



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

Att:

Deres ref.  
15/2611-

Vår ref.  
15/2031-10 654.20/KESA

Dato:  
Oslo, 14.12.2015

## **Høring - Utkast til endring i yrkestransportloven - hjemmel for løyvemyndigheten til å kunne kreve at det brukes lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen**

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til deres brev vedrørende ovennevnte sak.

Transportsektoren i Norge står samlet for om lag 30 % av utslippene av klimagasser i Norge. Vegtransport står for en betydelig andel av utslippene og har økt med over 30 prosent siden 1990. Drosjenæringa står for om lag 1 % av lokal luftforurensning på landsbasis, og fra 1 – 4,5 % av tilsvarende forurensning i de største fylkene.

Økningen av utslipp av klimagasser er en av vår tids største utfordringer. Det er derfor riktig at også drosjenæringa må bidra til å redusere utslipp. LO støtter derfor forslaget fra Samferdselsdepartementet om å gi løyvemyndighetene hjemmel til å kunne kreve at drosjer skal ha en øvre grense for utslipp av CO<sub>2</sub>.

LO har imidlertid noen kommentarer og innvendinger til det framlagte forslaget.

LO mener at forslaget om en overgangsperiode på 3 år er for kort. Å pålegge drosjenæringa en så stor omlegging i løpet av såpass kort tid, vil kunne føre til store kostnadsøkninger innen en kort periode for drosjeeierne. Det finnes heller ikke tilstrekkelig infrastruktur til å betjene en stor økning i antall el-drosjer, selv i de store byene. En slik infrastruktur må være på plass før endringene i Yrkestransportloven trer i kraft. Det framgår heller ikke av forslaget fra departementet hvordan finansieringa av infrastruktur skal gjøres. Å pålegge drosjenæringa kostnadene med dette, er urealistisk. LO mener derfor at infrastrukturen må finansieres av det offentlige.

En kort overgangsperiode vil også kunne føre til takstøkninger for passasjerene langt utover generell pris- og kostnadsvekst i samfunnet. LO mener at takstnivået i de uregulerte løyveområdene allerede er for høyt, som følge av at det er for mange løyver. Dette fører til at drosjene står nesten 2/3 av tida de er i drift, og lav inntjening må kompenseres i form av høyere takster.

LO er også bekymret for at det i dag ikke er tilstrekkelig alternativer for omlegging til lavutslipp/nullutslipp med hensyn til bilmodeller. Dette må det også legges vekt på når lengden på overgangsperioden skal bestemmes.

LO mener derfor det må vurderes å utvide overgangsperioden til minimum 5 år.

De siste årene har det vokst fram organisert pirattaxivirksomhet i form av selskapene Uber og Haxi. LO anser begge disse selskapene for å drive sin virksomhet i strid med Yrkestransportloven. Myndighetene har unnlatt å pålegge disse tjenestene de samme kravene som drosjenæringen har med hensyn til løyve, betaling av skatter og avgifter, vandelsattester, tekniske krav m.m. Dette gjør at Uber og Haxi kan drive persontransport mot godtgjøring til en langt lavere pris enn den ordinære drosjenæringa. En omlegging av drosjebilparken til lav- eller nullutslippskjøretøy, vil ytterligere forverre drosjenæringens konkurranseevne i forhold til pirattaxiselskapene, særlig hvis omlegginga skal gjøres i løpet av en kort periode. LO mener at myndighetene må iverksette tiltak som hindrer at virksomheter som driver i strid med Yrkestransportloven, gis mulighet til å konkurrere på helt andre vilkår enn den seriøse drosjenæringen.

LO støtter som nevnt forslaget, men ber også om at konsekvensene utredes nærmere før lovhjemmelen tas i bruk. Denne utredninga må blant annet ta for seg konkurransemessige forhold, kostnadmessige forhold, forholdet til pirattaxinæringa, differensiering av krav til kjøretøyer i byer kontra grisgrendte strøk, infrastruktur, analyse av tilgjengelighet på bilmodeller som oppfyller de nye kravene m.m.

Med vennlig hilsen  
**LANDSORGANISASJONEN I NORGE**

Hans-Christian Gabrielsen  
(*sign.*)

Grethe Fossli  
(*sign.*)

Saksbehandler: Kenneth Sandmo

*Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.*