

**Statens vegvesen**

VESTLAND FYLKESKOMMUNE
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlande eining:
Transport og samfunn

Sakshandsamar/telefon:
Sivert Faye / 47299448

Vår referanse:
21/53839-2

Dykkar referanse:

Vår dato:
12.05.2021

Høyringsuttale – forslag til forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane

Viser til høyringsbrev, datert 19.03.2021.

Det er foreslått endringar i *Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i Vestland fylke*, som stiller krav til nullutslepp frå drosjer frå 2024. Forskrifta omfattar i dag kommunane i tidlegare Hordaland fylkeskommune. Bakgrunnen for endringa, er ønske om at forskrifta også skal omfatte kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune.

Med bakgrunn i vårt sektoransvar for mellom anna klima og miljø, er vi positive til den føreslegne endringa.

Transport vest – transportforvaltning 1
Med helsing

Torun Torheim
Seksjonsleiar

Sivert Faye

Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Oslo: 25.05.2021
Deres dato: 19.03.2021
Deres referanse: 2020/71719-2

Att: Håkon Rasmussen og Janne Dokken

Høring – forslag til forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunene i tidligere Sogn og Fjordane

Det vises til Vestland fylkeskommunes forslag til forskrift om å innføre miljøkrav til drosjenæringen i kommuner i tidligere Sogn og Fjordane, datert 19.03.2021. NHO Transport støtter i all hovedsak forslaget og understreker vårt ønske om å redusere klimagasser fra en viktig bransje i kollektivtilbudet. Vi har kommentarer på følgende punkter.

Overordnet

NHO Transport støtter kravet om en gradvis innfasing av miljøkrav til drosjebransjen. Markedet utvikler seg raskt og vi ser en stadig innfasing av ny teknologi blant flere av våre medlemsbedrifter.

Særskilt selskapsvognsegmentet

Aktører som kjører med dagens selskapsvognløyver er innrettet mot et marked som skiller seg fra tradisjonell drosjekjøring og turbussaktivitet. Kundene har ofte et ønske om en sømløs eksklusiv transport med spesialtilpassede kjøretøy av høy kvalitet, gjerne i en privat omgivelse med egen sjåfør. Målgruppen er derfor villige til å betale godt for kjøretøy og sjåfør som de kan reservere under et lengre opphold på skreddersydde destinasjoner, til forskjell fra kjøretøy i det tradisjonelle drosjesegmentet.

NHO Transports medlemsbedrifter innenfor geografiske nedslagsfelt vil med et krav om elskriske- eller hydrogenkjøretøy oppleve større uforutsigbarhet for å kunne levere sine tjenester, all den tid leveransen krever firehjulstrekk og betydelig lengre kjørelengde enn tradisjonell drosjevirkosomhet.

NHO Transport savner en konsekvensutredning som også hensyntar virksomheter i dagens selskapsvognsegment, som vi ikke kan se er tilstrekkelig belyst i utredningen.

Nye aktører i markedet

NHO Transport har de siste par årene erfart en betydelig økt andel aktører som utfører ulovlige persontransporttjenester på størrelser med kjøretøy for opptil 8 sitteplasser i tillegg til fører. Dette er aktører som kjører enten uten løyve eller med feil løyve. I tillegg er dette et marked hvor vi erfarer en

etter hvert betydelig andel utenlandske aktører betjener, gitt en normalsituasjon som erfart før, men som vi også vil komme tilbake til etter pandemien.

NHO Transport frykter derfor en betydelig konkurransevridding dersom miljøkravene ikke følges opp ovenfor aktører som er i aktuelle kommuner i primært sommerhalvåret. Her må kontrolltiltak prioriteres. Et tillitsbasert system der løyvehaver selv er ansvarlig for å melde fra om brudd på miljøkravet, vil ikke alltid være tilstrekkelig.


Avslutningsvis

NHO Transport takker igjen for en grundig utredelse i forkant av foreliggende høring, som på en god måte har inkludert flere næringsaktører. Med en stegvis etablering av infrastruktur for både elektrisitet og hydrogen i grisgrendte strøk, samt tilgjengelige modeller i bilparken for også det nåværende selskapsvognsegmentet er bransjen positive til å ta en førende rolle.

Vi understreker likevel behovet for en evaluering av markedsstatus i 2023, som vi er kjent med at ble bestemt for tilsvarende forslag i tidligere Hordaland.

Om dere ønsker mer informasjon må dere gjerne ta kontakt.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Torstein Clausen Jystad
Næringspolitisk rådgiver



Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Uttale til høyring av forskrift om miljøkrav til drosjenæringa

Vi viser til brev frå Vestland fylkeskommune datert 19.03.2021, dykkar referanse 2020/71719-2.

Vedlagt følgjer uttale frå Sunnfjord kommune.

Med helsing

Joar Helgheim
einingsleiar

Truls Hansen Folkestad
rådgjevar

Dette brevet er elektronisk godkjent om det ikkje er signert.

Kopi til:

Vedlegg:

Uttale til høyring av forskrift om miljøkrav til drosjenæringa

Vestland fylkeskommune
 Postboks 7900

5020 BERGEN

Dato	Saksbehandler	Vår ref.	Deres ref.
28.06.2021	Wenche Hauglum	21/454 - 3	

MELDING OM VEDTAK

Høyring - forslag til forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane

Kommunestyret - 045/21:

Det er gjort fylgjande vedtak i saka:

Vik kommune støtter framlegg til forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane.

Samrøystes.

Med helsing

Øistein Edmund Søvik
 Rådmann

Wenche Hauglum
 Politisk sekretær

Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift



Sakspapir

Saksnr.	Utval	Møtedato
060/21	Formannskapet	06.05.2021
045/21	Kommunestyret	24.06.2021

Sakshandsamar	Arkiv	Arkivsaksnr.
Øistein Edmund Søvik	K2-N01	21/454

Høyring - forslag til forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane

Rådmannen si tilråding

Vik kommune støtter framlegg til forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane.

Formannskapet - 060/21

FS - vedtak:

Vik kommune støtter framlegg til forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane.
Samrøystes.

Kommunestyret - 045/21

KS - vedtak:

Vik kommune støtter framlegg til forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane.
Samrøystes.



Vedlegg		
Dokument dato	Tittel	DokID
22.03.2021	Høyring - forslag til forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane	220038
22.03.2021	Miljøkrav til drosjenæringa i Vestland.pdf	220039

Kort samandrag

Vestland fylkeskommune har etter yrkestransportlova § 9 andre ledd moglegheit til å stille miljøkrav til drosjenæringa i fylket. Etter Hordaland fylkeskommune si utgreiing i 2018 vedtok fylkestinget i Vestland den 3.3.2020 at ein skulle innføre forskrift med nullutsleppskrav til drosjenæringa i alle kommunane i tidlegare Hordaland. I vedtaket vart det og stilt krav om at administrasjonen skulle greie ut moglegheita for å stille krav i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane.

Vestland fylkeskommune har i vedlagt utgreiing (vedlegg 1) konkludert med at det er teknisk mogleg og økonomisk forsvarleg å innføre eit nullutsleppskrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane i løpet av ein fire års overgangsperiode. Kravet er teknologinøytralt, men etter dagen teknologi er det køyring med elbil eller hydrogenbil som oppfyller kravet.

Nullutsleppskrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Hordaland er heimla i lokal forskrift:

<https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2020-03-03-2549>

Administrasjonen føreslår at ein endrar denne forskrifta og inkluderer kommunane frå tidlegare Sogn og Fjordane, men med ei eiga overgangstid på fire år, sett til 1. oktober 2025. Med heimel i yrkestransportlova § 9 andre ledd føreslår administrasjonen at følgjande endringsforskrift vert vedteke av fylkestinget i Vestland:

I

Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunar i Vestland fylke.

II

Ny § 2 skal lyde:



"Løyvehavar pliktar å sørgje for at drosje registrert for inntil 9 personar ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor ved køyring i følgjande kommunar:

Askvoll, Aurland, Bremanger, Fjaler, Gloppen, Gulen, Hyllestad, Høyanger, Kinn, Luster, Lærdal, Sogndal, Stad, Stryn, Sunnfjord, Vik og Årdal"

III

Noverande § 2 og § 3 vert ny § 3 og § 4.

IV

Teksten om ikraftsetjing før § 1 vert flytta til ny § 5, som skal lyde:

"Forskrifta trer i kraft 1. april 2024, med unntak av § 2, som trer i kraft 1. oktober 2025.

V

Endringsforskrifta trer i kraft straks.

Fylkeskommunen har sett høyringsfristen til 19.7.2021.

Når høyringsfristen er ute vert det lagt fram sak for politisk handsaming med mål om endeleg vedtak i fylkestinget i september.

Aktuelle lover, forskrifter, avtalar m.m.

Yrkestransportlova §9 andre ledd.

Økonomiske konsekvensar

Ingen for kommunen.

For den lokale drosjenæringa vil det basert på dei berekningane som er gjennomført frå fylkeskommunen, ikkje koste drosjenæringa meir enn det gjør i dag med fossile løysingar. Det er allereie nytta el-løysingar i delar av den lokale drosjenæringa.

Vurdering

Vik kommune er i prosess med å oppdatere klima- og energiplan for kommunen. Reduksjon av klimagasser er ein viktig del av arbeidet med å nå dei globale klimamåla og skape meir



berekraftige lokalsamfunn. Det er i kommunane aktivitetane skjer og det er difor viktig at kommunane har ein bevisst politikk for å oppnå desse måla. Transportbransjen er ein viktig aktør i dette biletet. Vik kommune bør difor støtte opp om dei måla som fylkeskommunen legg opp til i denne saka.

Kommunen er også i prosess med å sjå på ein overgang til meir klimavenlege løysingar i si bilpark. Det vert lagt til rette med elbil lading av tenestebilar i det nye VHO-anlegget.

Det vil også vere merkeleg om det skal vere forskjellige miljøkrav til bransjen innanfor Vestland fylkeskommune. Ein samordning med det som allereie er fatta i Hordaland er naturleg og det er fornuftig at det vert gjeve ein 4 års tilpassing til nye krav.





**Taxi Transport Service AS -
Sogn og Fjordane, Sognefjord-
vegen 48, Olsmobygget,
Pb. 1, 6861 Leikanger**

Rådgjeving/konsulent.
Avtalepartnar persontransport.
Marknadsføring av drosjetransport.
Fakturering.
Foretaksreg.:NO 970 913 440 mva.

Ei medlemsbedrift i:



**Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen**

**Dykkar ref:
2020/71719-2.**

**Dykkar dato:
19.03.21**

**Vår ref:
gt**

**Vår dato:
20.07.2021**

UTTALE TIL HØYRING OM MILJØKRAV TIL DROSJENÆRINGA

Drosjenæringa i gamle Sogn og Fjordane fylke er i utgangspunktet positiv til miljøkrav til drosjenæringa, men har ein del merknader til utgreiinga og føresetnader som er lagt til grunn.

Slik som vi ser det, er det for tidleg å setje krav om el-bil for drosjar med meir enn 4 passasjerplassar. Om eit slikt krav skulle komme, vil det ramme dei som har bruk for tilrettelagd transport. Tal tilrettelagde bilar har alt minka til eit minimum p.g.a. omleggingar av avgiftssystemet, og vil minke ytterlegare om dette framlegget til miljøkrav vert vedteke.

Det same gjeld for skuletransport, der vi ofte er underleverandør til rutebilselskap. Mange ruter med mellom 4 og 8 elevar, må ha 4WD i vinterhalvåret. De er også ofte elevar som skadar seg, som har bruk for tilrettelagd transport, for å komme seg til og frå både barne/ungdomsskule, og vidaregåande skule.

Normalintervallet

På side 13 finn vi følgjande føresetnad for utgreiinga
«Normalintervallet er brukt som grunnlag for konsekvensanalysen. Grovt sett kan ein rekne at inntil 25 prosent av løyva har produksjon under nedre normalintervall, inntil 25 prosent av løyva har produksjon over øvre normalintervall, og litt over 50 prosent av løyva har produksjon mellom nedre og øvre normalintervall.»

Det er verdt å merke seg at utgreiinga til VLFK er basert på normalintervallet som berre utgjer 50% av drosjeparken. Vi meiner difor at utgreiinga ikkje har greidd å fange opp dei store forskjellane i køyremønster og krav til drosjeparken som eksisterar i gamle Sogn og Fjordane. «Gjennomsnitt-drosjane» som er lagt til grunn passar nok berre for sentrumsnære område.

Det er store forskjellar på krav til drosjeparken frå sentrumsnære køyreområde til køyreområde med liten og spreidd folkesetnad samt lange køyreavstandar både internt i kommunen og til sjukehus.

Nullutsleppbilar

Utan at vi ynskjer å gå djupt inn i problematikken, vil vi poengtere at det er feil å nytte omgrepet nullutslepps-bilar slik vi har merka oss at det er gjort i utgreiinga. Det eksisterar ikkje nullutslepps-bilar!

Batteria i el-bilar produsert i Europa, vert som oftast importert frå Asia og USA. Fyrstnemnde vert truleg produsert på lite fornybar energi som kol, og gir store miljøkonsekvensar. I tillegg kjem høgare miljøutslepp utslepp ved condemnering/destruksjon av el-bil (batteripakkar) enn fossilbil.

Når det gjeld aukande batteriproduksjon i Europa, må ein merke seg at mykje av el-krafta som vert produsert med vindmøller som også set miljøavtrykk fordi dei er produsert med fossilt brennstoff.

Produksjon av batteri er vurdert i utgreiinga, og VLFK har kome til at:

«I løpet av levetida til ein bil er direkte utslepp frå driftsfasen fleire gonger større enn dei indirekte utsleppa ved produksjon. Ei omstilling til nullutsleppskøyretøy er difor eit godt tiltak for utsleppsreduksjon.»

Etter det vi kan sjå manglar konsekvensvurderinga til VLFK likevel eit viktig moment – destruksjon av bilbatteripakkar til el-bilar.

Miljøgevinsten som er lagt inn i saksframstillinga må dermed etter vårt syn revurderast då alle «livsløps-/livssyklusmiljøfaktorar» ikkje er tekne med. I samband med dette har vi merka oss at: «Det samla utsleppet frå drosjenæringa i gamle Sogn og Fjordane utgjer omlag 1,2 prosent av det samla utsleppet frå lette køyretøy i fylket.»

Serviceapparat i nærleiken

Serviceapparatet for el-bilar er delvis fråverande i Sogn og Fjordane for ein del biltypar, og Tesla har ikkje serviceapparat i gamle Sogn og Fjordane. Det er dessutan lang ventetid på deler og for å få utført service samt reparaasjon på t.d. Tesla.

Vi ventar at serviceapparatet vert betre innan 2025, men er bekymra for om markanden er stor nok i gamle Sogn og Fjordane til at vi får tilstrekkeleg utbygging for mange av bilmodellane.

Rekkeviddeangst

Straumnett

- Sogn og Fjordane manglar i stor grad 400 v straumsystem. Oppgidde føresetnader for heimelading, lading hjå operatør og snøggelading held difor ikkje.
- Vi opplever at det mange stadar berre er tilgang til 230 v. Når ein føreset at 80% av ladinga skal tilfredsstillast med basislading heime, vil straumnettet føre til at det mange stader berre gir ein ladeeffekt på 3,6 kw. Dette er avhengig av bil, ladepunkt og temperatur.

Ein må dermed investere i trafo for å få god ladekapasitet. Dette er ein betydeleg investering og fører til meirforbruk på straum. Oppgradering av trafoar krev anleggsbidrag frå straumkunde som endrar investeringa til løyvehavar vesentleg i høve utgreiinga.

På vinterstid er det ofte låg utetemperatur og dermed også låg batteritemperatur. Når ein kombinerar dette med dårleg kapasitet i straumnettet og ladarar, vert ladeevna tilsvarande dårleg.

Snøggeladepkapasitet

I utgreiinga heiter det at:

«I snøggeladestrategien til Vestland er det satt eit mål om at det maksimalt skal vere 150 elbilar per snøggeladeuttak, maksimalt 50 km køyrelengd mellom snøggeladeplassar og 150 km mellom større

ladeplassar. Målet om tal bilar per ladeuttak handlar om kapasitet og å avgrense risiko for kødanning.»

Vi stiller oss svært tvilande til at 3 nye snøgladarar er tilstrekkeleg til å tilfredsstille denne målsetjinga, og oppfordrar VLFK til å vurdere dette på nytt, og då må ein ta med i vurderinga at dei fleste nybilsala no er sal av el-bilar. Ref. også omtale av ladekaos i turistsesongen nedanfor.

Dedikerte ladestasjonar på særskilde plassar.

Snøggloading har ikkje vore fokus for VLFK utgreiinga. Fylkeskommunen føreset at 80 % av straumbehovet vil dekkast gjennom AC basislading (frå 3,6 kw). Etter vårt syn må ein få på plass dedikerte snøgladarar for Taxi med nok kapasitet på sentrale stadar som alle sjukehusa,

Ein må og ta høgde for opplevd ladekaos i turistsesongen på kjende turistdestinasjonar som Flåm, Stryn og Luster samt viktige kryssingspunkt som Sogndal, Skei, Nordfjordeid og Lavik ferjekai.

Pasienttransport

På s 51 i utgreiinga vert det argumentert med at:

«I tillegg til dette treng næringsnoko særskilt tilrettelegging. Noko ladeinfrastruktur bør vere dedikert drosjenæringa ved å stå på plassar regulert for drosjehaldeplass. Det er i følgje utgreiinga aktuelt å prioritere snøggloading på plassar nær helseføretaka for å legge til rette for lading i samband med pasienttransport. Fylkeskommunen vil arbeide for å legge til rette for normalladarar på haldeplass og andre plassar der drosjen står i ro i løpet av arbeidsdagen. Fylkeskommunen vil i tillegg arbeide for at drosjer skal prioriterast i ferjekø. Det vil gjere det enklare å lade medan drosjen ventar i ferjekø.»

I følgje utgreiinga til VLFK er turar som går over 300 km ofte pasientreiser der sjåføren ofte får moglegheit til å lade medan sjåføren ventar på heimreise.

Pasientreiser har alt, og i aukande grad, gått over til å sende drosjene i retur utan ventetid eller utfører transport i vrntetida. Dermed kan ikkje sjåfør lade i ventetida, og får ikkje betalt for ladetida. Turane vil dessutan få avvik som må forklarast p.g.a unormal lang ventetid.

Driftsmessige føresetnader – tilstrekkeleg infrastruktur

VLFK har føreset at tid brukt på å lade elbilane ikkje påverkar omsetnaden, og at infrastrukturen tilfredsstiller nærings sine behov.

For å oppnå dette må ein unngå ladekø og sikre gode driftsføresetnader ved at ein må få på plass tilstrekkeleg med ladestasjonar, og unngå lang avstand mellom dei.

Mange bilmodellar har etter kvart oppgitt god rekkevidde på sommarstid. På vinterstid med snø, is og kulde er derimot sak ei ganske annan. Då kan du rekne med betydelig kortare rekkevidde. Ein el-bil trivst i følgje Dinside motor best i 30 +grader. Ein kald norsk vinterdag er ikkje optimal for å behalde god rekkevidde og ladekapasitet. Om ein klarar 300 km på sommarføre, kan ein oppleve 200 km på vinterstid og lengre ladetid. Om ein også må bruke varmeapparat, defroster og setevarme, kan rekkevidda minke endå meir

Økonomisk forsvarleg

God driftsøkonomi må ta omsyn til planlagd nedtrapping av el-fordelar som:

- Mva
- Eingongsavgift
- Parkering
- Bom
- Ferje

I analysen til VLFK er ikkje fossile drosjar fritaken frå eingongsavgifta, men har fritak frå moms. Nullutsleppsbilane er friteken både eingongsavgift og meirverdiavgift. Denne føresetnaden held ikkje med dagens utsikkert til regjeringsskifte, og dagens opposisjon sine planar (valgløfter) om å innføre meirverdiavgift på dyre el-bilar.

Det betyr at det vert høgare innkjøpspris enn det som er føresett i utgreinga for det er dei dyre el-bilane som er tilpassa marknaden, og har tilstrekkeleg ladekapasitet samt rekkevidde.

Vi har likevel merka oss VLFK føreset at fordelene el-bilar har i dag ved at dei berre betalar 50 prosent av bompengetaksten til fossile bilar etter brikkerabatt, og 50 prosent av ferjetaksten til fossile bilar vil forsvinne på sikt og har difor valt å ha same kostnad for nullutsleppskøyretøy og fossile bilar for ferje og bompengeutgifter.

Vi har vidare merka oss at ein av våre tidlegare ankepunkt, restverdi på bilar, ser ut til å vere godt ivareteke ved at: «Økonomiske analysar viser at sjølv om ein set restverdien til fossilfrie bilar til å vere halvparten av fossilbilar, kom fossilfrie bilar godt ut økonomisk i alle prisklassar med unntak for ein løyvehavar som hadde under 46.000 km i årleg køyrelengd.»

Føreseieleg prising av lading.

Vi har fått rapportert at lading på hurtigladestasjonar i gamle Sogn og Fjordane kan koste 7 kr. kw timen. Dårleg vær, snø, regn og kulde, fører til eit forbruk på opp mot 3,3 kw. pr. mil. Dette gir dårleg driftsøkonomi. (Opp mot kr. 23 pr. mil).

I forbrukarundersøkingar er det målt ein snitt på 5,5 kr. pr. kwh. Dei dyraste kosta 9 -10 kr., medan dei billigast 1,8 kr. (Tesla). Dersom ein på vinteren brukar 3,3 kw. Pr. mil, gir det eit forbruk på kr. 18,5 pr. mil

Nokre av ladestasjonsselskapa t.d. Meir (tidlegare Grøn Kontakt) no har gått over til å ta betalt både for kw. og medgått tid.

Med bakgrunn i ovannemnde er det særskilt viktig å få på plass avtalar som sikrar drosjenæringa føreseielege prisar på lading.

Store bilar (maxitaxi på turvognløyve) er unnatekne, men

Handikapløyve og selskapsvogn har i denne utgreinga unntak frå miljøkrava, men endring i lovverket fører til at dess bilane anten må over på turvognløyve eller drosjeløyve etter 2 år – 01.11.22. Dei fleste tilrettelagde bilane for rullestolbrukarar har inntil 9 passasjerplassar, og dermed gjeld kravet også for desse når forskrifta er planlagt implementert.

Det er pr. i dag ein variert bilpark i gamle Sogn og Fjordane fylke som er godt tilpassa køyregrunnlaget. Om forskrifta skulle verte vedteke utan endringar/dispensasjonar, vil dette endre seg. Det vil m.a. verte att få bilar som er tilrettelagt for rullestolbrukarar og 4WD.

I fylkeskommunen si utgreiing heiter det at:

«Fram mot 2025 kan det likevel vere eit utfordring med utvalet av større bilar. I dei tilfella der det ikkje er føremålstenleg å gå over til nullutsleppsmodell, må større bilar driftast som maxitaxi eller turvognløyve, som er unnateke miljøkravet.»

Sistnemnde betyr at drosjesjåføren må ha B-førarkort og verte underlagt reglar om køyre og kviletid samt at ein må gå over til større bilar (over 9 personar). Dette vil gi heilt andre driftsføresetnader enn det ein har med bilar mellom 5 og 9 personar, og vil rasere tilbodet til rullestolbrukarar.

Alternativet kan ein i følge VLFK: ... «enten kjøpe ein elektrisk versjon med avgrensa rekkevidde, kjøpe ein fossil bruktbil, eller ikkje få full refusjon av mva.». Ingen av desse alternativa gir «levelege» driftsføresetnader.

Med atterhald om at ein kan køyre minimum 300 km utan å måtte lade kan det å køyre og drifte el-bil likevel vere eit alternativ for mindre bilar med inntil 4 passasjerplassar. Dette må kunne gjennomførast, om temperaturen er under -20, i snøslaps, 15 cm snø i vegen osv.

Brot på miljøkrav.

VLFK har føresett at:

«Forslaget til nullutsleppskrav er føreslått handheva innanfor dagens rammer for kontroll hos løyvestyresmakta i Vestland fylkeskommune og Statens Vegvesen.

Avdekking av brot på miljøkravet må skje ved at løyvehavar rapporterer brot på eigne løyve, eller ved tips frå publikum. I tillegg kan brot avdekkast ved kontrollar utført av Politiet og Statens Vegvesen, både ved registerkontroll og ved utekontrollar på vegen.»

Politiet og Statens Vegvesen har svært få kontrollar av løyvedokument og føresetnader for løyvepliktig passasjertransport i gamle Sogn og Fjordane. Dette må intensiverast sterkt om ein ikkje skal oppleve urettmessige konkurransefortrinn fordi drosjeløyve utan miljøkrav frå andre delar av landet, eller utanlandske transportørar, opererer innanfor Vestland fylkeskommune. Ein kan ikkje basere seg på rapportering frå løyvehavarar eller tips frå publikum.

Oppsummering

Vi har i denne uttalen stilt oss delvis skeptiske til:

- VLFK si utgreiing er basert på berre 50% av drosjeparken
- Omtale av nullutsleppbilar
- Det framtidige tilbudet til rullestolbrukarar, og det framtidige tilbudet til skuleelevar på ruter som krev bilar med 4 til 9 personar samt område som krev 4WD
- Serviceapparat i nærleiken av der ein drifrar
- Kapasiteten i straumnett
- Snøgladepkapasitet og mangel på konkrete planar om tilstrekkeleg utbygging av dedikerte ladarar for drosje på sjukehus, turistdestinasjonar og viktige kryssingspunkt.
- Lading medan ein ventar på heimreise i pasienttransport
- Rekkevidde om vinteren
- Manglande omsyn til nedtrapping av el-bil fordelar
- Uføreseieleg prising av lading
- Tiltak for å unngå brot på miljøkrav

Trass i at vi ovanfor har stilt oss skeptiske til ein del av føresetnadene i utgreiinga, meiner vi at det ligg til rette for å innføre miljøkrav til personbilar i drosjenæring (1-4 passasjerplassar), men at den ikkje kan omfatte bilar som er godt tilpassa store deler av drosjemarknaden med 5 til 9 personar. Alternativt må det gjevast høve til å søke om dispensasjon for tilrettelagde bilar med mellom 5 og 9 personar, samt for område der det krevst 4WD for bilar i denne storleiken.

For å unngå konkurransefortrinn må ein kombinere dispensasjonen med restriksjonar på bruk av desse bilane i område/kommunar med miljøkrav som ikkje er omfatta av dispensasjonar. T.d. Drosje med forbrenningsmotor kan utføre enkeltoppdrag frå dette området til eit område med miljøkrav som ikkje er omfatta av dispensasjonar, men det er ikkje tillate å utføre intern drosjetransport i desse områda. Liknande dispensasjonar er på høyring i Trøndelag.

Ein kan også tenke seg at ein set lengre overgangstid for denne biltypen slik at ein kan få på plass bilar med lengre rekkevidde før den trer i kraft.

Vi meiner vidare at det også må opnast for dispensasjon for område med personbilar i drosjedrift der det manglar:

- Serviceapparat i nærleiken av der ein drifrar
- Kapasiteten i straumnett
- Ladekapasitet

I så fall må også dette kombinerast med restriksjonar på bruk i område med miljøkrav utan høve til dispensasjon.

Det er vidare viktig å merke seg at slike dispensasjonar vil gi liten miljøkonsekvens fordi det berre omfattar deler av 1,2% av det samla utsleppet frå lette køyretøy i fylket.

Med helsing

Geir Tøfte



TTS AS - Sogn & Fjordane

E-post: geir@tts.as

Mob: 90 53 31 93

Nettside: www.tts.as

Rådgjeving/konsulentverksemd - Avtalepartnar persontransport - Marknadsføring av drosjetransport - Factoring -
Innfordring/Inkasso - Kurs - Anbudstjenester - Rapportering & analyse - Sal av taxiutstyr - Taksameterdrift -
Administrative innkjøp - Kundekontakt - Nyhendeovervaking - Formidling av forsikring/pensjonsordningar -
Vidareutvikling av taxitjenester og baksystem til drosjenæringa