

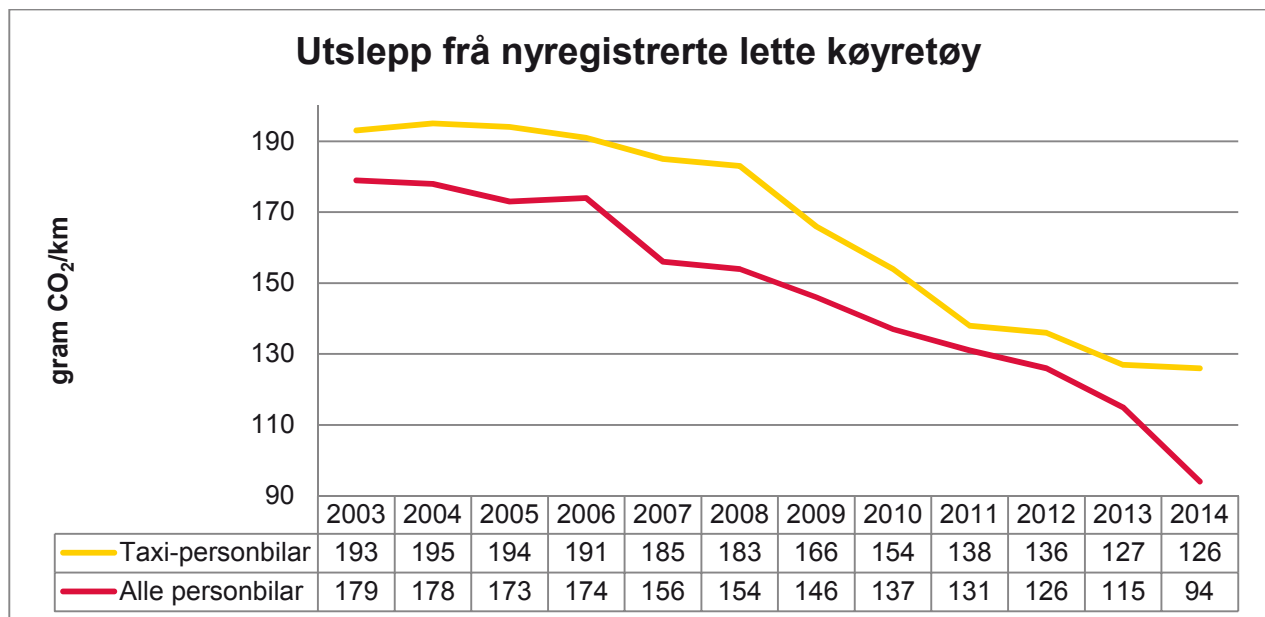
**Notat**

 Dato: 25.02.2015  
 Arkivsak: 2015/2515-2  
 Saksbehandlar: einhuns

<b>Til:</b>	Samferdselsutvalet, Fylkesutvalet
<b>Frå:</b>	Fylkesrådmannen

**Fremje av lågutsleppskøyretøy i drosjenæringa**
**Bakgrunn**

I følge AUD-rapport 13-2014 omfatta drosjenæringa i Bergen køyreområde 708 drosjeløyve i 2014. Dei fleste av desse er personbilar som står for omkring 4 000 tonn CO<sub>2</sub>-utslepp i året. Nyregistrerte personbilar i drosjenæringa har som regel høgare utslepp enn nyregistrerte personbilar elles. Historiske data frå perioden 2003 – 2014 syner at utsleppsnivået til drosjane følgjer den generelle tendensen i personbilparken med eitt til to års etterslep. Sjå Figur 1.



Figur 1: Historisk samanlikning av utslepp frå personbilar i drosjenæringa og personbilparken generelt. Kjelde: AUD-Rapport nr. 13-2014.

I 2014 gjekk utsleppa i den generelle personbilparken i Bergen køyreområde kraftig ned frå 115 til 94 gram CO<sub>2</sub>/km. Nasjonalt ligg utsleppsnivået for bensinbilar på 119 og for dieslbilar på 133 gram CO<sub>2</sub>/km, altså er det det høge salet av elbilar som har forårsaka det store utsleppskuttet i fylket. Ei liknande utvikling i drosjenæringa er avhengig av lågutsleppsteknologi, som til dømes ladbare bilar. Men løyvehavarane har ikkje dei same incentiva til å kjøpe elektriske bilar som privatpersonar – ein drosjebil per løyve har i dag redusert eingongsavgift uavhengig av utsleppsnivået.

## Mål og verkemiddel

Det er eit nasjonalt mål at personbilar ikkje skal sleppe ut meir enn gjennomsnittleg 85 gram CO<sub>2</sub>/km i 2020. Drosjenæringa ligg innanfor fylkeskommunen sitt ansvarsområde og på grunn av den hyppige utskiftinga av køyretøy kan dei riktige verkemidla føre raskt til resultat. For samfunnet er tiltakskostnaden for innfasing av lågutsleppskøyretøy i drosjenæring låg fordi bilane vert nytta meir enn andre bilar.

Eit stortingsfleirtal har gått inn for å konkretisere fylkeskommunane si mynde til lågutsleppskrav gjennom vedtak 349 frå 16.12.14:

«Stortinget ber regjeringa sikre fylkeskommunen mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestrafikklova[sic!].»

Yrkestransportlova § 11 lyder i dag:

«Løyvestyresmakta kan setje vilkår for det einskilde løyvet.»

Det er vesentleg å samarbeide med drosjenæringa for å leggje til rette for ei omstilling før ein stiller krav.

Det inneber å ta omsyn til næringa sine behov, marknadssituasjonen og infrastrukturen:

- Behova til næringa har vorte undersøkt i Trondheim og Oslo. Eit Transnova-støtta testprosjekt med mellomstore elbilar (Nissan Leaf) i drosjedrift synte at rekkevidde er den største utfordringa. I ein seinare rapport med stønad frå Transnova analyserer Bellona køyredata frå Oslo Taxi og konkluderer med at 90 % av skifta er under 300 km og dermed innanfor rekkevidda til dagens elbilteknologi (Tesla Model S).
- Marknaden er i endring, truleg med ulike løysingar på mellomlang og lang sikt. Hybridteknologi er ei god overgangsløysing jf. Miljødirektoratet sin rapport «Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling» (M229 – 2014). Medan vanlege hybridbilar senker utsleppet ned mot 110 og 90 gram CO<sub>2</sub>/km (Mercedes E-klasse og Toyota Prius), reduserer dei ladbare versjonane (plug-in-hybridar) utsleppet til under 50 gram CO<sub>2</sub>/km. Slike bilar kan køyre 30 – 50 km reint elektrisk før dei må lade eller nytte konvensjonelt drivstoff. Fleire store bilprodusentar tilbyr slike bilar frå 2014 og 2015 (Mitsubishi Outlander, Volvo V60 og VW Passat). Samstundes går utviklinga raskt og både elbilar og hydrogenbilar er døme på nullutsleppsteknologi som kan vere løysinga om nokre år. For bilforhandlarar som ønskjer å tilby hydrogenbilar er det avgjerande at brukarane får tilgang på fyllestasjonar.
- Planane for hydrogenfyllestasjon på Danmarks plass omfattar investeringar på til saman omkring 16,5 millionar kroner. Det manglar i dag finansiering for dette. Men for ladbare bilar kan fylkeskommunen allereie no bidra til tilrettelegging. Ladeinfrastrukturen må vere tilgjengeleg, driftssikkert og praktisk. Difor søker no Fylkesrådmannen dialog med drosjenæringa for å få etablert tilstrekkeleg ladeinfrastruktur der sjåførane etterspør det. Det handlar om fleksible normalladestasjonar med effektuttak på opptil 22 kW til ein kostnad på mellom 30 000 og 100 000 kroner for to uttak. Ein satsar på å finansiere utbygginga med stønad frå Enova. Det er dessutan viktig at drosjenæringa sjølv kjem fram til ei eigar-, drifts- og betalingsløysing som sikrar deltaking for alle aktørar, låge drivstoffkostnadar og vedlikehald av installasjonane.

Vidare verkemiddel kan vere fordelar som eigne køar på venteplassane og innskrenking av tilgang til kollektivfelt for berre drosjar med lågutsleppsteknologi. Målet er å gjere klimavenlege val attraktive for både løyvehavarar og drosjekundar. Dei nemnde verkemidla føreset ein dialog med grunneigar til venteplassane, veigar og skiltmynda. Som ein del av tiltak 5.6 i klimaplanens handlingsprogram vil Fylkesrådmannen undersøke dette nærare.