



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Deres ref: 15/2611

Vår ref: KFH

Oslo, 18. des. 15

Høringssvar – hjemmel for løyvemyndigheten til å kunne kreve at det brukes lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen

Viser til forslaget sendt ut på høring av Samferdselsdepartementet.

Drosjenæringen er, som det står i høringsnotatet, ansvarlig for 1 pst. av lokal luftforurensning i de norske byene, men ønsker, like fullt, å ta sitt ansvar. Norges Taxiforbund er positive til de endringer som gjør at næringen ledes i en grønnere retning, men dette krever at forholdene legges til rette slik at en overgang blir så sømløs som mulig. I høringssvaret vil vi gjennomgå de utfordringer vi ser dersom forslaget blir vedtatt, og anmoder om at dette blir tatt hensyn til.

Bilene må være egnet som drosje

Nullutslippsbiler

Det er i dag et fåtall elektriske biler som er egnet til bruk som drosje enten på grunn av størrelse og/eller kort rekkevidde. Den eneste bilen som muligens er egnet under norske forhold er Tesla Model S, men denne er svært kostbar om man velger modellen med størst rekkevidde.

Det tilbys i dag kun én hydrogendreven bil i det norske bilmarkedet, og det finnes kun fire hydrogenfyllestasjoner, noe som gjør at slike biler uaktuelle for bruk i drosjesammenheng.

Lavutslippsbiler

Gitt at definisjonen av lavutslippsbiler er en bil som har et CO₂-utslipp som ikke overstiger 85 g/km og samtidig har Euro 6 standard, er det i dag rundt 50 biler som tilbys det norske markedet. Flesteparten av disse bilene er Plug-In-hybrider, mens et mindretall er hybrid- og dieslbiler. Av disse bilene er det kun et fåtall som kan sies å være aktuelle til bruk som drosje da mange av bilene har for lite bagasjeromplass eller er svært kostbare.

Dersom CO₂- og Euro-kravet for lavutslippsbiler blir definert på samme måte som i høringsnotatet vil det per i dag ikke være noen aktuelle biler i dagens marked som er store nok til å frakte 5 til 8 passasjerer. Av den grunn ber vi om at biler av denne størrelsen ikke omfattes av forskriftsendringen, eller at det settes ulike krav til kjøretøyet, avhengig av bilens passasjerkapasitet.

Kostnader for en presset næring

Det er stor usikkerhet knyttet både til batteriets faktiske levetid og til annenhåndsmarkedet for elbiler. Det er kostbart å bytte batteripakke i elbiler, og det er få erfaringer med videresalg av elbil brukt som drosje. Trolig vil det være vanskeligere å videreselge en slik bil i annenhåndsmarkedet sammenlignet med en "vanlig" bil brukt som drosje. Videre må departementet avklare hvem som skal finansiere utbyggingen av ladestasjoner.

Infrastruktur som gjør det mulig å utføre drosjevirkksomhet

Som nevnt over er det i dag ikke tilstrekkelig infrastruktur til at det skal være aktuelt å velge nullutslippsbiler til bruk som drosje, med unntak av i noen storbyer. I dag finnes det 205 hurtig-/superladestasjoner fordelt over landet (med unntak av Finnmark hvor det ikke er noen). For at det i det hele tatt skal være aktuelt å bytte til elektriske kjøretøy, er det avgjørende at det bygges et nettverk av ladestasjoner som er forbeholdt drosjebiler. Dette må til for at drosjenæringen skal være tilgjengelig overalt, alltid. Dette gjelder spesielt om man ønsker nullutslippskjøretøy til bruk som drosje, men det er også avgjørende at det bygges ut slik at man enkelt og effektivt kan lade plug-in hybridbiler.

Drosjer er underlagt kjøreplik, og at man må lade bilene flere timer i løpet av en arbeidsdag gjør at man ikke oppfyller denne plikten. En elbil brukt som drosje vil også trekke mer strøm da bilen er utstyrt med taklampe og taksameter, og som dermed tømmer batteriet hurtigere. Med andre ord kan ikke en elbil som er ment til å kjøre gjennom hele døgnet oppfylle kjøreplikten.

I høringsnotatet vises det til en kostnadsberegning knyttet til ladepunkt på 11kW til hjemmelading. Erfaringer fra næringen forteller at ladepunktet må kun tilby minst 22 kW for at det skal være egnet til effektiv å lade en drosje. Her reiser det seg et spørsmål knyttet til kapasiteten på strømmettet. Alle drosjene er i drift på de tidspunktene hvor etterspørselen etter drosjetjenestene er høy, og vil således ønske å lade bilene når etterspørselen er lav – spesielt på vinterstid når de elektriske bilene må lades oftere. På disse tidspunktene er det helt nødvendig at det er tilstrekkelig kapasitet på strømmettet for å unngå at "hele byen" går i svart.

Forskjeller mellom by og land

I Norge er det store forskjeller mellom by og land, og en drosje har et helt annet bruksmønster i byene enn i mer rurale områder. Elbiler og hybridbiler er uaktuelle til bruk som drosje på landet, men derimot vil biler med plug-in-teknologi eller dieselmotor med lave utslipp være et reelt alternativ. Hybridbiler genererer strøm når sjåføren bremses, og elbiler er bedre egnet i byene da tilgangen til ladestasjoner er betraktelig bedre.

Overgangsperiode

Norges Taxiforbund mener at det er behov for en overgangsperiode som er minst fem år lang, og ikke tre år slik det er foreslått i høringen. Her må det tas høyde for engangsavgiftsperioden på tre år, i tillegg til utbyttingstakten for personbiler brukt som drosje som indikerer at det tar over fire år før drosjebilparken byttes fullstendig ut. I statsbudsjettet for 2015 ble det vedtatt at bindingstiden for fradragsrett for inngående merverdiavgift i 2015 ble økt fra tre til fire år. Dette kan gjøre at drosjeeiere venter med å bytte bil, hvilket betyr at utbyttingstakten trolig blir tregere.

Når det gjelder null- og lavutslippsbiler er det stor usikkerhet knyttet til leveringsdyktigheten til leverandørene. Løyvemyndighetene kan dermed ikke sette slike krav ut i live uten at man har forsikret seg om at billeverandørene faktisk kan levere bilene. Først når dette har blitt undersøkt kan man innføre en overgangsordning som henger sammen med bindingstiden knyttet til engangsavgift og merverdiavgift, og utbyttingstakten i næringen.

Kompetanseheving hos fylkeskommunene

Norges Taxiforbund stiller seg tvilende til om kompetansen til fylkeskommunene er tilstrekkelig til å vurdere virkningene av å innføre slike krav. Det bes dermed om at det foretas en kompetanseheving hos løyvemyndighetene for å sikre at en eventuell utøvelse av hjemmelen gjøres på en korrekt og grundig måte. Videre oppfordres det til at løyvemyndighetene ser til Norges Taxiforbund eller dets fylkesavdelinger og lytter til våre innspill og behov. Næringen selv sitter på betydelig kunnskap som vil være avgjørende for at slike eventuell tiltak kan oppnå tilsiktet hensikt.

Forutsigbare og langsiktige rammebetingelser

I dag er det til dels mulig å bytte til lavutslippsbiler som holder Euro 6 standard og følger CO₂-utslippskravet på grunn av reduserte avgifter knyttet til kjøp av mer miljøvennlige biler. I NOU 2015: 15 "Sett pris på miljøet" er det foreslått at man skal kutte elbilfordelene. Om dette skulle bli tilfelle, vil dette øke kostnadene betraktelig for løyvehaver som er underlagt krav om bruk av null- eller lavutslippskjøretøy, noe som vil kunne føre til store negative konsekvenser for næringen. Av denne grunn er det viktig for drosjenæringen at rammebetingelsene er forutsigbare.

Dersom det blir satt lav- eller nullutslippskrav til drosje kan dette medføre oppsigelse av reserveløyver, og dermed dårligere tilbud av drosje. Dette fordi reservebilene ofte er løyvehavers tidligere hovedbil, og i stedet for å bytte både hoved- og reservebil i henhold til null- eller lavutslippskravet vil innehaver trolig si fra seg reserveløyvet for å unngå å bytte to biler. Dette vil redusere tilbudet og redusere fleksibiliteten som reserveløyvene skaper rom. Dette er noe som vil slå uheldig ut i områder som for eksempel Rogaland, hvor løyvemyndigheten har besluttet å redusere antall hovedløyver med 15 % mot at det kompenseres med bruk av reserveløyver. Nå kan sentralene i disse områdene ha inntil 20 % reserveløyver som de kan anvende om det er behov for å øke tilbudet av drosjetjenester. Det bes dermed om at denne typen løyver ikke blir omfattet av forskriftsendringen, da dette vil ha svært uheldige konsekvenser, spesielt i de områder som lider under økonomiske nedgangstider.

Norges Taxiforbund ber om at fylkespolitiske vedtak av denne typen må sendes ut på høring slik at næringen kan komme med innspill. Dersom løyvemyndighetene ønsker å redusere utslippene fra drosjebilparken i løyveområdet er det helt avgjørende at dette gjøres i samarbeid og med innspill fra næringen.

Med hilsen
Norges Taxiforbund



Kristoffer Fosse Hanssen
Utredningssjef