



Miljøministeriet

Julie Kjær Jørgensen

Mail: jukjj@mim.dk og

cc.: mim@mim.dk og clf@mim.dk

21. februar 2025

Trafikselskabernes svar på høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse

Trafikselskaberne i Danmark, som repræsenterer de 6 regionale trafikselskaber, har modtaget ovennævnte udkast i høring og har følgende bemærkninger.

Generelle bemærkninger

En stor del af flextrafikens kørsel er ikke omfattet af de bestemmelser for undtagelse af køretøjer, som fremgår af udkastets § 14. Det giver risiko for, at forholdene for brugere i flextrafikken forringes, herunder forholdene for bevægelseshæmmede brugere. Ligeledes vil vognmænd og kommuner blive påført store administrative byrder, fordi hver enkelt af de ca. knap 4.500 biler i flextrafikken vil skulle have en individuel dispensation indenfor alle nulemissionszoner.

Trafikselskaberne opfordrer derfor til at undtage køretøjer, der anvendes til udførelse af flextrafik for trafikselskaberne fra nulemissionskravene ind til 2030, hvor det forventes, at de fleste biler i flextrafikken vil køre på el. Det er centralt for effektiviteten og Trafikselskabernes forsyningsforpligtelse, at Flextrafikken kan blandes og koordineres på tværs af kørselsordninger (visiterede og åbne ordninger samkøres), hvorfor det ikke er tilstrækkeligt, at alene visiteret kørsel undtages i bestemmelsen. Hvis flextrafikken ikke undtages, vil synergien mellem de forskellige kørselsformer forsvinde med den konsekvens, at priserne vil stige og servicen overfor borgerne vil blive dårligere, da det i praksis bliver nødvendigt at "omlæsse" borgerne til elbiler. Vi håber på forståelse for dette og uddyber nærmere nedenfor.

Specifikke bemærkninger

Baggrund om flextrafik

Med undtagelse af Bornholm udbyder og planlægger trafikselskaberne i Danmark (NT, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus og Movia) en række kørselsordninger inden for flextrafik i hele landet. Flextrafik udgør en kritisk infrastruktur for håndtering af visiteret kørsel af borgere til sygehus, læge, speciallæge, genoptræning, skole, daghjem, beskyttede værksteder mv., som lovbestemt kørsel for gangbesværede borgere og åbne kørselsordninger for alle borgere.

Trafikselskabernes flextrafikordninger udfører over 2 mio. rejser hvert år. Ifølge Trafikstyrelsens nyeste tal blev der i 2023 gennemført ca. 1,3 mio. rejser i den individuelle handicapordning og godt 0,9 mio. rejser i den åbne flextrafik (Flextur og Plustur).



Store dele af flextrafikken indkøbes samlet og omfatter dermed både sygetransport for regionerne, visiteret kørsel for kommunerne og åbne kørselsordninger for alle borgere. Dette sker af hensyn til at opnå stordriftsfordele og derigennem lavere omkostninger for kommuner og regioner. De åbne ordninger omfatter Flextur og Plustur, som indgår som en del af den kollektive trafik. En bil i flextrafikken kan derfor i løbet af samme dag køre både visiteret kørsel for kommunerne, sygetransport for regionerne og kollektiv trafik.

Ca. 60 pct. af flextrafikken ture bliver kørt af vogne, som kan medtage kørestole. Det omfatter hovedsageligt liftbiler og i mindre omfang biler af typen storvogn I. Alle flextrafikken liftbiler og storvogn I-biler, som kan medtage kørestole, kører i dag på konventionelle brændstoffer. Årsagen er, at de eldrevne liftbiler og storvogn I-biler, som findes på markedet i dag, har en utilstrækkelig rækkevidde, hvilket gør dem uegnede til brug i flextrafikken. Det er derfor i dag ikke muligt at gennemføre flextrafikken kørsel med denne type biler som elbiler, uden at det vil medføre betydelige meromkostninger for kommuner og regioner.

Ca. 40 pct. af flextrafikken ture betjenes med almindelige personbiler. Der sker i disse år en gradvis omstilling fra dieselbiler til elbiler. Andelen vil således stige de kommende år, men trafikskaberne forventer først, at flextrafikken konventionelle personbiler bliver udfaset frem mod 2030.

Udfordringer for flextrafik ved bestemmelser om nulemissionszoner

En stor del af flextrafikken brugere er bevægelseshæmmede, som har et lovkrav på at blive kørt til forskellige formål, og det vil være en væsentlig serviceforringelse og barriere for deres mobilitet, hvis flextrafikken ikke længere kan aflevere eller afhente borgerne indenfor nulemissionszoner.

Udkastet til bekendtgørelse medfører, at de fleste af flextrafikken biler vil skulle have en dispensation for at kunne betjene borgere indenfor nulemissionszoner. Kravet om individuel dispensation for hvert køretøj i alle nulemissionszoner vil medføre en meget stor administrativ byrde for både vognmænd og kommuner.

Som eksempel kan nævnes, at trafikskabet Movias flextrafik betjenes med ca. 1.260 vogne og kørslen dækker 45 kommuner og dermed potentielt op til 45 nulemissionszoner. Disse vogne kan blive sendt rundt over hele landet, så det er ikke kun kommuner i de to regioner, der skal have en ansøgning, men alle kommuner i landet. Til det skal lægges, at der sker en løbende udskiftning af vognmændenes biler, hvor ansøgningsprocessen kan starte forfra.

Tilsvarende har de tre trafikskaber FynBus, Sydtrafik og Midttrafik er der pt tilmeldt 443 garantivogne og 1.340 variable vogne til drift. NT har ca. 1400 flexbiler. Det er altså samlet set et meget stort antal biler, som der vil skulle søges om dispensation for.

Det skal dertil bemærkes, at det har betydning hvilken tilladelse og registrering af køretøjerne flextrafikken beror på, og at processen i.f.t. dispensation og registrering er uklar, herunder hvad "taxilicens" refererer til.

Undtagelserne i § 14 omfatter ikke store dele af flextrafikken

En stor del af flextrafikkens kørsel er ikke omfattet af de bestemmelser for undtagelse af køretøjer, som fremgår af § 14:

- Pkt. 1. Flextrafikkens biler er ikke skiltet som handikapkøretøjer men er skiltet med "Flextrafik".
- Pkt. 2. Flextrafikken betjenes kun i meget begrænset omfang af taxier med indbygget lift. Langt hovedparten af liftbilerne er ikke registreret som taxier.
- Pkt. 3. Flextrafikkens køretøjer anvendes kun delvist til sygetransport, og er ikke registreret som sådan i køretøjsregisteret. Mange flextrafikkens ture indenfor nulemissionszoner vil have andre formål.
- Pkt. 4. Flextrafikkens køretøjer anvendes kun delvist til kommunal eller regional visiteret kørsel, og er ikke registreret som sådan i køretøjsregisteret. Mange flextrafikkens ture indenfor nulemissionszoner vil have andre formål.
- Pkt. 5 og 6 er ikke relevant.

Bekendtgørelsen har efter Trafikselskaberne i Danmarks opfattelse ikke implementeret de vilkår for undtagelse af liftbiler og storvogn I-vogne med plads til kørestole, som ellers fremgår af bemærkninger til lovforslaget (L37):

"Det forventes derudover, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte en undtagelse for sygetransporter samt stor-vogne I (med plads til kørestol), liftbiler og minibusser med lift." (afsnit 2.3.3).

Der er ingen undtagelse for storvogn I-biler, og undtagelsen for liftbiler omfatter alene taxier.

Definition på fossilt/fossile køretøjer mangler

Begrebet fossilt/fossile køretøjer benyttes flere gange i bekendtgørelsen. Der bør fremgå en definition af begrebet i § 2.

Trafikselskaberne i Danmarks anbefaling

Med henvisning til trafikselskabernes tidligere fremsendte høringskrivelse af 21. juni 2024 (vedhæftet), der fortsat er gældende, opfordres til, at der i bekendtgørelsens kapitel 4, § 14 bør tilføjes, at køretøjer, der anvendes til udførelse af Flextrafik for Trafikselskaberne, skal undtages nulemissionskravene ind til 2030. Det er som nævnt centralt for effektiviteten og Trafikselskabernes forsyningsforpligtelse, at Flextrafikken kan blandes og koordineres på tværs af kørselsordninger (visiterede og åbne ordninger samkøres), hvorfor det ikke er tilstrækkeligt, at alene visiteret kørsel undtages i bestemmelsen. Det vil sige at:

- Alle liftbiler og storvogn I-biler, som kan medtage kørestole undtages fra reglerne om kørsel i nulemissionszoner.



- Alle biler som kører flextrafik undtages fra reglerne om kørsel i nulemissionszoner frem til 2030. Dette kan med fordel implementeres i bekendtgørelsen ved at tilføje et nyt pkt. 5 i § 14: *"Køretøjer, der anvendes til kørsel af Flextrafik undtages frem til 31. december 2030". Flextrafik kan defineres i § 2 som: "Flextrafik: Behovsstyret kørsel, som er udbudt af danske trafikselskaber."*

Vi står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål eller lignende. Jeg vedhæfter som bilag TIDs høringssvar fra juni sidste år.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen
Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39
lra@moviatrafik.dk
Trafikselskaberne i Danmark

