

Bilag 5

Vurdering af muligheder for at stille krav om filtre i relation til NOx-forurening

På TMUs behandling af indstilling vedrørende ”Skærpet miljøprofil for kommunens taxi- og personvognskørsel” den 20. juni 2007, blev Center For Miljø (CMI) bedt om at vurdere muligheden for at stille krav om filtre i relation til NOx-forurening.

Det skal først præciseres, at der i forbindelse med NOx-reduktion ikke er tale om et filter, men derimod en SCR-katalysator.

Benzinbiler

Den ældste benzinbil der er A- eller B-mærket er fra 1997. Siden 1990 har EU stillet krav om at nye benzinbiler skal være påmonteret 3-vejs-katalysator. Denne katalysator reducerer bl.a. NOx, CO og VOC. Ved at vælge en A- eller B-mærket benzinbil reduceres altså både CO₂, NOx, CO og VOC. Da der allerede findes et EU-krav til benzinbiler, der reducerer NOx mener CMI ikke at der er behov for at stille yderligere krav.

NOx-forureningen afhænger ligeledes af blandt andet vedligeholdelsen af bilens motor. Da der er krav om jævnlige bilsyn vurderer CMI, at synet er med til at kontrollere, at bilerne overholder de nævnte krav ved at sørge for vedligeholdelse af bilen.

Dieslbiler

CMI foreslår at der stilles krav om partikelfilter for dieseldrøjet køretøjer. Ved at vælge en A- eller B-mærket diesebil med partikelfilter reduceres altså både CO₂ og de sundhedsskadelige partikler.

Nogle partikelfiltre kan have uheldige miljømæssige bivirkninger. Fx udleder katalytiske partikelfiltre mere NO₂, der bidrager til NOx-forurening. Miljøstyrelsen betragter dog dette som en uønsket men acceptabel bivirkning, da filtret medvirker til at reducere udledningen af partikler.

Ifølge CMIs oplysninger, er det ikke i øjeblikket muligt at stille yderligere krav om reduktion af NOx fra dieselpersonbiler. Dette skyldes, at SCR-katalysatorer er udviklet til tunge køretøjer, der ikke umiddelbart kan anvendes på personbiler uden videreudvikling af teknologien.

NOx-katalysatorer til dieselpersonbiler er under udvikling frem mod, at EURO 6-normer for dieslbiler træder i kraft omkring 2015, hvor der sker en betydelig skærpelse af emissionskravene for dieslbiler.

Diesel- vs. benzinbiler

Der er kun en minimal forskel på mængden af udledningen af NOx fra henholdsvis en diesel- og benzinbil. Derfor vurderer CMI ikke, at det vil have nogen NOx-reduktionseffekt at pege på den ene type bil frem for den anden.

Fremtiden:

Fra 2015 forventes der at komme et EU-krav om katalysatorer og partikelfiltre. Hvis dette bliver vedtaget, forventes det dog kun at omhandle lastbiler og andre større køretøjer.

Bilag 6 – Eksempler på biltyper, der forventes at kunne leve op til (plads)krav til hyrevogne

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at bilerne i dette bilag er rummelige set ud fra et passager- og chaufførsynspunkt. Ifølge Arbejdstilsynet beror det på en konkret vurdering i forhold til den enkelte chauffør, hvorvidt de enkelte biler er egnede til taxikørsel i henhold til arbejdsmiljølovgivningens krav. Der findes ingen krav i lovgivningen om, at bilerne skal være med automatgear, men Arbejdstilsynet peger i deres publikation ”Transport af passagerer” på, at dette anbefales. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at bilerne i dette bilag kan leve op til Færdselsstyrelsens BEK nr. 399 om særlige krav til taxier. De første fire eksempler kan leveres med automatgear.

Volvo V50 1,6 D og 2,0



Bil (*)	Volvo V50 1,6 D
Energiklasse	E
Årgang	2007
Brændstof	diesel
Brændstofforbrug (km/l)	20,0
CO2-udslip (g/km)	132
Slagvolumen (cm ³)	1560
Effekt (kW)	81

Egenvægt (kg)	1300
Euronorm	4
Partikelfilter (kun dieslbiler)	ja
EuroNCAP - Kollisionssikkerhed	
EuroNCAP - Fodgængervenlighed	
Udgift pr. år v/ 20.000 km (**)	8.500
Ejerafgift	3220
Pris mv. på tilsvarende bil	se mere på biltorvet

Volvo V50 vurderes egnet til taxikørsel og Volvo V50 2,0 forventes ligeledes at komme med MMI automatgear ultimo 2007 eller primo 2008.

Citroën C4 Picasso 1,6 HDi aut. (E6G)



Bil (*)	Citroën C4 Picasso 1,6 HDi aut. (E6G)
Energiklasse	
Årgang	2007
Brændstof	diesel
Brændstofforbrug (km/l)	17,5
CO2-udslip (g/km)	150
Slagvolumen (cm ³)	1560
Effekt (kW)	80
Egenvægt (kg)	
Euronorm	4
Partikelfilter (kun dieslbiler)	ja
EuroNCAP - Kollisionssikkerhed	
EuroNCAP - Fodgængervenlighed	
Udgift pr. år v/ 20.000 km (**)	9.714
Ejerafgift	3860
Pris mv. på tilsvarende bil	se mere på biltorvet

Citroën Grand C4 Picasso 1,6 HDi aut. (E6G)



Bil (*)	Citroën Grand C4 Picasso 1,6 HDi aut. (E6G)
Energiklasse	
Årgang	2007
Brændstof	diesel
Brændstofforbrug (km/l)	17,5
CO2-udslip (g/km)	150
Slagvolumen (cm ³)	1560
Effekt (kW)	80
Egenvægt (kg)	
Euronorm	4
Partikelfilter (kun dieslbiler)	ja
EuroNCAP - Kollisionssikkerhed	
EuroNCAP - Fodgængervenlighed	
Udgift pr. år v/ 20.000 km (**)	9.714
Ejeravgift	3860
Pris mv. på tilsvarende bil	se mere på biltorvet

Ford Focus 1,6 TDCi Stationsvogn



Bil (*)	Ford Focus 1,6 TDCi Stationsvogn aut.
Energiklasse	B
Årgang	2007
Brændstof	Diesel
Brændstofforbrug (km/l)	17,5
CO2-udslip (g/km)	152
Slagvolumen (cm ³)	1560
Effekt (kW)	80
Egenvægt (kg)	1287
Euronorm	4
Partikelfilter (kun diesebiler)	ja
EuroNCAP - Kollisionssikkerhed	★★★★★
EuroNCAP - Fodgængervenlighed	★★☆☆☆
Udgift pr. år v/ 20.000 km (**)	9.714
Ejerafgift	3860
Pris mv. på tilsvarende bil	se mere på biltorvet

Volvo S40 1,6 D



Bil (*)	Volvo S40 1,6 D
Energiklasse	
Årgang	2007
Brændstof	diesel
Brændstofforbrug (km/l)	20,4
CO2-udslip (g/km)	129
Slagvolumen (cm3)	1560
Effekt (kW)	81
Egenvægt (kg)	1275
Euronorm	4
Partikelfilter (kun dieslbiler)	ja
EuroNCAP - Kollisionssikkerhed	
EuroNCAP - Fodgængervenlighed	
Udgift pr. år v/ 20.000 km (**)	8.333
Ejeravgift	3220

Mercedes-Benz B 200 CDI



Bil (*)	Mercedes-Benz B 200 CDI
Energiklasse	
Årgang	2007
Brændstof	diesel
Brændstofforbrug (km/l)	17,9
CO2-udslip (g/km)	146
Slagvolumen (cm ³)	1992
Effekt (kW)	103
Egenvægt (kg)	
Euronorm	4
Partikelfilter (kun dieselmotorer)	ja
EuroNCAP - Kollisionssikkerhed	
EuroNCAP - Fodgængervenlighed	
Udgift pr. år v/ 20.000 km (**)	9.497
Ejeravgift	3860
Pris mv. på tilsvarende bil	se mere på biltorvet




Opel Astra 1,4 Classic Wagon



Bil (*)	Opel Astra 1,4 Classic Wagon
Energiklasse	
Årgang	2007
Brændstof	Benzin
Brændstofforbrug (km/l)	16,4
CO2-udslip (g/km)	146
Slagvolumen (cm ³)	1364
Effekt (kW)	66
Egenvægt (kg)	1075
Euronorm	4
Partikelfilter (kun dieslbiler)	
EuroNCAP - Kollisionssikkerhed	
EuroNCAP - Fodgængervenlighed	
Udgift pr. år v/ 20.000 km (**)	11.585
Ejeravgift	2020

Peugeot 307 1,6 HDi St.car



Bil (*)	Peugeot 307 1,6 HDi St.car
Energiklasse	
Årgang	2007
Brændstof	diesel
Brændstofforbrug (km/l)	20,4
CO2-udslip (g/km)	131
Slagvolumen (cm3)	1560
Effekt (kW)	66
Egenvægt (kg)	1300
Euronorm	4
Partikelfilter (kun dieselmotorer)	ja
EuroNCAP - Kollisionssikkerhed	
EuroNCAP - Fodgængervenlighed	
Udgift pr. år v/ 20.000 km (**)	8.333
Ejerafgift	3220
Pris mv. på tilsvarende bil	se mere på biltorvet

Skoda Octavia 1,9 TDI Combi



Bil (*)	Skoda Octavia 1,9 TDI Combi
Energiklasse	
Årgang	2007
Brændstof	diesel
Brændstofforbrug (km/l)	19,2
CO2-udslip (g/km)	137
Slagvolumen (cm ³)	1896
Effekt (kW)	77
Egenvægt (kg)	
Euronorm	4
Partikelfilter (kun dieslbiler)	ja
EuroNCAP - Kollisionssikkerhed	
EuroNCAP - Fodgængervenlighed	
Udgift pr. år v/ 20.000 km (**)	8.854
Ejerskabsgift	3220
Pris mv. på tilsvarende bil	se mere på biltorvet

Bilag 7

Hvorvidt forslaget medfører en begrænsning i antal bydende

1. november 2004 indgik Københavns Kommune en aftale med TAXA 4 x 35. I 2004 var der kun ét selskab, der bød ind på opgaven. Derfor er det væsentligt, at forslaget om en skærpet miljøprofil ikke medfører en begrænsning i antal bydende.

Københavns Kommune kan vælge at indgå en rammeaftale med flere taxaleverandører, hvis opgaven ikke kan løftes af en udbyder.

Koncernservice, der forvalter kommunens udbud, vurderer, at antallet af leverandører der kunne tænkes at byde på opgaven på baggrund af de givne udbuds- og miljøbetingelser, kun kan afklares ved at spørge potentielle leverandører.

Beslutter udvalgene at stille krav om en skærpet miljøprofil ved næste udbud af Københavns Kommunes taxikørsel, vil det medføre, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med bl.a. Koncernservice vil arbejde videre med at afdække mulighederne for at udforme et udbudsmateriale, der skærper miljøprofilen for kommunens taxikørsel og samtidig sikrer, at byen serviceres med taxier på lige så tilfredsstillende vis som i dag.

Bilag 8

Teknik- og Miljøforvaltningens svar til Dansk Taxi Råd

Dansk Taxi Råd er en landsdækkende erhvervs- og interesseorganisation for Danmarks taxivognmænd. På vegne af branchen er formanden for Region Hovedstaden, Dansk Taxi Råds, blevet bedt om, at afgive branchens kommentarer til forslaget.

Teknik- og Miljøforvaltningen har følgende svar på meldingerne fra branchen (i Bilag 9 findes Dansk Taxi Råds svar i sin fulde længde):

DANSK TAXI RÅD: *Branchen har pga. af den brede vifte af opgaver derfor brug for en fleksibel vognpark, der kan opfylde alle behov.*

TMF' svar: Teknik- og Miljøforvaltningen anerkender, at der er behov for flere forskellige vogntyper til at kunne servicere kunder med forskellige behov. Fx er der behov for, at der kører en række større vogne, der har plads til kørestolelifte o.l.. Ligeledes kan der være behov for særlig pladsforhold for passagerer med eks. førerhunde eller anden særlig bagage. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at skolekørsel, lægevagter, private- og firmakunder og kunder med behov for særlig bagageplads (fx til og fra lufthavnen), kan transporteres i flere af de A- og B-energimærkede biler, som kan findes på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Eksempler på et udpluk af biler egnet til særlige pladsbehov findes i bilag 6. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der kan være behov for at definere særlige udtalelser fra kravet, hvor der findes væsentlige tekniske eller arbejdsmiljømæssige grunde for dette.

DANSK TAXI RÅD: *Ud over de miljømæssige krav stilles taxibranchen ligeledes over for sikkerhedsmæssige krav til bilen for både chauffører som passagerer, som vanskeligt opfyldes af de biltyper, som klassificeres med energimærke A og B.*

TMF's svar: Færdselsstyrelsen angiver på deres hjemmeside, at der er 142 bilmodeller af de A- og B-mærkede biler, der er blevet tildelt fem stjerner i Euro NCAP's kollisionssikkerheds-vurdering¹. Ligeledes er 241 modeller tildelt fire stjerner og 257 modeller, der er tildelt tre stjerner. Fem Euro NCAP-stjerner er topscore inden for sikkerhed, mens fire (og tre) er acceptabelt.

Generalsekretær for Euro NCAP udtaler da også på deres hjemmeside, at en høj sikkerheds-score og biler med en miljøprofil *ikke* udelukker hinanden².

Eksempler på et udpluk af A- og B-energimærkede biler, med fire-fem euro NCAP-stjerner findes ligeledes i bilag 6.

¹ Euro NCAP leverer realistiske og uafhængige analyser af sikkerheden hos biler. Euro NCAP vurderer sikkerheden i forhold til voksne og børn i bilen og for fodgængere.

² "Consumers may be asking themselves whether high safety scores and a hybrid powertrain can go and in hand. Both Honda and Toyota have shown that they are rising to the challenge in their effort to meet concerns about safety and global warming. It is now up to other manufacturers to follow in their footsteps." [Artikel på www.euroncap.com, 25. juli 2007] Honda Civic Hybrid og Skoda Fabria fik begge fire stjerner i euro NCAP's test, - det samme som mange af de A-og B-mærkede biler.

DANSK TAXI RÅD: *Det er ligeledes tvivlsomt, om klasse A og B biler vil kunne honorere de krav Arbejdstilsynet stiller i henhold til overholdelse af arbejdsmiljølovgivningen om bilens indretning, pladsforhold m.v. for chaufførerne*

TMF's svar: Teknik- og Miljøforvaltningen har bedt Arbejdstilsynet forholde sig til denne usikkerhed. Arbejdstilsynets besvarelse er vedlagt som bilag 10. Afslutningsvist skriver Arbejdstilsynet at: *"Arbejdstilsynet kan ikke pege på et bilmærke frem for et andet, men vurderer, at visse B mærkede biler kan honorere de arbejdsmiljømæssige krav på niveau med de øvrige biler. Samtidigt skal kommunen være opmærksom på, at der kan være chauffører, der grundet deres størrelse har behov for ekstra stor plads."*

Teknik- og Miljøforvaltningen har rettet henvendelse til Arbejdstilsynet d. 26. juli for at få uddybet, hvorvidt denne udmelding betyder, at der ikke kan stilles krav om A-energimærkede biler. Teknik- og Miljøforvaltningen modtog Arbejdstilsynets uddybning af deres første udtalelse d. 26. juli, hvortil der blev skrevet: *"Den medsendte liste var over B biler, men det skrevne vil også dække A-biler. Det vil også for disse biler komme an på en konkret vurdering af forholdene omkring førerpladsen og de øvrige forhold, om de kan leve op til arbejdsmiljøkravene."*

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer med Arbejdstilsynets svar, at der som udgangspunkt ikke er nogen hindring for at stille krav om en skærpet miljøprofil ved kommunens næste udbudsftale for taxikørslen. På samme måde som mht. sikkerhed, er det naturligtvis Teknik- og Miljøforvaltningen holdning, at miljøhensynet ikke skal betyde, at kravene slækkes for andre væsentlige forhold som arbejdsmiljø eller sikkerhed. Teknik- og Miljøforvaltningen mener heller ikke, at en beslutning om at skærpe miljøprofilen for kommunens taxikørsel (eller egen kørsel i personbiler) vil medføre dette.

DANSK TAXI RÅD: *Det er ikke et lovkrav i dag, at taxier skal være forsynet med partikelfilter. Ikke desto mindre vil Dansk Taxi Råd gerne tilkendegive, at vi kan støtte kommunens krav om, at der i kommende udbud stilles krav om partikelfilter for dieselmotorer.*

TMF's svar: Teknik- og Miljøforvaltningen er glade for tilsagnet om, at taxivognmændene støtter forslaget om, at der i kommende udbud stilles krav om partikelfiltre på dieselmotorer. Lovgivningen giver i dag ikke muligheder for at fremme miljøhensyn fx i forbindelse med uddeling af taxitilladelser. Teknik- og Miljøforvaltningen vil dog sikre, at Transport- og Energiministeriet bliver anmodet om at lovgivningen ændres snarest.

Der findes dog det, der kaldes et EURO 4-krav, som alle nye biler (som vognmændene primært vælger) skal leve op til. Disse krav gør, at bilerne lever op til visse udledningskrav. Københavns Taxinævn vurderer i øvrigt, at ca. 50 % af taxierne der kører i dag, allerede har påmonteret partikelfiltre.

DANSK TAXI RÅD: *Det er vor umiddelbare opfattelse, at taxierhvervet vanskeligt vil kunne byde på opgaver, såfremt kravet om klasse A og B biler fastholdes. Vi skal derfor*

anbefale, at man udvider de miljømæssige krav til C og D, idet man her giver mulighed for anvendelse af nogle vogntyper, der på en og samme tid tilgodeser såvel miljø som sikkerhed.

For at sikre et tilstrækkeligt antal tilbudsgivere foreslås indfasningskravene på 50 % henholdsvis 100 % ligeledes udvidet – eksempelvis ved udvidelse af kontraktperioden til 6 år.

TMF's svar: Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer endnu engang ikke, at sikkerheden kan bruges som argument for at pege på en C/D-energimærket bil frem for en A/B-energimærket. Stilles der krav om en C/D-energimærket bil, vil der være tale om forbedring i forhold til taxiernes nuværende D/E-energiklasse. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer at forslaget om C/D-energimærkede biler vil vanskeliggøre opnåelsen af den ønskede miljøeffekt. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer stadig at kravet om A- og B-energimærket er rimeligt.

Teknik- og Miljøforvaltningen anerkender, at det kan være svært for branchen at forpligte sig til at kunne levere A- og B-energimærkede biler med kort varsel, da flertallet af taxivognene, der kører for Københavns Kommune, vurderes at være D/E-energimærkede. Derfor ligger der også i forslaget, at taxiselskabet/vognmændene inden for en fireårig periode skal forpligte sig til at have A- og B-energimærkede biler. Ligeledes kan det nævnes, at der i indstillingen ikke nødvendigvis er tale om et krav, hvor alle taxaer skal være A- eller B-energimærket efter 4 år, men kun 100 % af de biler der er omfattet af aftalen.

Vedr. kontraktens længde kan det oplyses, at rammeaftaler som hovedregel kun kan have en varighed på 4 år. Hvis ordregiver ønsker at indgå en rammeaftale af længere varighed, skal dette kunne begrundes konkret. Muligheden for at udstrække rammeaftaler til mere end 4 år kan navnlig tænkes anvendt, hvis det kan begrundes i aftalens formål. Et eksempel herpå kunne være, at rammeaftalen vedrører specialprodukter, der kræver en særlig udviklingsindsats. Eller hvis det er nødvendigt at afskrive indsat materiel inden for kontraktens løbetid. Længere varighed kan således accepteres under hensyntagen til konkrete forhold. Dette må bero på en konkret vurdering, ud fra investeringernes art og omfang om en 6-årige kontraktperiode bør anvendes.

DANSK TAXI RÅD: *Med henvisning til det forslag Dansk Taxi Råd har indsendt til Københavns Kommune om taxi i busbaner og som vi er bekendt er under sagsbehandling, vil vi i denne forbindelse ikke undlade at bemærke, at det miljømæssige tab en udvidelse af energimærke til C og D ville betyde, kan vendes til en ganske betydelig miljømæssig gevinst i det omfang Københavns Kommune beslutter, at taxi, som en del af den kollektive trafik, får adgang til at benytte busbaner.*

TMF's svar: I forbindelse med vurdering af forslaget om taxi i busbaner har COWI udarbejdet et notat, der redegør for muligheder og effekter af at tillade taxi i busbaner. COWI vurderer i notatet "Kombinerede taxi- og busbaner", at hvis gennemsnitshastigheden for taxierne stiger med 5 km/t, fx som følge af, at taxierne kører

i busbanerne, reduceres taxiernes udledning af NOx 7,3%, af CO₂ 6,5 % og af partikler 1,3 % .

Hertil må dog tilføjes, at taxikørsel i miljømæssig henseende næppe kan betragtes som et godt alternativ til kollektiv trafik for ikke at tale om cykling eller gang. For taxier med Euro III motor er CO₂-udslippet pr. personkilometer henved 3 gange så stort som for busser og i nærheden af det dobbelte, hvis personen kørte med bil. Hvad angår partikeludslip er taxier suverænt mest forurenende med niveauer, der ligger 4-5 gange så højt som for busser og biler.

Beslutningen om at tillade taxier i busbaner er under sagsbehandling, og her vil miljøforholdene naturligvis blive taget med i betragtning. Det er dog mere komplekst end blot at se på den mulige miljøgevinst ved en højere gennemsnitshastighed for taxier. Hvis det samtidig betyder, at flere vælger taxi frem for at gå, cykle eller tage bus vil miljøgevinsten hurtigt være tabt. Ligeledes vil gevinsten være tabt, hvis taxierne i busbanerne forsinker busserne.

I alt forholder Teknik- og Miljøforvaltningen sig tvivlende over for, hvorvidt tilladelse til taxi i busbaner kan ophæve den tabte miljøgevinst ved at tillade at kravet til taxivognene sættes til C- eller D-energimærkede biler. Indstillingen vedr. taxi i busbaner forventes behandlet på TMU-mødet den 12. september.

Teknik- og Miljøforvaltning er åbne overfor at drøfte Dansk Taxi Råds forslag, i forhold til at gøre det mere attraktivt for erhvervet at købe miljørigtige biler, men ikke som bekostning af et miljøkrav til bilerne.

Bilag 9: Dansk Taxi Råds melding på Teknik- og Miljøforvaltningsforslag

København, den 13. juli 2007

Vedr. Skærpet miljøprofil for kommunes taxi- og personvognskørsel

I forlængelse af mail af 29. juni, skal jeg hermed på vegne af Dansk Taxi Råd Region Hovedstaden fremkomme med kommentarer til forslaget om en skærpet miljøprofil for Københavns Kommunes taxikørsel.

Indledningsvis skal anføres, at taxibranchen overordnet set ser forslaget som meget positiv og som et skridt på vejen til at give København en mere miljøvenlig profil. Forbedring af miljøet vil taxibranchen gerne aktivt bidrage til, og vi finder, at man i den forbindelse ser på taxibranchen, som en vigtig aktør i det kollektive trafikudbud ikke blot i København men i hele Region Hovedstaden.

Taxierhvervet i København har en bred vifte af opgaver: Kørsel for det offentlige f.eks. skolekørsel og handicapkørsel, kørsel med lægevagter og kørsel med private personer. Kørsel med private kan være firmakunder, men også i stor grad private personer, der transporteres til lufthavn og banegård med meget ofte store mængder af bagage. Branchen har pga. af den brede vifte af opgaver derfor brug for en fleksibel vognpark, der kan opfylde alle behov.

I Teknik- og Miljøforvaltningens anbefaling til kommunes næste udbud af taxikørsel fremgår, at der skal stilles krav om,

1. at taxier, skal være energimærket A eller B
2. samt have påmonteret partikelfilter.

Biltyper energimærket A og B er meget små biltyper, som i dag ikke indgår i den normale taxiflåde. Ud over de miljømæssige krav stilles taxibranchen ligeledes over for sikkerhedsmæssige krav til bilen for både chauffører som passagerer, som vanskeligt opfyldes af de biltyper, som klassificeres med energimærke A og B.

Det er et faktum, at sikkerheden i de mindre biler er markant mindre end de vogntyper, der i dag anvendes til taxi, hvilket indebærer en risiko for, at antallet af dræbte og tilskadekomne taxiførere og passagerer vil forøges i de tilfælde, hvor en klasse A eller B vogntype er involveret.

Det er ligeledes tvivlsomt, om klasse A og B biler vil kunne honorere de krav Arbejdstilsynet stiller i henhold til overholdelse af arbejdsmiljølovgivningen om bilens indretning, pladsforhold m.v. for chaufførerne.

Det er ikke et lovkrav i dag, at taxier skal være forsynet med partikelfilter. Ikke desto mindre vil Dansk Taxi Råd gerne tilkendegive, at vi kan støtte kommunens krav om, at der i kommende udbud stilles krav om partikelfilter for dieselskøretøjer.

Som vi indledningsvist har bemærket ser Dansk Taxi Råd positivt på tiltag, som forbedrer miljøet. Med undtagelse af togdrift er taxikørsel den del af den kollektive trafik som udgør den mindste miljømæssige belastning i dag, hvilket bør tages i betragtning, når udbudsvilkårene fastsættes.

Det er vor umiddelbare opfattelse, at taxierhvervet vanskeligt vil kunne byde på opgaver, såfremt kravet om klasse A og B biler fastholdes. Vi skal derfor anbefale, at man udvider de miljømæssige krav til C og D, i det man her giver mulighed for anvendelse af nogle vogntyper, der på en og samme tid tilgodeser såvel miljø som sikkerhed.

For at sikre et tilstrækkeligt antal tilbudsgivere foreslås indfasningskravene på 50 % henholdsvis 100 % ligeledes udvidet - eksempelvis ved udvidelse af kontraktperioden til 6 år.

Med henvisning til det forslag Dansk Taxi Råd har indsendt til Københavns Kommune om taxi i busbaner og som vi er bekendt er under sagsbehandling, vil vi i denne forbindelse ikke undlade at bemærke, at det miljømæssige tab en udvidelse af energimærke til C og D ville betyde, kan vendes til en ganske betydelig miljømæssig gevinst i det omfang Københavns Kommune beslutter, at taxi, som en del af den kollektive trafik, får adgang til at benytte busbaner.

Giver nærværende anledning til spørgsmål stilles vi os naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Lars Christiansen
Formand Region Hovedstaden
Dansk Taxi Råd.

Bilag 10: Arbejdstilsynets svar:

KØBENHAVNS KOMMUNE Teknik- og
Miljøforvaltningen
Kalvebod Brygge 45
1560 København V

Kontor for videngrundlag
Postboks 1228
0900 København C
Tlf. 70121288
Fax 72208945
at@at.dk
www.at.dk
CVR nr. 21481815

Besvarelse af spørgsmål vedrørende arbejdslovgivning for Taxier

Arbejdstilsynet har fra Københavns kommune via vores Call center pr. mail d. 25. juli 2007
17. juli 2007 modtaget følgende spørgsmål:

Københavns Kommune er interesseret i at vide, om der kan være
arbejds miljømæssige argumenter for ikke at stille krav om energimærkede
taxibiler, ved kommunens næste udbud af taxaftale.

Vores sag
20070038827/2
Vores ref.
Vibeke Grethe Andersen
CVR nr. 64942212
P-enhed 1003252395

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 20. juni 2007 blev indstillingen
"Skærpet miljøprofil for kommunens taxi- og personvognskørsel"
drøftet. Sagen blev udsat, idet Teknik- og Miljøudvalget bl.a. ønskede
at høre en melding fra branchen på forslaget. Meldingen fra Dansk Taxiråd
lød bl.a. at branchen vurderer det: *"...tvivlsomt, om A- og B-
energimærkede biler vil kunne honorere de krav Arbejdstilsynet stiller i
henhold til overholdelse af arbejdsmiljølovgivningen om bilen indretning,
pladsforhold m.v. for chaufførerne."*

Vi er interesseret i at høre jeres vurdering af branchens kommentar og en
vurdering af om et arbejdsmiljømæssigt argument kan benyttes til at
bremse vores forslag.

Vedhæftet finder I Københavns Kommunes forslag som branchen er blevet
bedt om at kommentere, branchens kommentarer, og et dokument
med billeder af eksempler på B-mærkede biler.

Vi vil være taknemmelige for et hurtigt svar, da forslaget skal behandles på næste
Teknik- og Miljøudvalgsmøde i august.

Svar:

Hovedparten af reglerne om bilernes udformning hører under færdselsstyrelsen. I
Arbejds miljøsammenhæng er en bil et teknisk hjælpemiddel, der skal passe både til
chaufføren og til de arbejdsopgaver, der skal udføres dvs. personbefordring og
bagagetransport jf. Bekendtgørelserne om tekniske hjælpemidlers udformning og
anvendelse. Desuden vil bekendtgørelsen om arbejdets udførelse dække arbejde, der
udføres for en arbejdsgiver. Bekendtgørelserne findes på www.at.dk

I forhold til chaufførens arbejdsforhold skal man se på følgende:

- Chaufførens arbejdsstilling herunder sæde, loftshøjde, placering af rat og pedaler samt andre betjeningsaggregater.
- Kraftkrav ved betjening af aggregater.
- Chaufførens udsyn, klimaforhold mv.
- Ind og udstigningsforhold.
- Af- og pålæsningsforhold i forhold til bagage og evt. hjælp til passagerer.

Vedr. chaufførernes arbejdsmiljø se desuden Arbejdstilsynets vejviser Transport af passagerer.

<http://www.at.dk/sw5779.asp>

I forhold til bilens funktion som passagerbefordring vil der også være nogle hensyn til plads- og adgangsforhold for passagererne, men dette er ikke Arbejdstilsynets område bortset fra, hvis det har indflydelse på chaufførens sikkerhed og sundhed under arbejdet.

Arbejdstilsynet kan anbefale, at kommunen opstiller specifikke krav til arbejdsmiljøforholdene fx i form af en kravspecifikation inden næste udbud af taxaftale eller nyerhvervelse af biler. Se bekendtgørelsen om pligter i forbindelse med udbud af tjenesteydelser. <http://www.at.dk/sw6190.asp?bPreview=true&bEdit=true&pre24-02-2004141847=1>

Test af bilerne i forhold til de opstillede krav kan fx udføres af en ekstern rådgiver. Arbejdstilsynet kan ikke pege på et bilmærke frem for et andet, men vurderer, at visse B mærkede biler kan honorerer de arbejdsmiljømæssige krav på niveau med de øvrige biler. Samtidigt skal kommunen være opmærksom på, at der kan være chauffører, der grundet deres størrelse har behov for ekstra stor plads.

Venlig hilsen

Vibeke Grethe Andersen