
Fra: Marius Gjerset <marius.gjerset@zero.no>
Sendt: 2. januar 2019 12:13
Til: postmottak SD
Kopi: Jenny Skagestad; Torfinn Belbo
Emne: Høring - Endring av drosjereguleringen

Hei,

Viser til tilsendt [høring på utkast til endringer i drosjereguleringen](#).

Fristen for høringsinnspill var satt til 1.januar. Pga juleferie sender vi vår høring nå første arbeidsdag etter jule- og nyttårsferien.

I høringsutkastet er det er skuffende lite på miljø. Høringsutkastet mangler gjennomføring av det viktige Stortingsvedtaket og Regjeringserklæringen om krav til lav- eller nullutslippsteknologi for drosjer.

Det utsendte utkastet må endres på dette, slik at Regjeringen nå følger opp Stortingsvedtaket og utformer drosjereguleringen i tråd med vedtatt politikk.

Som det skrives i høringsutkastet har drosjesentralene i praksis lite insentiver til å sette ekstraordinære krav til miljøløsninger. Derfor må dette inn i drosjereguleringen at det skal være krav til lav- eller nullutslippsteknologi.

I Regjeringserklæringen fra okt 2013 var det følgende konkrete punkt på dette:

- "Utarbeide krav om at offentlige kjøretøy, drosjer, ferger, rutebåter og dieseltog skal bruke lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tillater dette"

Og Stortinget vedtok i desember 2015, i budsjettavtalen for Statsbudsjettet 2016:

- "Stortinget ber regjeringen utarbeide krav om eller iverksette tiltak som gjør at alle nye offentlige kjøretøy og alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette. Krav og tiltak skal være på plass innen 1. januar 2017..."

Punktet i Yrkestransportloven, at løyvestyresmakta *kan* stille miljøkrav er ikke en gjennomføring av dette Stortingsvedtaket og Regjeringserklæringen. Vedtatt politikk er at det **skal** settes krav til at alle drosjer skal bruke lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tillater dette.

I høringsutkastet presenteres formålet med bestemmelsen er å gi fylkeskommunene et verktøy for å forbedre luftkvaliteten i løyvedistriktet. Stortingsvedtaket og Regjeringserklæringen er ikke begrenset

til kun lokal luftforurensing. Lav- og nullutslippsskrav er et helt sentralt klimavirkemiddel for reduksjon av klimagassutslipp.

Dette må nå implementeres i § 9 i yrkestransportloven, med å stille krav som gjelder for alle løyvene og drosjevirkksomheten, til lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette for alle drosjer i Norge.

Teknologi for nullutslippskjøretøy er nå fullt tilgjengelig for alle områder hvor infrastruktur for lading og hydrogen er bygd ut. Regjeringen skal legge fram en handlingsplan for utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff i transportsektoren nå i første del av 2019. Her forventer vi en klar handlingsplan som vil sørge for at slik infrastruktur blir bygget ut i hele landet for å nå de politiske vedtakene om overgang til nullutslipp transport i NTP og klimamålene.

Alternativt kan det stilles krav til nullutslipp for alle drosjer i byer, og krav til fornybart drivstoff for øvrige drosjer i en overgangsfase på noen år fram til utbyggingen av infrastruktur er gjennomført i hele landet.

Dersom det rent praktisk må gjøres med at det stilles krav i løyvetildelingen fra fylkeskommunen, må punkt 2 i § 9 endres til at Fylkeskommunene **skal** stille, ikke kan stille slik det er nå. Og at kravene må spesifiseres på nullutslipp. Et nasjonalt krav vil være klart mindre administrativt arbeid og kostnader og ikke måtte gjennomføre det med en lokal forskrift for hver av fylkene.

Fristen i loven på minst fire år for å oppfylle kravene bør endres til 2 år. Kjøretøy for å oppfylle kravet er nå fullt tilgjengelig. Det haster med å få gjennomført en større omlegging til nullutslippstransport. Det er nå over 5 år siden dette ble vedtatt i Regjeringserklæringen og 3 år side Stortingsvedtaket. Dette har vært et klart og tydelig politisk vedtak om kommende krav til dette som bransjen må ha forholdt seg til. Det gjør at overgangsperioden for dette kan og bør reduseres.

Kravene må gjelde for alle kjøretøy som brukes i drosjesammenheng, også større kjøretøy, og ikke bare for kjøretøy inntil 9 personer, slik det er stilt krav til nå. Det må også omfatte maxitaxi som tar flere enn 9 personer.

I tillegg bør engangsavgiften for alle kjøretøy som brukes i drosjevirkksomhet på utslipp av CO₂ og øvrige utslipp fra kjøretøyene, slik at det blir en høyere miljødifferensiering som gjør det mer lønnsomt med omlegging til nullutslippskjøretøy for drosjenæringen.

Andre virkemidler som bør brukes i tillegg for en raskere overgang til nullutslipp er:

- økonomiske insentiv med miljødifferensieringene i bompengereordningene og lavutslippssoner, hvor f.eks. ordningene med maks antall betalinger per måned bør tas bort. Denne rabattordningen gjør at det i dag for de fleste drosjer er null marginalkostnad for bompenger med fossilt drivstoff som reduserer insentivet for skiftet til nullutslippskjøretøy.
- Regelverket for at byene kan innføre nullutslippssone hvor bare utslippsfrie drosjer/kjøretøy har lov å kjøre må klargjøres/endres slik at det er enkelt for byene å innføre det
- Tilrettelegging med krav til prioritert og reservering for nullutslipp drosjer på drosjeholdeplasser ved viktige drosjepunkt som flyplasser, togstasjoner, bysentrum m.m.
- Tilrettelegg med lading på viktige drosjepunkt.
- Still krav til nullutslipp for all drosjebruk fra det offentlige, og for alle offentlige transportanbud for taxitjenester som elevtransport, TT-kjøring, pasientreiser m.m.

Vennlig Hilsen/Best regards
Marius Gjerset
Teknologiansvarlig/Technology Manager
[ZERO](#) - Zero Emission Resource Organisation

Phone: + 47 92656010 Skype: marius.gjerset Twitter: @mariusgjerset

