

## Sammendrag

# Miljødroser – Buskerud, Telemark og Vestfold

TØI rapport 1652/2018

Forfattere: Jørgen Aarbaug, Rolf Hagman og Kåre Skollerud

Oslo 2018 54 sider

*Det er fortsatt rom for betydelig utslippsreduksjon fra drosjenæringen i Buskerud, Telemark og Vestfold. Bakgrunnen for at drosjenæringen ikke har oppnådd samme utslippsreduksjon som personbilparken og resten av kollektivtrafikken, ligger i en kombinasjon av faktorer som tilgjengelig teknologi, infrastruktur for alternativ teknologi, tilgjengelighetskrav og økonomiske forhold. Fram mot 2020-23 virker særlig tilgangen på egnede kjøretøy med lavere utslipp og tilhørende infrastruktur å bli bedre. I hvilken grad denne teknologien blir tatt i bruk vil i midlertid henge tett sammen med hvordan reguleringene utformes. Endringen i Yrkestransportloven gir mulighet for å stille krav om maksimale utslipp fra drosjene. Utfordringen ligger i å formulere en slik regulering slik at den fungerer, uten å overføre trafikk fra drosjer til andre transportmidler som ikke er underlagt tilsvarende regulering.*

## Miljødroser

I løpet av de siste fem årene har det skjedd til dels betydelige kutt i utslippene av avgasser fra buss- og bilparken i Norge. Dette henger særlig sammen med innfasing av Euro VI motorer og bruk av biodrivstoff til drift av bussparken og innfasing av batterielektriske biler i privatbilparken. Når tilsvarende utvikling så langt ikke har funnet sted for drosjene, med unntak av innfasing av Euro 6 motorer og hybrider, som har medført en del reduksjon i avgassutslippene, henger dette sammen med at rammevilkårene for drosjenæringen er annerledes, og at tilfanget av egnede kjøretøy er mer begrenset. Lokal kollektivtrafikk med buss skjer på anbud for fylkeskommunen, hvor kostnadene ved innfasing av biodrivstoff eller andre alternative drivstoff, i all hovedsak bæres av fylkeskommunen. Innfasing av elektriske biler og plugg-inn-hybrider i personbilmarkedet er støttet av fradrag for avgifter som uansett ikke belastes drosjenæringen. Prisforskjellen for en bil kjøpt inn som drosje er altså i favør konvensjonell diesel/bensin-biler og ikke null- og lavutslippskjøretøy.

Endringen i Yrkestransportloven med virkning fra 24.mars 2017 medfører at løyvemyndighetene, det vil si fylkeskommunene, får anledning til å stille krav om at kjøretøy som benyttes på drosjeløyve skal ha avgassutslipp under gitte grenseverdier. Det er også et krav om innfasingstid. Utfordringen med å stille slike krav i dag er flere, både knyttet til manglende tilgjengelighet av egnede kjøretøy og infrastruktur, og økonomiske og konkurransehensyn. Innenfor en tre til fem års periode forventes tilfanget av kjøretøy å ha blitt vesentlig bedre, og tilsvarende at tilgangen på infrastruktur for lading og alternative drivstoff er blitt bedre.

## Drosjer og teknologi

For drosjenæringen er det helt avgjørende at de biltyper som det er krav om for å ha løyve i Buskerud, Telemark og Vestfold totalt sett er økonomisk konkurransedyktige. Med økonomisk konkurransedyktige menes at summen av kostnader, kapitalkostnader,

kostnadene for drivstoff og kostnadene for service og vedlikehold, for bilene som det eventuelt stilles krav om at skal benyttes, er på tilsvarende nivå som for alternativ teknologi. I tillegg må det foreligge et serviceapparat som kan gi rask hjelp ved reparasjoner og behov for reservedeler.

Elbiler som passer som drosjer og med en virkelig rekkevidde på 300 km vinterstid vil med stor sannsynlighet være tilgjengelige og kunne dekke de fleste behov for drosjetjenester i Buskerud, Telemark og Vestfold i løpet av 2023. Nye elbiler vil fra år til år frem til 2023 og 2025 gradvis bli bedre og mer økonomisk konkurransedyktige som drosjer.

Lavutslippsbiler som passer som drosjer vil også med stor sannsynlighet bli bedre, rimeligere og mer klima- og miljøvennlige frem mot 2025. Biler som oppfyller Euro 6-krav og som har typegodkjenningsverdier for avgassutslipp lavere enn 30 g CO<sub>2</sub>/km antar vi vil være egnede som drosjer i mindre tett befolkede områder. Hydrogenbiler som passer som drosjer vil i et hydrogenoptimistisk scenario bli tilgjengelige og kunne dekke et behov for langkjøring med drosjer. Produksjon av biogass gir verdiskaping i Vestfold og det er stor politisk enighet om at biogass må ses på som en alternativ energibærer, på linje med andre null- og lavutslippsalternativ.

Et konsesjonskrav om at drosjer i Buskerud, Telemark og Vestfold i løpet av 2023 enten skal være elbiler, hydrogenbiler eller lavutslippsbiler med avgassutslipp (typegodkjenning) lavere enn 30 g CO<sub>2</sub>/km mener vi vil være et økonomisk akseptabelt krav for drosjenæringen. I tillegg satser fylkeskommunene her på produksjon av biogass (biometan). Drosjer med biogass som drivstoff er miljø- og klimavennlige i et livsløpsperspektiv og bør få konkurrere med null- og lavutslippsalternativene. Det vil så være opp til den enkelte drosjeeier å velge det alternativ som er best økonomisk og som oppfyller det behov som skal dekkes.

Hovedutfordringen med et slikt krav, typegodkjent avgassutslipp på 30 g CO<sub>2</sub>/ km eller mindre, ligger i likebehandlingen med andre kjøretøy som er helt eller delvis i konkurranse med drosjenæringen. I skrivende stund dreier dette seg om turbilnæringen, men med en omlegging av drosjereguleringen fra sentralt hold kan dette se annerledes ut om et års tid.

Sekundære utfordringer er knyttet til koblingen mellom løyve og et fysisk kjøretøy. De fleste av dagens elbiler har en rekkevidde som gjør at de ikke fungerer som fullgode alternativ som drosjer. Dette kan løses ved å frikoble løyvet fra et fysisk kjøretøy. Altså at en kan bytte bil i løpet av dagen, på det samme løyvet. To Nissan LEAFer er billigere enn én Tesla, og gir større driftssikkerhet.

Problemet med rekkevidde og tilgjengelige kjøretøy som egner seg som drosjer forventes å blir mindre i løpet av få år.