



Samferdselsdepartementet  
Boks 8010 Dep  
0030 OSLO

Oslo, 11.12.2015

Deres ref.:  
[Deres ref.]

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):  
2015/10225

Saksbehandler:  
Borghild Rime Bay

## Forslag til endring i yrkestransportloven - miljøkrav til drosjer

Miljødirektoratet er positive til endring i yrkestransportloven som gir fylkeskommuner og Oslo kommune hjemmel til å sette miljøkrav til motorvogner som skal benyttes som drosjer.

Den overordnede målsetningen med endringen i yrkestransportloven må være at drosjenæringen får en rask overgang til nullutslippskjøretøy. Dette vil være et viktig virkemiddel både for å redusere luftforurensing i byene og å fremskynde drosjenæringens omstilling til lavutslippssamfunnet. Til noen bruksområder vil rekkevidden på dagens batterielektriske biler være en begrensning. På kort sikt må man derfor tillate lavutslippsbiler slik de er definert i høringsnotatet, men vi mener at omtalen av biodrivstoff må inkludere en differensiering mellom ulike typer biodrivstoff.

Sett i lys av rask teknologisk utvikling, og for å få til en overgang til nullutslippsteknologi i drosjenæringen, mener vi at lovhjemmelen bør revideres senest i 2020, der det skal vurderes å stille krav til nullutslippsteknologi for alle drosjeløyer.

Samferdselsdepartementet (SD) presiserer i høringsnotatet at det vil være opp til hver enkelt fylkeskommune å fastsette miljøkrav til drosjeløyerne. SD presenterer likevel en liste med kjøretøy som oppfyller kravene til et nullutslipp- eller lavutslippskjøretøy. Biler med utslipp under 85 gram CO<sub>2</sub> per kilometer og med Euro 6 standard blir klassifisert som lavutslippsbiler. Vi mener denne definisjonen er for lite ambisiøs, både med tanke på utfordringer med lokal luftkvalitet i byene og transportsektorens omstilling til lavutslippssamfunnet.

### Utfordringer med lokal luftkvalitet

Flere norske byer har problemer med å overholde grenseverdien for nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) i forurensingsforskriften kapittel 7 om lokal luftkvalitet. Disse byene ber om at staten tilrettelegger slik at kommunene får virkemidler for å redusere NO<sub>2</sub>-nivåene. Høye nivåer av NO<sub>2</sub> påvirker befolkningens helse og astmatikere og allergikere er spesielt følsomme.

Det Europeiske miljøbyrået har beregnet at NO<sub>2</sub> nivåene i uteluft førte til 200 for tidlige dødsfall i Norge i 2012 (Air quality in Europe - 2015 report). Hovedkilden til helseskadelige NO<sub>2</sub>-konsentrasjoner i norske byer er utslipp av NO<sub>x</sub> fra dieserbiler. Byenes utfordring er dels at det er en stor andel dieselskjøretøy, og i tillegg slipper dieserbilene ut mer NO<sub>x</sub> enn typegodkjenningskravene tilsier ved reell kjøring. Nyere tester av kjøretøy med Euro 6/VI-teknologi viser at også disse nye dieselpersonbilene har fire til 20 ganger høyere utslipp av NO<sub>x</sub> i bytrafikk og kulde enn kravet ved typegodkjenning<sup>1</sup>.

I og med at en tredjedel av dagens drosjer blir benyttet i en av de fire største byene i landet, er det uheldig å få en videreføring av trenden med store dieseldrevne drosjer<sup>2</sup>, nettopp på grunn av at utslippene ved reell kjøring i Norge fortsatt er høye. Å stille krav til Euro 6-godkjente kjøretøy er ikke tilstrekkelig for å få en overgang til biler med mindre helseskadelige utslipp og bidra til bedre luftkvalitet i byene.

Dersom miljøkrav til drosjer skal være et effektivt virkemiddel for å redusere NO<sub>2</sub>-nivåene, må kravene være utformet slik at man reduserer andelen dieseldrosjer og benytter andre teknologier.

### **Drosjer i lavutslippssamfunnet**

Når det gjelder klimagassutslipp foreslår SD at alle biler som skal benyttes som drosje må oppfylle kravet til 85 g CO<sub>2</sub>/km. Vi mener dette kan være en god start, men vi vil understreke at en omstilling til lavutslippssamfunnet krever store utslippsreduksjoner i alle sektorer. Våre analyser<sup>3</sup> viser at det er mulig å redusere de årlige klimagassutslippene i Norge ned mot en til to millioner tonn per innbygger i 2050, gitt at andre land også fører en ambisiøs klimapolitikk. For å få til dette må utslippene fra transportsektoren ned mot nær null.

I følge høringsnotatet hadde nyregistrerte drosjer i 2014 høyere CO<sub>2</sub> utslipp/km enn gjennomsnittet for alle nye personbiler. Det tyder på at utformingen av engangsavgiften for drosjer slik den er i dag, ikke gir nok insentiver til kjøp av nullutslippsbiler, og at det må sterkere virkemidler til for å bidra til en omstilling av bilparken. I så måte er denne endringen i yrkestransportloven positiv, og vi mener at dette kravet er et godt utgangspunkt på kort sikt. Vi vil likevel understreke at det er viktig at kravene som settes er ambisiøse og i tråd med nasjonale klimaforpliktelser, og ikke kun Stortingets mål om et gjennomsnittlig CO<sub>2</sub> utslipp fra alle nye biler på 85 g/km i 2020.

### **Nullutslippsteknologi velegnet for drosjenæringen**

Vi mener det er uheldig at miljøkravene i forslaget vil kunne føre til at drosjene fortsetter å kjøre på fossilt drivstoff, i hovedsak diesel. Vi har store utfordringer med lokal luftforurensning i enkelte kommuner, og omstillingen til lavutslippssamfunnet avhenger av at transportsektoren får en rask overgang til nullutslippsteknologi.

Nullutslippsteknologi er spesielt velegnet for drosjenæringen i mange byer fordi den kjennetegnes av mange korte turer. Lading kan tilrettelegges både ved depot og holdeplasser. Krav til nullutslippskjøretøy i drosjenæringen vil fremme utbygging av nødvendig infrastruktur for el- og hydrogenbiler. Dette er et viktig steg for at flere privatpersoner skal ta i bruk nullutslippsbiler.

---

<sup>1</sup> TØI-rapport 1407/2015: Hagman, R., Weber, C., Amundsen, A.H.: Utslipp fra nye kjøretøy - holder de hva de lover? Avgassmålinger Euro 6/VI - status 2015

<sup>2</sup> I høringsnotatet er det oppgitt at 82 prosent av dagens drosjer har dieselmotorer.

<sup>3</sup> Miljødirektoratet, 2014: Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling

Vi er enig i SDs definisjon om at nullutslippskjøretøy inkluderer kjøretøy som benytter batterielektrisitet eller hydrogen til framdrift.

### Konklusjon

Vi mener den overordnede målsettingen med endring i yrkestransportloven bør være at alle drosjer så raskt som mulig skal være nullutslippskjøretøy.

Det er fremdeles enkelte utfordringer med nullutslippsteknologien. Til noen bruksområder vil rekkevidden på dagens batterielektriske biler være en begrensning. Hydrogenbiler har i utgangspunktet lengre rekkevidde, men i dette segmentet er det begrenset antall biltyper og i tillegg få fyllestasjoner.

Batteriteknologien er i rask utvikling, og hydrogenmarkedet er i framgang. I en overgangsfase vil det likevel være nødvendig å tillate alternativer til nullutslippsteknologi. Vi mener at både ladbare hybrider, biogass, biodiesel og bioetanol er gode alternativer på **kort sikt**. For å sikre at best mulig biodrivstoff blir tatt i bruk er det viktig at omtalen av biodrivstoff som lavutslippsalternativ differensierer mellom ulike typer av biodrivstoff.

Biler med utslipp under 85 g/km og som samtidig oppfyller EURO 6 standardene kan også på **kort sikt** defineres som lavutslippsbiler, selv om EURO 6 standardene ikke vil løse kommunenes utfordringer med lokal luftkvalitet. Vi oppfordrer her løyvemyndigheten til å samarbeide med kommunen som forurensningsmyndighet for lokal luftkvalitet for å vurdere om det bør stilles krav om nullutslippsteknologi.

For å få til en overgang til nullutslippsteknologien i drosjenæringen, mener vi at lovhjemmelen bør revideres senest i 2020, der det skal vurderes å stille krav til nullutslippsteknologi for alle drosjeløyver.

Hilsen  
Miljødirektoratet

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

Audun Rosland  
Avdelingsdirektør

Siri Sorteberg  
seksjonsleder

Kopi til:  
Klima- og miljødepartementet Postboks 8013 Dep 0030 OSLO