



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 08.12.2015

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

201504144-6

Line Ringsøy Johnsen, 23 46 12 43

600

**OSLO KOMMUNES HØRINGSSVAR TIL FORSLAG OM ENDRINGER I
YRKESTRANSPORTLOVEN - HJEMMEL FOR LØYVEMYNDIGHETEN TIL Å
KUNNE KREVE AT DET BRUKES LAV- ELLER NULLUTSLIPPSKJØRETØY I
DROSJENÆRINGEN**

Samferdselsdepartementet har sendt på høring utkast til endringer i yrkestransportloven, som gir løyvemyndigheten hjemmel til å stille krav om at alle drosjer innen en frist på tre år skal oppfylle gitte krav til lav- eller nullutslipp.

Oslo kommune er svært positive til forslagene i høringsnotatet, og mener dette vil legge til rette for en miljøvennlig og moderne drosjenæring. De senere tiders avsløring av juks med målingene av skadelige miljøutslipp fra bilprodusenter viser at problemstillingen er høyaktuell og at utslippene fra dieslbiler, og dermed drosjenæringen, kan være høyere enn tidligere antatt. Det vil si høyere enn gjennomsnittet på 135,5 g CO₂/km for nyregistrerte drosjer i 2014. Med en gjennomsnittlig kjørelengde på ca. 80 000 km pr. år for oslodrosjene gir dette svært høye utslipp av CO₂ og lokal forurensning. Muligheten til å stille krav om lav- eller nullutslipp for drosjenæringen vil følgelig være en viktig del av det nye byrådet sin målsetting om å redusere klimagassutslippene med 50 % innen 2020 og med 95 % innen 2030.

Utslippssituasjonen

Drosjer har lang kjørelengde (mer enn 80 000 km i året), mye ventetid og en stor andel tomkjøring. Dette bidrar til at CO₂-utslippene fra drosjene er mer enn 5 ganger så høye som for vanlige biler. Samtidig er den lokale luftforurensningen fra drosjene høy fordi de fleste drosjer går på diesel og har relativt store motorer. Drosjene kjører også mye i lokalområdene hvor konsentrasjonen av NO_x og partikler er stor. Det bør derfor legges til rette for at drosjeflåten byttes ut med fossilfrie kjøretøy så raskt som mulig.

Oslo kommune mener samtidig at det bør foretas en revurdering av dagens ordning med fritak for engangsavgift for førstegangsregistrerte dieslbiler som benyttes som drosje. Fravær av engangsavgift og lave avgifter for drosjene gjør at prisen som drosjeeieren betaler for en stor dieseldrosje er lav, uavhengig av antallet hestekrefter, vekt og utslipp, og relativt sett mer gunstig enn for en elbil. Prisen for en stor Mercedes E klasse med dieselmotor blir i mange tilfelle langt lavere enn for eksempel en Tesla Model S med elmotor, så lenge den skal

anvendes som drosje. Ordningen fører altså relativt sett til at det blir mindre lønnsom å velge en mer miljøriktig drosje. En mulig løsning vil være å kun gi fritak for biler som oppfyller gitte miljøkrav. Oslo kommune oppfordrer Samferdselsdepartementet til å følge opp dette overfor Finansdepartementet.

Teknologisk utvikling

Det er i allerede i dag tilgjengelig teknologi for drastisk å redusere utslippene fra drosjenæringen. Oslo kommune mener drosjenæringen kan benytte elbiler og hybrider for å redusere utslippene, men understreker at løyvehaverne per i dag har få insentiver til å legge om fra forurensende dieslbiler.

Drosjene skal kunne frakte et mangfold av kunder, korte turer som lange, med og uten bagasje osv. Næringen hevder at elbiler ikke har tilstrekkelig rekkevidde og at det i dag ikke er tilstrekkelig antall ladestasjoner og hurtigladdere for å bruke elbiler som drosjer i stor utstrekning. Oslo kommune mener dette vil endres i takt med utviklingen av teknologien og anvendelsen av den i drosjenæringen.

Det er klart at tilbudet av fossildrevne biler i dag er bedre enn tilbudet av elbiler og hybrider. Utviklingen går imidlertid veldig raskt, og er preget av flere nye modeller, lavere priser, økt rekkevidde, bedre ladehastighet, større biler, bedre batterier, raskere ladere og biler som kan ta i mot mer strøm. I løpet av tre år etter innføringen av miljøkravene er det sannsynlig at det finnes et tilstrekkelig utvalg av elbiler til at disse vil kunne oppfylle både kundenes og næringens behov.

I løpet av de neste 3-4 årene kan også hydrogenbiler være et reelt alternativ, selv om drivstoffet per i dag er kostbart. Også her går teknologiutviklingen svært raskt, og en grønn flåte bestående av elbiler, hybrider og eventuelt hydrogenbiler bør kunne være en realitet i nærmeste fremtid.

Departementets lovforslag omfatter ikke utvidet drosjeløyve som kan drives med motorvogn for inntil 17 personer, såkalte maxitaxier. Oslo kommune er skeptisk til å avgrense bestemmelsen til kun å gjelde biler registrert for inntil 9 personer. Vi mener lovforslaget også bør omfatte biler med utvidet setekapasitet. Det vil da være opp til løyvemyndigheten å avgjøre om det skal stilles miljøkrav også til slike biler. Sett hen til utviklingen av større elbiler som vare- og lastebiler, vil Oslo kommune anta at det også vil komme tilgjengelig kjøretøy som kan benyttes som maxitaxier, med null- eller lavutslippsteknologi. Dersom dette ikke medtas i lovforslaget, frykter kommunen at det kan gi en unaturlig økning i tallet på maxitaxier, noe som er lite ønskelig.

Samtidig understreker vi at det ikke er hensiktsmessig å innføre miljøkrav dersom teknologien for denne typen kjøretøy ikke er tilstrekkelig utviklet eller valgmulighetene er for få. Oslo kommune har for eksempel kontrakt med drosjenæringen om elevtransport, hvor det benyttes en del minibusser. Dersom det stilles miljøkrav til denne typen kjøretøy før det er et kommersielt marked for dem, vil det kunne medføre en vesentlig økning i utgiftene til denne typen transport. Poenget er likevel at disse vurderingene kan den enkelte løyvemyndighet foreta selv. Oslo kommune mener det er derfor ikke bør gjøres unntak for maxitaxier som benyttes som drosje, men at det blir opp til den enkelte løyvemyndighet om og når krav til disse kjøretøyene skal innføres.

Når det gjelder brukere som på grunn av sin funksjonshemming ikke kan bruke drosje av personbilstørrelse, vil disse være ivaretatt av løyvehavere med løyve for transport for

funksjonshemmede. Det er disse løyvehaverne som har plikt til å drive transport med motorvogn spesielt utformet og/eller utstyrt for transport for funksjonshemmede. Denne løyvetypen vil ikke være omfattet av lovendringen, og de særskilte hensyn som må besørges ved slik transport blir derfor ikke berørt av lovforslaget.

Hjemmelens utforming

Oslo kommune støtter departementets forslag om å plassere hjemmelen i yrkestransportlova § 9 fremfor i § 11, for på denne måten å kunne gi generelle pålegg i forskrifts form. Oslo kommune har allerede en lokal drosjeforskrift, og ønsker å inkludere eventuelle miljøkrav til drosjene i denne. Det vil gi bedre forutsigbarhet for næringen og være ressursbesparende for løyvemyndigheten at kravene tas inn i forskrifts form, fremfor enkeltvedtak knyttet til hvert enkelt løyve.

Når det gjelder formuleringen av selve hjemmelen mener Oslo kommune den er tilstrekkelig fleksibel til å kunne stille krav om ulike typer utslipp, ikke bare CO₂. Det er viktig at løyvemyndigheten også har mulighet til å stille maksimumkrav til nivåer for lokal luftforurensning (NO₂, SO, NO_x, PM_{2,5}, PM₁₀ etc.), slik at drosjenæringen går bort fra de svært forurensende dieselmotorene som fullstendig dominerer bransjen i dag. Oslo kommune anmoder om at det i forarbeidene tydeliggjøres at bestemmelsen omfatter alle miljøfarlige utslipp, ikke bare CO₂-utslipp.

Oslo kommune tolker hjemmelen dithen at det ikke kan fastsettes krav til én spesiell teknologi. Hjemmelen legger med dette opp til at den enkelte næringsutøver må finne den teknologiske løsning vedkommende ønsker å benytte. Oslo kommune anser det som hensiktsmessig at en lokal forskrift kun kan fastsette utslippskrav og ikke påtvinge løyvehavere en spesiell teknologi. Vi mener dette best vil fremme innovasjon og utvikling på området.

Endelig mener Oslo kommune at overgangsordningen på tre år er både fornuftig og tilstrekkelig, gitt dagens avskrivningsregler og bilbransjens teknologiske utvikling. Løyvehavere er fritatt fra engangsavgift, så fremt bilen anvendes som drosje i minimum tre år. Av hensyn til løyvehaverne er det derfor nødvendig med en overgangsordning på tre år, slik at disse ikke blir urimelig økonomisk skadelidende som følge av miljøkravene. Samtidig mener Oslo kommune det ikke er behov for en lenger overgangsordning. Det antas at lovhjemmelen ikke vil tre i kraft før 01.01.2017. Med en overgangsordning på tre år vil man først kunne stille miljøkravene fra og med 01.01.2020. Den forventede teknologiske utviklingen av miljøvennlige biler frem mot 2020 tilsier at det vil være et tilstrekkelig utvalg av bilmodeller å velge i for løyvehaverne.

Med hilsen

Lan Marie Nguyen Berg
byråd

Godkjent og ekspedert elektronisk