

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 tilskadedkomne 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.

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.