

Det kongelige samferdselsdepartement

Postmottak@dep.no

Dato: 08.12.2015  
Vår ref.: 2015/1553-4  
Saksbehandlar: annvedv  
Dykkar ref.:

## Høring - Utkast til endring i yrkestransportloven - krav om bruk av lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjenæringen

Hordaland fylkeskommune (HFK) viser til høringsbrev av 01.10.2015 med høringsnotat. HFK deler ikkje departementet si lovforståing når det gjeld innføring av særskilte miljøkrav for bilar på nyoppretta og resirkulerte drosjeløyve. HFK meiner at framlegget går utover intensjonen i gjeldande yrkestransportregelverk når det gjeld drosje, nemleg å sikra eit tenleg drosjetilbod til publikum. Særskilte miljø-/utsleppskrav ligg etter vår vurdering utanfor det yrkestransportregelverket er meint å skulle regulera og utanfor løyvestyresmakta si mynde. Slike krav vert regulert og høyrer heime i eige regelverk gjeldande for bilparken generelt og etter faglege vurderingar av miljøstyresmaktene. HFK rår til at ein ikkje innfører eit nytt punkt om miljøkrav i yrkestransportforskrifta.

### Bakgrunn

Bakgrunnen for framlegget er Stortinget sitt anmodningsvedtak 16. desember 2014 der Stortinget bed regjeringa sikra fylkeskommunen høve til å setja vilkår om nullutslepp og/eller lågutslepp frå drosjebilar etter yrkestransportlova § 11.

Departementet meiner at § 11 gjev heimel til å treffa einskildvedtak som gjeld for det einskilde løyvet, men ikkje heimel til å gje generelle pålegg i forskriftsform. Departementet meiner at yrkestransportlova § 9 opnar for høve til å setja meir generelle vilkår for drosjeverksemda i det einskilde løyvedistriktet, men at dagens ordlyd ikkje gjev heimel for å gje særlege pålegg om kva motorkraft kjøretøyet skal nytta. Departementet legg til grunn ei lovforståing der gjeldande yrkestransportlov gjer det mogleg å stilla særlege krav til nyoppretta drosjeløyve, men ikkje til løyve som allereie er tildelte, men samstundes slik at nyoppretta drosjeløyve og løyve som vert lyst ledige må stillast likt. Departementet set fram forslag om å innarbeida eit nytt pkt. 4 i yrkestransportlova § 9.

Departementet meiner at kravet bør setjast ut frå utslepp og ikkje vera knytt til særskilt teknologi. Derfor tilrår ein at krav vert sett til lågutslepp og ikkje til nullutslepp. Ein hevdar at krav til lågutslepp ikkje vil føra til stor kostnadsauke korkje for næringa eller for løyvestyresmakta. Departementet meiner at fylkeskommunen skal kunna setja krav om den øvre grensa for miljøskadelege utslepp i forskrifts form.

### HFK si lovforståing

Etter departementet si lovforståing gjev yrkestransportlova § 11 berre heimel for å treffa einskildvedtak som gjeld for det einskilde løyve og ikkje generelle pålegg i forskriftsform. Denne lovforståinga deler HFK.

Vidare vurderer departementet det slik at heller ikkje yrkestransportlova § 9 gjev heimel for til å setja krav til «kva motorkraft kjøretøyet skal nytta», fordi slike krav ikkje kan «seiest å ha samanheng med den



funksjonen slike løyve skal ha». Denne lovforståinga sluttar HFK seg til. HFK finn det då oppsiktsvekkande at departementet likevel foreslår å innføra eit heilt nytt punkt i yrkestransportlova § 9 som stiller miljøkrav til nyoppretta og resirkulerte løyve. Her deler HFK *ikkje* departementet si lovforståing.

Alle dei omsyn ein finn i gjeldande § 9 i yrkestransportlova dreier seg om å *sikra eit tenleg transporttilbod med drosje til publikum*. Spesifikke miljøkrav er vilkår som i seg sjølv ikkje har noko med drosjetilbodet å gjera. Denne type omsyn ligg etter HKF sitt syn, utanfor yrkestransportregelverket og dermed utanfor løyvestyresmakta si mynde. Departementet sitt forslag til nytt pkt. i forskrifta § 9, vil vera å innføra noko radikalt nytt i yrkestransportregelverket, noko som ligg utanfor det HFK kan sjå at yrkestransportregelverket er meint å skulle regulera.

Lokal og global forureining frå bilar og påverknad på klima, helse og miljø er fagleg dokumentert. Det er derfor ein har utarbeidd grenser for utslepp frå bilar i eige regelverk. Dette vert allereie regulert i køyretøyforskrifta og gjennom EU/EØS-regelverket. Etter vårt syn er det i dette regelverket at ein må skjerp krava til utslepp.

### Nærare om utslepp og val av teknologi

Det er nasjonal semje om at bilbruken bør ned og at folk generelt bør over på alternative transportformer som kollektiv, sykkel og gange for å få ned miljøskadelege utslepp. I denne samanheng ser ein at drosjenæringa tilpassar seg t.d. ved å tilby samkøyring i drosje. Slik departementet har vist til, har både private og offentlege organ som kjøparar av transporttenester høve til å stilla særskilte miljøkrav til køyretøy som skal nyttast. Slike krav gjev incentiv til visse typar teknologi.

Utsleppa frå drosjenæringa går nedover slik SSB sin statistikk viser. Drosjebilparken vert skifta ut raskare enn bilparken elles. Dei føreslåtte krava skal gjelda drosjebilar for inntil 9 passasjerar. Dette dreier seg altså om særskilte utsleppskrav for omlag 7858 drosjebilar i Norge, når ein held storbilane (10-17 sete) utanfor. Personbilparken i Norge var i mars 2015 2.515.443 køyretøy, i fylgje SBB. (Omlag 40.000 el-bilar er her ikkje medrekna). Av dette talet utgjer drosjane omlag 0,3 %. Å innføra strengare utsleppskrav til ein så liten del av bilparken syner manglande sans for proporsjonar.

HFK meiner at den låge utnyttingsgraden i drosjenæringa på berre 54.4 pst er eit større problem for dei lokale utsleppa enn den teknologien dagens drosjar har. Med kjennskapen til bilbruk generelt og til såkalla piratdrosjekøyring spesielt, veit ein at medan drosjane køyrer rundt tomme på jakt etter oppdrag, er andre bilar ute og køyrer passasjerar. Til desse bilane vert det ikkje stilt særskilte krav, men dei fører i realiteten til store og unødige utslepp, samstundes som ein del av dei driv kriminell verksemd. I eit slikt perspektiv verkar det urimeleg og lite miljøfagleg fundert å påleggja ei lovleg verksemd med eit lite og avgrensa tal bilar, strengare krav enn det som gjeld for andre bilistar.

### Ordlyden i utkast til ny § 9 fjerde ledd

Ordlyden i det nye forslaget opnar for at løyvestyresmakta *kan* gje påbod om at drosjebilar skal ha ei øvre grense for miljøskadelege utslepp. Løyvestyresmakta kan såleis unnlata å gje slikt påbod. HFK kan vanskeleg sjå at innføring av ein ny regel skal verta sovande. Poenget med framlegget må jo vera at den øvre grensa skal verta strengare enn den grensa som gjeld for andre køyretøy etter køyretøyforskrifta, samt å få fylkeskommunane til å gje slikt påbod. Utan vil jo eit nytt fjerde ledd vera meningslaust.

Ordlyden antyder ikkje kor dei lokale grensene bør gå og kva faglege fundering som bør liggja til grunn, men løyvestyresmakta skal ta ei rekke vurderingar før ein innførar miljøkrav, t.d. vurderer bilmarknaden og biltypane sin funksjonalitet og investeringskostnader. Dette er vurderingar som den enkelte løyvehavar i dag står for. I røynda opnar framlegget for at løyvestyresmakta skal utvida sitt kompetansefelt. Ein skal ikkje berre vurderer om løyvehavarane er skikka og om drosjetilbodet er tilstrekkeleg og tenleg, men på generelt grunnlag vurderer tekniske detaljar ved køyretøy og økonomiske kalkylar som får verknad for kvar enkelt løyvehavar. Framlegget opnar for store skilnader mellom dei ulike løyvedistrikta.

Det vert sett ein frist på minst tre år for å oppfylle dei nye krava. Med den teknologiutviklinga ein ser i dag, vil mykje ha endra seg i bilbransjen og i drosjenæringa i løpet av tre år, uavhengig av kva løyvestyresmakta pålegg. Det er grunn til å stilla spørsmål ved om innføring av eit nytt fjerde ledd i § 9 vil vera eit verksamt tiltak i det heile. For løyvehavarar med god økonomi og som i dag byter bil kvart tredje år, vil krava vera moglege å innfri. For andre som av økonomiske årsaker må har bilen lenger, vil eit krav på tre år vera vanskeleg eller kanskje ikkje mogleg å innfri. Forslaget har såleis ein usosial profil.

#### **Økonomiske og administrative kostnader**

HFK er samd med departementet i at den største kostnaden for fylkeskommunen er knytt til kjøp, etablering og drift av snøggadarar til el-bilar. Ein er ikkje utan vidare samd med at dei administrative kostnadene ved å innføra krav om låg- eller nullutsleppskeyretøy for nye drosjar vil vera ubetydelege fordi ein ikkje ser behov for kontroll med keyretøya.

At drosjane er synlege i det offentlege rommet gjev ingen garanti for sjølvdisiplinering i næringa. Slik sjølvdisiplinering finn t.d. ikkje stad når det gjeld respekt for keyretider for reserveløyva, sjølv om reserveløyva er synlege i det offentlege rommet og brot på keyretidene underminerer det økonomiske grunnlaget for næringa sjølv. Løyvestyresmakta har ikkje utekontroll på andre keyretøy enn selskapsvogner. Dersom løyvestyresmakta skal gjennomføra utekontroll på drosjane vil dette medføra kostnader ein ikkje har i dag og gå ut over løyveforvaltninga elles. Dersom løyvestyresmakta ikkje fører kontroll, vert kravet i røynda eit sovande krav.

Den største økonomiske kostnaden vil utan tvil den einskilde løyvehavar måtte bera. Slik departementet viser er slike motorvogner dyre i innkjøp med eit monaleg tap ved vidaresal. Prisutviklinga i marknaden for sal av brukte el-bilar og hydrogenbilar er usikker. Med nedgang i køyreoppdrag, stadig lengre skift for å få ei leveleg inntekt, auka konkurranse frå turbileigarar om offentlege transportoppdrag og frå pirat-/delingsverksemd og privatbilar om ordinær drosjekøyring, meiner HFK at pålegg om særskilte utsleppskrav til drosjar vil forverra den økonomiske situasjonen for ei allereie pressa næring.

Rolf Rosenlund  
seksjonsleiar

Anne Vedvik  
seniorrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

