

Høyringsnotat

Framlegg om endring av § 9 i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

Heimel for å setje miljøkrav til motorvogn som vert nytta som drosje

1. Innleiing

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

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 regjeringen sikre fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestrafikklova*” .

Samferdselsdepartementet forstår vedtaket som eit ønskje om 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.

Høyringsnotatet er avgrensa i høve til utslepp knytt til drifta av køyretøy. Utslepp knytt til produksjon eller avfallshandsaming av køyretøy er såleis ikkje vurdert.

2. Bakgrunn for framlegget

Bakgrunnen for framlegget til lovendring er Stortinget sitt anmodningsvedtak 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 lågutslippssaker i yrkestrafikklova.

I innstilling 72 S (2014-2015) har Transport- og kommunikasjonskomiteen 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 regjeringen 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 sluttfasen 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 komiteen (alle unnateke representantane frå FrP) fremma 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 kommunikasjonskomiteen vert det vist til at yrkestransportlova ikkje gjev løyvestyresmakta 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.

Komiteen viser til at det kan vere behov for ei overgangsperiode før eventuelle nye krav vert innført. Komiteen ber regjeringa sjå på korleis ein kan ivareta føreseieleg heita for taxinæringa ved ei eventuell endring i yrkestransportlova. Dersom det vert innført vesentleg strengare krav til nye drosjer for raskt, kan dette medføre ei så stor kostnadsauke for næringa at utskifting av bilparken vert utsett, noko som vil vere negativt både for miljøet og næringa.

Komiteen ber om at det på eigna måte vert gjort greie for korleis fylkeskommunane kan få heimel til å stille krav om null- og lågutsleppsilar, samt korleis det kan leggjast til rette for føreseielege og føremålstenlege overgangsordningar, slik at drosjenæringa ikkje vert skadelidande.

3. Nærare vurdering av drosjemarknaden og marknaden for låg- og nullutsleppsilar

3.1 Faktaopplysningar om drosjer – tal, utslepp og køyrelengde

I mars 2015 var det 8436 registrerte drosjer i Noreg. (578 vert drivne med motorvogn registrert for meir enn 9 passasjerplassar, såkalla utvida drosjeløyve).

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

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

Gjennomsnittsutslippet for drosjer som vart registrert i 2014 var 135,5 g CO₂/km. Gjennomsnittsutslippet for alle ny registrerte personbiler var i 2014 på 110 g CO₂/km. For drosjer som var ny registrerte i 2015 fram til byrjinga av mars er snittet 129,7 g CO₂/km.

SSB lagar statistikk over 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 dette året 12560 km.

3.2 *Køyretøy som oppfyller krava og kostnader knytt til infrastruktur*

Oppmodingvedtaket nyttar omgrepa null- og lågutslepps-bilar.

Nullutslepps-bilar

Nullutslepps-bilar er bilar som nyttar elektrisitet eller hydrogen til framdrift. Utvalet elbilar er nokså godt, spesielt av mindre bilar. Men det er og eit aukande tilbod av mellomstore og store bilar.

Hydrogen er førebels på utprøvningsstadiet, og mest egna fort testprosjekt. Det er berre etablert nokre få hydrogenstasjonar i Oslo-området.

Både elbilar og hydrogenbilar vil bidra til lokale utslepp av svevestøv og støy på linje med nye diesel- og bensinbilar.

Det har vore ein kraftig auke av salet av elbilar dei seinare åra. I Noreg er det no registrert om lag 60.000 elbilar, mot ca. 19 550 ved utgangen av 2013. Den oppgjevne rekkevidda på elbilar varierer frå noko under 200 til opp mot 500 km. Den teoretiske rekkevidda vil kunne avgrensast av faktorar som bruken, topografi og klima.

Lågutslepps-bilar

Kva som vert klassifisert som *lågutslepps-bilar* avheng av om det er tale om låge utslepp av CO₂, eller av forureining som fører til lokale luftkvalitetsproblem (svevestøv og NO₂). 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 være over 85 gram CO₂ i gjennomsnitt i 2020. Vidare er det krav til at nye bilar skal ha Euro 6-standard. Dette inneber at det ikkje blir nemneverdige utslepp av svevestøv og små utslepp av NO₂. Bilar med utslepp under 85 gram CO₂ og med Euro 6 standard kan etter Samferdsledepartementet si vurdering reknast som lågutslepps-bilar og vurderingane under byggjer på dette. Men det vil vere opp til fylkeskommunen å fastsetje krav lokalt.

Når det gjeld lokale utslepp av partiklar og NO_x vert dette regulert gjennom europeiske krav til typegodkjenning, Eurokrav. Krava har gradvis vorte skjerpa frå Euro 1 krava kom for personbilar i 1992. Frå 1.1.2015 gjeld Euro VI for godkjenning av motorar for ny registrering av tyngre køyretøy og Euro 6 for av lettare køyretøy.

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-6 krava gir reduserte utslepp, men per i dag ikkje aleine løyser utsleppsproblema knytt til lokale utslepp frå personbilar med dieselmotor.

Diesalbilar. Det er fleire diesalbilar som klarer kravet til 85 gram og har Euro 6. Bilane er små og mellomstore (Volvo V40, Peugeot 308).

Hybridbilar er bilar som nyttar både ein forbrenningsmotor og ein elektrisk motor til framdrift. Men mange av desse har høgare utslepp enn 85 gram CO₂ pr. km (opp til 149 gram) og kan difor ikkje reknast som lågutsleppsilar. Dei som klarer 85-grams grensa er små og lite egna som drosjer.

Ladbare hybridbilar har som hybridbilar både ein forbrenningsmotor og ein elektrisk motor til framdrift, men den kan ladast frå straumnett. Dei fleste av desse vil ha utslepp under 85 gram CO₂ og vil kunne reknast som lågutsleppsilar. Det er mellom anna fleire større dieselelektriske modellar. Desse bilane treng ikkje lading for å drivast, men for å få ei miljøeffekt er det nødvendig med ladepunkter. Ved inngangen til 2015 var det registrert ca. 1400 *ladbare hybridbilar* i Noreg.

Infrastruktur

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

Hurtigladepunkt er betydeleg dyrare. Kostnadene knytt til eit hurtigladepunkt ligg frå 320.000 til 600.000 og kostnadene til eit *superhurtigladepunkt* ligg frå 450.000 til 650.000. Ved inngangen til 2015 var det registrert over 6000 offentleg tilgjengelege ladepunkt i Noreg. Oversikt over ladepunkter ligger på gronnbil.no. Enova har utarbeidd eit forslag til ladestrategi som er til handsaming i Samferdselsdepartementet og Olje- og energidepartementet.

Biodrivstoff

Biodrivstoff har lågare utlepp av CO₂ enn fossilt, men utsleppsreduksjonen avheng av produksjonsmetoden. Lokale utslepp aukar eller minkar marginalt i høve til type biodrivstoff. I Noreg har det vore sett krav til innhaldet av biodrivstoff i bensin/diesel. I 2009 var kravet minst 2,5 pst biodrivstoff, i 2010 var grensa sett til 3,5 pst. Bilar som kan nytte biodrivstoff kan òg nytte ordinært drivstoff. Vi meiner difor at bilane må tilfredsstille kravet om maksimalt utslepp 85 g CO₂ for å kunne reknast som lågutsleppbil.

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 få løyve må søkjaren fylle krava til god vandel,

teoretisk kompetanse (løyvekurs) og kunne stille økonomisk garanti. Den som skal vere førar av motorvogn i løyvepliktig persontransport må ha køyresetel, utferd av politiet. Kravet til køyresetel skal sikre at vedkomande ikkje er ueigna til eit slikt yrke.

For å kunne drive persontransport mot vederlag med *personbil*, krevst som hovudregel drosjeløyve, yrkestransportlova etter § 9, jfr § 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 i yrkestransportforskrifta § 1 bokstav d), skilt ut ein eigen løyvekategori innan personbilstorleiken for såkalla selskapsvogner (limousin).

Selskapsvognløyve gjev rett til å drive yrkestransport med eksklusivt materiell godkjent av løyvestyresmakta, jfr yrkestransportforskrifta § 1 bokstav d). Talet på selskapsvogner er marginalt i høve til talet på drosjer, og finst berre i dei større byane. Fylkeskommunane og Oslo kommune er løyvestyresmakt for drosje- og selskapsvognløyve, 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 felles regel som gjeld alle slag løyve som er regulert i yrkestransportlova.

Regelen er ei vidareføring av tidlegare § 13 nr. 2 i *lov 4. juni 1976 nr 63 om samferdsel (samferdselslova)*. 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 gjeldande lov § 13 nr. 2, 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 vegtransportlovgevinga, 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 forskriftsform. 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, dei kan gjelde for tidsavgrensa periodar m.m.

Yrkestransportlova § 9 gjev særskilte reglar for persontransport utanfor rute, inkludert drosjeløyve. I § 9 (3) har løyvestyresmakta heimel til å gje pålegg om at det skal etablerast 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. Det kan ikkje seiast å ha samanheng med den funksjonen eit drosjeløyve skal ha.

4.3 Alternativ til lovregulering for å fremje miljøvenleg drosjetransport

Departementet viser til at både private og offentlege organ som kjøpar av transporttenester, kan stille krav til miljøeigenskapar til køyretøyet 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 for skulebarn, TT-transport m.m. set krav i konkurransegrunnlaget om bruk av låg- eller nullutslepp for køyretøy som skal nyttast til transporten. Yrkestransportlova er ikkje til hinder for at slike krav og vert sett for transport som vert utført med drosje.

Departementet har lagt til grunn ei forståing av gjeldande yrkestransportlov som gjer det mogeleg å stille særlege krav til *nyoppretta* drosjeløyve, men som ikkje kan stillast til løyve som alt er tildelte. Dersom slike krav skal stillast, må løyvestyresmakten som hovudregel utvide løyvetalet, noko som inneber krav til gjennomføring av ordinære saksprosessar som er knytte til behovsprøvinga. Eit ønske om bruk av låg- eller nullutsleppsbilar er i seg sjølv ikkje noko sakleg grunnlag for å utvide talet på løyve. Krav som kan stillast til nyoppretta drosjeløyve må og kunne stillast til løyve som vert ledige, og skal lysast ut på ny.

Det er vidare mogeleg gjennom avgiftspolitikken å kunne stimulere til større bruk av miljøvenlege køyretøy generelt og i drosjenæringa ved at slike køyretøy vert gitt særlege økonomiske fordelar på liknande måte som det som gjeld for kjøp og bruk av nullutsleppskøyretøy i dag.

4.4 Europaparlamentets- 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 og for private som kjøper motorvogn når vedkomande har inngått avtale om plikt til offentleg teneste definert i forordning 1370/2007 (kollektivtransportforordningen). Formålet med direktivet er å fremje marknaden for reine og meir energieffektive køyretøy.

Direktivet er teken inn i EØS-avtalen gjennom vedtak 4. oktober 2013. Eit framlegg til nødvendige endringar i lov og forskrifter i norsk rett er sendt på alminneleg høyring.

5. Framlegget

5.1 Nærare om framlegget til lovheimel

Departementet har utarbeidd utkast til lovheimel for løyvestyresmakta til å kunne setje krav om at det skal nyttast låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjeverksemd som ein ny § 9 nr. 4:

”Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekjøring med motorvogner registrert for inntil 9 personar skal drivast med motorvogner som har ei øvre grense for miljøskadelege utslepp. Det skal då setjast ein frist på minst tre år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadelege utslepp”.

Gjeldande § 9 (4) og 9 (5) vert høvesvis § 9 (5) og § 9 (6). Når det gjeld plasseringa av heimelen i § 9, framfor t.d. § 11, er det lagt vekt på at § 9 er ein bestemmelse som *er* innretta mot persontransport utanfor rute, og særskilt om fastsetjing av vilkår for drosjeløyve, som heimelen i samsvar med Stortinget sitt anmodningsvedtak er avgrensa til å gjelde for.

Framlegget til endring i § 9 vil gje løyvestyresmakta heimel til sjølv avgjere om det skal innførast ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp, og kvar den øvre grensa skal ligge. Det kan t.d. setjast krav om at drosjene må oppfylle eit krav om maksimalt utslepp av CO2 eller til annan lågutsleppsteknologi, eller det kan setjast krav om nullutslepp.

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

Den viktigaste oppgåva for løyvestyresmakta etter gjeldande reguleringsystem er behovsprøvinga av løyve, for å sikre at brukarane har eit rimeleg tilbod av tilgjengelege drosjer. Dette gjeld både talet på løyve, men og at drosjer i utgangspunktet må vere tilgjengelege for alle type brukarar, vaksne med born, brukarar med ulik grad av rørslehemming m.m. Før ei eventuell omlegging til bruk av nullutsleppsdroser (ordinære droser av personbilstorleik), må løyvestyresmakta foreta ei vurdering av om det finst tilgjengelege bilar i marknaden som fyller dei aktuelle miljøkrava som og kan nyttast som droser, og som i tilstrekkeleg grad kan ivareta omsynet til brukarane. Vesentlege vurderingstema vil her vere tal på passasjerplassar, plass til bagasje, funksjon og driftstryggleik. 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 også gjerast ein vurdering av investeringskostnadene og driftskostnadene for drosjeeigarane.

Yrkestransportlova gjev som nemnt og heimel for løyvestyresmaktene til å gje såkalla utvida drosjeløyve, som kan drivast med motorvogn registrert for inntil 17

personar. Slike løyve gjev 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.

5.2 Forholdet til infrastruktur

Det er løyvestyresmakta som gjennom behovsprøvinga av løyve har ansvaret for at talet på løyve er tilstrekkeleg til å kunne 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 og har eit ansvar for å sikre at eit eventuelt behov for ny særskilt infrastruktur er på plass før nye krav vert sett i verk. Krav om bruk av nullutsleppsbilar i drosjenæringa set og krav om at det finst tilgjengeleg infrastruktur, t.d. eit tilstrekkelege tal ladepunkt. Departementet forutset at løyvestyresmakta, før det vert sett krav om bruk av nullutsleppskøyretøy i drosjedrifta, nærare utgreier behovet for infrastruktur for nullutsleppsbilar og lågutsleppsbilar for at næringa kan vere i stand til å utføre transportoppgåvene dei er pålagte. Finansieringa av infrastrukturtiltak må vere avklart på førehand. Det bør og takast omsyn til at den delen av næringa som driv døgndrift av løyva sine framleis må kunne ha høve til det. Bruk av drosje fleire skift i døgnet vil vere avhengig av snøgge og kostbare ladestasjonar.

Departementet har ikkje grunnlag for å vurdere i kor stor grad ei el-drosje kan nyttast opp mot døgkontinuerleg drift, det vil m.a. avhenge av tilgangen på snøgg-ladepunkt. 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 snøgg-ladepunkt, jfr punkt 3 der det er vist til overslag over kostnader knytt til ulike ladepunkt. Løyvehavarar som ønskjer intensiv bruk av drosja må såleis ha tilgang til snøgg-ladepunkt.

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

Departementet kan vanskeleg sjå at det 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.

5.3 Overgangsperiode –minst tre år.

I lovframlegget er det lagt opp til at løyvestyresmakta skal setja ein frist på minst tre år (frå vedtak) før løyvehavar må oppfylle krav til låg- eller nullutslepp. Departementet viser til Innst. 72 S (2014-2015) der det vert vist til at det kan vere behov for ein overgangsperiode, og omsynet til at endringane er føreseielege for næringa må tilleggjast vekt.

Slik rammevilkåra for drift av bensin- og dieseldrosjer er i dag i høve til drift av låg- eller nullutsleppskøyretøy, vil det verte ulike konkurransevilkår mellom dei ulike drosjeverksemdene som skal drive i same marknaden. Departementet viser 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 til ein (tre års) frist før kravet om 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 lenge 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 fullt utnytta avgiftsreduksjonen ved registrering av ny bil som drosje. Dersom ein nett har registrert drosje vil ein treårsfrist gje høve til å nytte motorvogna i tre år med full avgiftsreduksjon utan krav om refusjon ved eventuelt vidaresal etter tre år. Andre vil måtte stå ovanfor alternativa å byte til låg- eller nullutsleppskøyretøy før treårsfristen er nådd, eller nytte drosjen eitt eller to år etter at ein kunne ha registrert ny drosje med avgiftsreduksjon. Eit siste 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 set, vil ein ikkje unngå ei viss konkurransevriding internt i løyvedistriktet ei avgrensa periode.

Departementet viser til at ei ny motorvogn med tradisjonell motor registrert som drosje har ei vesentleg lågare eingongsavgift enn om den skulle vore kjøpt til privat bruk. Samstundes kan marknaden for vidaresal av elbilar vere usikker. Uansett vil reknestykket for den einskilde løyvehavar komme dårlegare ut ved vidaresal av ei motorvogn som har vore innkjøpt utan nokon avgiftsmessig fordel. Etter tre års bruk av motorvogna som drosje kan den 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 reknestykket måtte sjå annleis ut med omsyn til avskrivingskostander, drifts- og vedlikehaldskostnader for slike bilar enn for bensin- og dieseldrivne bilar.

5.4 Andre omsyn som må ivaretakast

Departementet legg til grunn at ansvaret for ei tilstrekkeleg utgreiing av ulike problemstillingar knytt til ei omlegging av drosjedrifta, basert på dei krava som blir sette til køyretøy, må liggje på løyvestyresmakta.

For sakshandsaminga gjeld alminnelege forvaltningsmessige prinsipp. M.a. må følgjande avklarast og vurderast:

- Dei miljømessige konsekvensane av ei omlegging
- Verknader for brukarane
- Overgangsordningar
- Konkurranse i marknaden i høve til private og offentlege kjøparar av transporttenester
- Eit regelverk som er føreseieleg

- Mogelegheiter for kontroll og oppfølging. Dette kan vere krevjande dersom bruk av hybrid køyretøy eller bruk av biodrivstoff skal inngå i ei miljøvurdering.
- Kostnader/fordelar for næringa
- Kostnader/fordelar for det offentlege
- Kartlegging av behov for ny infrastruktur, og kostnader knytt til slik infrastruktur
- Korleis kostnader ved ei omlegging skal finansierast

6. Økonomiske og administrative kostnader

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 nye drosjer, vil det påføre løyvestyresmakta nye kostnader knytt til regelverksutforming, kontroll- og oppfølging av at det nye, 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, etter som drosjene til ei kvar tid vil vere synlege i det offentlege rom, og med heimel for løyvestyresmakta til å kunne inndra løyve ved brot på regelverket vil risikoen for å miste løyvet minimalisere freistnader på å bryte regelverket.

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

Vert det sett krav til *lågutslepp* frå nye drosjer, ser ikkje departementet at det treng medføre nokon stor kostnadsauke verken for næringa eller løyvestyresmakta. 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. 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 påverknad på tilbodet til brukarane. Dersom så skulle bli tilfelle, kan løyvestyresmakta auke tilbodet av ordinære løyve.

Dersom det vert sett krav til *nullutslepp*, stiller saka seg annleis. Per i dag er det berre elbilar som er aktuelle som nullutleppsdroser i større omfang. Ved førstegongs registrering av ordinær motorvogn som skal nyttast som drosje, vert det gitt vesentlege lemping i eingongsavgifta. Etter tre års bruk i drosjeverksemd kan motorvogna avhendast, utan å måtte refundere noko av fritaket frå eingongsavgifta som vart gitt ved førstegongs registrering.

Den gjennomsnittlege køyrelengda for ei Oslo-drosje var i 2013 ca. 150.000 km (SSB, <http://ssb.no/sok?sok=drosje>), 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 fritekte frå heile eingongsavgifta og meirverdiavgift for alle kjøparar, må det vere grunn til å anta eit monaleg økonomisk tap ved vidaresal av slik motorvogn etter at 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 rekna 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.

Framlegg til lov om endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

I yrkestransportlova 21. juni 2002 nr. 45 vert det gjort følgjande endring:

§ 9 fjerde ledd skal lyde:

"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 miljøskadelege utslepp. Det skal setjast ein frist på minst tre år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadelege utslepp."

Gjeldande § 9 fjerde og femte ledd blir femte og sjette ledd.

