

## Hørings svar fra ZERO om endringer i yrkestransportloven

ZERO takker for invitasjonen til å gi innspill til forslag om endring av yrkestransportloven .

ZERO er positiv til at det blir mulig å sette krav til kjøretøy som brukes som drosje. Reglene slik de er i dag gjør det uforholdsmessig lønnsomt å velge biler med relativt stort CO<sub>2</sub>-utslipp, siden gevinsten med redusert engangsavgift potensielt blir større med utslipp. Vi ser også at avgiftsreduksjonen på drosje gjør avgiftsfritak på elbil og hydrogenbil relativt mindre attraktivt, selv om mye kjøring og potensielt mange bompasseringer gjør elbil attraktiv. Gitt utviklingen vi i dag ser på elbil, og potensialet for hydrogenbil i et 5-10-årsperspektiv, er det på høy tid at det åpnes for å stille strengere krav til drosjer.

### Gjennomsnitt er ikke lavutslipp

Vi er skeptiske til at definisjonen lavutslippskjøretøy blir satt til 85 g CO<sub>2</sub>/km. I 2020 skal gjennomsnittet av nye biler ha 85 g CO<sub>2</sub>/km, og en slik bil bli da en gjennomsnittsbil, og vi kan vanskelig se at det samtidig kan anses som en lavutslippsbil. Riktignok er drosjer hovedsaklig relativt store biler, men dersom kravet settes til 85 g vil ikke drosjene utgjøre noen spydspiss i klimaarbeidet. I enkelte fylker kan det være hensiktsmessig at grensen settes til 85 g, men det bør i såfall ikke kalles lavutslippsbiler. Andre fylker vil kunne ønske å sette lavere grenser, så det bør ikke kunne oppfattes som at 85 g er det samme som, og like ambisiøst som f.eks. 40 g.

### Nullutslippssoner og biodrivstoff viktig

Derfor er det hensiktsmessig at ulike fylkeskommuner kan stille ulike krav til drosjebiler. I mer befolkede fylker som Hordaland og Akershus er det allerede nå relativt gode vilkår for elbil med mange hurtigladere. De største byene vil kunne komme til å ta i bruk nullutslippssoner fram mot 2020. Det vil legge sterke føringer også på drosjenæringen, men det kan også følges opp med nullutslippskrav til drosjene generelt i fylket, dersom det følges opp med egnet infrastruktur for lading for elbiler og fylling til hydrogenbiler.

Selv om det allerede i dag er mulig å kjøre en Tesla Model S som drosje i de fleste fylker, vil infrastruktur for elbiler og hydrogenbiler være utfordrende i mer grisgrendte fylker. Vi mener derfor det vil være hensiktsmessig om fylkeskommuner kan sette krav som også åpner for å møte klimakrav til drosjebiler ved hjelp av biodrivstoff. I dag rulles infrastruktur for syntetisk fornybar diesel ut, som kan brukes i eksisterende dieslbiler uten motorteknisk tilpasning. På den måten kan f.eks. Nordland fylkeskommune sette en grense på f.eks. 40 g som kan møtes med biodrivstoff, eller andre biler med lavt utslipp, som ladbare hybrider.

Vi forstår at dette kan være noe mer krevende å håndheve, men det bør være mulig å dokumentere innkjøp av fornybart drivstoff samsvarende med utkjørt distanse. Dette vil være

med på å gjøre det enklere for fylkeskommunene å sette ambisiøse krav, som samtidig åpner for fleksibilitet for drosjenæringen, spesielt i en overgangsperiode.

Vennlig hilsen  
Miljøstiftelsen ZERO

Kontaktpersoner

Benjamin Myklebust (rådgiver, [benjamin@zero.no](mailto:benjamin@zero.no), tlf.: 90880531)

Kåre Gunnar Fløystad (fagansvarlig, [kare.gunnar.floystad@zero.no](mailto:kare.gunnar.floystad@zero.no), tlf.: 95180221)