

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
Att: Avdelingsdirektør Anne-Lise Junge Jensen
0030 Oslo

Saksbehandler Juridisk rådgiver
Svend Wandaas og Advokat Kate
Rodin
Telefon 22 41 59 75
post@ruter.no
Deres ref 15/2611- 01.10.2015
Vår ref : 2010/9815
Dato 18. desember 2015

Høring – Forslag til ending i Lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 9.

Ruter viser til mottatt høringsforslag fra Samferdselsdepartementet om lovendring i yrkestransportlova § 9 om hjemmel til å sette krav ved tildeling av løyve om bruk av lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjevirkksomhet. Hjemmelen gis til løyvemyndighetene i fylkeskommuner og Oslo kommune. Høringsfristen er av Samferdselsdepartementet satt til 29. desember 2015.

Høringen er ifølge høringsnotatet begrenset til utslipp ved bruk av kjøretøyet i drosjevirkksomhet med setekapasitet for inntil 9 personer. Slik Ruter ser det omfatter også høringen biler som kjøres på selskapsløyve. Den omfatter ikke krav til utslipp ved produksjon av kjøretøyet eller avfallshåndtering av det samme ved brukstidens slutt.

I september i år avgav Ruter en høringsuttalelse via Akershus fylkeskommune vedrørende Samferdselsdepartementets forslag til bl.a. lovendring i lov om offentlige anskaffelser og til forslag til forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til vegtransport, se vedlegg. Forskiftsforslaget var en følge av implementering i norsk rett av *Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremming av renere og mer energieffektive veigående motorvogner* som gjelder i EU og i EØS-området etter vedtak i EØS-komiteen samme dato, som det vises til i høringsnotatets side 6, pkt. 4.4. Direktivet gjelder for kjøp av motorvogn av oppdragsgivere som faller innenfor lov om offentlige anskaffelser. Ruter oppfatter den aktuelle høringen som en videreføring av dette, for å oppfylle formålet med det ovennevnte direktivet gjennom vedtakelse av ny hjemmel til løyvestyresmaktene i yrkestransportlovas § 9.

Ruter er underlagt lov av 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser, forskrift av 7. april 2006 nr. 403 om innkjøpsregler i forsyningssektorene (vann- og energiforsyning, transport og posttjenester) (forsyningsforskriften) og i noen tilfeller forskrift av samme dato nr. 402 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften). Videre er Ruter underlagt kollektivtransportforordningen 1370/2007 når denne kommer til anvendelse.

Ruter har vurdert utkastet til ny lovbestemmelse i yrkestransportlova § 9 i forhold til sin offentlige virksomhet for kollektivtransporten i Oslo og Akershus som administrasjonsselskap med løyvefritak iht. yrkestransportlovens § 6, (2), jf. § 23.



Ruters samfunnsoppdrag omfatter å tilby kollektivtransporttjenester til befolkningen med T-bane, sporvogn, buss og båt i Oslo og Akershus. Ruter har også ansvaret for spesialtransport i Akershus. Denne transportvirksomheten tilbyr skoleskyss til elever som har rett til offentlig transport etter opplæringsloven; herunder til elever som ikke kan benytte ordinær skole- eller rutebusser, og transport til beboere generelt i områder der det ikke finnes rutetilbud med ordinære busser. Ruter utfører ikke selv transporten men er oppdragsgiver og inngår etter konkurranse avtaler med operatører som utfører den daglige driften.

Ruters har ambisiøse planer om rask overgang til kjøretøy som skal kjøre på fossilfri energi, og jobber målbevisst mot målet om å ha fossilfri drift i løpet av 2020.

Lovforslaget til yrkestrantransportlova berører indirekte en del av Ruters kjernevirksomhet innen spesialtransport i Akershus. Det gjelder spesielt anskaffelser av resttransport etter anskaffelsesforskriften for å oppfylle krav til skoleskyss etter opplæringsloven kapittel 7, ved skoletidens start. Denne tjenesten kan som regel ikke utføres med minibusser fordi minibussene er opptatt i det aktuelle tidsrom eller fordi eleven ikke kan fraktes med minibuss pga. medisinske forhold. I dag er det i det aller vesentligste drosjer som utfører resttransport, og tilbudet på drosjer til å utføre transporten er begrenset. I tillegg utføres et lite mindretall av turene med biler som kjører på selskapsløyve.

Ruter er positiv til at det innføres mulighet for å stille utslippskrav ved tildeling av løyve, men mener at denne ordningen burde være obligatorisk, slik at løyvemyndigheten enten skal stille lavutslippskrav eller nullutslippskrav. Dette fordi Ruter som Oppdragsgiver etter forslag til forskrift om energi- og miljøkrav ved kjøp av kjøretøy til vegtransport, vil kunne bli forpliktet til å stille strenge EURO VI krav i tillegg til lave CO2 utslipp, i forskriftsforslaget satt til maksimum 85 gram CO2 pr. km.

Dersom det ikke stilles like miljøkrav ved tildeling av løyver som Ruter som Oppdragsgiver er forpliktet til å stille etter de nye reglene, kan man risikere at det ikke er nok drosjer tilgjengelig som kan foreta skole og spesialskyssen for Ruter. Dette vil gå utover elevene som har rett til skyss etter yrkestrantransportloven. Ruter vil i en slik situasjon måtte bruke flere minibusser til å utføre transporten, noe som igjen kan medføre økte kostnader og derfor gå utover tilbudet til de øvrige kunder.

For øvrig bør miljøkrav som stilles til denne typen transportmidler, samordnes. Som det går frem av høringsnotatet på side 6, punkt 4.3 Alternativ til lovregulering for å fremme miljøvennlig drosjetransport, viser departementet til at både private og offentlige organer som kjøpere av transporttjenester, kan stille krav til miljøegenskaper til kjøretøy som skal brukes ved leveringen av transporttjenestene. Det følger av lov om offentlig anskaffelser § 6 og av forskriftene til loven. Dette gjøres i dag i varierende omfang av de ulike fylkeskommuner/ administrasjonsselskap ved innkjøp av transporttjenester.

For at Ruter skal kunne utføre pålagt transportoppdrag av skolelever er det derfor viktig å samordne eventuelle miljøkrav til løyve som stilles av den enkelte fylkeskommune, med de krav som oppdragsgivere, som bl.a. Ruter, kan stille og eventuelt i fremtiden er forpliktet til å stille til



kjøretøy, da tilbudet i markedet som nevnt, er begrenset. Fylkeskommunen må derfor sikre at kjøretøyene som skal oppfylle miljøkrav, er egnet for sitt formål.

Ruter mener generelt at det er positivt med mulighet for fylkeskommunen til å sette nullutslippskrav, men da må det legges til rette for at fylkeskommunene og bransjen har reell gjennomføringsevne til å sikre at transporten fungerer i praksis. Men dette forutsetter at det bygges nok ladestasjoner. Dette gjelder særlig utbygging av hurtigladere da elbiler har noe begrenset rekkevidde. Det kan i denne forbindelse nevnes at enkelte turer som Ruter bestiller som restransport kan ha en kjørelengde opptil 100 km. Utbygging av infrastruktur som hurtigladere bør skje i fylkeskommunenes regi, men med statlig støtte. I

Samferdselsdepartementets høringsnotat er det oppgitt at etableringskostnaden estimeres til å ligge på ca. 700 000 NOK pr lade-punkt, i tillegg kommer årlige vedlikeholdskostnader. Ruter mener at bransjen har mer begrensede muligheter til å ta denne omstillingskostnaden. Dersom bransjen må ta slike kostnader vil det sannsynligvis medføre høyere priser, noe som for Ruter og andre offentlige oppdragsgivere vil medføre økte kostnader. Uten økte bevilgninger vil Ruter risikere å måtte kutte i kollektivtilbudet i Oslo og Akershus.

Ruter mener at det er fornuftig at fylkeskommunene som løyvemyndighet selv kan velge hvilke krav som settes til utslipp, men at det må skje i samråd med nabofylkene av hensyn til behovet for grenseoverskridende transport. Videre er det viktig at det gis mulighet til en innføring av miljøtilpasningene i en rimelig tilpasset overgangsperiode for drosjebransjen. Fra Ruters ståsted er dette viktig for å sikre at det er et tilstrekkelig antall kjøretøyer som kan benyttes til å gjennomføre Ruters viktige samfunnsoppdrag i forbindelse med skole og spesialskyss.

Med vennlig hilsen
For Ruter As

Bernt Reitan Jenssen
Administrerende Direktør

Marit Leite
Kvalitetsdirektør