

Hordaland Fylkeskommune  
Samferdselsavdelinga  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Ref: 2018/10968-2

Att: Håkon Rasmussen  
Nils Tore Eldegard

Bergen, 24. mai 2019

## Høring - forslag til ny forskrift om miljøkrav til drosjenæringen i Hordaland

Det vises til høringsbrev datert 18.02.2019 vedrørende ovennevnte.

07000 Bergen Taxi er positiv til at fylkeskommunens tilrettelegger for tilfredsstillende infrastruktur hva gjelder nullutslipp fra drosjer. Vi er imidlertid svært skeptisk til og urolig for konsekvensene av innføring av forskrift om miljøkrav, slik det er foreslått i høringsbrevet.

### Utilfredsstillende bilteknologi

Vi deler ikke fylkeskommunens syn på at det pr. i dag finnes tilfredsstillende bilmodeller som dekker taxinæringens behov for fullskaladrift. Selv om det finnes nullutslippsmodeller som kan benyttes av enkeltløyehavere, mangler det kurante modeller som vil kunne dekke markedets behov for taxitjenester.

Foruten tekniske krav til ladetid og rekkevidde, stilles et taxiselskap overfor krav og forventninger fra markedet som ikke kan løses med dagens nullutslippskjøretøy. Dette gjelder f.eks. kjøretøy med rullestolustrustning, minivan-transport (5-8 passasjerer), selskapsvogner og behov for firhjulstrekk.

Nullutslippsmodeller tilgjengelig på markedet i dag er enten svært kostbare eller for små (liten bagasjeplass og trang i baksetet) til å dekke behovet i markedet. I rullestol- og minivan-segmentet finnes ingen vel utprøvde løsninger.

Det vil komme flere nullutslippsmodeller på markedet i årene fremover. Det er for øvrig knyttet stor usikkerhet hvorvidt omfang av modeller, utrustning og leveringsevne vil kunne tilfredsstille taxinæringens krav til effektiv og kundetilpasset drift.

I sammenheng med forslag til endring av yrkestransportlov og -forskrift foreslås at drosjeløyper i fremtiden kun skal omfatte persontransport av 1-8 passasjerer (personbilregistrert). For utvidet taxiløype, dvs. taxi med 9 eller flere passasjerer med rullestolustrustning (minibuss), er det foreslått en overgangsordning på 5 år før slike kjøretøy må tas ut som turvognløype.

I overgangsperioden er det helt avgjørende at dagens utvidete taxiløyver må kunne benyttes til rullestol- og storbiltransport, selv om kjøretøyene ikke har nullutslippsteknologi. Dette både i forhold til å dekke vanlig etterspørsel i markedet, og ikke minst i forhold til forpliktelser inngått i offentlige kontrakter. Dette forholdet er så langt vi kan se ikke hensyntatt i rapporten.

### **Vesentlige praktiske utfordringer - infrastruktur**

Det er positivt at fylkeskommunen selv peker på forutsetningen om etablering av tilstrekkelig ladeteknologi og infrastruktur. Infrastrukturen pr. i dag er langt fra tilfredsstillende.

For å ivareta behovet for effektiv drift er det avgjørende at det etableres tilfredsstillende hurtigladekapasitet på taxiholdeplassene.

Bygging av 12 hurtigladere i perioden 2019-2023, fordelt utover i fylket, er ikke omfattende nok til å sikre hurtiglading ved holdeplassene i Bergen kjøreområde. Med «frislipp» av antall løyver vil en måtte beregne at behovet for lading vil øke tilsvarende økning av antall taxier i området.

Mange løyvehavere bor i borettslag, og det er etter hvert kjent at det oppstår utfordringer knyttet til etablering av ladesystemer i enkelte boområder. Dette vil for mange løyvehavere umuliggjøre 60% basislading, slik det er forutsatt i utredningen.

Det er forutsatt i rapporten at «50% av løyvene kan lade mellom kl. 10 og 13». En slik forutsetning vil ikke ha gyldighet for taxidrift generelt. Bruk og drift av et taxiløyve vil variere ihht. etterspørselssvingninger gjennom året, samt i forhold til hvilke offentlig og private kontrakter det enkelte taxiselskapet til enhver tid skal oppfylle.

### **Store økonomiske utfordringer**

Det legges opp til 50% økonomisk støtte til etablering av hjemmeladere hos 50% av løyvehaverne i fylket. Konsekvensen av forskriften innebærer likevel en investering for næringen på ca. 10,4 millioner kroner. Slik investering må ikke pålegges næringen.

Taxinæringen har i løpet av de siste årene suksessivt fått svekkete økonomiske rammebetingelser (flere mva-økninger, bortfall av avgiftsfritak, lengre avskrivningstid, vesentlig økning i bompengekostnader m.m.). Det er ikke økonomisk bærekraftig for taxinæringen å bli stilt overfor ytterligere investeringer og kostnader.

Det er ikke opplagt at nullutslippskjøretøy i seg selv er økonomisk gunstig. Rapporten viser ulike netto nåverdier for nullutslippsmoellene. Flere økonomiske fordeler ved å kjøre nullutslippsbil er i ferd med å bortfalle, og det er usikkert hvilken økonomi det vil ligge i nye nullutslippsmoeller som kommer på markedet i årene fremover.

Taxinæringen er gjennom de senere år påført større økonomiske ulemper, hvilket truer inntjeningssevne for den enkelte aktør, samt prisnivå overfor markedet.

I større grad enn tidligere vil det bli fordelaktig og nødvendig for taxieiere å beholde kjøretøy/driftsmiddel i mer enn 4 år.

Dette forsterkes gjennom at regjeringen ved årsskiftet fjernet avgiftsfritaket for taxi. Konsekvensen av dette er at den enkelte løyveholder vil velge å beholde kjøretøyet lengre enn tidligere. Et tvunget skifte innenfor en forestående 4-årsperiode vil være et svært urimelig krav mot den enkelte løyveholder.

Et eventuelt fylkeskommunalt vedtak i oktober 2019, med frist for total utskiftning av taxiparken i Hordaland i løpet av 4 år, vil således stille næringens aktører overfor svært urimelige økonomiske krav.

Overgangsperioden må derfor og uansett være lengre enn 4 år.

### **Nye rammebetingelser – deregulering**

Regjeringen er i ferd med å endre yrkestransportloven og -forskrifter i den hensikt å deregulere taxinæringen. Forslaget til endrete rammebetingelser vil ha store konsekvenser for taxinæringen og dens aktører – på mange områder.

Det vil bli utstedt nasjonale drosjeløyver (1-8 passasjerer). Det vil være uholdbart at det i enkelte fylkeskommuner/kommuner etableres miljøkrav, uten at det er tatt stilling til hvordan slike krav skal håndteres overfor løyver som er utstedt av andre fylkeskommuner med ingen eller andre miljøkrav.

Det vil bli «friåkare», dvs. løyveholdere uten tilknytning til taxisentral. Det vil være uholdbart å innføre miljøkrav uten å ha etablert en holdbar løsning for hvordan krav til miljø skal kontrolleres og følges opp overfor samtlige aktører i næringen.

I denne sammenheng vil det være formålsløst og lite tjenlig å innføre rapporteringsplikt for taxisentralene, slik forslag til forskrift innebærer. I forslag til deregulering av næringen er tilslutningsplikt til sentral fjernet og taxi/transport/formidlingssentral er ikke definert i lovverket.

### **Anbefaling - Konklusjon**

07000 Bergen Taxi vil ikke anbefale fylkeskommunen å vedta forskrift om miljøkrav, slik denne er definert.


Vi har mangeårig erfaring med å sette øvre grense for miljøskadelig utslipp i form av maksimum tillatt CO<sub>2</sub>-utslipp ved innkjøp/investering i ny taxi. Dette har gradvis redusert utslippet fra vår bilpark betydelig, samtidig som miljøkravet har vært håndterbart økonomisk og praktisk for den enkelte løyveholder.

Vi foreslår at fylkeskommunen utreder og eventuelt implementerer maksimal utslippsgrense ved skifte av taxi, samt at denne grense justeres fortløpende i takt med utvikling av bil- og utslippsteknologi.

Forslag til ny forskrift bør uansett utsettes, og vurderes i forhold til hvilke nullutslippssmodeller som faktisk kommer på markedet. Frist for å oppfylle kravene må være lengre, i alle fall 6 år fra vedtak i fylkeskommunen.

Stortinget skal etter planen behandle endring i yrkestransportlov og -forskrifter innen kort tid. Vi vil foreslå og anbefale at videre behandling om nullutslippssaken avvendes, samt at fylkeskommunen inviterer taxinæringen til dialogmøte vedrørende temaet etter at Stortinget har fattet endelig vedtak om fremtidens rammebetingelser. På den måte vil saken om nullutslipp kunne bli opplyst og utredet med basis i fremtidens reelle rammer for næringen.

Vi står selvsagt til disposisjon for ytterligere informasjon og kommentarer.

Med vennlig hilsen  
07000 Bergen Taxi  
  
Jan Valeur  
Adm. direktør