



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 140 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i yrkestransportlova
(miljøkrav for drosjer)

Innhald

1	Hovudinnhald i proposisjonen	5	5.3	Kva køyretøy som er omfatta av forslag til ny lovheimel	11
2	Bakgrunn	5	5.4	Overgangsperiode for å oppfylle miljøkrava	12
2.1	Bakgrunn for framlegget	5	5.5	Andre merknader til høyringa	14
2.2	Faktaopplysningar om drosjer – tal, utslepp og køyrelengde	6	6	Nærare om krav til null- eller lågutslepps-bilar og tilhøyrande infrastruktur	14
2.3	Alternativ til lovregulering for å fremje miljøvenleg drosjetransport	6	6.1	Null- og lågutslepps-bilar	14
2.4	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF	7	6.2	Tilhøvet til infrastruktur	16
3	Høyring	7	7	Økonomiske og administrative konsekvensar	18
4	Gjeldande rett	7	8	Merknader til lovframlegget	19
4.1	Drosjeløyve m.m.	7		Forslag til lov om endringar i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer)	20
4.2	Høve til å setje vilkår	8			
5	Nærare om lovframlegget	8			
5.1	Oversikt over lovframlegget	8			
5.2	Heimel for løyvestyresmakta til å setje miljøkrav	8			



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 140 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 10. juni 2016,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Hovudinnhald i proposisjonen

Samferdselsdepartementet legg med dette fram forslag til endring i yrkestransportlova § 9. Framlegget vil gjere det mogeleg for løyvestyresmakta å setje krav om at den som har, eller får tildelt drosjeløyve må nytte låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjeverksemda.

Framlegget er oppfølging og svar på Stortinget sitt oppmodingsvedtak nr. 349 datert 16. desember 2014, i samsvar med Innstilling 72 S (2014–2015): «Stortinget ber regjeringa sikre fylkeskommunane mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestrafikklova».

Samferdselsdepartementet forstår vedtaket slik at det vert innarbeid heimel i yrkestransportlova som gjev fylkeskommunane og Oslo kommune høve til å kunne setje vilkår om bruk av låg- eller null-utsleppskøyretøy for nye drosjer.

Proposisjonen er avgrensa til å gjelde utslepp knytt til drifta av køyretøy. Utslepp knytt til produksjon eller avfallshandsaming av køyretøy er ikkje vurdert.

2 Bakgrunn

2.1 Bakgrunn for framlegget

Bakgrunnen for framlegget til lovendring er Stortinget sitt oppmodingsvedtak 16. desember 2014, ved handsaming av Innst. 72 S (2014–2015), jf. Dok. 8:94 S (2013–2014). Stortinget ber regjeringa sikre fylkeskommunane mogelegheit til å setje vilkår om null og lågutslepp.

I innstilling 72 S (2014–2015) har Transport- og kommunikasjonskomiteèn m.a. uttalt:

«Komiteen vil samtidig bemerke at det kan være behov for en overgangsperiode før eventuelle nye krav innføres. Hensynet til taxinæringen og forutsigbarheten for næringen må tillegges vekt. Komiteen vil derfor be regjeringa se på hvordan forutsigbarheten for taxinæringen kan ivaretas ved en eventuell endring i yrkestransportloven. Komiteen erkjenner at dersom det innføres vesentlig strengere krav til nye drosjer for raskt, kan det medføre en så stor kostnadsøkning for drosjenæringen at man utsetter utskifting av bilparker, noe som vil være negativt både for miljøet og for næringen.

Komiteen viser til den tverrdepartementale arbeidsgruppen som nå er i slutfasen av sitt utredningsarbeid, slik det refereres i statsrådets brev. Komiteen imøteser en sak til Stortinget

«hvor det på en egnet måte gjøres rede for hvorledes fylkeskommuner kan gis mulighet til å stille krav om null- eller lavutslippsbiler, samt hvordan det kan legges til rette for forutsigbare og hensiktsmessige overgangsordninger slik at drosjenæringen ikke blir skadelidende.»

Fleirtalet i komiteèn (alle unnateke representantane frå FrP) gjorde følgjande framlegg til vedtak:

«Stortinget ber regjeringen sikre fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestransportloven.»

I innstillinga frå Transport- og kommunikasjonskomiteèn vert det vist til at yrkestransportlova ikkje gjev løvestyresmakta eller departementet heimel til å setje krav om at det skal nyttast null- eller lågutsleppsilar i drosjenæringa. Komiteen viser vidare til at alle tiltak som kan ha ein positiv effekt for luftkvaliteten i byane bør vurderast. I det lokale klimaarbeidet spelar kommunane og fylkeskommunane ei sentral rolle, og det er viktig at staten legg til rette for naudsynt handlingsrom lokalt.

2.2 Faktaopplysningar om drosjer – tal, utslepp og køyrelengde

I mars 2015 var det 8436 registrerte drosjer i Noreg. Av desse vert 578 drivne med motorvogn registrert for meir enn 9 passasjerplassar, der det er sett vilkår om såkalla utvida drosjeløyve.

Av dei registrerte drosjene er 3086 registrerte i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Om lag 82 % av drosjene i Noreg er diesilbilar, medan dei resterande i hovudsak er bensindrivne. Det var totalt 20 elektriske drosjer i Noreg.

Vegdirektoratet har estimert at drosjene står for inntil 1 % av lokal luftforureining i dei norske byane. Når det gjeld klimagassutslepp frå vegtransport, står drosjene for 1 % nasjonalt og mellom 1-4,5 % i dei største fylka.

Gjennomsnittsutslippet for drosjer som vart nyregistrert i 2014 var 135,5 g CO₂/km. Gjennomsnittsutslippet for alle nyregistrerte personbilar var i 2014 på 110 g CO₂/km. For drosjer som var nyregistrerte i 2015 fram til byrjinga av mars 2015 var snittet 129,7 g CO₂/km.

SSB lagar statistikk for drosjetransport i Noreg. Statistikken viser at drosjene si samla køyrelengde i 2013 var 587 millionar km. Av desse blei 319 millionar km køyrd med passasjer, noko som gjev ein utnyttingsgrad på 54,4 pst. Gjennomsnittleg årleg køyrelengde per drosje var 59520

km i 2013. Til samanlikning køyrde gjennomsnittspersonbilen 12560 km i 2013.

2.3 Alternativ til lovregulering for å fremje miljøvenleg drosjetransport

Departementet viser til at både private og offentlege verksemdar, i eigenskap av kjøparar av transporttenester, kan stille krav til miljøeigenskapar til køyretøy som skal nyttast ved levering av transporttenesta. Det er såleis ikkje noko til hinder for at kommunar og fylkeskommunar ved kjøp av t.d. transport av skulebarn, TT-transport m.m. set krav i konkurransegrunnlaget om bruk av låg- eller nullutslepp for køyretøy som skal nyttast til transporten. Slike krav kan stillast uavhengig av om transporten skal utførast med buss eller drosje.

Yrkestransportlova gjer det i dag mogeleg å stille særlege krav til nyoppretta drosjeløyve, som ikkje kan stillast til løyve som alt er tildelte. Der som løvestyresmakta skal stille krav til eksisterande løyve, må som hovudregel løyvetalet utvidast, noko som inneber krav til gjennomføring av ordinære sakshandsamingsprosessar knytt til behovsprøvinga. Ønskje om at det skal nyttast låg- eller nullutsleppsilar er i seg sjølv ikkje noko sakleg grunnlag for å utvide talet på løyve. Krav som kan stillast til nyoppretta drosjeløyve vil òg kunne stillast til løyve som vert ledige, og som skal lysast ut på ny. Departementet ser at ein slik framgangsmåte i liten grad vil oppfylle intensjonane bak oppmodingsvedtaket.

Ein effektiv måte å ivareta miljø- og klimaomsyn på er gjennom bruk av avgiftssystemet.

Noreg har ved bruk av avgiftssystemet teke i bruk sterke økonomiske verkemiddel for å få ein meir miljøvenleg bilpark. Avgiftssystemet gjev såleis ei rekkje fordelar for bilar som har låg- eller nullutslepp.

Årsavgifta er miljødifferensiert, og det vert ikkje pålagt vegbruksavgift på elektrisitet som vert nytta til lading av elbilar eller ladbare hybridbilar. Eingongsavgifta gjev sterke insentiv til å kjøpe bilar med lågutslepp. Insentiva vert svekka av at motorvogn som har vore nytta som drosje i tre år kan vidareselegjast etter tre år utan krav om refusjon av reduksjon av eingongsavgift som vert gitt ved registrering av ny personbil som drosje, og ved at CO₂ komponenten for drosjer er lågare for høgre utslepp. CO₂ avgift og vegbruksavgift på fossile drivstoff medverkar til å prise eksterne kostnader for personbilar, inkludert drosjer. Departementet legg til grunn at oppmodingsvedtaket har sin bakgrunn i at det er eit sterkt lokalt ønskje om å kunne ta i bruk lokale verkemiddel

som kan redusere utslepp frå drosjenæringa i ein-skilde byområde, i tillegg til avgiftspolitikken som verkar generelt.

2.4 Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremming av renere og mer energieffektive veigående motorvogner gjeld i dag i EU. Direktivet gjeld for kjøp av motorvogn av oppdragsgjevarar som fell inn under lov om offentlige anskaffelser. Direktivet gjeld òg for private som kjøper motorvogn når vedkomande har inngått avtale om plikt til offentlig teneste definert i forordning EF nr. 1370/2007 (kollektivtransportforordninga). Direktivet slår fast at dei det gjeld for skal ta miljøomsyn når dei kjøper køyretøy. Formålet med direktivet er å fremje marknaden for reine og meir energieffektive køyretøy.

Direktivet er teke inn i EØS-avtala gjennom vedtak 4. oktober 2013. Eit framlegg til nødvendige lovendringar vart sendt til Stortinget 11. mai 2016, jf. Prop. 129 L (2015–2016).

3 Høyring

Samferdselsdepartementet sitt framlegg til lovendring vart sendt på høyring 1. oktober 2015 med tre månaders høyringsfrist. Høyringsbrevet med utkast til lovendring vart sendt til følgjande instansar:

SMK

Alle departementa

Datatilsynet

Direktoratet for forvaltning og IKT

Likestillings- og diskrimineringsombudet

Forbrukerombudet

Forbrukerrådet

Konkurransetilsynet

Miljødirektoratet

Statens råd for funksjonshemmede

Politidirektoratet

Regjeringsadvokaten

Vegdirektoratet

Alle fylkeskommunar og Oslo kommune

Akademikerne

AKT (Agder kollektivtrafikk AS)

AtB AS

Arbeidsgiverforeningen Spekter

Brakar- Buskerud kollektivtrafikk AS

Fagforbundet

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon

Hovedorganisasjonen Virke

Kollektivtrafikkforeningen

c/o Akershus fylkeskommune

KS- Kommunesektorens interesse- og

arbeidsgiverorganisasjon

Landsorganisasjonen i Norge

Leverandørens Utviklings- og Kompetansesenter

NHO

NHO Transport

Norges Handikapforbund

Norges Taxiforbund

Norges Turbileierforbund

Norsk Transportarbeiderforbund

NSB AS

Ruter AS

Transportbrukernes fellesorganisasjon

VKT AS (Vestviken Kollektivtransport)

Utdanningsforbundet

Yrkesorganisasjonenes sentralforbund

Yrkestrafikkforbundet

Høyringsbrevet med utkast til lovendring vart og lagt ut på departementet sine heimesider på nettet.

I tillegg har *Miljøstiftelsen Zero*, *Norsk elbilforening* og *Energigass Norge* som opprinneleg ikkje sto på høyringslista, gjeve fråsegn til framlegget.

32 av høyringsinstansane har gjeve fråsegn i saka. 19 av desse har hatt substansielle merknader til framlegget.

Merknadane frå høyringsinstansane vert omtalt under punkt 5.

4 Gjeldande rett

4.1 Drosjeløyve m.m.

For å kunne drive persontransport i og utanfor rute krevst det løyve etter *lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy*, (*yrkestransportlova*) og *forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy* (*yrkestransportforskrifta*).

For å kunne drive persontransport mot vederlag med *personbil* (inntil 9 personar inkludert førar) krevst som hovudregel drosjeløyve etter yrkestransportlova § 9, jf. § 4. Med heimel i yrkestransportlova § 9 har løyvestyresmakta i særskilte tilfelle høve til å gje tillating til å drive drosjetransport med «utvida drosjeløyve», motorvogn registrert for høgst 16 passasjerplassar, jf. yrkestransportforskrifta § 1 bokstav f). Departementet har vidare,

med heimel i yrkestransportlova § 9, jf. yrkestransportforskrifta § 1 bokstav d), skilt ut ein eigen løyvekategori innan personbilstorleiken for såkalla selskapsvogner (limousin). Med same heimel har departementet etablert ei særskilt løyveordning for transport for funksjonshemma, jf. yrkestransportforskrifta § 1 bokstav e).

Selskapsvognløyve gjev rett til å drive yrkestransport med eksklusivt materiell godkjent av løyvestyresmakta, jf. yrkestransportforskrifta § 1 bokstav d). Talet på selskapsvogner er marginalt i høve til talet på drosjer. For særskilt løyve for transport for funksjonshemma er det eit vilkår at motorvogna skal oppfylle krav til universell utforming. Løyvet gjev berre rett til transport av personar som må nytte slik motorvogn, og person som reiser saman med den funksjonshemma.

For å få løyve må søkjaren fylle krava til god vandel, til teoretisk kompetanse (løyvekurs), kunne stille økonomisk garanti og vere etablert i Noreg. Den som skal vere førar av motorvogn i løyvepliktig persontransport, må ha køyresetel utferda av politiet, jf. yrkestransportlova § 37a. Kravet til køyresetel skal mellom anna sikre at vedkomande sjåfør har ein vandel som gjer at han ikkje vert vurdert som ueigna i eit slikt yrke.

Fylkeskommunane og Oslo kommune er løyvestyresmakt for drosje- selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemma, jf. yrkestransportlova § 12.

4.2 Høve til å setje vilkår

Løyvestyresmakta kan med heimel i yrkestransportlova § 11 setje vilkår for det einskilde løyvet. § 11 er ein sams regel for alle slag løyve som er regulert i yrkestransportlova.

Av forarbeida til yrkestransportlova § 11, *Ot.prp. nr. 74 (2001–2002) Om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy*, er det vist til at føresegna svarar til tidlegare lov § 13 nr. 2 (samferdselslova) og understreka at vilkår sette med heimel i denne paragrafen må ha sakleg samanheng med den funksjonen det einskilde løyvet er meint å skulle fylle. Dette er i tråd med forarbeida til tidlegare § 13 nr. 2 i samferdselslova (§ 14 nr. 2 i *Ot.prp. nr. 5 (1975–76) Om lov om samferdsel*).

Dersom eit køyretøy som vert nytta som drosje oppfyller dei krava som er sett med heimel i vegtransportlovgjevinga, gjev ikkje yrkestransportlova løyvestyresmakta heimel til å setje særskilte miljøkrav til drosjer, då slike krav etter Samferdselsdepartementet si vurdering ikkje kan seiast å ha samanheng med den funksjonen slike løyve skal ha.

Departementet meiner § 11 gjev heimel til å kunne treffe einskildvedtak, men ikkje heimel til å gje generelle pålegg i forskrift. Regelen har t.d. hatt praktisk nytte som heimel til å kunne setje vilkår for løyve til rutetransport, som følgje av at ruteløyve er geografisk avgrensa og kan gjelde for tidsavgrensa periodar m.m.

I yrkestransportlova § 9 (3) har løyvestyresmakta heimel til å gje pålegg om at det skal etablert drosjesentralar m.m. I § 9 (5) er det gitt heimel for departementet til å gje forskrifter om korleis ei motorvogn skal vere utstyrt når den vert nytta i løyvepliktig transport etter § 9. § 9 gjev av same grunn som § 11 heller ikkje heimel for løyvestyresmakta eller departementet til å gje særlege pålegg om kva motorkraft køyretøyet skal nytte. Eit slikt pålegg kan ikkje seiast å ha samanheng med den funksjonen eit drosjeløyve skal ha.

5 Nærare om lovframlegget

5.1 Oversikt over lovframlegget

Lovframlegget vil gje heimel for løyvestyresmakta til å kunne fastsetje om det skal innførast ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp knytt til drift av køyretøy som skal nyttast i drosjeverksemd, jf. pkt. 5.2. Eit slikt vilkår skal gjelde alle køyretøy som vert nytta som drosje i vedkommande løyvedistrikt. Framlegget er avgrensa til å gjelde ordinære drosjer i personbilstorleik, og gjeld ikkje buss registrert for inntil 17 personar som vert nytta i drosjeverksemd, dvs. med «utvida drosjeløyve», jf. pkt. 5.3. Framlegget fastset ei minimum overgangstid frå vedtak vert fatta til eit slikt krav kan setjast i verk, jf. pkt. 5.4. I lovframlegget er det gjort framlegg om at den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp må fastsetjast av løyvestyresmakta i forskrift, jf. pkt. 5.5.

5.2 Heimel for løyvestyresmakta til å setje miljøkrav

5.2.1 Høyringsframlegg

Departementet utarbeidde i høyringsnotatet utkast til lovheimel for løyvestyresmakta til å kunne setje krav om at det skal nyttast låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjeverksemd som eit nytt fjerde ledd i § 9:

Løyvestyresmakta kan gje påbod om at motorvogner registrert for inntil 9 personar som vert nytta som drosje skal drivast med motorvogner som

har ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Det skal setjast ein frist på minst tre år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp.

Framlegget til endring i § 9 ville gje løyvestyresmakta heimel til sjølv å kunne avgjere om det skal innførast ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp, og kva den øvre grensa skal vere. Det kan t.d. setjast krav om at drosjene må oppfylle eit krav om maksimalt utslepp av CO₂ eller til annan lågut-sleppsteknologi, eller det kan setjast krav om nullutslepp.

Departementet la i høyringa til grunn at dersom løyvestyresmakta ønskjer å nytte heimelen til å gje påbod om bruk av låg- eller nullutsleppskøyretøy, må det gjelde alle drosjeløyvene i løyvedistriktet, ikkje berre eit avgrensa tal løyve. Ei anna løysing ville føre til ei ulikhandsaming som vil gje ulike konkurransevilkår.

I høyringa framheva departementet at den viktigaste oppgåva for løyvestyresmakta etter gjeldande reguleringssystem er behovsprøvinga av løyve, for å sikre at brukarane har eit rimeleg tilbod av tilgjengelege drosjer. Dette gjeld ikkje berre vurderinga av løyvetalet, men òg at drosjer som er i bruk må vere *tilgjengelege* for alle typar brukarar, vaksne med born, brukarar med ulik grad av rørslehemming m.m. Før ei eventuell omlegging til bruk av nullutsleppsdrosjer (ordinære drosjer av personbilstorleik), må løyvestyresmakta gjere ei vurdering av om det finst tilgjengelege bilar i marknaden som fyller dei aktuelle miljøkrava som òg kan nyttast som drosje, og som i tilstrekkeleg grad kan ivareta omsynet til brukarane. Vesentlege vurderingstema vil her vere tal på sitjeplassar, plass til bagasje, funksjon, driftstryggleik og rekkevidde. Ein bil som er låg, og dermed vanskeleg å komme inn og ut av, kan t.d. vere ueigna til transport av mange eldre eller rørslehemma. Det må òg gjerast ei vurdering av investeringskostnadene og driftskostnadene for drosjeeigarane.

Departementet la i høyringa vekt på at ansvaret for ei tilstrekkeleg utgreiing av ulike problemstillingar knytt til særskilte pålegg om bruk av låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjenæringa må ligge på løyvestyresmakta. For sakshandsaminga gjeld alminnelege forvaltningsmessige prinsipp. Før det vert fatta vedtak om ei omlegging, må det vurderast kva verknader dette kan ha for brukarane, både i høve til private og offentlege kjøparar av transporttenester. Vidare må løyvestyresmakta vurdere kostnader/ulempar for næringa og for det offentlege, og korleis kostnadene ved ei

omlegging skal finansierast. Omsynet til å kunne føre kontroll med og følgje opp om vedtaket blir etterlevd, må òg inngå som minstekrav i vurderinga i forkant av eit vedtak.

5.2.2 Høyringsfråsegn

Miljødirektoratet er positive til endringsframlegget. Dei meiner den overordna målsetjinga må vere å få ein rask overgang til nullutsleppskøyretøy. Det vil vere eit viktig verkemiddel for å framskande drosjenæringa si omstilling til nullutsleppsamfunnet. For nokre bruksområder vil rekkevidda på batterielektriske bilar vere ei avgrensing. På kort sikt må ein difor tillate lågut-sleppsbilar slik dei er definert i notatet, men omtalen av biodrivstoff må inkludere ei differensiering mellom ulike slag biodrivstoff. Sett i lys av den teknologiske utviklinga meiner Miljødirektoratet at lovheimelen bør reviderast seinast i 2020 for å kunne setje krav til nullutsleppsteknologi for alle drosjeløyver.

Akershus fylkeskommune støttar lovframlegget og meiner at løyvestyresmakta sjølv må kunne vurdere om kravet skal gjelde i heile eller berre i delar av løyvedistriktet.

Klima- og miljødepartementet, ATB og Vestfold kollektivtrafikk støttar framlegget.

Oslo kommune er positive til framlegget og meiner dette vil leggje til rette for ei miljøvennleg og moderne drosjenæring. Dei viser til at drosjer på grunn av lang køyrelengde, mykje venting og tomkøyring fører til at CO₂-utsleppa frå drosjer er meir enn 5 gongar så høge som for vanlege bilar. Ettersom dei fleste drosjene går på diesel og har relativt store motorar, vert òg den lokale forureininga stor.

Hordaland fylkeskommune meiner framlegget går ut over intensjonane i gjeldande yrkestransportregelverk når det gjeld drosje, nemleg å sikra eit tenleg drosjetilbod til publikum. Krava i framlegget høyrer heime i eit eige regelverk som gjeld bilparken generelt, og etter faglege vurderingar av miljøstyresmaktene. Grenser for utslepp frå bilar er allereie regulert i køyretøyforskrifta og EU/EØS regelverk. Det er i dette regelverket ein må skjerpe kravet til utslepp. Fylkeskommunen viser til at det er nasjonal semje om at bilbruken bør ned og at folk generelt bør over på alternative transportformer for å få ned miljøskadelege utslepp. Som departementet har vist til, har både private og offentlege organ som kjøparar av transport høve til å stille særskilte miljøkrav til køyretøy som skal nyttast, noko som gjev incentiv til bruk av visse typar teknologi. Fylkeskommunen

viser til tal frå SSB om at drosjene utgjør om lag 0,3 prosent av den totale personbilparken. Om lag 40.000 elbilar er ikkje rekna med. Å innføre strengare utsleppskrav til ein så liten del av bilparken syner manglande sans for proporsjonar. Fylkeskommunen ser ikkje noko poeng i at framlegget skal vere ein «kan» regel, noko som inneber innføring av ein sovande regel. Ettersom framlegget ikkje peikar på kor grensene bør gå, og kva faglege vurderingar som skal leggjast til grunn, opnar framlegget i røynda for at løyvestyresmaktene må utvide kompetansefeltet sitt. Ein skal ikkje berre vurdere om løyvehavaren er skikka og drosjetilbodet er tilstrekkeleg og tenleg, men på generelt grunnlag vurdere tekniske detaljar ved køyretøy og økonomiske kalkylar som får verknad for kvar enkelt løyvehavar. Framlegget opnar for store skilnader mellom dei ulike løyvedistrikta. Med omsyn til overgangstid vil mykje ha endra seg i bilbransjen og i drosjenæringa i løpet av tre år, og det er grunn til å spørje om innføring av eit nytt fjerde ledd i § 9 vil ha verknad i det heile. Fylkeskommunen meiner at forslaget har ein usosial profil ettersom dei økonomiske verknadene vil slå ulikt ut for ulike løyvehavarar.

Nordland fylkeskommune meiner at framlegget kan vere ei løysing for å komme framtida sitt klimakrav i møte. Det må gjerast nærare vurderingar dersom det skal vere moglege å gjennomføre slike krav i Nordland med dagens teknologi, samt òg vurderast kva økonomiske konsekvensar det vil medføre. I høve til den spreidde busetnaden i fylket, vil slike tiltak kunne bli kostbare og svekke tilbodet i utkantane.

Østfold fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune, Troms fylkeskommune og *Buskerud fylkeskommune* sluttar seg til framlegget. Buskerud fylkeskommune meiner likevel at miljøkrava må kunne differensierast slik at dei berre skal gjelde einskilte stasjoningsstader i løyvedistriktet.

Fylkesrådet i Hedmark sluttar seg til framlegget med atterhald om at det ikkje kan stillast krav om at vilkåra skal vere like i heile løyvedistriktet før infrastruktur er på plass. Det bør verte utarbeidd sentrale føringar for ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Fylkeskommunen meiner at utbygging av infrastruktur ikkje kan vere løyvestyresmaktas ansvar åleine, og at dei økonomiske verknadene for løyvehavarane ved overgang til låg- og nullutslepp må avklarast nærare.

Sogn og Fjordane fylkeskommune har ikkje merknader til framlegget, og legg til grunn at løyvestyresmaktas sjølv kan ta avgjerd om dei vil setje krav om låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjenæringa.

Norges Taxiforbund er positive til endringar som fører næringa i ei grønare lei, men meiner at tilhøva må leggjast til rette for at ein overgang kan skje så smidig som råd er. Taxiforbundet viser elles til at bilane må vere eigna som drosje. Når det gjeld *nullutsleppsbilar*, er det eit fåtal bilar som er eigna som drosje. Taxiforbundet meiner at den einaste som truleg høver til norske forhold er Tesla modell S, som er svært kostbar om ein skal måtte velje den modellen med lengst rekkevidde. Av *hydrogendrivne* bilar er det berre ein i den norske marknaden, og etter som det berre finst 4 hydrogenfyllestasjonar er slike bilar ueigna for bruk i drosjesamanheng. Dersom definisjonen av ein lågutsleppsbil skal vere ein bil med CO₂-utslepp på mindre enn 85 g/km som samstundes oppfyller Euro-6 standard, er det i dag rundt 50 slike bilar i den norske marknaden. Av desse bilane er det berre eit fåtal som kan vere aktuelle som drosjer på grunn av avgrensa bagasjeplass.

Oslo Taxi har drygt 800 ordinære og 120 reserveløyve knytt til verksemda. Oslo Taxi arbeider for å få til ein meir miljøretta bilpark i Oslo, men opplever at det er vanskeleg å få tilfredsstillande resultat. Dette kan t.d. skuldast manglande infrastruktur, at døgnkontinuerleg driftstid er ein føresetnad og at det ikkje er tilstrekkeleg utval av køyretøy som kan sikre optimal drosjedrift med tanke på plassbehov. Alternative bilar som kan nyttas er svært dyre. Oslo Taxi stiller seg positive til vidare miljøarbeid, men dei ovannemnde utfordringane må takast omsyn til før ein innfører ein slik heimel.

Miljøstiftelsen ZERO er positive til at det blir mogeleg å setje krav til køyretøy som vert nytta som drosje. Slik regelverket er i dag med redusert eingongsavgift, gjer det det lønsamt å velje bilar med stort utslepp av CO₂. Det er føremålstenleg at ulike fylkeskommunar kan stille ulike krav til drosjebil. I tett befolka områder er det alt no relativt gode vilkår for elbil, med mange snøggadarar, medan det i andre fylker ikkje er det. Infrastruktur for elbilar og hydrogenbilar vil by på utfordringar i grisgrende område/fylker.

Norsk elbilforening støttar framlegget om endring i yrkestransportlova § 9. Foreininga har som mål at heile den norske bilparken skal over på nullutslepp. Yrkestransportlova bør endrast slik at alle (personbil)drosjer bør erstattast av nullutsleppskøyretøy innan tre år. Eit betydeleg insitament for ein overgang til nullutslepp i drosjenæringa vil kunne vere å berre tillate nullutsleppsdroser i kollektivfelt (ved sidan av bussar og nullutsleppsbilar).

Energigass Norge støttar i hovudsak forslaget frå Samferdselsdepartementet til endringar i yrkestransportlova. Dei støttar òg tanken om at dette må

gjelde alle drosjeløyver, og ikkje berre nye som blir tildelt. Dei ser òg positivt på at departementet foreslår ei teknologinøytral formulering i lovteksten.

5.2.3 Departementet sine vurderingar

Dei av høyringsinstansane som har uttalt seg, er generelt positive til å innføre ein heimel i yrkestransportlova for løyvestyresmakta til å kunne setje krav om bruk av låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjenæringa.

Departementet har merka seg at det er ulike synspunkt på kva miljøkrav som burde stillast, kva type bilar som finst i marknaden og at nokre av høyringsinstansane meiner at krava burde verte sett likt for alle. Departementet har i høyringsnotatet lagt opp til at det er den einskilde fylkeskommune som må vurdere om dei skal innføre miljøkrav, og kva krav som skal setjast. Grunngevinga for at det ikkje er ønskeleg å setje sentrale krav til utslepp, og at retten til å innføre miljøkrav må vere valfrie, er at dei ulike fylka har ulik geografisk utstrekning og at tilgangen til snøggledarar og annan infrastruktur er svært varierende frå fylke til fylke. Det er fylkeskommunane som har det lokale ansvaret for å tildele drosjeløyve som er nærast til å vurdere kva som er best i eige fylke.

Drosjebilane utgjer ein liten prosentdel av den totale bilparken i Noreg og verknadene på dei totale utsleppa frå drosje er marginale på landsbasis. Utsleppa kan likevel reduserast i tettbygde strok. Heimelen til å kunne setje miljøkrav for drosjer gjev ein moglegheit til å kunne redusere lokale utslepp der det er behov for det. Departementet presiserer at verknadene av å innføre spesifikke miljøkrav berre til drosjer må vurderast grundig før det vert fatta vedtak om innføring av slike krav. Ei slik vurdering må og omfatte marknadstilbodet av bilar som reelt sett fyller minimumskrava som må setjast til eit køyretøy som skal nyttast til yrkestransport av personar. Det gjeld både med omsyn til storleik, bagasjeplass og aksjonsradius. I tillegg må det takast omsyn til at drosjer er pålagt køyreplikt, som i prinsippet står ved lag 24 timar i døgnet.

Departementet viser generelt til grunngevinga for framlegget, og held fast ved at fylkeskommunane må stå fritt til å nytte seg av heimelen, og til å kunne setje dei miljøkrava som dei meiner er føremålstenlege.

Fleire av høyringsinstansane meiner at lovframlegget bør utformast slik at det kan treffast vedtak om bruk av låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjeverksemd berre i *delar av løyvedistriktet*.

Etter yrkestransportforskrifta er den einskilde kommunen løyvedistrikt, med mindre løyvestyres-

makta bestemmer anna. Innafor eige løyvedistrikt er løyvehavarane verna mot intern konkurranse frå løyver frå andre løyvedistrikt, likevel slik at det er høve til å ta oppdrag *ut* frå eige løyvedistrikt og *tilbake* til dette, eller å ta mot ei bestilling frå utanfor eige løyvedistrikt og tilbake til dette. Avgrensingane i retten til å kunne ta oppdrag utanfor eige løyvedistrikt har ført til at mange fylkeskommunar har gjort vedtak om at heile fylket skal vere løyvedistrikt. Fjerning av lokale løyvegrenser gjer det mogeleg å samordne bestillingar/kjøp av drosjetenester som t.d. skuletransport og sjuketransport som går gjennom fleire kommunar.

Samferdselsdepartementet meiner at omsynet til likehandsaming og like konkurransevilkår må vere utslagsgjevande, og held fast føresetnaden i høyringsframlegget om at vedtak om innføring av særlege miljøkrav må gjelde *heile* løyvedistriktet. I den grad det tek tid å leggje til rette for naudsynt infrastruktur i utkantdistrikt, kan løyvestyresmaktene bruke den retten dei har til å kunne fastsetje midlertidige lokale løyvegrenser til slik infrastruktur er på plass for å hindre ulik konkurranse.

Miljødirektoratet meiner at lovheimelen bør reviderast seinast i 2020 for å kunne setje krav til nullutsleppsteknologi for alle drosjeløyva, og peikar på at vi i åra framover vil få eit større tilbod av køyretøy som fyller krava til nullutslepp. Departementet viser til at sjølv med ei slik utvikling, vil det vere uheldig å binde seg allereie no om på kva tidspunkt ein skal gå over til nullutsleppsteknologi. Lovheimelen vil måtte vurderast på nytt dersom forholda skulle endre seg i framtida. Departementet vil difor ikkje på noverande tidspunkt setje eit tidspunkt for revidering av lovheimelen.

Departementet viser til *Norsk elbilforening* sin merknad om at eit insitament for fleire nullutsleppsdroser kan vere å berre la nullutsleppsdroser nytte kollektivfelt. Slike tiltak ligg utanfor verkeområdet til lovheimelen som det er gjort framlegg om.

5.3 Kva køyretøy som er omfatta av forslag til ny lovheimel

5.3.1 Høyringsframlegg

I høyringa la departementet opp til at berre personbilar, dvs. køyretøy registrert for inntil 9 personar inklusiv førar, skulle omfattast av ordninga. Yrkestransportlova gjev òg heimel for løyvestyresmaktene til å kunne gje såkalla utvida drosjeløyve, som kan drivast med motorvogn registrert for inntil 17 personar. Slike løyve gjev mellom anna

eit drosjetilbod til brukarar som t.d. på grunn av rørslehemming vanskeleg kan nytte drosjer av personbilstorleik. Slike løyve er ikkje omfatta av framlegget til lovendring.

5.3.2 Høyringsfråsegn

Klima- og miljødepartementet (KLD) meiner det er uheldig at heimelen til å kunne setje miljøkrav til drosjer er avgrensa oppover til motorvogner registrert for inntil 9 personar. Ei slik avgrensing tek ikkje omsyn til den teknologiske utviklinga når det gjeld køyretøy og utslepp. Samferdselsdepartementet har heller ikkje grunngeve kvifor heimelen er avgrensa til å gjelde motorvogner registrert for inntil 9 personar. KLD foreslår difor at den nemnde avgrensinga vert teken bort. Dersom det er teknologiske omsyn som er grunnlaget for avgrensinga, kan det i staden verte opna for at det kan stillast ulike miljøkrav for drosjer registrert for inntil 9 personar og drosjer registrert for inntil 17 personar inkludert førar (maxitaxi).

Oslo kommune meiner og at lovframlegget bør omfatte maxitaxi. Kommunen meiner det vil kome tilgjengelege køyretøy av denne storleiken som kan nyttast som maxitaxi. Dersom slike køyretøy skal haldast utanfor ordninga, meiner kommunen at det kan verte ein unaturleg auke i talet på slike drosjer. Kommunen understrekar at det ikkje er føremålstenleg å innføre miljøkrav dersom teknologien for denne typen køyretøy ikkje er tilstrekkeleg utvikla, eller valmogelegheitene er for få. Dersom det vert stilt miljøkrav til slike køyretøy før det er kommersiell marknad for dei, vil det m.a. kunne føre til ei vesentleg auke av utgiftene til elevtransport. Kommunen meiner likevel at det må kunne stillast miljøkrav til minibussar (maxitaxiar), men at det må vere opp til løyvestyresmakta å ta avgjerd om *når* slike krav skal kunne setjast.

Buskerud fylkeskommune meiner at det bør vere opp til lokale løyvestyresmakter å avgjere kva type drosjeløyve krava skal gjelde for.

Ruter tolkar høyringa som om selskapsvognløyve og er omfatta av framlegget. Ruter meiner at det er fornuftig at det er fylkeskommunane som løyvestyresmakt som sjølv kan velje kva krav som skal setjast til utslepp. Det bør skje i samråd med nabofylka, av omsyn til behov for transport som kryssar fylkesgrenser.

5.3.3 Departementet sine vurderingar

Samferdselsdepartementet viser til at det er løyvestyresmakta som gjennom behovsprøvinga fastset talet på utvida drosjeløyve. Per i dag er det eit

avgrensa utval av nullutsleppsbilar som er eigna til bruk som drosje, og det er heller ikkje tilrettelagt infrastruktur som er naudsynt dersom alle drosjer skal drivast med nullutsleppskøyretøy. Departementet ser ikkje grunn til å utvide heimelen til å omfatte minibussar. Det er vidare grunn til å understreke at dei minibussane som fell inn under ordninga med utvida drosjeløyve, har konkurranseflater mot turvognløyve. Turvognløyve er ikkje behovsprøvd, og dei som har slikt løyve har fri tilgang til marknaden både nasjonalt og internasjonalt innan EØS-området.

Innføring av krav til køyre- og kviletid og skjerpa krav til førarkort med yrkessjåførkompetanse for mindre bussar har alt ført til ei viss avskaling av talet på utvida drosjeløyver. Dersom det og skal innførast krav om bruk av nullutsleppskøyretøy for utvida drosjeløyve i ein frå før konkurranseutsett marknad, vil denne særskilte løyveordninga kunne falle heilt bort. Det meiner departementet vil vere uheldig, ettersom ordninga med utvida drosjeløyve i første rekkje har vore tenkt som eit tilbod til rørslehemma, rullestolbrukarar og andre som vil ha problem med inn- og utstiging av vanlege personbilar. Departementet viser vidare til at offentlege styresmakter *kan* setje krav til køyretøy som skal nyttast når dei kjøper m.a. skuletransport, TT transport og anna. Det vil såleis vere fullt mogeleg å kunne vri bruken mot låg- eller nullutsleppskøyretøy brukt som maxitaxi når utvalet av bussar i den storleiken det er tale om eventuelt er tilgjengelege som nullutsleppskøyretøy.

Departementet har merka seg at *Ruter* forstår høyringsframlegget slik at lovheimelen i tillegg til å gjelde for drosje og gjeld for selskapsvogn. Departementet viser til at heimelen berre gjeld for drosjer.

Departementet viser til grunngevinga ovanfor og held fast ved framlegget om at berre ordinære drosjer i personbilstorleik skal omfattast av lovendringa.

5.4 Overgangsperiode for å oppfylle miljøkrava

5.4.1 Høyringsframlegg

I høyringa vart det lagt opp til at løyvestyresmakta skal setje ein frist på minst tre år frå vedtak før løyveharar må oppfylle krav til låg- eller nullutslepp.

I Innst. 72 S (2014–2015) vart det vist til at det kan vere behov for ein overgangsperiode, ut frå omsynet til at endringane må vere føreseielege for næringa. Slik rammevilkåra for drift av bensin- og

dieseldrosjer er i dag, samanlikna med drift av låg- eller nullutsleppskøyretøy, vil det verte ulike konkurransevilkår mellom dei ulike drosjeverksemdene som skal drive i same marknaden. Departementet viste i den samanheng og til at løyvestyresmakta ikkje kan gje pålegg om låg- eller nullutslepp som kan gjerast gjeldande for drosjeløyve frå andre løyvedistrikt, som har, og framleis må ha høve til å bringe og hente passasjerar på tvers av løyvegrensene.

Framlegget om ein frist på tre år før kravet om låg- eller nullutslepp må vere innfridd, er resultat av ei avveging av ulike omsyn. Dersom ein skulle knyte krav om låg- eller nullutslepp til nybilkjøp, vil ein kunne opne for at løyvehavar kunne utsetje nyinnkjøp og såleis kunne motverke ønskje om betre miljø, slik det og vert peikt på i Innst. 72 S (2014–2015).

Når fristen i framlegget er sett til tre år, er det nær knytt til den perioden som er sett for å kunne få full nytte av avgiftsreduksjonen ved registrering av ny bil som drosje. Dersom ein registrerer ny drosje samstundes med at det vert fatta vedtak om innføring av nullutsleppskøyretøy, vil ein treårsfrist gje høve til å nytte motorvogna som drosje i heile perioden utan krav om refusjon ved eventuelt vidaresal før tre år er gått.

Nokre av løyvehavarane vil stå ovanfor alternativa mellom å byte til låg- eller nullutsleppskøyretøy før treårsfristen er nådd, eller å nytte drosjen eitt eller to år etter at ein kunne ha registrert ny drosje med avgiftsreduksjon. Eit alternativ vil vere å registrere ny ordinær drosje mindre enn tre år før treårsfristen forfell, og måtte betale høvesvis tilbake tidlegare gitt avgiftsreduksjon.

Same korleis ein avviklingsfrist vert sett, vil ein ikkje unngå at løyvehavarane i løyvedistriktet vil kunne oppleve ulike rammevilkår i ei avgrensa periode.

Departementet viste i høyringsutkastet til at ei ny motorvogn med tradisjonell motor registrert som drosje har ei vesentleg lågare eingongsavgift enn om ho skulle vore kjøpt til privat bruk. Samstundes kan marknaden for vidaresal av elbilar vere usikker. Uansett vil reknestykket for den ein-skilde løyvehavaren komme dårlegare ut ved vidaresal av ei motorvogn som har vore kjøpt utan avgiftsmessig fordel. Etter tre års bruk av diesel/bensindriven motorvogn som drosje kan motorvogna avhendast utan krav om refusjon av reduksjonen av eingongsavgifta. Om den vert avhenda før tre år er gått, må det skje ein høvesvis refusjon av avgiftsreduksjonen. Ettersom det per i dag verken skal betalast eingongsavgift eller meirverdiavgift ved kjøp av el- eller hydrogenbilar, vil rekne-

stykket måtte sjå annleis ut med omsyn til avskrivingskostander, drifts- og vedlikehaldskostnader for slike bilar samanlikna med bensin- og dieseldrivne bilar.

5.4.2 Høyringsfråsegn

Norges Taxiforbund meiner det er behov for ein overgangsperiode på fem år, ikkje tre år slik det er gjort framlegg om i høyringa. Utbytingstakta for drosjer indikerer at det tek over fire år før drosjebilparken vert heilt utbytt. Ettersom det i statsbudsjettet for 2015 blei vedteke at bindingstida for frådagsrett for inngåande MVA skal utvidast frå tre til fire år, kan det og føre til at utbytingstakta vert tregare. Når det gjeld null- og lågutsleppsbilar er det knytt stor usikkerheit til leveringsevna til billeverandørane. Løyvestyresmakta kan ikkje setje slike krav ut i livet før ein har sikra seg at billeverandørane faktisk kan levere bilar som fyller krava. Først når dette er avklart, kan ein fastsetje ei overgangsordning som tek omsyn til bindingstida knytt til eingongsavgifta og MVA, og til utbytingstakta i næringa.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) meiner framlegget om overgangstid er for kort. Ei så stor omlegging på så kort tid vil føre til stor kostnadsauke for næringa, og det finst ikkje tilstrekkeleg infrastruktur til ei så stor auke i talet på eldrosjer. Slik infrastruktur må vere på plass før endringane i yrkestransportlova vert sett i verk. LO meiner ei overgangsperiode bør vere på minimum fem år, jf. at det per i dag ikkje er tilstrekkeleg utval av alternative bilmodellar som kan nyttast til drosje dersom det skal takast omsyn null- eller lågutslepp. Ei kort overgangsperiode vil og kunne føre til takstauke langt ut over den generelle pris- og kostnadsveksten elles i samfunnet. Takstnivået i dei områda som ikkje er prisregulerte er allereie for høgt, grunna for mange løyve. Drosjer står i ro nesten to tredelar av den tida dei har vakt, og låg inntening må kompensereast i form av høgare takstar.

Oslo kommune meiner at ei overgangsordning på tre år både er fornuftig og tilstrekkeleg.

Ruter meiner det er viktig at innføring av miljøkrav er tilpassa ei rimeleg overgangsperiode for drosjebransjen.

Energigass Norge meiner at næringa må få ei naturleg overgangstid for å oppfylle dei nye krava.

5.4.3 Departementet sine vurderingar

Departementet har merka seg, og lagt vekt på, uttalenne frå LO og Norges Taxiforbund, som viser

til at ei overgangsordning berre knytt til avgiftsfritaksordninga vil kunne få økonomiske konsekvensar for næringa *utover* det omlegginga til null- eller lågutslepp vil føre med seg.

Departementet viser i den samanheng og til merknader frå Transport- og kommunikasjonskomiteen i innstilling 72 S (2014–2015), der det vert bede om at det vert lagt til rette for føreseielege og hensiktsmessige overgangsordningar slik at drosjenæringa ikkje vert skadelidande.

Utbytingstakta (tida det tek før heile drosjebilparken vert bytt ut) er ikkje berre knytt til avgiftsfritaksordninga. Etersom bindingstida for frådragsrett for inngåande MVA etter 2015 vert utvida frå tre til fire år, meiner departementet at det er naturleg å knyte overgangsordninga opp til denne bindingstida for å unngå at næringa blir påført ekstra kostnader. Departementet viser og til at utbytingstakta allereie i dag kan vere rundt fire år, ut frå bedriftsøkonomiske vurderingar i næringa.

Departementet meiner dette talar for å utvide overgangsordninga med eitt år i høve til høyringsframlegget, og har i lovutkastet gjort framlegg om ei minste overgangstid på fire år.

5.5 Andre merknader til høyringa

Ruter viser i høyringa til Samferdselsdepartementet sitt framlegg til endring av yrkestransportlova og anskaffelseslova som følgje av *direktiv 2009/33/EF om fremming av renere og mer energieffektive veigående motorvogner*. *Ruter* oppfatar høyringa om innføring av miljøkrav til drosjer som ei vidareføring av ovannemnde forslag. *Ruter* er positive til innføring av heimel for miljøkrav til drosjer, men dette må samordnast med forslag til lovendring som følgje av *direktiv 2009/33/EF*. *Utanriksdepartementet (UD)* saknar ei nærare vurdering av kva relevans dette direktivet eventuelt har for lovframlegget om miljøkrav til drosjer.

Samferdselsdepartementet viser til at ei innlemming av *direktiv 2009/33/EF* i norsk rett vil føre til at ein vegtransportør som har inngått kontrakt om levering av offentleg teneste, får plikt til å utføre denne tenesta med motorvogner som oppfyller dei nasjonale miljøkrava som blir fastsette ved implementeringa av direktivet i norsk rett. Plikta til å oppfylle nasjonale miljøkrav vil i dette tilfelle berre vere knytt til den transportøren som har inngått kontrakt om offentleg teneste. I hovudsak vil slike kontraktar gjelde for bussmateriell som vert nytta i lokal kollektivtrafikk der fylkeskommunen kjøper tenestene. I nokre tilfelle kan likevel drosje kunne få slike kontraktar, der

personbil kan nyttast. I slike tilfelle må køyretøyet tilfredsstillast krava som blir sette med heimel i direktivet. Dersom fylkeskommunen med heimel i framlegget til ny § 9 (4) har sett generelle miljøkrav til drosjer i vedkomande løyvedistrikt som er *strengare* enn det som måtte følgje av direktivet etter implementeringa, ser ikkje departementet at det her vil oppstå motstrid mellom dei to reglesetta.

UD forutset at Samferdselsdepartementet har vurdert lovframlegget om miljøkrav til drosjer i høve til relevante forplikingar i EØS-avtalen. Departementet meiner at lovframlegget ikkje er i strid med reglane i EØS-avtalen.

Justis- og beredskapsdepartementet meiner at utkastet til lovtekst kan forenklast noko. Samferdselsdepartementet har justert lovteksten i samsvar med merknadene frå *Justis- og beredskapsdepartementet*.

Oslo kommune meiner at ordninga med fritak for eingongsavgift for dieselbilar som vert nytta som drosje bør revurderast. Ei mogeleg løysing kan vere å berre gje fritak for bilar som fyller gitte miljøkrav. *Oslo kommune* oppmodar Samferdselsdepartementet om å følgje dette opp med Finansdepartementet. Samferdselsdepartementet viser til at denne problemstillinga ikkje naturleg høyrer inn under handsaminga av dette forslaget.

Norges Taxiforbund ber om at fylkeskommunen sitt framlegg til vedtak om miljøkrav til drosjer må sendast ut på høyring slik at næringa kan komme med innspel. Departementet viser til at i forslaget til ny § 9 fjerde ledd, siste setning, er det lagt til grunn at miljøkrav må fastsetjast i forskrift. *Lokale forskrifter* må og sendast på høyring før dei vert fastsette.

6 Nærare om krav til null- eller lågutsleppsbilar og tilhøyrande infrastruktur

6.1 Null- og lågutsleppsbilar

6.1.1 Om kva bilar som har null- eller lågutslepp

Oppmodingvedtaket nyttar omgrepa null- og lågutsleppsbilar. Som nemnt i høyringa vil det etter lovframlegget vere opp til fylkeskommunen å fastsetje om det skal stillast krav til bruk av null- eller lågutsleppsbilar, og kvar den øvre grense for utslepp skal gå.

I høyringa har departementet likevel vurdert innhaldet i omgrepa null- og lågutslepp.

Nullutsleppsbilar er i høyringa skildra som bilar som ikkje har utslepp knytt til ein forbren-

ningsprosess i motoren, dvs. elbilar eller hydrogencar. Departementet meinte av utvalet elbilar var nokså godt, spesielt av mindre bilar, men med eit aukande tilbod av mellomstore og store bilar.

Når det gjeld hydrogendrivne bilar er desse førebels på utprøvningsstadiet, og mest eigna for testprosjekt. Det er berre etablert nokre få hydrogencarstasjonar i Oslo-området.

Departementet viste i høyringa til at både elbilar og hydrogencar vil bidra til spreiding av svevestøv.

Lågutsleppsbilar er i høyringa omtalt som bilar med låge utslepp av CO₂, det vart og teke omsyn til luftforureining (svevestøv og NO₂) i vurderinga. Kravet bør setjast ut frå utslepp og ikkje ut frå kva for teknologi som nyttast.

Noreg har ei målsetjing om at utsleppa frå nye bilar ikkje skal vere over 85 gram CO₂/km i gjennomsnitt i 2020. Vidare er det krav om at nye bilar skal ha Euro 6 standard. Drosjer med utslepp under 85 gram CO₂/km og med Euro 6 standard er i høyringsutkastet vurdert som lågutsleppsbilar. Vurderingane under var grunna på denne føresetnaden.

Lokale utslepp av partiklar og NO_x frå køyretøy er regulert gjennom europeiske krav til typegodkjenning, Eurokrav. Krava har gradvis vorte skjerpa frå Euro 1 krava kom for personbilar i 1992. No gjeld Euro VI til tunge køyretøy og Euro 6 krav til lette køyretøy.

I høyringa viste departementet til at forskningsprogrammet EMIROAD har gjennomført nye avgasstestar av sju ulike personbilar med dieselmotor, som i høve til typegodkjenninga fyller Euro 6 krava. Resultata av desse testane gjev klare indikasjonar på at Euro VI krava gir betydeleg reduserte utslepp frå tunge køyretøy, men per i dag ikkje løysar utsleppsproblema knytt til lokale utslepp frå *personbilar* med dieselmotor (Euro 6).

Det vart i høyringa vist til at det er fleire dieselpersonbilar som klarer kravet til 85 gram/km og har Euro 6. Bilane er små og mellomstore.

Hybridbilar er bilar som nyttar både ein forbrenningsmotor og ein elektrisk motor til framdrift. Mange av desse har høgare utslepp enn 85 gram CO₂/km (opp til 149 gram) og kunne etter departementet si vurdering difor ikkje reknast som lågutsleppsbilar. Dei som klarer 85-grams grensa er små og lite eigna som drosjer.

Ladbare hybridbilar har som hybridbilar både ein forbrenningsmotor og ein elektrisk motor til framdrift, men den kan ladast frå straumnettet. Dei fleste av desse vil ha utslepp under 85 gram CO₂/km og vil kunne reknast som lågutsleppsbilar. Desse bilane treng ikkje lading for å drivast,

men for å få ei miljøeffekt er det nødvendig med ladepunkt.

Biodrivstoff har lågare utlepp av CO₂ enn fossilt, men utsleppsreduksjonen avheng av produksjonsmetoden. Lokale utslepp aukar eller minkar marginalt i høve til type biodrivstoff. Bilar som kan nytte biodrivstoff kan òg nytte ordinært drivstoff. Departementet meinte difor at bilane må oppfylle krava om maksimalt utslepp på 85 g CO₂/km for å kunne reknast som lågutsleppsbil.

6.1.2 Høyringsfråsegn

Klima- og miljødepartementet (KLD) viser til at det ikkje er rett som det går fram av høyringsnotatet, at el-bilar og hydrogencar vil bidra til lokale utslepp av svevestøv på lik line med diesel og bensindrivne bilar. Noko av svevestøvet kjem frå forbrenningsprosessen i bensin- og dieselmotorar. El-bilar og hydrogencar har ikkje utslepp av svevestøv knytt til ein forbrenningsprosess.

Statens vegvesen (SVV) meiner utsegnene om EMIROAD i høyringa er unyanserte og til dels feil. SVV viser til at målingane i EMIROAD viser at nye diesel-personbilar med EURO 6 teknologi framleis har 4-20 gonger så mykje utslepp av NO_x i reell trafikk enn det som er utsleppskravet i NEDC (New European Driving Cycle). Denne presiseringa vert etter SVV si meining nok eit argument til støtte for framlegget.

Miljødirektoratet viser til at hovudkjelda til helseskadeleg NO₂ konsentrasjon i norske byar er utslepp av NO_x frå dieselpersonbilar. Miljødirektoratet viser vidare til at dieselpersonbilar slepp ut meir NO_x ved bykøyning/køyning i kulde enn det typegodkjenningsskravet tilseier. Miljødirektoratet sluttar seg til Samferdselsdepartementet sin definisjon av nullutsleppskøyretøy som køyretøy som nyttar batterielektrisitet eller hydrogen til framdrift, og er samd i at ein på kort sikt må tillate bruk av lågutsleppsbilar. Dei meiner at både ladbare hybridar, bilar som vert drivne av biogass, biodiesel og bioetanol er gode alternativ på kort sikt. For å sikre at best mogleg biodrivstoff blir teke i bruk er det viktig at omtalen av biodrivstoff som lågutsleppssalternativ differensierer mellom ulike slag biodrivstoff. Bilar med utslepp under 85 g CO₂/km, som samstundes oppfyller EURO 6 standardane, kan og på kort sikt definerast som lågutsleppsbilar, sjølv om EURO 6 standardane ikkje vil løyse kommunane sine problem med lokal luftkvalitet.

Energigass Norge meiner at saksframstillinga er for snever når det gjeld omtalen av alternative slag drivstoff. Høyringa nemner elektrisitet, hydrogen og innblanda biodiesel som alternative

drivstoff, men tek ikkje med *biogass* som kan erstatte diesel og bensin 100 prosent. Biogass er alt tilgjengeleg i dei største byane og fleire andre stader. Biogass er fornybar og klimanøytral energi, som ikkje gjev lokale utslepp av svovel og partiklar. Utsleppa av NO_x er òg låge.

Norsk elbilforening vil ikkje tilrå bruk av lågutleppsbilar. Dette segmentet består av hybridbilar og ladbare hybridbilar. Begge desse har ein avgrensa køyrelegd på rein batteridrift, og klarer sjeldan meir enn 30 km i kulde. Etter at straumen er brukt opp vil desse bilane ha eit høgare drivstofforbruk enn ein tilsvarande «fossilbil», etter som vekta av *både* eit elektrisk og eit konvensjonelt drivsystem gjer bilen tung, og medfører dermed eit høgare forbruk av drivstoff enn det som går fram av spesifikasjonane for den aktuelle bilen.

Miljøstiftelsen Zero uttrykkjer skepsis til at definisjonen av lågutleppskøyretøy vert sett til køyretøy med utslepp av 85g CO_2/km . I 2020 skal gjennomsnittet av nye bilar ha 85 g CO_2/km , og ein slik bil vil då vere ein gjennomsnittsbil, og Zero kan vanskeleg sjå at denne bilen samstundes kan definerast som ein lågutleppsbil. Zero meiner fylkeskommunane bør kunne setje krav som opnar for å kunne møte klimakrav til drosjer ved hjelp av biodrivstoff, sjølv om eit slikt krav kan vere vanskelegare å håndheve.

6.1.3 Departementet sine vurderingar

Departementet har merka seg KLD sitt innspel om at det er ikkje er rett at elbilar og hydrogenbilar vil bidra til lokale utslepp av svevestøv på lik line med diesel og bensindrivne bilar. Departementet er innforstått med at det oppstår svevestøv frå sjølvte forbrenningsprosessen i diesel- og bensindrivne bilar. El- og hydrogenbilar bidreg på lik line med diesel- og bensindrivne bilar til produksjon av støv frå vegdekket. Dette kan òg bidra til redusert luftkvalitet.

Departementet vil i tråd med innspelet frå SVV og Miljødirektoratet presisere at Euro 6 dieselbilar framleis har mykje høgare utslepp av NO_x i reell trafikk enn det typegodkjenninga tilseier. Departementet vil samstundes presisere at resultatene av testane gjev klare indikasjonar på at Euro VI krava gjev betydeleg reduserte utslepp frå *tunge* køyretøy, men at dei lette dieselbilane ikkje har hatt den same positive utviklinga.

Departementet viser til Norsk elbilforening sitt innspel om ladbare hybridar. Departementet vil i tråd med innspelet presisere at utsleppa frå ladbare hybridar i stor grad avheng av køyremøn-

ster. Når bilane ikkje brukar straum, vil dei kunne ha betydeleg høgare utslepp enn 85 gram CO_2/km . På bakgrunn av merkningen vil departementet difor ikkje tilrå at desse bilane skal definerast som lågutleppsbilar i drosjedrift.

Når det gjeld innspela om biodrivstoff, så viser departementet til at det vil vere opp til fylkeskommunen å fastsetje krav lokalt. Departementet finn ikkje grunn til å vurdere ulike slag biodrivstoff opp mot einannan, men tilrår som nemnt at drosjene må fylle kravet om 85 gram CO_2/km . Departementet viser òg til at det kan vere vanskeleg å kontrollere om ein bil køyrer på biodrivstoff eller fossilt drivstoff, utover eventuell dokumentasjon av forbruket. Departementet meiner såleis at det vil vere vanskeleg på generelt grunnlag å kunne definere bilar som går på biodrivstoff som lågutleppsbilar.

Departementet viser til Zero sitt innspel om at eit krav om maks 85 gram CO_2/km er for lite ambisiøst. Departementet vil i den samanheng vise til at drosjer må kunne fylle andre behov enn en personbil i privat bruk, og at drosjene i yrkestransport har mykje høgare utslepp per kilometer enn personbilar i vanleg privat bruk. Vi meiner at det er behov for å ta andre omsyn ved vurderinga av krav til drosjer som vert nytta i lokal yrkestransport.

Departementet viser elles til at grenseoppgangen for kva som skal forståast med lågutleppsbilar ikkje er avgjerande for bruk av lovheimelen. Fylkeskommunane kan sjølv fastsetje kva krav ein ønskjer å ha til drosjene, jf. omtalen under pkt. 5.2.

6.2 Tilhøvet til infrastruktur

6.2.1 Høyringsframlegg

Det er løyvestyresmakta som gjennom behovsprøvinga av løyve har ansvaret for at talet på løyve er tilstrekkeleg til å dekkje etterspurnaden etter drosjetenester for alle brukargrupper. Departementet legg til grunn at ei lovendring som gjev løyvestyresmakta ansvaret for å avgjere kva køyretøy den einskilde løyvehavar må bruke, forutset at løyvestyresmakta òg har eit ansvar for å sikre at særskilt infrastruktur som det vil vere behov for er på plass før nye krav vert sett i verk. Krav om bruk av nullutsleppsbilar i drosjenæringa krev at det finst tilgjengeleg infrastruktur, t.d. eit tilstrekkeleg tal ladepunkt. Departementet forutset at løyvestyresmakta, før det vert sett krav om bruk av nullutsleppskøyretøy i drosjedrifta, nærare greier ut behovet for infrastruktur for nullutsleppsbilar og lågutleppsbilar for at næringa kan

vere i stand til å utføre transportoppgåvene dei er pålagde. Finansieringa av infrastrukturtiltak må vere avklart på førehand. Det må òg takast omsyn til at den delen av næringa som driv drosjeverksemda 24 timar i døgnet, framleis må ha mogelegheit til det. Bruk av drosje fleire skift i døgnet vil vere avhengig av snøgge og kostbare ladestasjonar.

Departementet meinte i høyringa at det ikkje var grunnlag for å vurdere i kor stor grad ei eldrosje kan nyttast opp mot døgnskcontinuerleg drift, det vil m.a. avhenge av tilgangen på snøggledepunkt. Ein kan gå ut frå at drosjeeigarane vil installere ladepunkt ved bustad, som kan fullade eit køyretøy på 7-8 timar. Det vil likevel vere behov for kostbare snøggledepunkt, jf. punkt 7 om økonomiske og administrative konsekvensar, der det m.a. er gjort overslag over kostnader knytt til ulike ladepunkt. Løyvehavarar som ønskjer intensiv bruk av drosjen må ha tilgang til snøggledepunkt.

Når utviklinga og tilbodet av hydrogenbilar blir tilfredsstillande eigna til bruk som drosje er usikkert, både i høve til pris og utvalet av modeller. Det vil då eventuelt bli behov for etablering av ny infrastruktur.

Departementet meinte i høyringa at det ikkje vil vere i samsvar med føresetnaden om behovsprøving av løyve dersom talet på løyve må utvidast for å sikre tilbodet, som ei følgje av at det vert sett krav som avgrensar driftstida for den einskilde drosjebilen knytt til mangel på infrastruktur.

6.2.2 Høyringsfråsegn

SVV understrekar at etablering av ladestruktur ikkje berre medfører auka utgifter, men òg reduserte driftsutgifter, ettersom straum er vesentleg rimelegare enn bensin og diesel. Kostnader til installasjon av ladepunkt ved løyvehavar sin bustad bør raskt vere inntent. Kostnadsbiletet er noko annleis ved infrastruktur for snøggledepunkt, som vil vere eit naudsynt supplement til heimelading. SVV har likevel grunn til å tru at det er mogleg for løyvestyresmakta å etablere ordningar som ivaretek miljøintensjonane i høyringsframlegget, samstundes som det vert teke omsyn til rettvís handsaming av løyvehavarane og moglegheita til økonomisk forsvarleg drift.

Miljødirektoratet meiner at nullutsleppsteknologi er spesielt velegna for drosjenæringa i mange byar ettersom drifta av drosje er kjenneteikna av mange korte turar. Lading kan tilretteleggjast både ved depot og ved haldeplassar. Krav til nullutsleppskøyretøy i drosjenæringa vil fremje

utbygging av naudsynt infrastruktur for el- og hydrogenbilar, noko som er viktig med tanke på at fleire privatpersonar skal ta i bruk nullutsleppsbilar.

Hordaland fylkeskommune viser til høyringsframlegget og er samd med departementet i at dei største kostnadene for fylkeskommunen vil vere knytt til kjøp, etablering og drift av snøggledadarar til elbilar. Fylkeskommunen er ikkje utan vidare samd i at dei administrative kostnadene ved innføring av null- eller lågutsleppsbilar vil vere ubetydelege, med tanke på at det vil vere behov for kontroll med køyretøya. Dersom løyvestyresmakta skal gjennomføre utekontroll av drosjene vil det medføre nye kostnader som vil gå ut over løyveforvaltninga elles. Dersom det *ikkje* vert gjennomført kontroll, vert kravet i røynda eit sovande krav. Dei største kostnadene vil utan tvil den enkelte løyvehavar måtte bere. Som det går fram av høyringa er slike motorvogner dyre i innkjøp med eit monaleg tap ved vidaresal. Prisetviklinga i marknaden for vidaresal av brukte elbilar og hydrogenbilar er usikker. Med nedgang i køyreoppdrag, lengre skift for å få ei leveleg inntekt, auka konkurranse frå turbileigarar om offentlege oppdrag, og frå piratdrosjeverksemd og privatbilar om andre transportoppdrag, meiner fylkeskommunen at pålegg om særskilte utslepps krav til drosjer vil forverre den økonomiske stoda for ei allereie pressa næring.

Norges Taxiforbund meiner at det knyter seg stor usikkerheit både til den faktiske levetida på batteria og til verdien av elbilar i annanhandsmarknaden. Det er kostbart å byte batteripakke på elbilar, og det vil truleg vere vanskelegare å selje ein elbil-drosje i annanhandsmarknaden enn ein brukt «vanleg» drosje. Vidare må departementet avklare kven som skal finansiere utbygginga av ladestasjonar. For at det i det heile teke skal vere aktuelt å byte til elbilar, er det avgjerande at det vert etablert eit nettverk av ladestasjonar som er særskilt avsett til drosjenæringa. Dette må til for at drosjenæringa skal kunne vere tilgjengeleg døgnet rundt. Ein elbil nytta som drosje vil og bruke meir straum, i og med at det må nyttast taklampe og taksameter. I høyringsnotatet er det vist til ei kostnadsrekning knytt til ladepunkt på 11 kW til heimelading. Erfaringar frå næringa tilseier at ladepunktet må tilby minst 22 kW for at det skal vere effektivt nok til å lade ei drosje. Her reiser det seg spørsmål om kapasiteten på straumnettet. Elbilar og hybridbilar er uaktuelle til bruk som drosje i utkantstrok, men her kan bilar med plug-in-teknologi eller dieselmotor med låge utslepp vere aktuelle.

Oslo Taxi meiner at det må byggjast betre infrastruktur – snøggadarar/supercharger på drosjehaldeplassar og parkeringshus i heile køyreområdet.

Ruter framhevar at det må leggjast til rette for at fylkeskommunen og bransjen har reell gjennomføringsevne, for å kunne sikre at transporten kan gjennomførast. Dette gjeld særleg med omsyn til utbygging av infrastruktur som snøggadarar. Ruter viser til at enkelte turar som Ruter bestiller kan ha ei køyrelengd på opp til 100 km. Utbygging av infrastruktur bør skje i fylkeskommunens regi, men med statleg støtte.

Norsk elbilforening meiner at eit avgjerande moment for å kunne få til ein overgang frå bilar med fossilt brennstoff til null-utsleppsbilar er at fylkeskommunane sikrar offentleg støtte til ladestruktur tilrettelagt for drosjenæringa, dvs. etablering av snøggadarar på eit tilstrekkeleg tal knutepunkt.

6.2.3 Departementet sine vurderingar

Departementet har i høyringsutkastet lagt til grunn at ei lovendring som gjev løyvestyresmakta høve til å avgjere kva motorvogn løyvehavar skal nytte som drosje, forutset at løyvestyresmakta må ha ansvaret for at naudsynt infrastruktur er på plass før ei slik endring vert iverksett. I høyringsutkastet forutset departementet vidare at løyvestyresmakta *på førehand* utgreier behovet for særskilt infrastruktur tilpassa nullutsleppskøyretøy, og at finansieringa av slik infrastruktur er avklart på førehand.

Departementet legg til grunn at finansiering av infrastruktur tilpassa lokal drosjenæring, som følgje av lokale pålegg om bruk av særskilt driftsmiddel i drosjenæringa, og må finansierast av dei styresmaktene som har gjeve slike pålegg.

Det er løyvestyresmakta som er nærast til å vurdere kva krav som må setjast med omsyn til tilgjengeleg infrastruktur og til behovet for investeringar.

7 Økonomiske og administrative konsekvensar

Dei økonomiske og administrative kostnadene ved framlegget vil vere avhengig av korleis løyvestyresmakta nyttar heimelen. Dersom det vert sett krav om låg- eller nullutsleppskøyretøy for drosjer, vil det påføre løyvestyresmakta nye kostnader knytt til regelverksutforming, kontroll- og oppfølging av at det særskilde regelverket knytt til

køyretøyet vert etterlevd. Slik departementet ser det vil auka kostnader knytt til regelverksutforming utgjere den vesentlege delen av kostnadsauken, og den vil truleg vere avgrensa. Departementet legg då til grunn at det vil vere høvesvis lite behov for særleg omfattande kontroll av *sjølve køyretøyet*, ettersom drosjene til ei kvar tid vil vere synlege i det offentlege rommet. Med heimel for løyvestyresmakta til å kunne inndra løyve ved brot på regelverket, vil risikoen for å miste løyvet minimalisere brot på regelverket.

Den største kostnaden er knytt til kjøp, etablering og drift av snøggadarar til elbil. SVV har på oppdrag frå Samferdselsdepartementet berekna at kostnader til kjøp av snøggadarar ligg i området 120–300 000 kroner, andre etableringskostnader ligg på mellom 200–400 000 kroner, og årlege driftskostnader (ekskludert energikostnader) vil ligge på mellom 40–50 000 kroner.

Kostnadene for bygging av infrastruktur for elbilar og ladbare hybridbilar varierer. Generelt aukar kostnadene i høve til effekten på ladepunktet. Infrastruktur til *basislading* (normallading) og *fleksilading* (semihurtiglading) er relativt rimeleg.

Snøggadepunkt er betydeleg dyrare. Kostnadene knytt til eit *superhurtigladepunkt* ligg frå 450–650 000. Ved inngangen til 2015 var det registrert over 6000 offentleg tilgjengelege ladepunkt i Noreg.

Vert det sett krav til *lågutslepp* frå nye drosjer, kan kostnadsauken for næringa og løyvestyresmakta avgrensast. Dette gjeld i alle høve der krava er sett til eit slikt nivå at dei let seg oppfylle av alle eller dei fleste billeverandørane, til dømes maksimalt utslepp av CO₂. Per i dag er det eit fåtal bilar som kan vere aktuelle i drosjeverksemd dersom grensa for utslepp vert sett til 85 g/km, som i høyringa var foreslege som øvre grense for lågutslepp. Dette skuldast dårleg plass til bagasje/høg pris. Departementet legg likevel til grunn at med ei overgangsperiode på fire år vil det vere eit større utval av lågutsleppsbilar som kan nyttast i drosjeverksemd ved utløpet av fireårsperioden. Framleis vil krav til lågutslepp kunne føre til kostnadsauke for næringa ettersom utvalet av bilar løyvehavarane kan velje mellom vil vere avgrensa samanlikna med ein situasjon utan krav til lågutslepp, og prisane på lågutsleppsbilane kan vere høgare enn på andre bilar. Den samla verknaden er vanskeleg å talfeste og vil avhenge av utviklinga på bilmarknaden.

Innføring av slike krav innan ein fastsett frist vil føre til ei raskare fornying av bilparken. Ettersom mange løyvehavarar i dag nyttar eldre køyretøy som *erstatningskøyretøy* for hovudløyvet, eller

som *reserveløyve*, kan strengare miljøkrav medføre oppseiing av reserveløyve og dermed dårleg tilgjenge av drosje. I større byområder med konkurranse mellom sentralar vil oppseiing av reserveløyve truleg ha mindre verknad på tilbodet til brukarane. Dersom så skulle bli tilfelle, kan løyvestyresmakta auke tilbodet av ordinære løyve.

Dersom det vert sett krav til *nullutslepp*, vil dette truleg føre til auka kostnader for drosjenæringa. Per i dag er det berre eit fåtal elbilar som er aktuelle som nullutsleppsdroser. Likeins som utvalet av eigna lågutsleppsbilar vil bli betre over ein fireårsperiode, må ein og kunne leggje til grunn at utvalet av nullutsleppsbilar vil bli større over tid. Departementet legg til grunn at det per i dag berre er elbilar som kan oppfylle kravet til nullutslepp, og som samstundes kan nyttast som drosje. *Dersom* utviklinga av hydrogendrivne brenselceller bilar fører til at desse bilane òg vert eit reelt nullutsleppsalternativ til eldrivne bilar, vil det kunne ta bort grunnlaget for bruk av elbil som drosje, ettersom brenselceller bilar har eit tilnærma likt bruksmønster og aksjonsradius som fossildrivne bilar.

Auka kostnader for drosjenæringa ved krav om bruk av nullutsleppsbil som drosje har mellom anna samanheng med gjeldande ordning med reduksjon av eingongsavgifta. Ved førstegongs registrering av ordinær motorvogn som skal nyttast som drosje, vert det gitt vesentleg lemping i eingongsavgifta. Etter tre års bruk i drosjeverksemd kan motorvogna avhendast, utan å måtte refundere noko av reduksjonen i eingongsavgifta som vart gitt ved førstegongs registrering. Det er vidare frådragsrett for inngåande meirverdiavgift på personkøyretøy som vert nytta til persontransport mot vederlag. Dersom køyretøyet vert seld før fire år er gått må ein del av meirverdiavgifta betalast tilbake. Nullutsleppsbilar er fritakne for avgifter/MVA for *alle* kjøparar og dette vil såleis føre til direkte tap ved avhending av brukt drosje i privatmarknaden. Sjølv om bruk av elektrisitet framfor fossilt drivstoff vil medføre betydeleg lågare driftsutgifter, vil totalkostnadene ved overgang til elbil truleg bli større enn ved bruk av fossildrivne bilar, noko som må takast ut gjennom prisauke. For at drosjenæringa skal kunne drive økonomisk forsvarleg, er det vidare ein føresetnad at tilstrekkeleg infrastruktur er på plass før krav om bruk av nullutsleppsbilar vert iverksett. Drosjene må kunne drive døgntinuerleg, utan vesentleg ventetid på lading.

Den gjennomsnittlege køyrelengda for ei Oslo drosje var i 2013 ca. 150.000 km, og det kan difor vere naturleg å fase ut ei tre år gamal drosje t.d.

gjennom sal på den private marknaden. Ettersom elbilar og hydrogenbilar er dyre i innkjøp og inntil 2018 er fritakne frå heile eingongsavgifta og meirverdiavgift for *alle* kjøparar, må det vere grunn til å anta eit monaleg økonomisk tap ved vidare sal av slik motorvogn når den vert teken ut av drosjedrift. Det er vanskeleg å vurdere den framtidige prisutviklinga i marknaden for sal av brukte elbilar og hydrogenbilar som har vore nytta i drosjeverksemd. Dette gjeld sjølv om slike motorvogner seinare vil verte pålagt ordinære bilavgifter/MVA, og om *andre* fordelar som slike køyretøy har i dag vert fjerna. Dette er kostnader og risiko som vil måtte avspegle prisnivået både i spot- og anbodsmarknaden, justert for lågare kostnader til drivstoff.

SVV har kome til at kostnadene til eit ladepunkt på 11 kW til «heimelading» (som fulladar ein tilnærma tom elbil på 7-8 timar) vil innebere kostnader på om lag 52 millionar kroner for næringa i Oslo ved full elektrisk drift. Tilsvarende kostnader for drosjene i Stavanger, Bergen og Trondheim vil vere høvesvis om lag 10, 18 og 8 millionar kroner. Tidsbruken for lading med nemnde føresetnader svarer til eit heilt skift.

8 Merknader til lovframlegget

Eit nytt fjerde ledd i yrkestransportlova § 9 opnar for å gje den løyvestyresmakta som ønskjer det mogelegheit til å kunne fastsetje ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp for motorvogner som skal nyttast i drosjeverksemd. Korleis ei øvre grense skal fastsetjast, vil vere opp til den ein-skilde løyvestyresmakta å avgjere ut frå lokale behov. Dersom det vert fatta vedtak om å innføre eit slikt påbod, vil det måtte gjelde alle drosjene som driv i konkurranse med ein annan innan same område (løyvedistriktet). Ei løyvestyresmakt kan likevel berre gje påbod som er bindande for løyver som løyvestyresmakta har det administrative ansvaret for. Det kan setjast ulike grenser for ulike løyvedistrikt.

§ 9(4) fastset ei grense på fire år frå det vert fatta vedtak om å innføre særskilte utsleppskrav, til krava må vere oppfylte for samtlege drosjeløyver som driv verksemda innanfor same løyvedistrikt. Ei overgangstid på fire år vil gje næringa ei høveleg omstillingstid. Dersom det vert sett krav om nullutslepp, vil det òg ta tid å leggje til rette naudsynt infrastruktur, til dømes ladepunkt for eldrosjer eller stasjonar for fylling av hydrogengass for køyretøy som nyttar brenselcelleteknologi.

§ 9(4) siste punktum fastset at den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp må fastsetjast i (lokal) forskrift. Dette kravet medfører mellom anna at det vil måtte gjennomførast lokale høyringar før forskrifta vert vedteken. Næringa og andre partar vil såleis ha mogelegheit til kome med innspel før endeleg grense vert fastsett.

Gjeldande § 9 (4) og § 9 (5) vert ny § 9 (5) og § 9 (6).

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer).

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget vert bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringar i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy skal § 9 fjerde ledd lyde:

(4) Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyring etter første ledd skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Det skal setjast ein frist på minst fire år for

å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp.

Noverande fjerde og femte ledd blir nye femte og sjette ledd.

II

Lova trer i kraft straks.
