

Dato: 05.10.2015
Arkivref: 2015/14361-2

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Hovedutvalg for samferdsel	02.12.2015

Høring - Utkast til endring i yrkestransportloven - hjemmel for løyvemyndigheten til å kunne kreve at det brukes lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen

Innstilling

1. Akershus fylkeskommune støtter forslaget om at det gis hjemmel for løyvemyndigheten til å kunne kreve at det brukes lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen.
2. Løyvemyndighetene må selv kunne vurdere om kravet skal gjelde i hele eller deler av løyvedistriktet.

Sammendrag

Det foreslås å gi løyvemyndighetene hjemmel for å kunne sette krav om at den som har eller får drosjeløyve må benytte lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjevirkomheten.

Forslaget omhandler kun ordinære drosjebiler med inntil 9 passasjerplasser.

Departementet forutsetter i forslaget at et miljøkrav må gjelde alle drosjeløyver i løyvedistriktet og ikke bare et avgrenset antall. Dette støttes ikke av fylkesrådmannen.

Et pålegg om lav- eller nullutslipp kan ikke gjøres gjeldende for drosjeløyve fra andre løyvedistrikt, som har, og fortsatt må ha anledning til å bringe og hente passasjerer på tvers av løyvegrensene.

Før løyvemyndighetene kan sette et krav om bruk av nullutslippsbiler i drosjenæringen forutsetter departementet at nødvendig teknologi og infrastruktur er på plass.

Saksutredning

Bakgrunn og saksopplysninger

Samferdselsdepartementet har lagt fram forslag til endring i yrkestransportlova § 9. Forslaget vil gjøre det mulig for løyvemyndighetene å kunne sette krav om at den som har eller får tildelt drosjeløyve må benytte lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjevirkomheten.

Høringsforslaget er oppfølging og svar på Stortinget sitt oppfordringsvedtak nr. 349 datert 16. desember 2014, i samsvar med Innstilling 72 S(2014-2015): ”Stortinget ber regjeringen sikre fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestrafikklova” .

Samferdselsdepartementet forstår vedtaket som et ønske om at det blir innarbeidet en hjemmel i yrkestransportloven som gir fylkeskommunene og Oslo kommune anledning til å kunne sette vilkår om bruk av lav- eller null- utslippskjøretøy for nye drosjer.

Departementet mener at dersom løyvemyndighetene vil sette en grense for miljøskadelige utslipp må dette gjelde alle drosjeløyver i løyvedistriktet og ikke bare et avgrenset antall. Dette for å forebygge ulike konkurransevilkår.

Departementet legger også til grunn at en lovendring som gir løyvemyndighetene ansvaret for å avgjøre hvilket kjøretøy den enkelte løyvehaver må bruke, forutsetter at løyvemyndighetene også har et ansvar for å sikre at et eventuelt behov for ny særskilt infrastruktur er på plass, for eksempel et tilstrekkelig antall ladepunkter. Departementet forutsetter at løyvemyndighetene derfor nærmere utreder behovet for infrastruktur for nullutslippsbiler og lavutslippsbiler slik at næringen kan være i stand til å utføre transportoppgavene de er pålagte.

Departementet viser også til at løyvemyndighetene ikke kan gi pålegg om lav- eller nullutslipp som kan gjøres gjeldende for drosjeløyve fra andre løyvedistrikt. Dette er biler som fortsatt må ha anledning til å bringe og hente passasjerer på tvers av løyvegrensene.

Fakta

Det er ca. 8 500 registrerte drosjer i Norge. (ca. 6 % av disse er registrert for mer enn 9 passasjerplasser, såkalte utvidede drosjeløyver).

Ca. 82 % av drosjene i Norge er dieslbiler, mens de resterende i hovedsak er bensindrevne. Vegdirektoratet har estimert at drosjene står for inntil 1 % av lokal luftforurensing i de norske byene. Når det gjelder klimagassutslipp fra veitransporten, står drosjene for 1 % nasjonalt og mellom 1-4,5 % i de største fylkene.

Gjennomsnittlig årlig kjørelengde per drosje var ca. 60 000 km i 2013. Til sammenligning kjørte gjennomsnittspersonbilen dette året ca. 12 500 km.

I Oslo er det ca. 1 800 drosjer, og i Akershus ca. 750. Oslo og Akershus er et felles kjøreområde, slik at drosjene kan kjøre i begge fylker, men med stasjoneringssted i regionene som er utgangspunktet for drosjetjenesten.

Problemstillinger og alternativer

I høringsforslaget er det foreslått en overgangsperiode på tre år. Dette er samme tidsrom som for full reduksjon av avgift for drosjer.

Av hensyn til forutsigbarhet for drosjenæringen kan det være behov for en utvidet overgangsperiode. Dersom det blir innført vesentlig strengere krav til nye drosjer for raskt, kan dette medføre en så stor kostnadsøkning for næringen at utskifting av bilparken blir utsatt, noe som vil være negativt både for miljøet og næringen.

Fylkesrådmannens anbefalinger

Fylkesrådmannen er positiv til at fylkeskommunene får myndighet til å kunne sette krav om utslipp på drosjer. Dette gir fylkeskommunen som løyvemyndighet og regional utvikler større råderett over tiltak som kan gi en mer miljøvennlig hverdag for innbyggerne.

Fylkesrådmannen vil samtidig vise til at miljøtiltak som kan synes hensiktsmessige for større byer ikke nødvendig vis vil være praktisk å gjennomføre i andre fylker. Som eksempel kan nevnes Akershus og Oslo hvor antall drosjer og areal fordeler seg som følger:

- Akershus, ca. 750 drosjer som skal dekke et areal på ca. 5 000 km²
- Oslo ca. 1 800 drosjer til 450 km².

Kjørelengder og tilgjengelig infrastruktur som lade- og fyllestasjoner vil dermed medføre andre krav til kjøretøy og teknologi.

Fylkesrådmannen vil også vise til at både private og offentlige kjøpere skal kunne stille krav til miljøegenskaper til kjøretøyet. I sak 57/15 i hovedutvalget for plan, næring og miljø 04.11.15 støttet fylkeskommunen forslaget til ny forskrift om energi og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til veitransport. Forskriften, som skal revideres i 2018 stiller blant annet konkret krav om maksimalt utslipp av CO₂ for personbiler til 85 g/km.

Når ansvaret for å kunne sette vilkår overføres til løyvemyndighetene mener fylkesrådmannen at lokal myndighet også må kunne vurdere hvilke deler av løyveområdet, eller hvor mange drosjeløyver som eventuelt skal reguleres. Det kan være behov for et større fokus på bymiljøene fremfor mer gravgrendte område i et løyvedistrikt, både når det gjelder kjøretøy og infrastruktur. Fylkeskommunen bør kunne sette krav til et mindre antall drosjer i områder som ligger til rette for utslippskrav, uten at infrastrukturen må være utbygd i hele fylket. For å likebehandle søkerne kan en slik forskjell gjennomføres ved at det lyses ut løyver med ulike krav, og søkerne vil stå fritt til å velge hvilket løyve de vil søke.

Oslo, 09.12.2015

Tron Bamrud
fylkesrådmann

Saksbehandler: Olav Tunold