



Notat

Dato: 21.06.2016
Arkivsak: 2016/6087-1
Saksbehandlar: annvedv

Til: Utval for miljø og samferdsel
Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Svar på oversendingsforslag om miljøkrav til drosjenæringa

I fylkesutvalet si sak PS 134/16 sette Kari Sørensen Bernardini (A) fram slikt oversendingsforslag til fylkesrådmannen:

«Hvilken mulighet har fylkesutvalget for å kreve miljøvennlig teknologi i taxinæringen? Hindres eventuelle muligheter av lovverket, hvilke lover berøres så fall? Hordaland fylkeskommune har tidligere bestemt at all offentlig transport skal foregå på mest mulig miljøvennlig måte. Er miljøkrav innbak i offentlige anbudsutlysning innen taxinæringen? Svar oversendes fylkesutvalget og utvalg for miljø og samferdsel.»

P.t. opnar ikkje gjeldande regelverk for at ein kan stilla særlege miljøkrav til drosjeløyve som allereie er tildelte, men fylkeskommunen kan stilla særlege miljøkrav i samband kunngjering av anbod på offentlege transportoppdrag. I dei anboda som så langt er lyst ut er det ikkje sett spesifikke miljøkrav til køyretøya. Det er likevel sett krav om samkøyring av elevar slik at ein optimaliserer køyrelengda.

Yrkestransportlova gjer det i dag mogleg å stilla særlege krav til nyoppretta drosjeløyve. Som hovudregel må løyvetalet utvidast, noko som krev behovsprøving. Ynskje om at det skal nyttast låg- eller nullutsleppsilar er i seg sjølv ikkje noko sakleg grunnlag for å utvida talet på løyve. Krav som kan stillast til nyoppretta drosjeløyve kan òg stillast til løyve som skal lysast ut på nytt.

I Stortinget sitt anmodningsvedtak nr. 349 (2014-2015) 16. desember 2014 bad Stortinget regjeringa sikra fylkeskommunane høve til å setja vilkår om null- og lågutsleppsteknologi for nye drosjar. Samferdselsdepartementet sende 1. oktober 2015 på høyring framlegg til endring av yrkestransportlova § 9. I Prop. 140 L den 10. juni 2016 går departementet sitt forslag til lovendring fram:

I

«I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy skal § 9 fjerde ledd lyde:
(4) Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyring etter første ledd skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp.

Noverande fjerde og femte ledd blir nye femte og sjette ledd.

II

Lova trer i kraft straks.»

Føresetnaden med lovforslaget er at fylkeskommunen først må fastsetja ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp, før ein eventuelt innfører spesifikke miljøkrav for drosjar. Vidare er det ein føresetnad at utsleppsgrensa og eventuelle miljøkrav, skal gjelda i *heile* løyvedistriktet. Hordaland fylkeskommune har vedteke at heile fylket er eitt løyvedistrikt. Dersom det nye lovforslaget vert vedteke, vil løyvestyresmakta t.d. ikkje kunna stilla miljøkrav til drosjenæringa berre i Bergen køyreområde eller i tettstadane, men dei same krava må gjelda alle plassar i fylket.

Lovforslaget gjeld berre ordinære drosjer i personbilstorleik. Det vil såleis ikkje vera høve til å stilla miljøkrav til reservedrosjebilar og til bilar i storleik 10-17 sete/minibussar.

Departementet legg til grunn at ei lovendring som gjev løyvestyresmakta høve til å avgjera kva motorvogn løyvehavar skal nytta som drosje, føreset at løyvestyresmakta må ha ansvar for at naudsynt infrastruktur er på plass før ei slik endring vert sett i verk. Finansiering av infrastruktur tilpassa lokal drosjenæring som fylgje av lokale pålegg om bruk av særskilt driftsmiddel i drosjenæringa, må finansierast av fylkeskommunen. Det er løyvestyresmakta som er nærast til å vurdere kva krav som må setjast med omsyn til tilgjengeleg infrastruktur og til behovet for investeringar.

Departementet presiserer at verknadene av å innføra spesifikke miljøkrav *berre* til drosjar, må vurderast grundig i den einskilde fylkeskommune før det eventuelt vert fatta vedtak om innføring av slike krav. Ei slik vurdering må òg omfatta marknadstilbodet av bilar som reelt sett fyller minimumskrava som skal nyttast til yrkestransport av personar. Det gjeld både omsyn til storleik, bagasjeplass og aksjonsradius. I tillegg må det takast omsyn til at drosjar er pålagt køyreplikt, i prinsippet 24 timar i døgnet.