

## Færdselsstyrelsen

Dato: 9. januar 2008

J. nr.: FS315-000174

### Redegørelse om at inddrage miljøhensyn i forbindelse med taxikørsel

Folketingsmedlem Anne Grete Holmsgaard har ved spørgsmål nr. S 4703 til miljøministeren stillet følgende spørgsmål:

*”Kan ministeren støtte New York’s målsætning om at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet fra byens taxaer ved i løbet af fem år at udskifte taxavognparken med hybridbiler, og hvad mener ministeren, der bør gøres på dette område for at sikre, at Danmark og i særdeleshed København tager initiativer, der bringer Danmark i front internationalt frem mod klimatopmødet i 2009?”*

Ved spørgsmål nr. 51 fra Folketingets Energipolitiske Udvalg er transport- og energiministerne blevet stillet et lignende spørgsmål.

Miljøministeren har i svar til spørgsmål nr. S 4703 oplyst, at transport- og energiministerne vil undersøge mulighederne for at inddrage miljøhensyn i forbindelse med taxikørsel og har bedt Færdselsstyrelsen om en redegørelse. I svar på spørgsmål nr. 51 har transport- og energiministerne givet et tilsvarende svar.

### Gældende lovgivning

Lov om taxikørsel åbner ikke mulighed for at stille miljøkrav i forbindelse med, at kommunerne udsteder bevillinger til vognmænd. Loven indeholder heller ikke mulighed for, at transportministeren fastsætter krav om taxiers miljøegenskaber.

Biler, der anvendes som taxier, er typisk dieselbiler, som er indrettet til transport af mindst fire passagerer, og er i det øvre modelsegment, fx VW Passat, Volvo S80 eller en Mercedes-Benz C- og E-klasse med et brændstofforbrug, der er større end en gennemsnitlig bil registreret i samme år (dieselbiler registreret i 2006 kørte i gennemsnit 18,3 km/l, en typisk taxi kører ca. 14 km/l). Der findes desuden et antal større taxier (minibusser)

indrettet til transport af op til otte passagerer, hvoraf nogle eventuelt kan være kørestolsbrugere.

Ifølge registreringsafgiftsloven betaler en taxi en reduceret registreringsafgift (20% mod 105% -180% for almindelige personbiler) og kan, efter at have kørt 250.000 kilometer og mindst to år, eller efter at have kørt 210.000 kilometer og mindst tre år, frit sælges og registreres til almindelig privat personkørsel. Taxivognmændene har dermed typisk ikke noget afskrivningstab på deres biler, som ofte kan sælges med fortjeneste.

En taxi kører jf. ovenstående et betydeligt antal kilometer årligt, idet der er et betydeligt incitament til, at taxier frikøres hurtigst muligt, og langt de fleste kilometer køres i byområder. I hovedstadsområdet kører taxier gennemsnitlig længere end i provinsen, og de fleste taxier udskiftes i løbet af to til tre år.

### **Hybridteknologi**

En hybridbil har til forskel fra almindelige biler udover en forbrændingsmotor tillige én eller flere el-motorer. Bilen kan drives alene af batterier og el-motor over kortere afstand. Batterierne oplades bl.a. via bremseenergi under kørslen.

Både diesel- og benzinbiler kan udstyres med hybridteknologi, og hybridbiler har et brændstofforbrug, der er omkring 20-25% lavere end en almindelig bil. Brændstofbesparelsen opnås ved bykørsel, mens der ikke er nogen særlig besparelse ved kørsel med konstant fart på landevej eller motorvej.

Denne type hybridbil har allerede oplevet et egentligt markedsgennembrud, først og fremmest i USA og Japan. På det europæiske marked markedsfører Honda og Toyota idag hybridbiler, og der er flere nye modeller på vej fra de europæiske bilfabrikker de nærmeste år.

EU's kommende krav til bilers energieffektivitet forventes at fremme hybridbiler, idet øget brug af hybridteknologien skønnes at være et nødvendigt bidrag til at nå et mål på 130 g CO<sub>2</sub> pr. /km i 2012.

### **Nye mere energieffektive biler**

For at imødekomme kravet om mere energieffektive biler har bilfabrikkerne introduceret nye modeller med ny eller forbedret motorteknologi.. De løsninger, der fx er valgt for at forbedre energieffektiviteten, og som er effektive også ved bykørsel, er bl.a. elektrisk sty-

ret vandpumpe, og at bilen alene lader på batteriet, når speederen er sluppet, samt stop & go funktion, der betyder, at motoren stopper, når man holder stille. Der findes således biler, der er egnet til taxikørsel, og som er mere energieffektive end de taxier, der anvendes for tiden.

### **Beregningseksempel ved anvendelse af taxier i energiklasse A eller B**

Biler i energiklasse A er biler, der kører mindst 18,2 km/l med benzinmotor eller mindst 20,5 km/l med dieselmotor.

Biler i energiklasse B er biler, der kører mindst 15,4 km/l med benzinmotor eller mindst 17,3 km/l med dieselmotor.

Nedenfor er vist et regneeksempel på, hvad et skift fra en nuværende taxi til taxi i energiklasse A eller B betyder for CO<sub>2</sub>-udslippet. Derudover er vist et eksempel på, hvad et tilsvarende skift i biltype for taxier i Storkøbenhavn vil betyde for luftforureningen.

Beregningerne er foretaget med data for en Mercedes E220 T CDI eller E320CDI med automatgear, der begge har et CO<sub>2</sub>-udslip på 194 g/km. Som eksempel på en taxi i energiklasse A er valgt en Toyota Prius (hybridbil) med et typegodkendt CO<sub>2</sub>-udslip på 104 g/km. For energiklasse B er valgt en BMW 520 diesel med automatgear, der har et typegodkendt CO<sub>2</sub>-udslip på 149 g/km, og en Citroën Grand C4 Picasso diesel, der har et typegodkendt CO<sub>2</sub>-udslip på 150 g/km. Citroënen er indrettet med plads til seks passagerer, dog med begrænset bagageplads. Den bageste sæderække kan klappes ned, hvorefter der er særdeles god bagageplads.

Beregninger er foretaget ud fra emissionsværdierne fra bilernes EF typegodkendelse. For energiklasse B er værdierne beregnet som et gennemsnit af typegodkendelsesværdierne for de valgte biler.

Det skal bemærkes, at i beregningerne der ikke taget hensyn til at en del af den eksisterende taxikørsel foregår med en større klasse biler – herunder minibusser.

### CO<sub>2</sub>-emission

Der kører ifølge Danmarks statistik ca. 5.600 taxier i Danmark.

En taxi frikøres efter 250.000 km og to år eller efter 210.000 km og tre år. Typisk vil en taxi i hovedstadsområdet køre omkring 125.000 km årligt, mens taxier i provinsen anslås

at køre omkring 80.000 km årligt. I nedenstående regneeksempel for den potentielle CO<sub>2</sub> besparelse er det antaget, at taxierne på landsplan kører 100.000 km årligt:

Årlig CO <sub>2</sub> emission (tons) fra taxier i Danmark	
Nuværende taxier	109.000
Taxi i energiklasse A	58.000
Taxi i energiklasse B	84.000

Reduktionen i CO<sub>2</sub> emissionen ved skift til energiklasse A svarer til ca. 0,7 % af alle personbilers CO<sub>2</sub>-udslip i Danmark. Tiltaget vil dermed have en effekt svarende til knapt en tredjedel af den effekt, som den netop gennemførte omlægningen af registreringsafgiften vil have for person- og varebiler. Tiltaget vil have en yderligere positiv effekt som følge af, at taxier som hovedregel videresælges til anvendelse som personbil i Danmark.

#### Reduktion i luftforurening i Storkøbenhavn

Der kører ifølge Storkøbenhavns Taxinævn ca. 2.200 taxier i Storkøbenhavn.

Forurening fra Kbh. taxier	NOx udslip (tons)	Partikeludslip (tons)
Nuværende taxier	40	6
Taxi i energiklasse A	3	0
Taxi i energiklasse B	53*	0,5

\* Forøgelsen i forhold til nuværende skyldes, at en af de valgte bilmodeller har et større NOx udslip.

Partikeludslip fra lastbiler og busser forventes at blive reduceret med ca. 5,6 ton ved krav om miljøzoner, som nu gennemføres i København og Frederiksberg kommune. Et skift i Storkøbenhavn fra dieseltaxier til hybridbiler med benzinmotor, der ikke har et partikeludslip, svarer således stort set til den reduktion af partikeludslip, som der opnås ved at indføre krav om partikelfilter på visse lastbiler og busser i København og Frederiksberg kommune.

Det er vigtigt at bemærke, at ovenstående beregninger er foretaget med en diesebil uden partikelfilter. Det skyldes, at der stadigvæk hovedsageligt sælges biler uden partikelfilter til taxivognmændene. Dette vil dog ændre sig i 2011, hvor nye emissionskrav medfører, at alle nye dieslbiler kører med partikelfilter. Dette vil være fuldt indfaset for taxier omkring 2014.

## **Initiativer for at fremme mere miljøvenlige taxier**

### Ved køb af taxikørsel

Kommunerne kan gennem egen brug af taxier påvirke udbuddet af taxier. Dette kan ske ved at indgå aftaler med taxiselskaber om, hvilke taxier, der må anvendes i forbindelse med transportopgaver for en kommune, herunder såvel kørselsopgaver i egentlig udbud, fx i forbindelse med børn og ældre mv. samt brug af taxi for fx folkevalgte og medarbejdere i kommunen.

Private og offentlige virksomheder kan tilsvarende udarbejde en politik i forbindelse med aftale med taxiselskaber om køb af transport.

### Lovgivning

Miljøkrav til taxaer vil kræve lovændringer. Dette kan udarbejdes på flere forskellige måder. Ændret lovgivning vil have afledte konsekvenser for taxierhvervet, herunder specielt økonomiske konsekvenser. Disse konsekvenser er ikke analyseret i denne redegørelse.

#### *Lov om taxikørsel*

Lov om taxikørsel kunne ændres således, at der gives mulighed for, at kommunerne kan stille krav til taxiers miljøegenskaber som betingelse for tilladelse til taxikørsel.

Lov om taxikørsel kunne alternativt ændres således, at der gives en bemyndigelse til ministeren om at fastsætte krav til taxiers miljøegenskaber. Der kunne stilles krav om en vis energieffektivitet i forhold til en gennemsnitlig personbil. Dertil fx krav om lavt udslip for partikler og kvælstofoxider (NOx). Der kunne også stilles krav om lavt støjniveau.

#### *Lov om kommunalt fastlagte miljøzoner*

Lovgivningen om kommunalt fastlagte miljøzoner kunne udvides til også at definere miljøvenlige taxier og give kommunerne mulighed for at sikre krav om, at taxier, der anvendes inden for en miljøzone, skal være miljøvenlige.

### *Registreringsafgiftsloven*

Registreringsafgiftsloven kunne ændres således, at der kun gives reduceret afgift med mulighed for "frikørsel", såfremt bilen opfylder en række miljøegenskaber.

### **Konklusion**

Der findes således en række muligheder for at inddrage miljøhensyn i lovgivningen omkring taxier. Ændret lovgivning om inddragelse af miljøhensyn alene vil dog have afledte konsekvenser - herunder økonomiske - for taxierhvervet.