

**Færdselsstyrelsen**

Tilsynsafdelingen

**Dato:** 6. marts 2009

**J. nr.:** FS 220-000014

**+ Bilag**

## Høringsnotat

Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.  
(Krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for køretøjer omfattet af taxi-  
lovgivningen)

### 1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 11. februar 2009 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. til høring hos de i bilag 1 nævnte organisationer og offentlige myndigheder.

Høringsfristen udløb den 2. marts 2009.

Følgende organisationer har ikke haft bemærkninger til forslaget:

- Rådet for Større Færdselssikkerhed
- Storkøbenhavns Taxinævn

Færdselsstyrelsen har herudover modtaget hørings svar fra:

- Danmarks Naturfredningsforening
- Dansk Taxi Råd
- Danske Busvognmænd
- Danske Handicaporganisationer (DH)
- Danske Regioner
- De Danske Bilimportører
- Det Økologiske Råd
- DI
- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- FDM
- Forbrugerrådet
- Kommunernes Landsforening

I det følgende refereres og kommenteres de indkomne bemærkninger. Bemærkningerne er delt op i relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

## 2. Generelle emner

FDM hilser de foreslåede ændringer velkommen. DI er positiv over for lovforslaget. 3F finder, at forslaget udover forbedringer for miljøet, også vil medvirke til at forbedre arbejdsmiljøet for chauffører, og personer, der arbejder på gaderne, idet en del af de sundhedsskadelige partikler vil blive optaget af de påmonterede filtre.

## 3. Valg af energiklasse samt andre mekanismer

Det Økologiske Råd finder det positivt, at der i forslaget fastsættes krav om miljøegenskaber og energieffektivitet til køretøjer omfattet af lovgivningen. De støtter, at der stilles minimumkrav også for taxier – men kravet burde være mere ambitiøst – mindst energiklasse B i stedet for energiklasse C. Flere bilfirmaer har sendt nye mere brændstoføkonomiske modeller på markedet, heraf flere i energiklasse B, som traditionelt set er anvendt til taxikørsel i Danmark. Disse modeller tilgodeser både hensyn til bagageplads og komfort. Samtidig overgår taxa-bilerne til privatbiler bagefter og fortsætter på vejene i mange år. Det bør derfor allerede nu varsles, at der om 3 år stilles krav om klasse A biler.

Danmarks Naturfredningsforening glæder sig over, at regeringen har taget et skridt i den miljøvenlige retning omkring taxaer. De mener dog, at det er for uambitiøst at starte med energiklasse C, idet der i dag findes pænt store biler, som er henholdsvis A- og B-klassificerede. De anbefaler, at man stiller krav om energiklasse B nu og desuden varsler en stramning til klasse A om 3 år. Man bør endvidere til taxaer også stille krav om SCR-filter for at sikre en reduktion i den skadelige NOx-udledning (samt kulmonoxid og hydrokationer). SCR-teknologien er alligevel nødvendig for at opfylde EURO 4- og EURO 5-normerne. Ud over energiklassificering og partikelfilter bør man også tænke i de andre mekanismer også, f.eks. ved at kigge på beskatning og gensalgsmekanismer for hyrevogne, afgiftslempelse for ikke-energibetydende luksus-udstyr, som gør bilen til en bedre arbejdsplads.

Kommunernes Landsforening (KL) finder, at forslaget om C-mærkede biler er for uambitiøst. Kravet til energieffektivitet skal være minimum A/B energimærkede taxibiler. Endvidere anbefaler KL, at der indsættes et minimumskrav om, at kravene revideres hvert 2. år. Kravene til miljøegenskaberne er umiddelbart tilfredsstillende. Kravene bør dog suppleres med et krav om, at der skal sikres en principgodkendelse og vedligeholdelse af filtrene (eller anden filtertechnologi) i overensstemmelse med Færdselsstyrelsens kravspecifikation.

KL mener endvidere, at andre mekanismer må tages i brug for at favorisere de ”grønne” køretøjer, f.eks. hurtigere frikørsel, samt at der bør arbejdes for at ændre taxameterkonstruktionen, så den fremmer en mere energirigtig kørestil (eco-driving).

De Danske Bilimportører (DDB) deler ambitionen om, at taxitransporten i Danmark skal være så miljøvenligt som muligt. Samtidig er det imidlertid vigtigt, at der tages hensyn til de specielle forhold, som kendetegner taxibranchen, og som adskiller markedet for taxi-

køretøjer fra det øvrige bilmarked i Danmark. DDB vedlægger kommentarer fra Skandinavisk Motor Co. samt Mercedes-Benz Danmark.

Mercedes-Benz Danmark (MB) kommenterer, at kravene om energiklasser bør indføres, så kravet om energiklasser i resten af 2009 og 2010 er D, og at energiklassekravet bør være C fra 2011. Med hensyn til partikelfiltre mener MB, at det er positivt med et krav om partikelfiltre, men at indfasningsperioden er for uambitiøs, idet der kunne skabes hurtigere og større miljøgevinster ved at gøre dieselpartikelfiltre til krav med en kortere overgang. Vedrørende EU-normer går MB ind for skærpelsen og indførselsperioden. Endelig mener MB, at det er positivt, at man med miljøkravene for luftforurening læner sig op af EU-regler (EU-normer), i stedet for at skabe egne danske krav, hvilke desværre er tilfældet med den foreslåede CO<sub>2</sub>-regulering, hvor man i Danmark ønsker at vælge energiklasser, mens den europæiske lovgivning i stedet udgår fra kravet til en producents flådes gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udslip.

Skandinavisk Motor Co. (SMC) oplyser, at generelt for deres bilmærker vil forslaget for så vidt angår biler med 5 siddepladser kun medføre mindre problemer. Med hensyn til krav om energiklasse for storvogne, vil disse få betydning for flere mærker. Disse biler vil som følge af deres størrelse og vægt typisk være placeret i energiklasse F og G. Hvad angår kravet om én EU norm bedre for taxi end for andre biler mener SMC, at kravet vil medføre stor sandsynlighed for, at den danske nationale taxilovgivning vil overhale bilernes generelle tekniske udvikling, når man ser på de biler, som almindeligvis markedsføres i EU. De foreslår derfor, at dette krav overvejes nærmere. SMC spørger, om der i stedet kunne indføres en afgiftsmæssig fordel ved at vælge en bil med én EU norm bedre end normalt.

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at lovforslaget indeholder et krav om, at almindelige taxier skal være i energiklasse C eller bedre, hvilket er i overensstemmelse med aftale mellem forligspartierne og regeringen om "En grøn transportpolitik", hvor det er aftalt, at der skal fastsættes krav til taxiers energieffektivitet, hvor der stilles krav om, at taxier ved udskiftning skal være i energiklasse C eller bedre samt at kravet skal være gældende fra 1. september 2009.*

*Kravet om energiklasse C eller bedre er et afbalanceret krav, som på den ene side giver mulighed for valg af taxi i stort set alle bilmærker, men på den anden side ikke giver mulighed for at vælge bilmodeller med de største motorer.*

*Som det fremgår af bemærkningerne, skal der gives mulighed for, at der løbende kan ske en tilpasning til den teknologiske udvikling, således at kravene til miljøegenskaber og energieffektivitet er i takt med udviklingen. En tilpasning kan først sker når det er fastslået, at der er sket en teknologisk udvikling, som nødvendiggør en ændring af kravene. Færdselsstyrelsen vil løbende følge udviklingen og foretage justering af kravene. Med det fokus der er på nye bilers energieffektivitet, forventes det, at kravene skal justeres inden for en kortere årrække.*

*For så vidt angår SCR-filtre eller mere korrekt SCR katalysatorer, forholder det sig således, at tunge køretøjer (busser og lastbiler) er forsynet med denne teknologi for at opfylde Euro 4/5. For personbiler vil kravet om Euro 5 fra 1. januar 2011 i praksis betyde, at dieslbiler er forsynet med partikelfiltre, og først senere med Euro 6 fra 1. september 2015 skal personbiler også være forsynet med systemer der reducerer kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>) fx SCR- katalysatorer. Krav om NO<sub>x</sub> reducerende udstyr (fx SCR katalysatorer) vil*

således blive obligatorisk, når Euro 5 træder i kraft fra 1. januar 2011, idet taxier skal være en Euro-klasse bedre end krævet.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at forslaget ikke omfatter beskatnings- og afgiftsspørgsmål for taxier.

#### **4. Rutekørsel efter kontrakt med trafikselskaber**

Danske Busvognmænd (DB) påpeger, at frikørselsordningens betydning for valg af køretøjer er aftagende for den del af taxivognmændene, der benytter køretøjerne til almindelig rutekørsel efter kontrakt med landets trafikselskaber. Denne kørsel er ikke omfattet af bestemmelserne i registreringsafgiftsloven om frikørsel, der vedrører kørsel som hyrevogn. Endvidere bør det undgås, at taxivognmænd bliver mødt med forskelligartede og/eller modstridende energi- og miljøkrav fra henholdsvis taxibekendtgørelsen og deres kunder i trafikselskaberne.

Dansk Taxi Råd (DTR) er af den opfattelse, at Transportministeren ligeledes skal bemyndiges til stille samme miljøkrav i henhold til busloven. Her tænkes alene på køretøjer indrettet til befordring af færre end 9 passagerer, der er beroende på en bustilladelse (EP-tilladelse) og som udfører kørsel på lige fod med taxierne. Disse køretøjer udfører i større og større grad kørsel for trafikselskaberne.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at forslaget ikke tilsigter ændringer i frikørselsreglerne.

Med hensyn til om der skal stilles samme miljø- og energikrav til køretøjer udelukkende anvendt til almindelig rutekørsel, jf. lov om buskørsel, er disse køretøjer ikke omfattet af taxilovgivningen og dermed ikke af det stillede forslag. Det kan i den forbindelse oplyses, at busser ikke er omfattet af krav om måling af brændstoffsforbrug endnu og der derfor på nuværende tidspunkt ikke kan stilles krav til energieffektivitet

Færdselsstyrelsen er enig i, at det er u hensigtsmæssigt, hvis taxivognmænd bliver mødt med modstridende krav fra henholdsvis taxibekendtgørelsen og trafikselskaberne, men har dog ikke nogen indflydelse på, hvilke krav trafikselskaberne stiller. Det må derfor være op til den enkelte vognmand, om vedkommende i forbindelse med et udbud kan leve op til eventuelt skærpede krav fra et trafikselskab.

#### **5. Lempeligere krav til visse limousiner, storvogne og handicapindrettede vogne**

Dansk Taxi Råd (DTR) er enig i, at der for storvogne og handicapindrettede vogne til befordring af 7 passagerer eller derover er behov for en lempelse af reglerne af den ene årsag, at der ikke findes biler i energiklasse C, der er egnet til den form for kørsel.

Hvad angår limousinerne derimod, har DTR i de seneste år set en udvanding af dette begreb, idet et køretøj med en limousinetilladelse i større og større omfang anvendes til at udføre kørsel, der efter DTRs opfattelse alene kan anses for taxikørsel og på ingen måde opfylder taxilovens definition af limousinekørsel. DTR henviser til, at der i udbudsmateriale om vagtlægekørsel anføres, at byder skal have tilladelse til enten taxi eller limousinekørsel. Det er derfor nødvendigt, at der sker en præcisering af reglerne for, til hvilke formål en limousine må anvendes, således at det sikres, at limousiner ikke udfører kørsel, der er taxikørsel. Sekundært må der stilles samme miljøkrav til limousinerne som til taxierne.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at vagtlægekørsel som udgangspunkt ikke er omfattet af taxilovens definition af limousinekørsel. Kørsel med vagtlæger skal derfor som udgangspunkt udføres med taxier. Kørsel med vagtlæger kan i særlige tilfælde udføres med limousiner, hvis der er stillet specifikke krav til de benyttede bilers indretning, udstyr og udseende, som udelukker, at taxier kan anvendes. Limousiner kan således ikke udføre kørsel, der er taxikørsel.

For så vidt angår kravene til limousiner, er det hensigten, at der skal stilles de samme krav som for taxier. Det betyder, at almindelige biler, der anvendes til limousinekørsel skal være omfattet af de samme krav, som er gældende for en almindelig taxi. Drejer det sig derimod om en særlig bil indrettet til fx mere end 4 voksne passagerer, skal der gives mulighed for lempeligere krav for såvel taxier (storvogne) og handicappindrettede vogne m.v. og limousiner, idet det ikke vil være muligt at finde bilmodeller i energiklasse C eller bedre.

Danske Handicaporganisationer (DH) er enige i ambitionen om at bevare miljøet. DH hæfter sig ved, at det fremgår af lovtæksten, at "der skal fastsættes lempeligere krav til visse limousiner, storvogne og handicapindrettede vogne mv." DH finder det positivt, men upræcist. DH vil gerne være positive i forhold til krav til bilbranchen om udvikling af egnede store miljørigtige og energieffektive biler, men indtil de findes, er det nødvendigt at de særlige skal være gældende. DH er bekymret i forhold til, hvorvidt lovforslaget kan få negative konsekvenser i forhold til at fremme en udvikling, hvor der til stadighed bliver færre og færre taxaer, der kan medtage personer med handicap i deres kørestol. DH vil gerne være med til at sikre, at mennesker med handicap forsat kan benytte taxikørsel til befording som alternativ til kollektiv transport eller kørsel i egen bil.

KL anmoder om, at der i forhold til miljøkravene gøres en undtagelse for de køretøjer, der anvendes af kommunerne og trafikselskaberne til handicapkørsel, i det omfang der ikke er andre biltyper end de anvendte, der kan opfylde kravene. Det samme gør sig gældende for køretøjer, der anvendes til liggende patientbefordring.

Danske Regioner gør opmærksom på, at der anvendes en del biler til siddende patientbefordring, hvoraf nogle er større end almindelige personbiler. Det er for Danske Regioner vigtigt, at bekendtgørelsen udformes, så det er muligt at fortsætte med den siddende patientbefordring også i større biler, selv hvis der ikke er flere typer biler på markedet, der kan opfylde miljøkravene i energiklasse C eller bedre.

Færdselsstyrelsen er enig i, at forslaget ikke skal forringe handicappedes muligheder for at køre i taxi eller andre særlige patientbefordringsmuligheder, hvilket heller ikke er hensigten med forslaget. Det er derfor, at det foreslås, at der skal udarbejdes lempelige regler for bl.a. "storvogne" og handicapindrettede vogne mv. De nærmere regler herfor vil blive fastlagt i forbindelse med udarbejdelse af bekendtgørelsen.

## **6. På- og afmontering af filtre**

3F gør opmærksom på, at det skal sikres, at på- og afmontering af filtre sker arbejdsmiljømæssigt korrekt af hensyn til de personer, der skal udføre dette arbejde.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at forslaget ikke regulerer arbejdsmiljøforhold.

## **7. Kommunerne bemyndiges til stille miljø- og energikrav**

KL foreslår, at kommunalbestyrelserne/Storkøbenhavns Taxinævn bør gives bemyndigelse til at stille ovennævnte miljø- og energikrav i forbindelse med uddeling af taxilicenserne.

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at det for at prioritere miljø- og energiforholdene højt er fundet mest hensigtsmæssigt, at kravene stilles centralt, idet man ønsker at sikre de samme krav i hele landet.*

## **8. Eksisterende taxiflåde**

KL foreslår, at der f.eks. stilles krav om eftermontering af partikelfilter for den eksisterende flåde.

*Færdselsstyrelsen finder, at en eftermontering på den eksisterende flåde vil være for indgribende for erhvervet, som skal have en rimelig tid til at kunne omstille sig til de nye krav. Idet taxier typisk udskiftes efter 2 til 3 år vil kravet om eftermontering af partikelfilter blive en forholdvis stor økonomisk udgift i forhold til den begrænsede virkning, der opnås. Til gengæld foreslås, at der skal stilles krav om eftermontering, såfremt taxier ikke er udskiftet senest 5 år efter lovens ikrafttrædelse, jf. krav om eftermontering af partikelfiltre. Dette er nu indført i bemærkningerne til lovforslaget.*

## **9. Udskiftningstakt af biler**

KL foreslår, at udskiftningstakten af biler skal ske efter en minimumshastighed, som stemmer overens med f.eks. frikørselsreglerne.

*Færdselsstyrelsen finder, at krav om en specifik udskiftningstakt ville være meget indgribende over for vognmændene, som i så fald ikke selv vil kunne bestemme, hvornår deres taxa skal udskiftes. Taxier udskiftes typisk efter 2 til 3 år, og det vurderes ikke at være et væsentligt problem.*

## **10. Ikrafttrædelse af miljøkrav**

Dansk Taxi Råd (DTR) bemærker, at det er vigtigt, at forslaget først udmøntes på det tidspunkt, hvor de bilmærker, som er i energiklasse C, og som egner sig til taxikørsel er tilgængelig. Her tænkes specielt på, at bilen skal opfylde en række arbejdsmiljømæssige aspekter, ligesom den skal være driftsikker og have et godt servicenet, der sikrer, at taxien hurtigt er ude at køre igen efter et nedbrud. Selv om udviklingen sker utrolig hurtigt inden for de forskellige bilmærker, er det DTRs opfattelse, at forslaget tidligst bør træde i kraft i foråret 2010.

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at ifølge aftale mellem forligspartierne og regeringen om "En grøn transportpolitik", er det er aftalt, at der skal fastsættes krav til taxiers energieffektivitet, som skal være gældende fra 1. september 2009.*

## **11. Andre bæredygtige køretøjer i taxabranchen**

KL savner tiltag i forslaget – alternativt i den kommende bekendtgørelse -, der kan fremme brug af andre bæredygtige køretøjer i taxabranchen – f.eks. elbiler.

*Færdselsstyrelsen er positiv over for elbiler og plug-in hybridbiler, der anvendes som taxier. Udviklingen omkring disse nye teknologier skal følges og ved en senere justering af krav til taxiers energieffektivitet skal det overvejes at opstille krav til energieffektivitet for fx elbiler, der anvendes som taxi.*

# Høringsliste

Bilag 1

## Organisationer:

Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark (C.A.T.)

Dansk Erhverv

Danmarks Automobilforhandler Forening

Dansk Metal

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Taxi Råd

Danske Advokater

Danske Taxivognmænds Arbejdsgiverforening

Danske Bilimportører

Danske Busvognmænd

Danske Handicaporganisationer (DH)

Danske Regioner

Den Danske Bilbranche

Det Centrale Handicapråd

Det Økologiske Råd

DI

Fagligt Fælles Forbund (3F)

Forbrugerrådet

Forenede Danske Motorejere

Kommunernes Landsforening

Landsorganisationen i Danmark

NOAH-Trafik

Rådet for Større Færdselssikkerhed

Storkøbenhavns Taxinævn

Storkøbenhavns Taxi-Fører Forening



NOTAT

Færdselsstyrelsen  
Tilsynsafdelingen  
lc@fstyr.dk

DANSKE  
REGIONER



03-03-2009

Sag nr. 08/2796

Dokumentnr.

Johan Nielsen

Tel. 35298174

E-mail: jon@regioner.dk

**Svar på høring omforslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.  
(miljø- og energikrav til køretøjer).**

Danske Regioner har fået ovennævnte lovforslag i høring. Danske regioner kan generelt støtte forslaget om, at taxier bliver mere miljøvenlige. Det ligger i forlængelse af Danske Regioners politik om at sikre en mere miljø- og energivenlig transport.

Færdselsstyrelsen har efterfølgende oplyst, at taxiloven omfatter køretøjer til højst 9 personer (føreren inkl.), der anvendes til erhvervmæssig personbefordring – dog undtaget køretøjer, der udelukkende anvendes til almindelig rutekørsel efter trafikselskabsloven.

Der står i bemærkningerne til lovforslaget ”Til nr. 3”. ”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.”

Danske Regioner skal gøre opmærksom på, at der anvendes en del biler til siddende patientbefordring, hvoraf nogle er større end almindelige personbiler. Det er for Danske Regioner vigtigt, at bekendtgørelsen udformes, så det er muligt at forsætte med den siddende patientbefordring også i større biler, selv hvis der ikke er (flere typer) biler på markedet, der kan opfylde miljøkravene i energiklasse C eller bedre. Det vil kunne medføre større

omkostninger og større miljø- og energibelastning, hvis det ikke kan lade sig gøre.

Side 2

Danske Regioner skal derfor henstille til Transportministeriet om at sikre, at de lempeligere krav i bekendtgørelsen vil sikre dette.

Med venlig hilsen

Johan Nielsen

Seniorkonsulent

## TRM Charlotte Nelander

---

**Fra:** FS Lis Caspersen  
**Sendt:** 4. marts 2009 10:07  
**Til:** FS Marianne Winther  
**Emne:** VS: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (miljø- og energikrav til køretøjer)

**Vedhæftede filer:** høringsbr.pdf; Høringsliste org + myndigheder.pdf; samlet lovforslag miljøtaxier.pdf

Lis Caspersen, Chefkonsulent

### Færdselsstyrelsen, Tilsynsafdelingen.

#### Road Safety and Transport Agency

Adelgade 13

DK-1304 København K

Tlf.: +45 33929421

Fax: +45 33381427

e-mail: lc@fstyr.dk

[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

---

**Fra:** Nils Suhr Andersen [mailto:NSA@DI.DK]

**Sendt:** 4. marts 2009 10:06

**Til:** FS Lis Caspersen

**Emne:** FW: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (miljø- og energikrav til køretøjer)

Bilbranchen har ingen bemærkninger til forslaget om ændring af lov om taxikørsel.

Vi beklager det forsinkede hørings svar.

Med venlig hilsen

Nils Suhr Andersen  
Chefjurist

BILBRANCHEN  
(+45) 3377 3337  
(+45) 2033 4573 (Mobile)  
nsa@di.dk  
[www.bil.di.dk](http://www.bil.di.dk)



---

**From:** FS Lis Caspersen [mailto:lc@fstyr.dk]

**Sent:** 11. februar 2009 14:02

**To:** post@cat-taxi.dk; daf@daf.dk; dn@dn.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; metal@danskmetal.dk; dtr@taxi.dk; service@danskeadvokater.dk; dbi@bilimp.dk; db@db-dk.dk; regioner@regioner.dk; dta@taxi.dk; dh@handicap.dk; bil@di.dk; dch@dch.dk; info@ecocouncil.dk; di@di.dk; 3f@3f.dk; fbr@fbr.dk; fdm@fdm.dk;

31-03-2009

kl@kl.dk; lo@lo.dk; noah@noah.dk; info@sikkertrafik.dk; stff@stff.dk; taxi@kff.kk.dk; stm@stm.dk;  
fm@fm.dk; jm@jm.dk; oem@oem.dk; skm@skm.dk; mim@mim.dk; bm@bm.dk; vfm@vfm.dk; lige@lige.dk;  
fs@fs.dk; ks@ks.dk; politi@politi.dk; letbyrder@eogs.dk

**Subject:** HØRING over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (miljø- og energikrav til køretøjer)

**Høring over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (miljø- og energikrav til køretøjer)**

Vedlagt er høringsbrev, høringsliste samt udkast til forslag om lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (miljø- og energikrav til køretøjer).

<<høringsbr.pdf>> <<Høringsliste org + myndigheder.pdf>> <<samlet lovforslag miljøtaxier.pdf>>

**Bemærk høringsfrist den 2. marts 2009.**

Med venlig hilsen  
Lis Caspersen, Chefkonsulent

**Færdselsstyrelsen, Tilsynsafdelingen.**  
**Road Safety and Transport Agency**  
Adelgade 13  
DK-1304 København K

Tlf.: +45 33929421  
Fax: +45 33381427  
e-mail: lc@fstyr.dk  
[www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Færdselsstyrelsen,  
Tilsynsafdelingen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K

Att. Lis Caspersen

### **KL's høringsvar til lovforslag om ændring af lov om taxakørsel**

Kommunerne har længe efterspurgt hjemmel til at stille energi- og miljøkrav til taxierne, der administreres af landets kommunalbestyrelser og Storkøbenhavns Taxinævn.

KL finder det derfor generelt positivt, at der bl.a. med dette lovforslag tages hul på at få nedbragt transportsektorens bidrag til CO<sub>2</sub>-udslippet. Det er nødvendigt, at staten går forrest i denne proces, så der sikres lige vilkår for alle kommuner, og at der samtidig stiles efter ambitiøse målsætninger på området, så udviklingen kan vendes, på dette område konkret ved en forbedring af energi- og miljøstandarderne for taxakøretøjer.

KL finder det positivt, at der i ministeriets udspil lægges op til at give transportministeren hjemmel til "at stille krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for de af loven omfattede køretøjer". KL hører fra berørte kommuner, der har forsøgt at få frivillige aftaler på plads med taxibranchen, at fornemmelsen er, at taxabranche afventer evt. lovkrav, inden de ønsker at binde sig. Der er altså behov for at presse på fra centralt hold på området.

Når lovændringen er vedtaget, forventer KL, at den bekendtgørelse, der udspecificerer hvilke miljøkrav, der så skal stilles, efterfølgende sendes i en selvstændig høring.

KL har herudover en række specifikke kommentarer:

- 1) Forslaget om C-mærkede biler er for uambitiøst. Kravet til energieffektivitet skal minimum være A/B energimærkede taxibiler.
- 2) Formuleringen om at der løbende skal kunne stilles højere krav til bilernes miljø- og energiprofil, i takt med at teknologien udvikles er for upræcist. Så hurtig som udviklingen i bilbranchen sker lige nu, anbefaler KL, at der indsættes et minimumskrav for tidspunktet for revideringen. KL anbefaler, at kravene revideres minimum hver 2. år.
- 3) Kravene til miljøegenskaberne er umiddelbart tilfredsstillende, bl.a. at Euronormerne skal være bedre, end de kræves for andre køretø-

Den 3. marts 2009

Jnr 10.08.12 P22  
Sagsid 000203009

Ref MSE  
mse@kl.dk  
Dir 3370

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

Tlf 3370 3370  
Fax 3370 3371

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

1/2

jer. Kravene bør dog suppleres med et krav om, at der skal sikres en principgodkendelse og vedligeholdelse af filtrene (eller anden filterteknologi) i overensstemmelse med Færdselsstyrelsens kravspecifikation.

- 4) Kommunalbestyrelserne/Storkøbenhavns Taxinævn bør gives bemyndigelse til at stille ovennævnte miljø- og energikrav i forbindelse med uddeling af taxilicenser.
- 5) KL har forstået lovforslaget således, at der alene påtænkes at stille krav til den eksisterende flåde af taxier – KL foreslår, at der f.eks. stilles krav om eftermontering af partikelfilter for den eksisterende flåde.
- 6) Det bør indskrives, at udskiftningstakten af biler skal ske efter en minimumshastighed, som stemmer overens med fx frikørselsreglerne.
- 7) KL savner tiltag i forslaget – alternativt i den kommende bekendtgørelse -, der kan fremme brug af andre bæredygtige køretøjer i taxabranchen – f.eks. elbiler.

KL skal anmode om, at der i forhold til miljøkravene gøres en undtagelse for de køretøjer, der anvendes af kommunerne og trafikselskaberne til handicapkørsel, i det omfang, hvor der ikke er andre biltyper end de anvendte, der kan opfylde kravene. Det samme gør sig gældende for køretøjer, der anvendes til liggende patientbefordring. Sådanne typer kørsler stiller særlige krav til køretøjets størrelse.

Herudover mener KL, at afgiftssystemet for taxikøretøjer bør ændres, så "grønne" (A/B energimærkede) køretøjer "favoriseres" i forhold til de økonomiske konsekvenser for køretøjets ejer, eksempelvis sådan at de nævnte "grønne" køretøjer kan frikøres hurtigere end de nuværende energitunge biler. Det vil højne argumentet for at skifte bilerne hurtigere.

Der bør ligeledes arbejdes for at ændre taxameterkonstruktionen, så den fremmer en mere energirigtig kørestil (eco-driving).

KL's høringsvar til den økonomiske høring af lovforslaget følger.

Mvh

Marianne Elmvang

Til Færdselsstyrelsen  
Sendt med e-post til [fstyr@fstyr.dk](mailto:fstyr@fstyr.dk)

Hvidovre, den 2. marts 2009  
Sag 09/145 – Dok. 2411/09 /SL/jef

## Høringssvar fra Danske Handicaporganisationer (DH) vedrørende Lov om taxikørsel

---

Danske handicaporganisationer (DH) takker for muligheden for at kunne komme med bemærkninger vedrørende dette lovforslag.

DH vil ikke forholde sig til spørgsmålet om, hvorvidt det er nødvendigt med økonomiske incitamenters for at vognmændene køber miljørigtige og energieffektive biler. DH er dog enig i ambitioner om at bevare miljøet.

Vi hæfter os ved, at det af lovteksten fremgår, at ”der skal fastsættes lempeligere krav til visse limousiner, storvogne og handicapindrette vogne mv.” Det er positivt, men upræcist. I dag har en række taxivognmænd store biler til taxakørsel, der eksempelvis giver mulighed for at betjene kunder siddende i deres kørestol. En ændring af afgifterne må ikke gøre det urentabelt eller på anden måde negativt for vognmændene at købe disse biler med fleksibel eller særlig indretning. DH vil naturligvis være positive i forhold til krav til bilbranchen om udvikling af egnede store miljørigtige og energieffektive biler, men indtil de findes, er det nødvendigt at de særlige skal være gældende.

Selvom lovforslaget rummer lempeligere krav til bl.a. biler til befording af personer med handicap siddende i deres kørestol, er DH bekymret i forhold til, hvorvidt lovforslaget kan få negative konsekvenser i forhold til at fremme en udvikling, hvor der til stadighed bliver færre og færre taxaer, der kan medtage personer med handicap i deres kørestol. Det skyldes bl.a., at selv de mest komfortable store biler i dag vil have svært ved at leve op til kravene i lovforslaget i forhold til fremtidens taxa.

Hos DH vil vi meget gerne deltage i arbejdet med at udarbejde bekendtgørelsen, der skal sikre at mennesker med handicap fortsat kan benytte taxikørsel til befording som alternativ til kollektiv transport eller kørsel i egen bil.

Med venlig hilsen



Stig Langvad  
Formand

Færdselsstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K

DBI: 09-019

2. marts 2009  
BM/tlj

Vedr.: Høringssvar i forbindelse med "Forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (miljø- og energikrav til køretøjer) j.nr. FS220-000014".

De Danske Bilimportører takker for muligheden for at komme med høringssvar vedrørende ovenstående forslag.

Vi har med interesse læst udkastet til lovforslag. Overordnet deler DBI ambitionen om, at taxitransporten i Danmark skal være så miljøvenligt som muligt. Samtidig er det imidlertid vigtigt, at der tages hensyn til de helt specielle forhold, som kendetegner taxibranchen, og som adskiller markedet for taxikøretøjer fra det øvrige bilmarked i Danmark.

Netop på grund af de mange specielle forhold på taxiområdet, samt de tekniske krav i udkastet til lovforslag, har DBI anmodet vore medlemmer om at kommenterer på forslaget. De modtagne kommentarer fra Skandinavisk Motor Co. samt Mercedes-Benz Danmark er vedlagt dette brev.

Såfremt der ønskes en uddybning af høringssvaret eller hvis der måtte være spørgsmål er Færdselsstyrelsen naturligvis velkommen til at kontakte DBI på nedenstående adr. og telefonnummer.

Med venlig hilsen



Bent Mikkelsen  
Adm. direktør



De Danske Bilimportører  
Industriens Hus  
H.C. Andersens Boulevard 18  
1787 København V

**Kommentarer til høring af lov om taxikørsel (miljø- og energikrav)  
(Cirkulære nr. 20 - København, 11. februar 2009)**

Som den største leverandør til det danske taximarked er det naturligt for Mercedes-Benz at give sine kommentarer og anbefalinger til en miljøregulering af taxikørslen i Danmark. Som den eneste bilimportør i Danmark har vi investeret betydelige midler i etableringen af en omfattende infrastruktur og serviceplatform, der kan håndtere taxi-branchens særlige behov. På den måde kan taxivognmændene have deres biler mest muligt ude at køre uden unødigt ventetid på værksteder mv. Det er i dag en afgørende forudsætning for, at der er økonomisk rentabilitet i at drive taxivirksomhed i Danmark.

Som bilproducent har vi et ansvar for at sikre, at vores produktion, produkter og efterbehandlingen af disse tager det størst mulige hensyn til miljøet. Mercedes-Benz investerer således årligt mere end fire milliarder Euro i udviklingen af produkter og tiltag, der kan reducere belastningen af miljø og klima, og er dybt involveret i arbejdet med at reducere den luftforurening og det CO<sub>2</sub>-udslip, som stammer fra transportsektoren.

Af hensyn til miljøet er det derfor afgørende, at der også på taxiområdet gøres en indsats for at begrænse luftforureningen og CO<sub>2</sub>-udledningen. Med det fremlagte lovforslag sendes der fra politikernes side et positivt signal om, at såvel taxi-branchen som bilproducenterne skal påtage sig et større ansvar for miljø og klima. Fra Mercedes-Benz side finder vi det derfor meget positivt, at lovforslaget indeholder et bredere syn på miljøregulering end "blot" CO<sub>2</sub>-udslip, og således også inkluderer skærpede krav til Euro-normer, for på den måde at fremskynde en forbedring af taxiernes luftforurening.

For når det gælder taxibranchen, er det tiltag til bekæmpelse af luftforureningen, som giver størst miljøgevinst. Taxiernes står i dag for cirka 20 procent af den samlede udledning af NO<sub>x</sub> og farlige partikler. Det skyldes blandt andet, at stort set alle taxier i dag kører på diesel. Tilsvarende står taxierne for blot 2 procent af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra køretøjer. Tiltag i forhold til taxiernes CO<sub>2</sub>-udledning vil derfor have en ret begrænset samlet effekt som følge af taxiernes meget beskedne andel af den samlede udledning.

Set i lyset af dette er det fremlagte lovforslag uhensigtsmæssigt sammensat, da tidshorisonterne for indførelse af miljø- og energikrav er meget forskellige for hhv. energiklasse (herunder CO<sub>2</sub>-udslip), partikelfiltre og luftforurening (Euronormer).

Forts.

### **Kommentarer vedr. energiklasser / CO<sub>2</sub>-udslip**

I dag stilles der slet ingen krav til taxiers placering i energiklasser. På den måde er det positivt, at der stilles krav til, at også taxibranchen bør bidrage til en nødvendig reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet. Imidlertid er den meget korte tidshorisont der lægges op til, ude af trit med taximarkedet. Krav om energiklasser ønskes indført med en meget kort tidshorisont og stort set uden overgangsperiode, hvad der gør det vanskeligt for branchen at gennemføre. Ved i stedet at indføre kravene om energiklasser successivt, vil lovforslaget i højere grad tage højde for situationen og udviklingen på taximarkedet. Derved får både branche og producenter rimelige og realistiske muligheder for at leve op til lovkravene, og kan samtidigt fortsætte med at drive forretning (i et i øvrigt pt. meget presset marked). Særligt relevant er dette, når der selv i lovforslaget står i bemærkning 7, at "det er vanskeligt præcist at fastsætte de økonomiske konsekvenser". Mercedes-Benz mener derfor:

- At kravene om energiklasser bør indføres, så kravet om energiklasser i resten af 2009 og 2010 er D.
- At energiklassekravet bør være C fra 2011.

### **Kommentarer vedr. partikelfiltre**

Mercedes-Benz ser meget positivt på krav om partikelfiltre, da indførelse af disse vil kunne give en betydelig forbedring af luftkvaliteten (jfr. side 1). Men i lovforslaget beskrives både en indfasningsperiode, og videre lægges det op til, at det først bliver lovkrav i 2011, hvilket vi finder alt for uambitiøst. Her kan man skabe hurtige og større miljøgevinster ved at gøre dieselpartikelfiltre til krav med kortere overgang.

Dog vil vi gøre opmærksom på, at et dieselpartikelfilter behøver ekstra brændstof for at regenere (forbrænde de skadelige partikler, som filtret samler op og derved skåner miljøet for), hvilket kan betyde, at en dieselbil med partikelfiltre kan komme til at køre færre kilometer på literen.

### **Kommentarer vedr. EU-normer**

På baggrund af en gennemgang af det fremlagte lovforslag siger vi klart ja til en skærpelse af kravene til begrænsning af luftforureningen, og bifalder ønsket om at have en taxivognpark, som er "én euronorm bedre" end resten af vognparken. På den måde kan taxibranchen for alvor gå foran, ikke bare med en meget sikker vognpark, men også ved at skabe nogle betydelige miljøgevinster. Desuden mener vi, at lovforslaget udviser både en god tidshorisont for advisering af ændringen, samt en realistisk indføringsperiode (til forskel fra forslaget om energiklasser).

### **Kommentarer vedr. EU-harmonisering**

Afslutningsvis mener vi fra Mercedes-Benz side, at det ydermere er positivt at man med miljøkravene for luftforurening i lovforslaget har valgt at læne sig op ad EU-regler (EU-normer), i stedet for at skabe egne, danske krav. Det gør det lettere for alle bilproducenter, da vi kan forholde os til et standardiseret EU-regelsæt, i stedet for at skulle tage højde for de enkelte landes lokale lovgivning. Således er det desværre ikke tilfaldet med den foreslåede CO<sub>2</sub>-regulering, hvor man i Danmark ønsker vælge energiklasser, mens den europæiske lovgivning i stedet udgår fra kravet til en producents flådes gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udslip. Et tilsvarende regelsæt ville også have været at foretrække for CO<sub>2</sub>-krav til taxier i Danmark.

Vi håber, at ovenstående har belyst Mercedes-Benz' holdning på en fyldestgørende måde. Såfremt der ønskes yderligere oplysninger, står vi selvfølgelig til rådighed.

Med venlige hilsner  
Mercedes-Benz Danmark AS



Henrik Lessø



Peter Juul

Vi har følgende kommentarer til nedenstående punkter i lovforslaget:

- **Krav om energiklasse C eller bedre (diesel 16,1 km/l – benzin 14,3 km/l)**

Generelt for mærkerne i Skandinavisk Motor Co. (Audi, SEAT, Skoda og Volkswagen) vil dette krav fsva. almindelige biler med 5 siddepladser kun medføre mindre problemer.

De biler, der typisk anvendes til taxi (Volkswagen Passat og Touran) vil være placeret i energiklasse B eller C. Dog vil Volkswagen Touran 2,0 TDI aut. være placeret i energiklasse D og denne model/motor vil derfor ikke længere kunne anvendes.

Med hensyn til krav om energiklasse for storvogne, som iflg. lovforslaget endnu ikke er fastsat, vil disse krav få betydning for Volkswagen Kombi, Caravelle og Multivan med 7-9 siddepladser. Disse biler vil som følge af deres størrelse og vægt typisk være placeret i energiklasse F og G.

Vi er naturligvis særdeles interesseret i at få disse nye detaljerede krav til høring, når der foreligger et udkast.

- **Krav om én EU norm bedre for taxi end for andre biler**

Dette krav vil medføre stor sandsynlighed for, at den danske nationale taxilovgivning vil overhale bilernes generelle tekniske udvikling, når man ser på de biler, som almindeligvis markedsføres i EU. Vi foreslår derfor, at dette krav overvejes nærmere. Bør der i stedet indføres en afgiftsmæssig fordel ved at vælge en bil med én EU norm bedre end normalt?

Mange biler opfylder pt. ikke EU5 (da det endnu ikke er et krav) og for mange bilmærker/modeller vil det derfor formodentlig – hvis lovforslaget vedtages i dets nuværende form – ikke være muligt, at levere biler til taxikørsel i Danmark fra den 1. juli 2009 eller 1. januar 2011 (krav om EU6).

Som eksempel kan nævnes Volkswagen Touran 1,9 TDI. Denne bil er forsynet med dieselpartikelfilter og har et forbrug på 18,5 km/l (energi klasse B) og har 7 siddepladser. Den er et eksempel på en bil, som er særdeles anvendelig til taxi, men som ikke vil kunne anvendes pga. kravet om én EU norm bedre end personbiler, da den først opfylder EU5 i løbet af 2010. Volkswagen Passat opfylder allerede i dag EU5, men forventes ligesom Touran ikke umiddelbart at kunne opfylde EU6 allerede fra 2011.

Kravet om, at biler til taxikørsel skal opfylde EU6 fra 1. januar 2011 synes ikke at være muligt at opfylde i bred praksis, idet EU6 først bliver et krav fra 2014-2015. Det kan naturligvis ikke udelukkes, at enkelte biler vil kunne leveres med motorer, der opfylder EU6 allerede fra 2011, men udvalget af biler, der vil kunne anvendes til taxikørsel, vurderes at blive **særdeles** begrænset, hvis kravene til luftforurening for biler til taxikørsel skal være 3-4 år forud for kravene til almindelige personbiler.

**TRM Charlotte Nelander**

---

**Fra:** FS Linda Laustsen på vegne af FS Fstyr

**Sendt:** 3. marts 2009 09:11

**Til:** FS Marianne Winther

**Emne:** VS: Høring over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. J.nr. FS220-000014

**docId:** <http://147.29.149.96/fskoncp/DOK940172>

**SJ:** -1

Linda Laustsen, Overassistent

**Færdselsstyrelsen, Strategi og Stab.****Road Safety and Transport Agency**

Adelgade 13

DK-1304 København K

Tlf.: +45 33954377

Fax: +45 33381425

e-mail: [lla@fstyr.dk](mailto:lla@fstyr.dk)

**Oplysning om kilometerstand med tilhørende synsdato er nu tilgængeligt på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk). Oplysningerne findes for de biler, der har været til syn. På websitet finder du desuden gode råd og vigtige oplysninger om teknik, sikkerhed og miljø**

---

**Fra:** Martin Salamon [<mailto:MSA@fbr.dk>]

**Sendt:** 2. marts 2009 16:15

**Til:** FS Fstyr

**Emne:** Høring over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.

Forbrugerrådet takker for muligheden for at kommentere på det fremsendte forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.

Forbrugerrådet finder det positivt, at der nu tages konkrete skridt til at forbedre taxiernes miljøegenskaber og energieffektivitet. Lovforslaget dækker dog kun en flig af det samlede sæt af problemer på taxiområdet. Som påpeget i Konkurrenceredegørelsen 2008 er der behov for en samlet revision af reguleringen på taxiområdet. En sådan samlet revision, f.eks. gennem en taxi-kommission, ville også kunne se på skabelsen af incitamenter for erhvervet til selv at vælge endnu mindre miljøbelastende biler end de maksimumskrav der stilles i loven.

Lovforslaget kunne med fordel indeholde en bestemmelse, der betyder en stramning af kravene indenfor en overskuelig fremtid, f.eks. tre år, således at erhvervet i god tid vil kunne forberede sig på yderligere at forbedre bilernes miljøegenskaber.

**Med venlig hilsen**

**Martin Salamon**

Økonomisk-politisk medarbejder

Forbrugerrådet / Danish Consumer Council

Fiolstræde 17, Postboks 2188  
1017 København K, Denmark

[msa@fbr.dk](mailto:msa@fbr.dk)

[www.fbr.dk](http://www.fbr.dk) / [www.taenk.dk](http://www.taenk.dk)

+45 7741 7729 / direkte

+45 4194 7905 / mobil

Forbrugerrådet er en uafhængig forbrugerorganisation, der varetager alle forbrugeres interesser overfor erhvervsliv og myndigheder. Forbrugerrådet er en paraplyorganisation, som består landsdækkende organisationer, lokale forbrugergrupper og personlige medlemmer. Forbrugerrådet udgiver Danmarks førende forbrugermagasin Tænk.

## TRM Charlotte Nelander

---

**Fra:** FS Linda Laustsen på vegne af FS Fstyr

**Sendt:** 2. marts 2009 15:22

**Til:** FS Marianne Winther

**Emne:** VS: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (miljø- og energikrav til køretøjer) J.nr. FS220-000014

**docId:** <http://147.29.149.96/fskoncp/DOK940071>

**SJ:** -1

Linda Laustsen, Overassistent

### Færdselsstyrelsen, Strategi og Stab.

#### Road Safety and Transport Agency

Adelgade 13

DK-1304 København K

Tlf.: +45 33954377

Fax: +45 33381425

e-mail: [lla@fstyr.dk](mailto:lla@fstyr.dk)

**Oplysning om kilometerstand med tilhørende synsdato er nu tilgængeligt på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk). Oplysningerne findes for de biler, der har været til syn. På websitet finder du desuden gode råd og vigtige oplysninger om teknik, sikkerhed og miljø**

---

**Fra:** [lillian.christensen@3f.dk](mailto:lillian.christensen@3f.dk) [<mailto:lillian.christensen@3f.dk>] **På vegne af** [jll@3f.dk](mailto:jll@3f.dk)

**Sendt:** 2. marts 2009 11:45

**Til:** FS Fstyr

**Emne:** VS: HØRING over forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (miljø- og energikrav til køretøjer)

Deres sagsnr. FS220-000014

3F har modtaget ovennævnte høring om lov om taxikørsel og støtter forslaget om miljø- og energikrav til køretøjer.

Vi finder, at krav om at køretøjer beregnet til taxikørsel skal være en klasse bedre en EU-normen foreskriver, ud over forbedringer for miljøet, også vil medvirke til at forbedre arbejdsmiljøet for chauffører, og personer der arbejder på gaderne, idet en del af de sundhedsskadelige partikler vil blive optaget af de påmonterede filtre.

Vi skal dog samtidig gøre opmærksom på, at det skal sikres, at på- og afmontering af filtre sker arbejdsmiljømæssigt korrekt, af hensyn til de personer der skal udfører dette arbejde.

Med venlig hilsen

**Jesper Lund-Larsen**

## Miljø- og arbejdsmiljøkonsulent



Fagpolitisk center for arbejdsliv  
Kampmannsgade 4  
DK 1790 København V

Tlf. +45 88 92 10 12  
Fax: +45 88 92 10 16  
Mobil: +45 21 45 74 32

e-mail: [jll@3f.dk](mailto:jll@3f.dk)  
Web: [www.3f.dk](http://www.3f.dk)

Færdselsstyrelsen  
Att.: Marianne Winther  
Adelgade 13, Postboks 9039  
1304 København K

Danish Transport Federation

(sendt via e-mail til [fstyr@fstyr.dk](mailto:fstyr@fstyr.dk))

### **Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (J. nr. FS220-000014)**

DI Transport takker for det fremsendte høringsmateriale, der omhandler forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v.(miljø- og energikrav til køretøjer) fra Færdselsstyrelsen.

Det foreslås i høringsmateriale, at der i taxalovgivningen skal stilles krav om, at taxier ved udskiftning skal være i minimum energiklasse C. Samtidig skal kravet om en C-klasse bil kombineres med krav om partikelfilter.

DI Transport er positive over for lovforslaget. DI Transport har i øvrigt noteret sig, at de nærmere regler udmøntes i bekendtgørelsesform. DI Transport skal anmode om at modtage bekendtgørelsesmateriale til høring, når udkastet foreligger.

Afslutningsvis skal DI Transport henvise til høringssvar fra Dansk Taxi Råd.

Med venlig hilsen

Michael Svane  
Branchedirektør

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377  
Danmark

[transport@di.dk](mailto:transport@di.dk)  
[transport.di.dk](http://transport.di.dk)

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18  
København V

Sundkrogskaj 20  
København Ø

CVR: 16 07 75 93



Færdselsstyrelsen  
Adelgade 13  
Postboks 9039  
1304 København K

[fstyr@fstyr.dk](mailto:fstyr@fstyr.dk)

København, den 2. marts 2009

J.nr. 1205-TW

### Høring vedr. forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (J.nr. FS220-000014)

Dansk Taxi Råd skal hermed fremkomme med vore bemærkninger til høringsforslag vedr. ændring af taxiloven.

Det skal indledningsvis anføres, at Dansk Taxi Råd er positivt indstillet over, at der stilles miljø- og energikrav til taxier og kan derfor overordnet støtte forslaget.

I forbindelse med udformningen af de nærmere miljøkrav til taxierne herunder fastsættelse af ikrafttrædelsestidspunktet for de nye krav, finder vi det dog vigtig allerede på nuværende tidspunkt at fremkomme med følgende bemærkninger:

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der i bekendtgørelse om særlige krav til taxier skal fastsættes lempeligere krav til visse limousiner, storvogne og handicapindrettede vogne. Dansk Taxi Råd er helt enig i, at der for storvogne og handicapindrettede vogne til befording af 7 passagerer eller derover er behov for en lempelse af reglerne af den ene årsag, at der ikke findes biler i energiklasse C, der er egnet til den form for kørsel. Hvad angår limousinerne derimod, har vi de seneste år set en udvanding af dette begreb, idet et køretøj med en limousinetilladelse i større og større omfang anvendes til at udføre kørsel, der efter Dansk Taxi Råd opfattelse alene kan anses for taxikørsel og på ingen måde opfylde taxiloven definitionen af limousinekørsel. Senest har vi set, at region Midtjylland udbyder kørsel med vagtlæger, hvor regionen i sit udbudsmateriale anfører, at byder skal have tilladelse til enten taxi eller limousinekørsel. Dette sker selv om der ikke er tale om en speciel form for kørsel, hvor der er påkrævet et køretøj af særlig indretning.

For at nærværende forslag kan udmøntes i en reel miljøgevinst, er det derfor nødvendigt, at der sker en præcisering af reglerne for, til hvilke formål en limousine må anvendes, således at det sikres, at limousiner ikke udfører kørsel, der er taxikørsel. Sekundært må der stilles samme miljøkrav til limousinerne som til taxierne.

Det er samtidig vor opfattelse, at Transportministeren ligeledes skal bemyndiges til at stille samme miljøkrav i henhold til busloven. Her tænkes alene på køretøjer indrettet til befording af færre end 9 passagerer, der er beroende på en bustilladelse (EP-tilladelse) og som udfører kørsel på lige fod med taxierne. Disse køretøjer udfører i større og større grad kørsel for trafikselskaberne.

Hvad angår tidspunktet for ikrafttrædelse af miljøkravene, skal bemærkes, at det er vigtigt at nærværende lovforslag først udmøntes på det tidspunkt, hvor de bilmærker som er i energiklasse C og som egner sig til taxikørsel er tilgængelig. Her tænkes specielt på, at bilen skal opfylde en række arbejdsmiljømæssige aspekter ligesom den skal være driftsikker og have et godt servicenet, der sikrer, at taxien hurtigt er ude at køre igen efter et nedbrud. Selv om udviklingen sker utrolig hurtigt inden for de forskellige bilmærker er det Dansk Taxi Råd opfattelse, at forslaget tidligst bør træde i kraft i foråret 2010.

Giver nærværende anledning til spørgsmål, stiller vi os naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen  
**Dansk Taxi Råd**

Trine Wollenberg  
direktør



Færdselsstyrelsen  
Adelgade 13  
1304 København K

Sendt pr. mail til [fstyr@fstyr.dk](mailto:fstyr@fstyr.dk)

Dato 27. februar 2009  
Deres ref. FS 220-000014  
Vores ref. / lr

## **Forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel (miljø- og energikrav til køretøjer)**

Danske Busvognmænd har modtaget forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel (miljø- og energikrav) i høring og har følgende bemærkninger.

I forslaget henvises til de såkaldte frikørselsordningen der efter det oplyste typisk indebærer, at det kan være fordelagtigt for taxivognmænd at købe store biler, idet de nedskrives mindre i værdi end ved køb af en mindre bil.

Det fremsendte forslag og bemærkningerne hertil tager ikke højde for, at en stor del af de berørte køretøjer i større omfang anvendes til almindelig rutekørsel efter kontrakt med landets trafikselskaber jf. lov om trafikselskaber § 19. Denne kørsel er ikke omfattet af bestemmelserne i registreringsafgiftsloven § 6, stk. 4 om frikørsel, der vedrører kørsel som hyrevogn.

Det betyder i praksis, at frikørselsordningens betydning for valg af køretøjer er aftagende for den del af landets taxivognmænd, der benytter køretøjerne til almindelige rutekørsel. For det andet må de opgældende taxivognmænd og deres køretøjer forventes at blive berørt af nye krav vedrørende energi og miljø fra deres kunder i trafikselskaberne.

Det bør undgås, at taxivognmænd bliver mødt med forskelligartede og/eller modstridende energi- og miljøkrav fra hhv. taxibekendtgørelsen og deres kunder i trafikselskaberne eller i det mindste, at sådanne krav ikke er til uhensigtsmæssig skade for taxivognmandens muligheder for at drive virksomhed på hensigtsmæssig vis.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt  
Konsulent

## STORKØBENHAVNS TAXINÆVN

Birkedommervej 43 - 2400 København NV.  
Telefon 3819 3820 - Telefax 3815 8585  
mandag - torsdag 9.30 - 14.30 fredag 9.30 - 13.30  
E-mail: taxi@kff.kk.dk www.taxinaevn.dk

Færdselsstyrelsen  
Postboks 9039  
Adelgade 13  
1304 København K

27. februar 2009/ JK  
J.nr. 2.10 / 62 - 133

### **Vedr.: Forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel (miljø- og energikrav til køretøjer) – j.nr. FS 220-000014.**

Færdselsstyrelsen har i e-mail og brev af 11-2-2009 med bilag fremsendt et forslag til ændring af § 12 i taxiloven, således at transport- og energiministeren får mulighed for at stille krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for de af loven omfattede køretøjer.

Færdselsstyrelsen anmoder om taxinævnets evt. bemærkninger senest den 2-3-2009.

Storkøbenhavns Taxinævn har på et møde den 17-2-2009 drøftet lovforslaget. Taxinævnet har ikke bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

for/ Ib Terp



DET ØKOLOGISKE RÅD  
FREMIDENS MILJØ SKABES I DAG

## Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (miljø- og energikrav til køretøjer)

Det Økologiske Råd finder det positivt, at der i forslaget fastsættes krav om miljøegenskaber og energieffektivitet til køretøjer omfattet af lovgivningen (dvs. krav om partikelfilter foruden krav til energiklasse). Kravet om energiklasse C til taxier betyder, at dieselbiler mindst skal køre 16,1 km/l og benzinbiler mindst 14,3 km/l.

Det Økologiske Råd støtter, at der stilles minimumkrav også for taxier – men kravet burde være mere ambitiøst - mindst energiklasse B i stedet for energiklasse C. Bilmarkedet er inde i en positiv udvikling. Flere bilfirmaer, har sendt nye mere brændstofsøkonomiske modeller på markedet, heraf flere i energiklasse B, som traditionelt set er anvendt til taxikørsel i Danmark. I årgang 2009 findes både store BMW'er og Audi A 4 i energiklasse B: [www.hvorlangtpaaliteren.dk/sw97161.asp](http://www.hvorlangtpaaliteren.dk/sw97161.asp).

Disse modeller tilgodeser både hensyn til bagageplads og komfort. Herudover findes modeller som Citroën grand Picasso samt hybridbilen Toyota Prius (energi klasse A). Udskiftning af taxavognparken tager tid. Samtidig overgår taxa-bilerne til privatbiler bagefter. Når brændstofslugende modeller købes som taxaer, fortsætter de altså på vejene i mange år, efter at de ikke længere fungerer som taxaer. Derfor er det væsentligt, at vi stiller strengere krav nu – hvor det med mange nye modeller på markedet faktisk er muligt både at overholde energi B kravene og tilgodese ønsker om plads og bagagehensyn i taxierne. Det bør allerede nu varsles, at der om 3 år stilles krav om klasse A biler.

Anne-Mette Wehmüller, Det Økologiske Råd

[annemette@ecoconcil.dk](mailto:annemette@ecoconcil.dk)

26 23 13 05

Dato: 24-02-2009

Danmarks  
Naturfredningsforening



Færdselsstyrelsen  
[fstyr@fstyr.dk](mailto:fstyr@fstyr.dk)

## **Hørings svar til forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. j.nr. FS220-000014**

Danmarks Naturfredningsforening (DN) glæder sig over, at regeringen tager et skridt i den miljøvenlige retning omkring taxaer. Taxaer kører mange kilometer pr. år og har altid været blandt de største og mest energiforbrugende og dermed forurenende biler. Derfor er det naturligt at sætte ind her og sørge for, at taxa-flåden bliver mere miljøvenlig. Der er nok flere grunde til, at der er tradition for, at taxaer skal være store biler med store motorer: Den høje gensalgsværdi for en hyrevogn, som har kørt mange kilometer, men kun er tre år gammel er nok den væsentligste; andre grunde kan være chaufførernes ønske om at køre i potente biler med høj luksus, når nu de skal sidde så mange timer i bilen; et tredje argument går på, at kunderne ønsker luksus, når de betaler den høje pris, det koster, at køre taxa i Danmark.

DN mener, det er vigtigt at fokusere på alle mekanismerne for at sikre, at taxa-flåden over en kort årrække bliver mere miljøvenlig. Det foreliggende forslag er en god start, men det er snævert alene at fokusere på den egentlige energi-klassificering af bilen samt partikelfilter. Man bør tænke i de andre mekanismer også, f.eks. ved at kigge på beskatning og gensalgsmekanismer for hyrevogne, afgiftslempelse for ikke-energibetydende luksus-udstyr, som gør bilen til en bedre arbejdsplads osv.

Det er imidlertid naturligt at starte med at stille krav til energiklassen for nye hyrevogne samt at supplere denne med krav om partikelfiltre for dieselmotorer, men DN mener, at det er alt for uambitiøst at starte med energiklasse C. Ved en søgning på Færdselsstyrelsens eget websted [www.hvorlangtpaaliteren.dk](http://www.hvorlangtpaaliteren.dk) fremgår det, at man i dag kan få pænt store biler, som er A-klassificerede: Ford Focus, Ford C-MAX, Peugeot 308 og VW Golf. Går man til klasse B kan man desuden få: Opel Zafira, Audi A4, BMW 5, Citroën Grand C4, Citroën C5, Mercedes B, Mercedes C, Opel Vectra, Peugeot 407, Skoda Octavia, Toyota Avensis, VW Touran, VW Passat, Volvo S80 – alle sammen store biler, som rigeligt dækker behovet for taxakørsel. Derfor anbefaler DN, at man stiller krav om energiklasse B nu og desuden varsler en stramning til klasse A om 3 år. Kravet om partikelfilter er selvfølgelig i dag, hvor alle dieselmotorer sælges med dette som standard, men man bør til taxaer også stille krav om SCR-filter for at sikre en reduktion i den skadelige NOx-udledning (samt kulmonoxid og hydrokarboner). SCR-teknologien er alligevel nødvendig for at opfylde EURO 4- og EURO 5-normerne.

Med venlig hilsen

Christian Poll  
39 17 40 67  
[cpo@dn.dk](mailto:cpo@dn.dk)