

## Bilag 9

### 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 10 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 kørestolelift 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 7. 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-vurdering<sup>1</sup>. 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 hinanden<sup>2</sup>.

Eksempler på et udpluk af A- og B-energimærkede biler, med fire-fem euro NCAP-stjerner findes ligeledes i bilag 7.

**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*

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> "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](http://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..

**TMF's svar:** Teknik- og Miljøforvaltningen har bedt Arbejdstilsynet forholde sig til denne usikkerhed. Arbejdstilsynets besvarelse er vedlagt som bilag 11. Afslutningsvist skriver Arbejdstilsynet at:  
*"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."*  
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 naturligvis 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 København

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-udslippet pr. personkilometer henved 3 gange så stort som for busser og i nærheden af det dobbelte, hvis personen kører 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 er netop blevet behandlet.

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 10: 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 dieselmotorer.

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.