

Der vil endvidere blive fastsat krav om eftermontering af partikelfilter på taxier, der ikke er udskiftet 5 år efter lovens ikrafttræden.

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

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

Der vil i bekendtgørelsen blive taget hensyn til bindende aftaler, indgået inden lovens ikrafttræden, om leverancer af taxier med henblik på levering inden udgangen af 2009.

#### *4. Administrative og økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner*

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative eller økonomiske konsekvenser for stat, regioner eller kommuner.

#### *5. Administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger til, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

#### *6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*

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

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

Ifølge de nugældende regler i registreringsafgiftsloven betaler en taxi en reduceret registreringsafgift (20 pct. mod 105-180 pct. for almindelige personbiler) og kan, efter at have kørt 250.000 kilometer (heraf mindst 97.000 besatte kilometer) og mindst to år, eller efter at

have kørt 210.000 kilometer (heraf mindst 115.000 besatte kilometer) og mindst tre år, frit sælges og registreres til almindelig privat personkørsel uden at betale yderligere registreringsafgift. Som nævnt ovenfor under punkt 1 er der med regeringens skatteaftale med Dansk Folkeparti lagt op til en ændring af disse regler.

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

Denne ordning betegnes frikørselsordningen og indebærer typisk med den gældende lovgivning, at det kan være fordelagtigt for taxivognmænd at købe store biler, idet de nedskrives mindre i værdi end ved køb af en mindre bil. Imidlertid bindes der et større beløb i en stor bil. Der kan opstilles en række beregningseksempler, der viser såvel overskud som underskud ved salg af en frikørt taxi. Denne fordel, der i visse tilfælde leder til, at det kan betale sig at investere i store biler, reduceres med skatteaftalens omlægning.

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

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

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

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

#### *7. Miljømæssige konsekvenser*

Krav om, at nye køretøjer skal være i energiklasse C eller bedre, skønnes på taxiområdet at give en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 18.000 tons i 2013, svarende til en reduktion på ca. 17 pct. i forhold til nuværende taxier.

En mere energieffektiv taxibestand forventes også på længere sigt at give en afsmitning på bilparken i øvrigt, idet taxier efter at være frikørt typisk sælges til private købere.

Endelig forventes, at krav om mere miljøvenlige køretøjer vil have en positiv effekt på luftkvaliteten i