Til:
Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Dato: 7. marts 2019

J.nr.: TS2060201-00034

Høring om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier mv.

Hermed fremsender De Danske Bilimportører høringssvar til udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Vi har følgende bemærkninger til de foreslåede ændringer:

Til udkastets § 1, nr. 1 - De konkrete (trinvis) skærper af energikravene:

Det foreslås i udkastets § 1, at bekendtgørelsens § 4 affattes således, at de eksisterende energikrav videreføres til og med den 30. juni 2019. Derefter foreslås det imidlertid, at miljøkravene skærpes trinvist – og på forhånd uden forudgående vurdering af markedet for taxier og udbuddet af egnede bilmodeller til taxikørsel.

Vi finder at dette er en uheldig afvigelse fra den praksis, der gjaldt i henhold til § 10 i den tidligere bekendtgørelse. Ifølge hidtidig praksis, er kravene årligt blevet reguleret på baggrund af Færdselsstyrelsens vurdering af den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet.

Efter høring af de relevante parter – og såfremt vurdering har givet grundlag for det - er energi- og miljøkravene herefter blevet skærpet med udgangen af april det pågældende år.

Vi kan forstå, at de nu foreslåede skærper sker på baggrund af regeringens såkaldte "Klima og luftudspil" fra oktober 2018, men vi finder det alligevel kritisabelt, at den foreslåede trinvis skærpelse (pr. 1. juli 2019 og pr. 1. juli 2020) sker helt uden hensyn til den teknologiske udvikling og markedet for taxier.

1. Trin: Skærperne med virkning fra 1. juli 2019 og indtil 30. juni 2020 betyder, at

- Almindelig bil skal være i energiklasse A+ eller bedre, dog skal limousiner i kategorien almindelig bil være i energiklasse A eller bedre.
- Storvogn I skal være i energiklasse A eller bedre, dog skal limousiner i kategorien storvogn I være i energiklasse C eller bedre.
- Storvogn II skal være i energiklasse C eller bedre, dog skal limousiner i kategorien storvogn II være i energiklasse D eller bedre.

2. Trin: Fra 1. juli 2020 er ovennævnte krav yderligere skærpet, således at mindstekravene herefter er A++ for (Almindelig bil), A+ for Storvogn I og B for Storvogn II. Kravene til limousiner er ligeledes skærpet en klasse.

Langt de fleste taxier er i kategorien almindelig bil, og er desuden dieseldrevne. For disse vil den påtænkte skærpelse betyde, at størstedelen af de biler, der blev indregistreret som taxier i 2018, ikke vil kunne indregistreres som taxier fra 1. juli 2019. Energiforbrug i klasse A+ betyder således, at bilen skal køre mindst 18,6 km/l (diesel).

Tabellen nedenfor viser de fem mest solgte bilmodeller, der blev registreret med anvendelse som taxi (hyrevogn) i 2018, med angivelse af markedsandel og det officielle brændstofforbrug for basisvarianten jf. importørernes prislister (tilgængelige lister pr. 5. marts 2019).

Som det fremgår, udgør disse tilsammen ca. 2/3 dele af taximarkedet, og ingen af dem opnår energiklasse A+. Dermed vil de ikke kunne indregistreres som taxi pr. 1. juli 2019.

Det skal endvidere bemærkes, at de sidste 1/3 del af markedet er fordelt på mere end 100 forskellige modeller og meget få stk. pr. model. Dette er efter vores vurdering udtryk for, at taxi-branchen anser de 5 mest solgte modeller som de mest egnede modeller til hovedparten af den kørsel, de udfører. De øvrige solgte modeller tæller således biler beregnet på mere specielle taxiopgaver, idet der er tale om f.eks. biler med 6 eller flere sæder eller limousiner mv.

Registreringer (hyrevogne) 2018

TOP-5 (registreringer)	Model	Variant	Antal	Andel ca.	Forbrug og (energi)klasse)*
MERCEDES-BENZ	E-KLASSE	E 220 D STATIONCAR 9G-TRONIC	377	37%	16,7 km/l (B)
MERCEDES-BENZ	E-KLASSE	E 220 D 9G-TRONIC	140	13,5%	16,9 km/l (A)
VOLKSWAGEN	TOURAN	2.0 TDI SCR 150 DSG6 (NU DSG7)	60	6%	17,5 km/l (A)
VOLKSWAGEN	TOURAN	1.6 TDI SCR 115 DSG7	57	5,5%	16,4 km/l (B)
MERCEDES-BENZ	E-KLASSE	E 200 D STATIONCAR 9G-TRONIC	32	3%	16,7 km/l (B)
I alt			666	65%	

*) Forbrugstal ifølge bilimportørens prislister pr. 5. marts 2019.

Såfremt de fem mest anvendte modeller – og tilsvarende andre modeller – ikke længere kan indregistreres som taxi pr. 1. juli 2019, vil det betyde en markant begrænsning i modelvalget for branchen. Bilimportørerne forventer således, at de med de påtænkte skærper ikke længere vil kunne tilbyde de modeller, som markedet efterspørger.

Vi vurderer desuden, at meget få tilsvarende bilmodeller vil have bedre brændstofforbrugstal / energiklasse. Det gælder uanset, om der i stedet for diesel anvendes benzin som drivmiddel. Selv, hvis markedet skulle efterspørge biler i en klasse mindre end de nuværende kan det blive vanskeligt at opfylde de påtænkte krav til energiklasse.

Allerede fra 1. juli 2020 skal energiklassen for disse biler være A++ - dvs. at bilerne skal køre mindst 23,2 km/l for dieselmotorer eller 20,8 km/l for benzindrivne biler.

For de to mest solgte modeller, der udgør over halvdelen af markedet, findes der mulighed for at anvende tilsvarende modeller, der drives af el i kombination med benzin – dvs. som "plug-in" hybridbiler. Disse er ligesom elbiler, gasbiler og brændselscelledrevne biler ikke omfattet af energi- og miljøkravene til taxi.

Selvom det med korrekt anvendelse og udnyttelse af opladningsmuligheden for plug-in hybridbiler vil være muligt for almindelige forbrugere at opnå store brændstofbesparelser, er det samme ikke nødvendigvis tilfældet for taxier, der har et væsentligt anderledes kørselsmønster end de fleste almindelige bilister.

Uden en samtidig udbygning af ladeinfrastrukturen i byerne, risikerer plug-in hybridbiler som taxier at ende med højere forbrugstal og CO₂-udledning end tilsvarende dieselmotorer. Dieselmotorerne har med de nyeste Euro 6d-normer desuden særdeles lave emissioner af både partikler og NO_x.

Det vil endvidere være en betydelig omkostning for taxaselskaberne / vognmændene, hvis de vil udskifte de nuværende modeller med en tilsvarende plug-in hybridbiler, idet denne teknologi fortsat er væsentlig dyrere end den konventionelle teknologi.

Parallel skærpelse af kravene til Storvogn I og Storvogn II mv.:

Når det gælder biler i kategorierne Storvogn I og Storvogn II fremgår det, at kravenes skærpes parallelt med kravene til almindelig bil, således at kravene til disse fra 1. juli 2020 bliver henholdsvis energiklasse A+ eller bedre (limousiner dog energiklasse C eller bedre) og energiklasse B eller bedre (limousiner dog energiklasse D eller bedre).

Her skal man være opmærksom på, at der ikke uden videre kan forventes en parallel / proportional forbedring af brændstoføkonomien i disse biler sammenlignet med biler i kategorien Almindelig bil. Det skyldes, at disse biler typisk er væsentlig tungere – og især har et større frontareal og dermed større luftmodstandskoefficient, der sætter visse fysiske grænser for forbedringen af deres brændstofforbrug med udgangspunkt i samme teknologi.

De trinvis skærpelser kan dermed i realiteten vise sig forholdsmæssigt vanskeligere at leve op til for disse kategorier.

For de ovennævnte leverandører er der pt. ingen alternativer, efterspurgt af markedet, der opfylder de påtænkte energikrav fra 1. juli 2019 – med enkelte undtagelser i kategorien Storvogn II.

Yderligere skærpelser efter 2020?

Som vi bemærker ovenfor, rummer bekendtgørelsen ikke længere nogen bestemmelser om løbende regulering af energikravene baseret på konkrete vurderinger af den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet.

Det er en markant afvigelse fra den hidtidige praksis, at skærpelserne fremover sker helt uden sådanne vurderinger – men i stedet alene på de politiske udmeldinger i regeringens "Klima- og luftudspil".

I det foreliggende udkast til ændringer af energikravene til taxier på er der på forhånd fastsat nye krav gældende fra henholdsvis 1. juli 2019 og 1. juli 2020, men det fremgår af "Klima- og luftudspillet", at der vil være yderligere stramninger igen i 2022 og i 2025:

"Regeringen vil stramme energikravene til nye taxier i 2019, 2022 og 2025, så ingen nye taxier udleder CO2 eller luftforurening fra 2025. Omsætningen i taxiflåden ventes at sikre, at den grønne omstilling er fuldt gennemført inden 2030." (Regeringens Klima- og luftudspil, side 22).

Som sådan kan både de aktuelle og de kommende skærpelser anses for at være en "bunden opgave" eller givet på forhånd – uanset den faktiske teknologiske udvikling og markedet for taxier.

Dette forhold kunne passende bekræftes i et evt. høringsnotat og herunder at skærpelserne alene indføres under hensyn til, at "ingen nye taxier udleder CO2 eller luftforurening fra 2025". Vi forstår dette således, at hensynet dermed alene er, at alle nye biler, der anvendes som taxi fra 2025, skal være elbiler (uden forbrændingsmotor) – uagtet at elbiler i realiteten også udleder CO2 (indirekte) i varierende mængder afhængigt af elforbrug og det til elproduktionen anvendte energimiks.

I modsat fald anbefaler vi, at de hidtidige betingelser for løbende regulering af energikravene til taxier jf. § 10 i bekendtgørelse nr 1085 af 11. september 2015 genindsættes i bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018.

Til udkastets § 1, nr. 2 – Miljøkravene:

Vi bemærker, at miljøkravene jf. § 5 i bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018 foreslås skærpet fra Euro 6 til Euro 6b jf. forordning (EF) nr. 715/2007.

Vi har ingen særlige bemærkninger hertil, men det kan evt. overvejes, om miljøkravet i stedet skal være Euro 6c i overensstemmelse med de gældende typegodkendelseskrav til alle nye personbiler i kraft af de senere ændringer til forordning (EF) nr. 715/2007, der følger af forordning (EU) 2017/1151 mv.

Vi forstår disse således, at Euro 6c er gældende norm indtil Euro 6d-TEMP/EVAP/ISC træder i kraft for alle nye biler pr. 1. september jf. Kommissionens forordning (EU) 2018/1832. Alle nye biler med WLTP-forbrugstal vil mindst leve op til Euro 6c. Biler godkendt i henhold til Euro 6b vil ikke kunne fremvise WLTP-forbrugstal, og vil alene af den grund ikke kunne leve op til de gældende krav efter den 1. juli 2019.

Til udkastets § 2 – Ikrafttrædelse:

Det fremgår ikke umiddelbart, at udkastets § 2 er tænkt at skulle erstatte § 11 i bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018. Vi antager dog, at dette er tilfældet.

Vi har i øvrigt ingen bemærkninger hertil.

Til udkastets § 3 – Overgangsbestemmelser:

Det fremgår ikke umiddelbart, om teksten til udkastets § 3 helt skal erstatte § 12 i bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018. Vi antager dog at dette er tilfældet, og at de i udkastets § 3 nævnte henvisninger til bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018 gælder de foreslåede ændringer jf. udkastets § 1, nr. 1 (de trinvise skærpelser af energikravene).

For alle tilfældes skyld beder vi derfor Færdselsstyrelsen om at bekræfte, hvorvidt vores fortolkninger nedenfor kan anses for korrekte.

Til udkastets § 3, stk. 1:

Vi læser bestemmelsen således, at biler der opfylder de nuværende energikrav (gældende til og med 30. juni 2019) fortsat kan indregistreres som taxi efter 30. juni 2019 og indtil 1. januar 2020, såfremt der indgået bindende leveringsaftale senest 30. juni 2019, samt at bilerne er bestilt med henblik på kørsel som nævnt i § 1, stk. 1, eller 2 i bekendtgørelse 1509 af 13. december 2018.

Til udkastets § 3, stk. 2:

Frist for indsendelse af dokumentation herfor til Færdselsstyrelsen er den 1. september 2019, og hvis betingelserne er opfyldt, bekræfter Færdselsstyrelsen, at bilen kan indregistreres.

Til udkastets § 3, stk. 3:

Stk. 3: Vi læser bestemmelsen således, at biler, der opfylder energikravene gældende i perioden fra 1. juli 2019 og indtil 30. juni 2020 (jf. udkastets § 1, nr. 1 med forslag til § 4, nyt stk. 2) fortsat kan indregistreres som taxi efter den 30. juni 2020 og indtil den 1. januar 2021 såfremt der er indgået bindende leveringsaftale senest den 30. juni 2020, og bilen er bestilt med henblik på kørsel som nævnt i § 1, stk. 1, eller 2 i bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018.

Til udkastets § 3, stk. 4:

Frist for indsendelse af dokumentation herfor til Færdselsstyrelsen er den 1. september 2020, og hvis betingelserne er opfyldt, bekræfter Færdselsstyrelsen, at bilen kan indregistreres.

Vi bemærker følgende til de ovennævnte overgangsbestemmelser:

Generelt er det af stor vigtighed, at branchen gives passende overgangsperioder og frister ved indførelsen af skærpede krav.

Efter høring hos vore medlemmer anbefaler vi, at fristen for ansøgning om tilladelse til fortsat registrering som taxi mv. efter ikrafttrædelse af de to skærpede for biler med bindende leveringsaftale inden ikrafttrædelse sættes til 3 måneder i stedet for de foreslåede 2 måneder. Dvs.:

- For trin 1: 1. oktober i stedet for 1. september 2019
- For trin 2: 1. oktober i stedet for 1. september 2020

Der vil herefter være en frist for registrering på maksimalt 3 måneder (til og med 31. december) for begge trin.

For at sikre, at registreringsfristen ikke forkortes væsentligt af sagsbehandlingen hos Færdselsstyrelsen, bør der indskrives en frist for Færdselsstyrelsens udstedelse af erklæring med bekræftelse af, at bilen kan indregistreres.

- Vi anbefaler, at fristen for udstedelse af erklæring sættes til 1 måned efter Færdselsstyrelsens modtagelse af dokumentation for bindende leveringsaftale og bestilling med henblik på taxikørsel mv. jf. § 1, stk. 1, eller 2 i bekendtgørelsen.

Bemærkninger i øvrigt:

Vi gør opmærksom på, at de Danske Bilimportører og resten af branchen overfor Skatteministeriet har argumenteret for, at omregningsfaktoren på 1,21 for WLTP forbrugstal til beregning af afgifter, bør opjusteres og differentieres for benzin og diesel. Omregningsfaktoren har således vist sig utilstrækkelig til at sikre en gennemsnitlig afgiftsneutralitet efter indførelse af WLTP.

Faktoren 1,21 er tilsvarende anvendt til fastsættelse af den nye energiklasseskala jf. bekendtgørelse nr. 1625 af 18. december 2018 om ændring af bekendtgørelse om energimærkning af nye person- og varebiler mv.

Såfremt faktoren til beregning af afgifter ændres, bør energiklasserne justeres tilsvarende.

En evt. opjustering af omregningsfaktoren vil i givet fald træde i kraft og få virkning for bilafgifterne allerede fra 1. april 2019. Vi anbefaler derfor, at Færdselsstyrelsen tager højde for en opjustering af omregningsfaktoren allerede nu, således at de skærpede energi- og miljøkrav til taxier, der skal gælde pr. 1. juli 2019, i givet fald træder i kraft med udgangspunkt i en tilsvarende opjusteret energiklasseskala.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent
De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16, 1550 København V
Mail: oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

From: Henrik Severin Hansen
Sent: 7. marts 2019 13:35 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen;Lotte Bank Vester
Cc: Jakob Schiøtt Stenbæk Madsen;ssto@kl.dk;Birgitte Nymark
Subject: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v. TS2060201-00034

Til Færdselsstyrelsen

Vedhæftet fremsendes høringssvar vedr. høring over bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxi m.v.

Med venlig hilsen

Henrik Severin Hansen
Chefrådgiver

Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)

Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 35298257
M 21152933
E hsh@regioner.dk

Fra: Camilla Jøker Bach <cjba@fstyr.dk>

Sendt: 7. februar 2019 12:07

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Høringen er endvidere tilgængelig på høringsportalen.

Der er høringsfrist den 7. marts 2019.

Venlig hilsen
Camilla Jøker Bach
Juridisk fuldmægtig

Færdselsstyrelsen
Danish Road Safety Agency

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Tlf.: +45 4187 1771

Tlf.: +45 7221 8899

ciba@fstyr.dk

www.fstyr.dk



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



NOTAT

07-03-2019

EMN-2017-00382

1265392

Henrik Severin Hansen

Energi- og miljøkrav til taxi

Danske Regioner har modtaget udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v. i høring.

Danske Regioner er positive overfor initiativer, der begrænser de miljømæssige konsekvenser af transport, og hilser derfor forslaget velkommen.

Regionerne får udført patientbefordring for omkring 700 mio. kr. Trafikselskaberne udfører i vidt omfang patientbefordring for regionerne gennem flextrafik.

Der anvendes afhængigt af trafikselskab/region tre typer vogne til udførelse af kørslen:

- Almindelige taxi, hvor de nye miljøkravene tilsiger, at der indtil videre kun kan anvendes hybridbiler. Dette vil give en meromkostning i Movia på 30-35 mio. kr. årligt alene på baggrund af dyrere materiel, uden at meromkostninger til brændstof er medtaget.
- Biler med to kørestol pladser som er undtaget fra miljøkravene.
- Små biler der er billige med kun en kørestol plads, der ikke undtages fra reglerne.

De ændrede miljøkrav vil påføre regionerne meromkostninger j.f. Movia's høringssvar.

Danske Regioner vil anbefale, at små biler med én kørestol plads undtages fra miljøkravene på linje med vogne med to kørestol pladser. Danske Regioner har p.t. ikke udført økonomisk skøn over omkostningerne, hvis disse biler ikke omfattes af dispensation.

Med udgangspunkt i Movias tal høringssvar har Danske Regioner skønnet (alt efter hvilken vogntype der anvendes til patientbefordring), at merudgifterne for regionerne kan beløbe sig til op imod 50 mio. kr., hvortil kommer merudgifter til energi/brændstof.

Danske Regioner ser frem til en nærmere drøftelse af meromkostninger for regionerne.

From: Jesper Højte Stenbæk
Sent: 7. marts 2019 15:48 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen
Cc: Lotte Bank Vester; Jens Flies Vibert
Subject: Høringssvar vedrørende forslag til ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Hermed Dansk Erhvervs svar i foreliggende sag idet der henvises til styrelsens j.nr. TS2060201-00034.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

M. +45 4033 8877
T. +45 3374 6723
JHS@DANSKERHVERV.DK



**DANSK
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhvervsliv
Vi repræsenterer et bredt udsnit af virksomheder og brancheforeninger. Vores mission er at fremme konkurrencekraft hos vores medlemmer i en globaliseret økonomi

DANSK ERHVERV
Børsen
DK-1217 København K

CVR nr. 43232010
info@danskerhverv.dk
T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

[Læs vores persondatapolitik online](#)

Færdselsstyrelsen

7. marts 2019

Høring over udkast til bekendtgørelse om energimærkning af taxier m.v.

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 7. februar 2019 vedrørende ovennævnte.

Indledningsvist skal vi anføre, at vi støtter en trinvis udvikling mod stadig mere miljørigtige taxier. Dansk Erhverv er således helt enig i lovgivningsudkastets overordnede mål.

Det har dog bl.a. på grund af ændringer i målenormen for bilers emissioner været særdeles vanskeligt for taxivirksomhederne at danne sig et fyldestgørende overblik over, hvilke konkrete biler og modeller, der efter ændringerne vil være til deres rådighed som driftsmidler. Dansk Erhverv støtter i øvrigt ændringen af målenormerne.

Det er klart, at det er helt afgørende for en virksomhed, der driver erhvervsmæssig personbefordring at have et klart overblik over, hvilke køretøjer virksomheden kan bruge, da bilen i sagens natur er det helt centrale driftsmiddel for en taxivirksomhed.

Dansk Erhverv anerkender den gode dialog der har været – og fortsat er – mellem styrelse og erhverv i sagen og ser frem til en afklaring. Indtil denne foreligger må vi dog tage forbehold for, at der ikke pt. er fuldt overblik køretøjerne efter den foreslåede ændring.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur



Færdselsstyrelsen

Sendt pr. mail til info@fstyr.dk med kopi til lobv@fstyr.dk

København, 7. marts 2019
Deres J.nr. TS2060201-00034

Høringssvar til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om energi- og miljøkrav til taxier m.v.

Vi skal hermed fremkomme med vores bemærkninger til ovennævnte forslag. Det skal indledningsvis bemærkes, at der i tidligere bekendtgørelser om energi- og miljøkrav til taxier har fremgået omkring regulering, at denne skulle ske i forhold til den teknologiske udvikling og udbuddet på markedet af relevante biler. Det har derfor også været naturligt, at reguleringen er sket på 1-årigt basis. Vi kan ved denne høring konstatere, at man ønsker at fastlægge energi- og miljøkravene helt frem til 1. juli 2020, hvilket vi finder meget uhensigtsmæssigt, da det er ukendt, hvordan udbuddet af biler vil være til den tid. Vi skal ligeledes bemærke, at der modsat tidligere høringer ikke er vedlagt en oversigt over bilmodeller, som Færdselsstyrelsen har fundet egnet til taxikørsel m.v. Vi skal henstille til, at man alene ændrer kravene pr. 1. juli 2019 og afventer regulering pr. 1. juli 2020 indtil der er konkret viden omkring udbuddet på markedet og den teknologiske udvikling.

I forhold til skærpelse af kravene pr. 1. juli 2019, jfr. § 4, stk. 2 har vi følgende bemærkninger:

Der er et begrænset udvalg af biler i kategorien almindelig bil i energiklasse A+, som kan anvendes til taxikørsel. Vurderingen er foretaget ud fra en prioritering af, at bilen skal have automatgear af hensyn til arbejdsmiljøet, mellemklassebil og i en fornuftig prisklasse. Fastholdes energiklasse A+, vil det betyde, at vognmanden har meget begrænset mulighed for valg af bil, der vil presse vognmanden økonomisk.

I kategorien Storstovogn I er det vores vurdering, at der ikke findes velegnede biler i energiklasse A, hvilket også er gældende for kategorien Storstovogn II i energiklasse C. Hvis der fortsat ønskes biler, der kan medtage mere en 4 passagerer, bør energikravene være mere lempelige.

I forhold til skærpelse af kravene pr. 1. juli 2020 er det som ovenfor anført alt for usikkert at skærpe reglerne for nuværende. Ud fra en vurdering af de biler, der pt. er tilgængelige på markedet, er der stort set ingen modeller, der kan anvendes til taxikørsel, hvor de biler som er tilgængelige ligger i en priskategori langt over, hvad der er økonomisk muligt i taxibranchen.



Vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen

Trine Wollenberg

Vicedirektør

two@danskpersontransport.dk, tlf. 22222205