



Vår saksbehandler Bjørn Svendsen, tlf. 32808692
Vår referanse 2008/1222-178

UTVALG	UTVALGSSAK	MØTEDATO
Hovedutvalget for samferdselssektoren		21.01.2016

Vedlegg

- 1 Høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 01.10.2015

Hjemmel til å kreve bruk av lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen

Samferdselsdepartementet har sendt på høring forslag om at fylkeskommunen som løyvemyndighet for drosje gis hjemmel til å sette utslippskrav for kjøretøy som benyttes som drosje. Samferdselssjefen anbefaler hovedutvalget å støtte forslaget men at løyvemyndigheten gis større mulighet til å differensiere krav enn hva som er foreslått.

Forslag

1. Buskerud fylkeskommune støtter forslag fra samferdselsdepartementet om å gi løyvemyndigheten hjemmel til å innføre krav til en øvre grense for miljøskadelige utslipp fra drosjer
2. Buskerud fylkeskommune foreslår at det er opp til lokal løyvemyndighet å avgjøre hvilken type drosjeløyve krav skal gjelde for og om krav skal differensieres til å gjelde enkelte stasjoneringssteder innenfor løyvedistriktet.

Ordlyd i foreslåtte § 9 fjerde ledd i yrkestransportloven foreslås derfor endret til:

"Løyvestyresmakta kan gje påbod om at motorvogner som vert nytta som drosje skal ha ei øvre grense for miljøskadelege utslepp ved bruk. Det skal setjast ein frist på minst tre år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadelege utslep og for kven den skal gjelde".

3. Samferdselssjefen bes starte opp arbeidet med å utarbeide forslag til lokal forskrift så snart lovhjemmel er trådt i kraft. Forskrift skal godkjennes av hovedutvalget.

Buskerud fylkeskommune, 28.12.2015
Gro Ryghseter Solberg
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Samferdselsdepartementet har sendt ut på høring forslag til endring i yrkestransportloven som innebærer at fylkeskommunen skal ha hjemmel til å fastsette utslippskrav for kjøretøy som benyttes som drosje. Høringsbrevet av 01.10.15 følger vedlagt. Høringsnotat med mer er tilgjengelig på www.regjeringen.no/id2454644. Høringsfristen er satt til 29.12.15. Forslag til vedtak i dette saksframlegget er innsendt samferdselsdepartementet innen høringsfristen. Vedtak i hovedutvalget blir ettersendt.

Om drosjer

Fylkeskommunen er løyvemyndighet for drosjeløyver. Drosjeløyver er behovsprøvd og har driveplikt. Fylkeskommunen har ansvar for å opprette og tildele drosjeløyver for å sikre et tilfredsstillende drosjetilbud. Drosjeløyver gis normalt vilkår om å drives med bil registrert for inntil 9 personer. Det kan også gis drosjeløyve for minibuss registrert for inntil 17 personer, - populært kalt "maxi-taxi". En rekke regler i lovverk og lokale reglement skal sikre at driveplikten for drosje opprettholdes.

Etter yrkestransportforskriftens § 37 skal løyvemyndigheten fastsette antall drosjeløyver i hvert løyvedistrikt. Drosjene kan kun i begrenset grad utføre transport utenfor eget løyvedistrikt. Drosjetransporten skal skje i tilknytning til stasjoneringsstedet i løyvedistriktet (yrkestransportforskriftens § 47). For mange år tilbake (20+) utgjorde stort sett den enkelte kommune i Buskerud ett løyvedistrikt for drosje. Etter hvert gjorde krav til samkjøring av pasienttransport og senere lov om offentlige anskaffelser det vanskelig å ha disse grensene. Det var behov for å utnytte drosjekapasiteten bedre over større områder. Buskerud fylke er derfor nå ett løyvedistrikt for drosje hvor behovsprøving av antall løyver gjøres i nærmere avgrensede geografiske områder. Øvrige fylker i landet har også denne inndelingen med ett felles løyvedistrikt for drosje i hele fylket.

Fylkeskommunens ansvar innebærer også organisering av drosjetjenesten, - herunder godkjenning av drosjesentraler, og å legge til rette for konkurranse mellom drosjesentraler dersom det synes hensiktsmessig. I Buskerud har vi i dag to områder hvor det er lagt til rette for konkurranse mellom drosjesentraler. Det ene området; "nedre Buskerud" omfatter geografisk kommunene Hurum, Røyken, Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Modum og Kongsberg. 260 av de totalt 380 drosjeløyvene i Buskerud har stasjonering innenfor dette området. Det andre området hvor det er lagt til rette for konkurranse er kommunene Ringerike og Hole. Her er det 45 drosjeløyver. I øvrige områder av Buskerud er det ikke lagt til rette for konkurranse. I typiske distriktskommuner har drosjene normalt ikke tilslutning til drosjesentral, - de drives fra bopel av enkeltstående drosjeeiere.

Om forslaget til lovendring

Drosjeordningen reguleres med hjemmel i yrkestransportloven og tilhørende forskrifter. I lovens § 9 heter det følgende:

- (1) Den som mot vederlag vil drive persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 9 personar, må ha særskilt drosjeløyve. § 4 andre ledd gjeld tilsvarande.
- (2) Løyve for drosjekøyring gjeven til fysisk person fell bort når innehavaren fyller 70 år.
- (3) Løyvestyresmakta kan gje påbod om at det skal skipast drosjesentralar og om korleis dei skal drivast, om plikt til å betale innskot og avgift til sentralen og om at sentralen skal ha rett til å fastsetje køyreordninga og gje andre reglar for verksemda. Slike føresegner kan gjerast gjeldande både for løyvehavar og førar, og ha med pålegg om bruk av uniform.
- (4) Departementet kan gje forskrifter om andre særskilte løyveordningar for persontransport utanfor rute med motorvogn registrert for inntil 17 personar.
- (5) Departementet kan gje forskrifter om korleis ei motorvogn skal vere utstyrt når ho vert nytta til løyvepliktig transport etter denne paragrafen.

Det er i ledd (5) i rammen over gitt hjemmel for departementet til å gi forskrifter om hvordan en drosje skal være utstyrt når den benyttes i løyvepliktig transport. Videre er løyvemyndigheten i lovens § 11 gitt hjemmel til å sette vilkår for det enkelte løyvet. Det er departementets vurdering at ingen av disse bestemmelsene gir hjemmel for å gi pålegg om *hvilken motorkraft* kjøretøyet skal ha. Dette fordi det

ikke kan sies å ha sammenheng med funksjonen til et drosjeløyve. Det er derfor foreslått å innta et nytt ledd (4):

Løyvestyresmakta kan gje påbod om at motorvogner registrert for inntil 9 personar som vert nytta som drosje skal drivast med motorvogner som har ei øvre grense for miljøskadelege utslepp. Det skal setjast ein frist på minst tre år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadelege utslepp.

Gjeldende § 9 fjerde og femte ledd blir femte og sjette ledd.

Lovforslaget er en oppfølging av et såkalt "anmodningsvedtak" i Stortinget i desember 2014, hvor regjeringen er bedt om å sikre fylkeskommunenes mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslipp for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestransportloven.

Det er i høringsnotatet fra samferdselsdepartementet anbefalt at krav til utslipp bør gjelde alle drosjer (ikke bare ved nybilkjøp) med en overgangsperiode på tre år. Skulle krav kun gjelde nye drosjer vil det kunne medføre at drosjeeiere vurderer å utsette nybilkjøp for å unngå kravet. En overgangsperiode på tre år kan være hensiktsmessig fordi det i dag er avgiftsrefusjon på drosje ved nybilkjøp. Refusjonen må delvis tilbakebetales dersom drosja avhendes innen tre år. En drosjeeier som nettopp har kjøpt ny bil vil derfor kunne benytte avgiftsrefusjonen fullt ut før nyanskaffelse under nye krav.

Det er foreslått at utslippskrav kun skal gjelde drosje registrert for inntil 9 personer (inkl. fører) og ikke såkalte utvidede drosjeløyver. Sistnevnte blir populært kalt "maxi-taxi" og er minibusser registrert for inntil 17 personer (inkl. fører). Disse blir normalt (pålagt) utstyrt med rullestolfester for transport av tunge rullestolbrukere. Ettersom dette innebærer et spesielt tilbud til en spesiell gruppe er ikke denne typen løyve omfattet av forslaget.

Av hensyn til likebehandling og like konkurransevilkår forutsetter samferdselsdepartementet at vedtak om utslippskrav må gjelde alle drosjeløyvene i løyvedistriktet.

Det er i høringsnotatet gått nærmere inn på hva lav- og nullutslippsbiler kan være, utfordringer i dagens marked for denne type biler, med mer. Høringen i denne omgang innebærer kun en vurdering av *om hjemmel for slikt krav bør innføres*. Samferdselsjefen ser ikke noe poeng i å vurdere disse forholdene og nivå på krav før en hjemmel foreligger.

Det kan for øvrig nevnes at fylkesutvalget i møte 14.10.15, sak 15/91, sluttet seg til forslag fra samferdselsdepartementet om nye energi- og miljøkrav ved egne kjøp av kjøretøy til veitransport (herunder også leasing). Bakgrunnen er implementering av EU-direktiv 2009/33 til norsk rett, - hvor formålet er å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy.

Lokale høringsuttalelser

Samferdselssjefen valgte å sende lovforslaget ut på lokal høring til kommuner, drosjenæringen og større innkjøpere av drosjetransport i Buskerud. Det ble mottatt høringsuttalelser fra Brakar, Øvre Eiker kommune, Vestre viken (pasienttransport), Norges Taxiforbund avd. Buskerud, og Drammen kommune.

Høringsuttalelsene finnes som utrykte vedlegg til saken. Samferdselssjefen oppfatter at det i samtlige høringsuttalelser gis støtte til forslaget om å innføre hjemmel til å kunne sette utslippskrav for drosjer.

Vestre Viken mener det kan være uhenktsmessig å ha like utslippsregler i hele løyvedistriktet Buskerud da kjørelengden er ulik. Videre mener Vestre Viken at "maxi-taxier" ikke bør unntas fra utslippskrav men at kravene for disse kan settes lavere enn for øvrige drosjer.

I det lokale høringsbrevet fra samferdselssjefen ble det omtalt at det vil synes riktig at også "maxi-taxier" ble omfattet av forslaget, - med unntak av de som har pålagt utstyr for transport av

funksjonshemmede. Norges Taxiforbund avd. Buskerud har i sin uttalelse påpekt at disse maxi-taxi/minibussene konkurrerer i det samme markedet for øvrig, dvs. brukes til vanlig transport når de ikke kjører rullestolbruker, og at dette derfor vil gi ulike konkurransevilkår. Ettersom slikt krav heller ikke er foreslått å gjelde turvogner ville et krav for maxi-taxier også vært konkurransevridende mot disse da turvogner delvis opererer i det samme markedet. Videre uttaler taxiforbundet at eventuell utslippskrav må differensieres ut fra "by og land". Differensiering vil kunne kreve endring av løyvedistriktinndelingen, det vil si at Buskerud må deles opp i mindre løyvedistrikter. Innføring av krav knyttet til stasjoneringsssted ses på som lite hensiktsmessig om ikke krav til og definisjon av stasjoneringsssted gjøres sterkere i dagens yrkestransportlov.

Drammen kommune har behandlet saken politisk i formannskapet, sak 15/8859, med følgende vedtak:

1. Drammen kommune støtter lovforslaget som gir mulighet til å kreve bruk av lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen.
2. Drammen kommune viser til at Drammen har utfordringer m.h.t. å nå mål om lokal luftkvalitet. Regelverket bør utformes slik at det er anledning til å differensiere utslippskrav basert på om drosjer primært betjener byområder som er utsatt for lokal luftforurensning.
3. Drammen kommune tar initiativ til samarbeid med fylkeskommunen om innføring av lav- og nullutslippskjøretøy i drosjenæringen.

Samferdselssjefen vil til pkt.3 kommentere at det vil bli iverksatt arbeid med utredning av nivå, differensiering og konsekvenser umiddelbart når foreslåtte lovforslag er trådt i kraft. Det vil da bli tatt kontakt med Drammen kommune med flere.

Vurderinger og konklusjon

Samferdselssjefen mener fylkeskommunen som løyvemyndighet bør ha anledning til å sette en øvre grense for miljøskadelige utslipp fra drosjer.

Lovendringen er foreslått kun å gjelde drosjer registrert for inntil 9 personer. Uansett om utslippskrav gjøres gjeldende kun for ordinære drosjebiler eller også "maxi-taxier" vil det i noe grad kunne oppstå ulike konkurransevilkår. Om en ser på hensikten med forslaget så bør det være anledning til å begrense utslipp der det er mulig og hensiktsmessig. Samferdselssjefen mener derfor at det bør være opp til den enkelte løyvemyndighet å avgjøre hvilke typer drosjeløyve lokal forskrift skal gjelde for. Videre bør det være opp til den enkelte løyvemyndighet å avgjøre om lokal forskrift skal gjelde enkelte områder og stasjoneringsssteder innenfor løyvedistriktet Buskerud.

Foreslått overgangsordning på tre år fra lokal forskrift vedtas synes fornuftig.

Forutsatt at lovhjemmel blir gitt vil samferdselssjefen starte opp en høring og et samarbeid med drosjenæringen og kommunene hvor nivå på krav og konsekvenser vurderes. Forslag til lokal forskrift vil deretter bli fremmet for hovedutvalget for samferdsel. Forutsatt at lovhjemmel trår i kraft høsten 2016/vinter 2017 bør lokal forskrift for Buskerud kunne fremmes for behandling av hovedutvalget høsten 2017.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

- Samferdselssjefens høringsbrev av 08.10.15
- Høringsuttalelse fra Brakar av 28.10.15
- Høringsuttalelse fra Vestre Viken, prehospitale tjenester, av 30.11.15
- Høringsuttalelse fra Øvre Eiker kommune, av 01.12.15
- Høringsuttalelse fra Norges Taxiforbund avd. Buskerud, av 09.12.15
- Høringsuttalelse fra Drammen kommune av 08.12.15