

Oslo kommune - Bymiljøetaten
Postboks 636, Løren
0507 OSLO

Oslo: 15.11.2017
Deres dato: 15.08.2017
Deres referanse: 12/00056(NAE)-237

Høring – Endring av drosjeforskriften i Oslo – Innføring av miljøkrav til drosjenæringen

Det vises til Oslo kommunes forslag til endring av drosjeforskriften i Oslo med innføring av miljøkrav til drosjenæringen, datert 15.08.2017. NHO Transport takker for en grundig utredelse i forkant av høringen, og understreker vårt ønske om å redusere miljøskadelige utslipp fra en viktig bransje i kollektivtilbudet. Vi har kommentarer på følgende punkter.

Infrastruktur i forkant

NHO Transport mener det er positivt at kommunen ønsker en stegvis utbygning av infrastruktur mot 2022. Det er også positivt at infrastrukturen foreslås å ligge i forkant, og kommunen finansierer utbyggingen før miljøkravet trer i kraft. I "høna og egget" problematikken bør det alltid legges til rette for infrastruktur i forkant, ikke bare for dedikert infrastruktur til drosjenæringen, men også andre transportsegment til offentlig nasjonal infrastruktur.

Kommunen påpeker at *"det er likevel ikke et krav at kommunen skal finansiere infrastruktur for flere teknologier, så lenge en av teknologiene kan oppfylle krav til nullutslipp og det er tilrettelagt for infrastruktur for slike biler"*. Dagens marked tilsier at det er mest nærliggende å "velge" elektrisitet. I tillegg burde hydrogen også prioriteres.

Hydrogen er en viktig komplementær drivlinje til elektrisitet, og NHO Transport mener kommunen må kjenne sin besøkelsestid. Aktuelle tiltak kan derfor være tilrettelegging for tomter, samt ulike finansieringstiltak som tidlig støtte til drift. Det må også bli en tydeligere markedsføring av statlige støttetiltak gjennom slik som Enova. Sistnevnte kan sees i lys av at det i 2016 for virksomheter i Oslo kun ble hentet ut 4 % av de 836 mill. kr som var tilgjengelig for transportformål.¹

Samtidighet i markedet

Kjøretøy uten utslipp fra forbrenningsmotor er et voksende marked, men med fortsatt usikkerhet knyttet til fremtidens bilmodeller og infrastruktur. Det fremstår derfor naturlig med en vurdering i 2020 for å anslå nødvendig markedsutvikling på følgende punkter:

- Om infrastruktur er tilstrekkelig utbygget

¹ <http://www.klimaoslo.no/wp-content/uploads/sites/88/2017/03/Handlingsplan-for-vridning.pdf>

- Om det finnes nok tilgjengelige bilmodeller på det norske markedet.

En vurdering i 2020 vil kunne gi grunnlag for å anslå om innføring av miljøkravet er realistisk i 2022.

Geografisk avgrensning og andre virksomheter

Ulike krav mellom Oslo og Akershus kan føre til konkurransevridding mellom områdene. Dette er uheldig, da løyvedistriktet for drosje i dag er delt mellom Oslo og Akershus. NHO Transport foreslår derfor å samordne Oslo og Akershus om gjeldende miljøkrav for drosje. Den felles hydrogenstrategien gir etter vår forståelse et realistisk utgangspunkt for at en likebehandling kan la seg politisk forankre.


Til sist etterspørres det en tydeligere avklaring for hvordan et miljøkrav til drosjenæringen vil omfattere andre virksomheter. Uber er et aktuelt eksempel, samt andre aktører innen drosjevirkosmhet som er ventet å vokse frem i bransjen fremover.

Avslutningsvis

NHO Transport takker igjen for en grundig utredelse i forkant av foreliggende høring. Med en stegvis etablering av infrastruktur for både elektrisitet og hydrogen, samt tilgjengelige modeller i bilparken er bransjen positive til å ta en førende rolle. Vi understreker likevel viktigheten av en statusoppdatering i 2020 for å vurdere realistisk implementering i 2022.

Om dere ønsker mer informasjon må dere gjerne ta kontakt.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Torstein Clausen Jystad
Næringspolitisk rådgiver