



**Til**

Samferdselsdepartementet  
postmottak@sd.dep.no.

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

Norsk elbilforening er en medlems- og interesseorganisasjon som jobber for å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Vi representerer i dag over 30.000 elbilister og har i 20 år spilt en viktig rolle for Norges elbilsuksess.

For å hindre de farlige klimaendringene må vi kutte norske utslipp drastisk. I 2030 bør utslippene være halvert fra 1990 nivå. Regjeringen har satt som klimamål at utslippene skal reduseres med 40 prosent innen 2030. Herunder skal 40 prosent av utslippene kuttes i ikke kvotepliktig sektor. Utslippene fra transporten står for en stor del av dette. Skal vi klare å kutte klimagassutslipp fra transportsektoren er vi avhengig av å bytte ut drivstoffet på bilparken. For personbiler er elektrifisering det beste alternativet. Mye av transporten i urbane områder er drosjekjøring, og de står for 1 pst av klimagassutslippene nasjonalt og mellom 1-4,4 pst i de største fylkene.

Innledningsvis er vi svært positive til forslaget om en endring i yrkestransportlova § 9. Siden Norsk elbilforenings mål er at hele den norske bilparken skal over på 0-utslipp gir vi følgende forslag og kommentarer som innspill til endringen av lovteksten.

Med en overgangsordning på 3 år bør alle drosjer med opptil 7 seter erstattes av 0-utslippskjøretøy. Dette oppnås gjennom en endring av yrkestransportlova. Omleggingen vil ha stor betydning for luftkvaliteten i tettbebygde områder. Siden de fleste drosjene står med motorene i gang også i ventetiden, skapes forurenset byluft over hele tidsperioden de er på oppdrag. Støy er også et stort problem i byområder, og siden mye av kjøringen i bysentra går i hastigheter under 50 km/t vil 0-utslippsbiler føre til en vesentlig nedgang av dette problemet.

Et avgjørende moment for å muliggjøre denne overgangen er at fylkeskommunene sikrer offentlig støtte til nødvendig ladeinfrastruktur spesielt tilrettelagt for drosjenæringen. Dette betyr hurtigladere på et nødvendig antall knutepunkter. Norsk elbilforening mener at

kostnaden for en slik utbygging av ladeinfrastruktur er en god investering i arbeidet for å bedre luftkvaliteten og redusere klimagassutslippene.

Det finnes i dag to elbilmodeller som har den nødvendige rekkevidden for drosjekjøring, Tesla Model S og nye Nissan Leaf. Innen den 3 årlige overgangsordningen er over vil det være flere bilmerker i markedet med rekkevidde på ca 300 km. Flere løyvehavere, bla i Oslo har allerede kommet godt i gang med drosjekjøring med Tesla S. Disse kan vise til god økonomi selv om bilene er dyrere i innkjøp.

Forslaget om bruk av lavutlippsbiler er noe vi ikke anbefaler. Dette segmentet består av hybridbiler og ladbare hybridbiler. Begge disse har en begrenset kjørelengde på ren batteridrift, og klarer sjelden mer enn 30 km under kalde forhold. Etter at strømmen er brukt opp vil disse bilene ha et høyere drivstofforbruk enn en tilsvarende «fossilbil», siden vekten av både et elektrisk og et konvensjonelt drivsystem gjør bilen tung, og fører dermed til et høyere drivstofforbruk selv om spesifikasjonene til bilene ikke viser denne realiteten. Ladbare hybridbiler kan ikke hurtiglades, og vi føler dermed med stor sikkerhet at disse ikke vil lades i løpet av en arbeidsdag.

I dag har busser, alle typer drosjer og 0-utslippsbiler tilgang til å bruke kollektivfeltene. Et betydelig insitamant for en overgang til 0-utslipp i drosjenæringen vil være å kun tillate 0-utslippsdrosjer til å bruke kollektivfeltene. En slik betydelig overgang må i tilfelle annonseres i god tid, 3 år, før implementering.

Med vennlig hilsen

Gabriel Wergeland Krog

Prosjektrådgiver

Christina Bu

Generalsekretær