

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund og indhold

Lovforslaget indebærer, at der i taxiloven indsættes en bestemmelse om, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte krav om miljøegenskaber og energieffektivitet til køretøjer omfattet af lovgivningen.

2. Gældende ret

Der er i dag ikke regler i taxilovgivningen, der indeholder hjemmel til at stille krav til køretøjers miljøegenskaber og energieffektivitet.

Der er endvidere ikke incitament via registreringsafgiften for taxivognmænd til at anskaffe et mere miljøvenligt og energieffektivt køretøj, da der for køretøjer omfattet af lovgivningen betales 20 pct. i registreringsafgift, hvorimod registreringsafgiften er differentieret med hensyn til energieffektivitet for almindelige personbiler.

Generelt stilles der en række krav om indretning og udstyr til køretøjer, f.eks. krav til bremses, lygter og miljøegenskaber. Disse krav bygger i al væsentlighed på fælles EU-regler. Der er ikke fastsat krav om energieffektivitet for det enkelte køretøj, men EU stiller krav til fabrikanterne om, at den enkelte fabrikant i gennemsnit for alle modeller løbende skal fremstille mere energieffektive køretøjer. I henhold til taxilovgivningen er der yderligere fastsat en række krav til taxiers indretning, f.eks. krav om at bilen mindst skal være indrettet til 5 personer, føreren medregnet, om antal døre til ind- og udstigning samt at passagerummet skal være forsynet med belysning. Desuden stilles en række tekniske krav til taximetre, kontrolapparater, taglygte og friskilt m.v.

3. Baggrund

Lovforslaget er en udmøntning af aftalen om "En Grøn Transportpolitik" af 29. januar 2009. Det fremgår af aftalen, at der skal stilles energikrav til taxier, som sikrer energiklasse C eller bedre.

Der skal endvidere indføres krav om partikelfiltre, der efter en indfasningsperiode gøres obligatorisk i 2011. Det fremgår af aftalen, at regeringen skal fremsætte lovforslag i foråret 2009 med henblik på at ændringerne kan få virkning fra 1. september 2009.

4. Transportministeriets overvejelser

Som en opfølgning på transportaftalens mål om at sikre en mere miljøvenlig og energieffektiv vognpark foreslås det, at taxiloven ændres således, at ministeren bemyndiges til at stille krav til miljøegenskaber og energieffektivitet hos køretøjer omfattet af taxilovgivningen ved udskiftning af disse.

Det vurderes hensigtsmæssigt, at kravene til miljøegenskaber og energieffektivitet for køretøjer omfattet af lovgivningen fastsættes ved ændring af bekendtgørelse nr. 399 om særlige krav til taxier m.v. af 4. maj 2006 med senere ændringer.

For så vidt angår energieffektivitet, vil der i bekendtgørelsen blive fastsat krav om, at køretøjer omfattet af taxilovgivningen skal være i energiklasse C eller bedre (for dieselmotorer mindst 16,1 km/l og for benzinmotorer mindst 14,3 km/l). Kravene skal opfyldes i forbindelse med udskiftning af køretøjet.

Med hensyn til miljøegenskaber vil der i bekendtgørelsen blive fastsat krav om, at køretøjer omfattet af lovgivningen skal være én Euronorm (fælles EU-regler om luftforurening for køretøjer)

bedre, end det er krævet for andre køretøjer.

Det vil betyde, at køretøjer som registreres inden den 1. januar 2011 skal opfylde Euro 5 i stedet for Euro 4. Køretøjer, der registreres mellem den 1. januar 2011 og den 1. september 2015, skal opfylde Euro 6 i stedet for Euro 5. Det betyder i praksis for dieslbiler, at de skal være forsynet med partikelfilter inden 1. januar 2011, og fra 1. januar 2011 at dieslbiler vil være omfattet af skærpede krav til udslip af kvælstofozider (NO_x). For benzinbiler er der kun mindre skærpede krav for Euro 5 og 6 i forhold til gældende krav til Euro 4.

Der skal yderligere i bekendtgørelsen fastsættes lempeligere krav til visse limousiner, ”sturvogne” og handicapindrettede vogne m.v.. De detaljerede krav skal fastsættes nærmere i forbindelse med udarbejdelse af bekendtgørelsen.

Der skal løbende i bekendtgørelsen kunne justeres i kravene til miljøegenskaber og energieffektivitet for køretøjer omfattet af lovgivningen i takt med den teknologiske udvikling.

Der vil i bekendtgørelsen blive taget hensyn til allerede indgåede bindende aftaler om leverancer af taxier med henblik på levering inden udgangen af 2009.

5. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner

Lovforslaget forventes ikke at få administrative eller økonomiske konsekvenser for stat, regioner eller kommuner.

6. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

(Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder nye administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget har derfor ikke været forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.)

7. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

En ændring af taxilovgivningen med henblik på at fremme mere energieffektive køretøjer kan have afledte konsekvenser for erhverv reguleret af taxilovgivningen, herunder eventuelt økonomiske konsekvenser.

Det er vanskeligt præcist at fastsætte de økonomiske konsekvenser, idet dette vil være afhængigt af den enkelte taxivognmands valg af køretøj. Ved køb af mere energieffektive køretøjer opnås en betydelig besparelse på brændstofudgiften, og det energieffektive køretøj vil typisk være billigere end samme model med større motor.

Ifølge registreringsafgiftsloven betaler en taxi en reduceret registreringsafgift (20% mod 105%-180% for almindelige personbiler) og kan, efter at have kørt 250.000 kilometer (heraf mindst 97.000 besatte kilometer) og mindst to år, eller efter at have kørt 210.000 kilometer (heraf mindst 115.000 besatte kilometer) og mindst tre år, frit sælges og registreres til almindelig privat personkørsel uden at betale yderligere registreringsafgift.

Biler med bevilling til limousinekørsel efter lov om taxikørsel, kan sælges uden afgift, når de har kørt mindst 3 år og mindst 125.000 km (heraf mindst 112.000 besatte kilometer) eller mindst 2 år og mindst 150.000 km (heraf mindst 135.000 besatte kilometer).

Denne ordning betegnes frikørselsordningen og indebærer typisk, at det kan være fordelagtigt for taxivognmænd at købe store biler, idet de nedskrives mindre i værdi end ved køb af en mindre bil. Imidlertid bindes der et større beløb i en stor bil. Der kan opstilles en række beregningseksempler, der viser såvel overskud som underskud ved salg af en frikørt taxi.

Et krav om, at køretøjer omfattet af taxilovgivningen skal være i energiklasse C, vurderes ikke at ville begrænse valget af bilmærker markant.

Baggrunden herfor er, at der i dag findes bilmodeller i energiklasse C inden for stort set alle bilmærker, der markedsføres i Danmark. Undtagelsen herfra er meget luksusprægede køretøjer. Der findes således i dag mere end 350 modelvarianter med dieselmotor, der er i energiklasse C.

Der er enkelte eksempler på køretøjer, der allerede i dag kører som taxier, og som er i en bedre energiklasse end energiklasse C.

Der ventes nye modeller i foråret 2009 med nye energieffektive dieselmotorer, som vil være i energiklasse C og formentlig også enkelte i energiklasse B. Disse modeller vil også leveres med automatgear, som bl.a. ud fra en arbejdsmiljømæssig synsvinkel er et krav for de fleste taxivognmænd og taxichauffører.

8. Miljømæssige konsekvenser

Krav om at nye køretøjer skal være i energiklasse C eller bedre, skønnes på taxiområdet at give en årlig CO₂-reduktion på 18.000 ton i 2013, svarende til en reduktion på ca. 17% i forhold til nuværende taxier.

En mere energieffektiv taxibestand forventes også på længere sigt at give en afsmitning på bilparken i øvrigt.

Endelig forventes at krav om mere miljøvenlige køretøjer vil have en positiv effekt på luftkvaliteten i byområder som følge af et lavere udslip af partikler og kvælstofoxider (NO_x).

9. Administrative konsekvenser for borgerne

Der vurderes ikke at være administrative konsekvenser for borgerne.

10. Forholdet til EU-retten

Der er opnået politisk enighed om et EU-direktivforslag om fremme af mere rene og energieffektive vejtransportkøretøjer (KOM(2007)0817). Dette lovforslag vurderes at imødekomme direktivets mulighed for at fastsætte tekniske specifikationer for energi- og miljøpræstationer for køretøjer, som udfører offentlig personbefordring. Forslaget ses at være i overensstemmelse med den almindelige EU-ret, varenes fri bevægelighed mv.

Det vurderes, at ændringer i bekendtgørelse om særlige krav til taxier m.v. som udkast skal notificeres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF. Ændringerne vil således først kunne træde i kraft, når EU-proceduren er gennemført.

11. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos de organisationer, der fremgår af bilag 1 til lovforslaget. Når

høringssvarene er modtaget, vil disse blive sendt til Trafikudvalget, ledsaget af de kommentarer, som de måtte give anledning til.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Nej	Nej
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	En virksomhed vil alt andet lige opnå en besparelse i forbindelse med anvendelse af et mere brændstoføkonomisk køretøj til erhvervsmæssig kørsel. Endvidere vil et energieffektivt køretøj typisk være billigere end samme model med større motor.	Der kan opstilles en række beregningseksempler, der viser såvel overskud som underskud ved salg af en frikørt taxi.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Krav om at nye køretøjer skal være i energiklasse C eller bedre, skønnes på taxiområdet at give en årlig CO ₂ -reduktion på 18.000 ton i 2013. En mere energieffektiv taxibestand forventes også på længere sigt at give en afsmitning på bilparken i øvrigt. Endelig forventes at krav om mere miljøvenlige køretøjer vil have en positiv effekt på luftkvaliteten i byområder som følge af et lavere udslip af partikler og kvælstofoxider (NO _x).	
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Forholdet til EU-retten	Forslaget ses at være i	

	<p>overensstemmelse med den almindelige EU-ret, varernes fri bevægelighed mv.</p> <p>Det vurderes, at ændringer i bekendtgørelse om særlige krav til taxier m.v. som udkast skal notificeres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF. Ændringerne vil således først kunne træde i kraft, når EU-proceduren er gennemført.</p>	
--	---	--

Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Ændringerne er en konsekvens af ændringen under nr. 3.

Til nr. 3

Efter den nugældende § 12 i taxiloven er der ikke hjemmel til, at ministeren kan fastsætte krav til køretøjers miljøegenskaber og energieffektivitet.

Den foreslåede ændring af § 12 indebærer, at der skabes en sådan hjemmel.

Det er tanken, at bemyndigelsen udmøntes i bekendtgørelsesform, hvor der stilles krav om, at der i forbindelse med udskiftning af køretøjer skal ske udskiftning til køretøjer i minimum energiklasse C.

Der skal i bekendtgørelsen åbnes for lempeligere krav til visse limousiner, ”storvogne” og handicapindrettede biler. De nærmere lempeligere krav skal fastsættes i forbindelse med udarbejdelse af bekendtgørelsen.

Herudover skal der fastsættes krav om, at køretøjerne skal være én Euronorm bedre, end der er krævet i fælles EU-regler om luftforurening for biler.

Det vil medføre, at køretøjer som registreres inden den 1. januar 2011 skal opfylde Euro 5 i stedet for Euro 4. Køretøjer, der registreres mellem den 1. januar 2011 og den 1. september 2015, skal opfylde

Euro 6 i stedet for Euro 5. Det betyder i praksis for dieslbiler, at de skal være forsynet med partikelfilter inden 1. januar 2011, og fra 1. januar 2011 at dieslbiler vil være omfattet af skærpede krav til udslip af kvælstofozider (NO_x). For benzinbiler er der kun mindre skærpelser for Euro 5 og 6 i forhold til gældende krav til Euro 4.

Der sker en løbende udvikling af teknologien. Det kan derfor forventes, at der inden for en kort årrække f.eks. vil være flere køretøjer i andre energiklasser, der imødekommer branchens behov. Der skal derfor løbende i bekendtgørelsesform kunne justeres i krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for de af loven omfattede køretøjer i takt med den teknologiske udvikling.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft 1. juli 2009.