

Saksbehandlar: Monica Åsnes, Samferdsleavdelinga
 Sak nr.: 15/9764-2

Høring - endring i yrkestransportlova - låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjenæringa

[::: Sett inn innstillingen under denne linja ↓](#)

Fylkesrådmannen rår hovudutvalet til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

Under føresetnad av at løyvestyresmakta sjølv kan ta avgjerd om dei vil setje krav om låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjenæringa, har Sogn og Fjordane fylkeskommune ikkje merknad til foreslått tillegg i yrkestransportlova.

[::: Sett inn innstillingen over denne linja ↑](#)

[... Sett inn saksutredningen under denne linja ↓](#)

Vedlegg:

Høyringsnotat

Andre dokument som ikkje ligg ved:

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Yrkestransportlova gjev ikkje heimel for å innføre utsleppkrav i drosjenæringa. Den aktuelle høyringa gjeld eit tillegg til lova §9 fjerde ledd som gjev løyvestyresmakta (fylkeskommunen) høve til å innføre slike krav i sitt løyvedistrikt. Det er fylkeskommunen som har ansvar for at infrastrukturen legg til rette for å kunne innføre eit slikt krav.

2. Bakgrunn for saka

Bakgrunn for framlegget til lovendring er Stortinget sitt oppmodingsvedtak 16.desember 2014, ved handsaming av Innst. 72 S (2014-2015), jf. dok. 8:94 S (2013-2014). Stortinget ber regjeringa sikre fylkeskommunane moglegheit til å setje vilkår om null- og lågutsleppsaker i yrkestrafikklova.

I innstillinga frå transport- og kommunikasjonskomiteen vert det vist til at Yrkestransportlova ikkje gjev løyvestyresmakta eller departementet heimel til å setje krav om at det skal nyttast null- eller lågutsleppsbilar i drosjenæringa. Komiteen viser vidare til at alle tiltak som kan ha positiv effekt for luftkvaliteten i byane bør vurderast.

I det lokale klimaarbeidet spelar kommunane og fylkeskommunane ei sentral rolle, og det er viktig at staten legg til rette for nødvendig handlingsrom lokalt.

Komiteen viser til at det kan vere behov for ein overgangsperiode før ev. nye krav vert innført. Komiteen ber regjeringa sjå på korleis ein bidra til at taxinæringa får føreseielege rammer ved ei ev. endring i yrkestransportlova. Dersom det for raskt vert innført vesentleg strengare krav til nye drosjer, kan dette medføre ein så stor kostnadsauke for næringa at utskifting av bilparken vert utsett, noko som vil vere negativt både for miljøet og næringa.

Komiteen ber om at det på høveleg måte vert gjort greie for korleis fylkeskommunane kan få heimel til å stille krav om null- og lågutsleppsbilar, samt korleis det kan leggjast til rette for

føreseielege og føremålstenlege overgangsordningar, slik at drosjenæringa ikkje vert skadelidande.

3. Nærare vurdering av drosjemarknaden og marknaden for låg- og nullutsleppsbilar - opplysningar frå høyringsnotatet

3.1 Faktaopplysningar om drosjer – tal, utslepp og køyrelengde

I mars 2015 var det 8436 registrerte drosjer i Noreg. 578 av desse vert drivne med motorvogn registrert for meir enn 9 passasjerplassar, såkalla utvida drosjeløyve.

Av dei registrerte drosjene er 3086 registrerte i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. I Sogn og Fjordane er det 159 registrerte drosjer. Om lag 82 pst av drosjene i Noreg er dieslbilar, medan dei resterande i hovudsak er bensindrivne. Det er totalt 20 elektriske drosjer i Noreg.

Vegdirektoratet har estimert at drosjene står for inntil 1 pst av lokal luftforureining i dei norske byane. Når det gjeld klimagassutslepp frå vegtransport, står drosjene for 1 pst nasjonalt og 1-4,5 pst i dei største fylka.

Gjennomsnittsutslippet for drosjer registrerte i 2014 var 135,5 g CO₂/km. Gjennomsnittsutslippet for alle ny-registrerte personbilar var på 110 g CO₂/km. For drosjer som var ny-registrerte i 2015 fram til byrjinga av mars er snittet 129,7 g CO₂/km.

SSB lagar statistikk over drosjetransport i Noreg. Statistikken viser at drosjene si samla køyrelengde i 2013 var 587 millionar km. Av desse blei 319 millionar km køyrde med passasjer, noko som gjev ein utnyttingsgrad på 54,4 pst. Gjennomsnittleg årleg køyrelengde per drosje var 59520 km i 2013. Til samanlikning køyrde gjennomsnittspersonbilen dette året 12560 km.

3.2 Køyretøy som oppfyller krava og kostnader knytt til infrastruktur

Det aktuelle oppmodingvedtaket nyttar omgrepa null- og lågutsleppsbilar.

Nullutsleppsbilar er bilar som nyttar elektrisitet eller hydrogen til framdrift. Utvalet elbilar er nok så godt, spesielt av mindre bilar. Men det er og eit aukande tilbod av mellomstore og store bilar.

Hydrogen er førebels på utprøvningsstadiet, og mest egna for testprosjekt. Det er berre etablert nokre få hydrogenstasjonar i Oslo-området.

Både elbilar og hydrogenbilar vil bidra til lokale utslepp av svevestøv og støy på linje med nye diesel- og bensinbilar.

Det har vore ein kraftig auke av salet av elbilar dei seinare åra. I Noreg er det no registrert om lag 60.000 elbilar, mot ca. 19 550 ved utgangen av 2013. Den oppgjevne rekkevidda på elbilar varierer frå noko under 200 til opp mot 500 km.

Den teoretiske rekkevidda av elbil vil kunne avgrensast av faktorar som bruken, topografi og klima.

4.Vurdering

Høyringa går på å gje eit tillegg i yrkestransportlova §9 fjerde ledd som skal lyde:

«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 miljøskadeleg utslepp. Det skal setjast ein frist på minst tre år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadelege utslepp.»

Dette tillegget vil gjere det mogleg for løyvestyresmakta å kunne setje krav om at den som har eller får tildelt eit drosjeløyve må nytte låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjeverksemda si. Dersom dette kravet vert sett frå løyvestyresmakta må innføringa skje over tre år pga. dei økonomiske utfordringane for drosjenæringa.

Dersom løyvestyresmakta skal innføre eit slikt krav, må kravet gjelde heile løyvedistriktet. I Sogn og Fjordane er heile fylket eit løyvedistrikt. Samtidig må løyvestyresmakta sjå til at

infrastrukturen ligg til rette for å innføre kravet, t.d. må det finnast eit tilstrekkeleg tal lade-punkt. Kostnader knytt til eit hurtigladepunkt ligg frå 320 000 til 600 000. Eit superhurtiglade-punkt ligg frå 450 000 til 650 000. Det går klart fram av høyringsnotatet at det er fylkeskommunen sitt ansvar å få på plass nødvendig infrastruktur før ein kan gjere vedtak om null- eller lågutslepp frå drosjenæringa.

I Sogn og Fjordane er det spreidd busetnad med lange avstandar. Drosjenæringa er ei viktig brikke for å utføre skuleskyss og helseskyss. Det er lagt opp til at næringa skal bruke «kombinertbilar» som utfører både skuleskyss og samtidig er gode bilar til pasienttransport. Mange av desse bilane har 4wd og er oppbygde for å kunne frakte personar i rullestol. Bilane har mellom 5-9 sete, dvs. personbilkategori. Det er få eller ingen el-bilar i denne bil-storleiken i dag. Det fins heller ikkje el-bilar som kan frakte rullestol eller som har 4wd. Alternativ til el-bil er hydrogenbil. I følgje notatet er det berre etablert nokre få hydrogenstasjonar i Oslo-området.

Alle drosjeløyve har driveplikt dvs. 24 timar driveplikt 7 dagar i veka, men drosjeløyva som er tilknytt drosjesentral kan delta i vaktordning. Mange av drosjeløyva er stasjonerte med bustad til løyvehavar, og har ikkje høve til vaktordning. Drosjebilen må derfor vere tilgjengeleg/ ha driveplikt heile døgnet alle dagar i veka. Innføring av krav som set avgrensingar på driveplikta, t.d. ladetid, vil få konsekvensar for både publikum og ikkje minst det offentlege som kjøper transporttenester som skuleskyss, serviceskyss og pasienttransport.

I storbyar med store utfordringar i høve til miljøureining frå biltrafikken kan ei innføring av utsleppskrav for drosjenæringa vere miljømessig bra. Det er kortare avstandar i by-områda og fleire drosjebilar tilgjengelege, ladetid vil ikkje «lamme» næringa på same måte som i distriktet.

5. Konklusjon

I Sogn og Fjordane ligg det i dag ikkje til rette for å innføre slike krav i drosjenæringa. Vi har lite utbygd infrastruktur for el-bil og ikkje for hydrogenbil. Det er eit manglande tilbod av større el-bilar som har 4wd eller kan byggast opp for å frakte rullestol. Vi må likevel vere opne for at dette kan endre seg på sikt.

Løyvestyresmakta avgjer sjølv om forholda ligg til rette i løyvedistriktet slik at det kan setjast krav til utslepp frå drosjenæringa.

Utkast til endring i yrkestransportlova §9 fjerde ledd kan tilførast lova sidan det er løyvestyres-makta sjølv som avgjer om dette skal innførast for løyvedistriktet.

Jf. tilråding til vedtak.

[... Sett inn saksutredningen over denne linja ↑](#)