

## Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 05.09.2019

Representanten **Marthe Hammer (SV)** har i brev av 02.09.19 stilt følgjande spørsmål:

- Kor mange selskap med tilsaman kor mange busser er det som i dag har løyve til å køyre i Bergen sentrum?
- Fylkeskommunen gir løyve til kommersielle bussruter. Kven gir turvognløyve for andre turistbussar i Bergen?
- Viss ein ynskjer å regulere talet på kommersielle bussruter og talet på kommersielle busser i Bergen, fordi totaliteten er for stor. På kva måte kan ein regulere dette? Er det noko lovheimel mot å regulere det totale talet på kommersielle bussar, og andre turistbussar som køyrer i Bergen sine gater, for eksempel per dag?
- Miljøvernministeren vil no opne opp for å sette miljøkrav til kommersielle bussruter. Er det noko muligheit for å krevje dette innanfor allereie eksisterande bussløyve? Er det andre muligheiter for å sikre at eksisterande bussruter vert f.eks. nullutslippbussar?

Fylkesrådmannen gav slikt svar:

- Kor mange selskap med kor mange bussar som i dag har løyve til å køyre i Bergen sentrum er ukjent. Dette fordi alle løyve utferda i eit EU- eller EØS-land gjev rett til å køyre 'buss utanfor rute' i heile dette området, medrekna «turistbuss» i Bergen sentrum, og fordi det ikkje er noko sentralt register over løyva som er utferda i andre land.
- Statens vegvesen gjev turvognløyve til norske selskap for «turistbussar» ('bussar utanfor rute'). Tilsvarande organ i andre land gjev turvognløyve til utanlandske selskap. Det er ikkje eigne turvognløyve for Bergen; slike løyve gjeld for heile EU-/EØS-området.
- Fylkesrådmannen er ikkje kjent med nokon lovheimel som gjev fylkeskommunen rett til å regulere «turistbussar» i Bergen sine gater. Fylkesutvalet kan regulere talet på kommersielle bussruter i Bergen gjennom om avslå framtidige søknader om ruteløyve, eller ved å avslå søknader om endring av eksisterande ruteløyve. Det må liggje føre sakleg grunngjeving som ikkje er i strid med prinsippet om likskap i forvaltinga. Når den nye yrkestransportlova trer i kraft (venteleg i juli 2020), vert fylkesutvalet sitt høve til å avslå søknader om nye kommersielle ekspressbussruter og flybussruter avgrensa. Yrkestransportforskrifta ('YFO') §§ 25 står i vegen for å regulere talet på kommersielle bussar som driftar tildelte ruteløyve, herunder «sightseeingbussar» i rute.
- Det kan i dag ikkje setjast miljøkrav til eksisterande ruteløyve. Dersom det finn stad ei lovendring som opnar for å setje miljøkrav til kommersielle bussruter, kan fylkeskommunen, slik fylkesrådmannen tolkar no gjeldande YFO § 5 andre ledd, la krava gjelde eksisterande ruteløyve. Det vil ikkje vere praktisk mogleg for selskapa å etterleve slike krav «over natta».
- Slik fylkesrådmannen tolkar *forskrift om lavutslippssoner for biler* – som også gjeld for bussar – kan kommunane, dersom dei legg fram dokumentasjon på at vilkåra i forskrifta er oppfylte, og får samtykke frå regionvegkontoret, for inntil 6 år innføre lågutsleppssoner. Innføring av slike soner kan medføre at eksisterande kommersielle bussar som køyrar i desse sonene må vere t.d. nullutslippbussar.
- Statens vegvesen kan innafor reglane i vegtrafikklova og skiltforskrifta skilte kor bussane kan køyre.

**Vedtak**