
Saksnr: 2020/71719-8
Saksbehandlar: Nils Tore Eldegard

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		08.09.2021
Fylkesutvalet		21.09.2021
Fylkestinget		29.09.2021

Endring av forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i Vestland fylke

Forslag til innstilling

Endre forskrift om miljøkrav til drosjenæringa med følgjande endringsforskrift:

I

Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunar i Vestland fylke.

II

Ny § 2 skal lyde:

*"Løyvehavar pliktar å sørge for at drosje registrert for inntil 9 personar ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor ved køyring i følgjande kommunar:
Askvoll, Aurland, Bremanger, Fjaler, Gloppen, Gulen, Hyllestad, Høyanger, Kinn, Luster, Lærdal, Sogndal, Solund, Stad, Stryn, Sunnfjord, Vik og Årdal"*

III

Noverande § 2 og § 3 vert ny § 3 og § 4.

IV

Teksten om ikraftsetjing før § 1 vert flytta til ny § 5, som skal lyde:

"Forskrifta trer i kraft 1. april 2024, med unntak av § 2, som trer i kraft 1. oktober 2025.

V

Endringsforskrifta trer i kraft straks.

Samandrag

Da lokal forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Hordaland vart vedteken på fylkestinget i mars 2020, vart det også vedteke at administrasjonen skulle greie ut om det er mogleg å innføre tilsvarende krav i alle kommunar i Vestland fylke. Fylkeskommunedirektøren legg

med dette fram utgreiinga med forslag til ei endringsforskrift som endrar miljøkravsforskrifta, slik at det vert stilt same krav til nullutslepp for drosjekøyring i alle kommunane i Vestland fylke.

På grunn av den lovpålagte overgangsperioden på fire år, vil kravet til drosjekøyring med nullutsleppskøyretøy tre i kraft i kommunane i tidlegare Hordaland 1.4.2024, mens kravet trer i kraft i kommunane i tidlegare Sogn og fjordane 1. oktober 2025.

Rune Haugsdal
fylkeskommunedirektør

Håkon Rasmussen
avdelingsdirektør mobilitet og kollektivtransport

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 Miljøkrav til drosjenæringa i Vestland
- 2 Høyringsvar

Saksutgreiing

Vedtakskompetanse

Fylkestinget har heimel til å vedta lokal forskrift.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Fylkeskommunal investeringskostnad på om lag 2 MNOK, finansiert gjennom satsing på utbygging av offentleg hurtigladeinfrastruktur i budsjett for grøn vekst, klima og energi.

Klima: Reduksjon i klimafotavtrykk på om lag 85 prosent CO₂-e (2 230 tonn).

Folkehelse: Estimert reduksjon i utslepp av 7 tonn NO_x.

Regional planstrategi: Klimaplan for Hordaland 2014-2030

1. Bakgrunnen for forslaget og samandrag frå administrasjonen si utgreiing.

1.1. Eitt og same miljøkrav i Vestland fylke.

Lov 21.6.2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 9 andre ledd heimlar lokale løyvestyresmakter si mynde til å stille miljøkrav til drosjenæringa:

Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyring innanfor ein kommune 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.

Da lokal forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunane i tidlegare Hordaland vart vedteken på fylkestinget i mars 2020 ("forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i Vestland fylke"), vart det også vedteke at administrasjonen skulle greie ut om det er mogleg å innføre tilsvarande krav i resten av kommunane i Vestland fylke (tidlegare Sogn og Fjordane). Fylkeskommunedirektøren legg med dette fram administrasjonen si utgreiing og forslag til ei endringsforskrift som endrar miljøkravsforskrifta, slik at det vert stilt same krav til nullutslepp for drosjekøyring i alle kommunane i Vestland fylke.

På grunn av den pålagte overgangsperioden på fire år etter yrkestransportlova § 9 andre ledd, vil kravet til drosjekøyring med nullutsleppskøyretøy tre i kraft i kommunane i tidlegare Hordaland 1.4.2024, mens i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane trer kravet i kraft 1. oktober 2025.

1.2. Køyretøy og infrastruktur.

Administrasjonen har i utgreiinga (vedlegg 1) konkludert med at det er teknisk mogleg å stille krav til nullutsleppskøyretøy i 2025 utan at drosjetilbodet og kvaliteten på tenestene vert dårlegare.

Driftstal og tilbakemeldingar frå næringa viser at dei færraste drosjane køyrer over 300 km per dag. Ein nullutsleppsdrose som skal drive i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane bør difor ha ei reell

rekkevidde på 300 km, og må kunne snøgglast for å dekke dei skifta der ein får eit større behov enn normalt. Ei analyse av ledig tid i løpet av eit døgn viser at det er mykje tid til å lade drosjen, både når den er ute av drift, og i løpet av skiftet. Ei oversikt over tilgjengeleg bilmodellar i 2021 og 2025 viser at det finst ei rekke nullutsleppsbilar som kan nyttast som drosje.

Ein føresetnad for at det skal være mogleg å gå over til nullutsleppsdroser er at det er etablert naudsynt infrastruktur før miljøkravet trer i kraft. Utgreiinga har konkludert med ein strategi der 80 prosent av straumbehovet skal tilfredsstillast med basislading, og 20 prosent skal tilfredsstillast med snøggloading. Dette er ein strategi med ein god buffer, og det er venta at behovet for snøggloading vil verte mindre. Næringa sitt behov for straum gjennom snøggloading kan i teorien tilfredsstillast av 3 snøggloadarar med >100 kW effekt. I tillegg vil det vere naudsynt å støtte næringa med tilskot til heimeladeuttak, slik at dei kan lade drosjane på nattetid. Næringa sitt snøggloadingbehov overlappar i stor grad med behova til ålmenta elles. Denne utgreiinga konkluderer difor med at utbyggingstakta av ladeinfrastruktur må halde fram for å forsterke nettverket av snøggloadarar i tidlegare Sogn og Fjordane.

1.3. Økonomiske konsekvensar.

I den økonomiske analysen er det rekna ut kva løyvehavaren kan forvente å sitte igjen med etter fire års drift med ulike bilmodellar. Analysen har tatt omsyn til inntekter, utgifter og kostnader/gevinst ved kjøp/sal av drosjen. Netto noverdi-metoden er nytta for å finne skilnaden på forskjellige prisklassar av bilar (låg, middels, høg), og ved forskjellig køyrelengde (låg, middels, høg). Utgreiinga viser at det er økonomisk forsvarleg å innføre eit krav til nullutslepp i løpet av ein fire års overgangsperiode. Resultata frå den økonomiske driftsanalysen viser at det er lønnsamt å skifte ut ein fossilbil med ein nullutsleppsbil i alle scenarioa.

Når det gjeld investeringskostnader legg utgreiinga til grunn at alle løyvehavarane skal etablere heimelading. Saman med investering i snøggladeinfrastruktur vil det totalt medføre ein investeringskostnad på om lag 2 MNOK for fylkeskommunen og om lag 1,8 MNOK for drosjenæringa (tabell 1). Det er viktig å påpeike at administrasjonen arbeider mykje med ekstern finansiering, slik at det ikkje er gitt at den fylkeskommunale finansieringskostnaden vert av denne storleiken.

Tabell 1 - Fordeling av investeringar.

Fylkeskommunen	2 045 000
Drosjenæringa	1 760 000
Ladestasjon næring	3 735 000
Staten mva	1 885 000

2. Høyring.

2.1. Høyringsinstansar.

Forskriftsforslaget vart vår/sommar 2021 sendt på høyring til følgjande instansar:

Tabell 2 - Høyringsinstansar.

Askvoll kommune	Svelgen Taxi Oddbjørg Hessevik
Aurland kommune	Eid Taxi Sentral AS
Bremanger kommune	Taxi Transport Service Sogn og Fjordane AS
Fjaler kommune	Fjordane AS
Gloppen kommune	Aurland Taxi
Hyllestad kommune	Stryn Taxi AS
Høyanger kommune	Hyen Taxi
Kinn kommune	Gulen Taxi AS
Luster kommune	Florø Drosjesentral DA
Lærdal kommune	Sogndal Taxisentral AS
Sogndal kommune	Statens Vegvesen Førde
Solund kommune	Vest Politidistrikt
Stad kommune	Konkurransetilsynet
Stryn kommune	NHO Transport
Sunnfjord kommune	Norges Taxiforbund Avd. Sogn og Fjordane
Vik kommune	Fortum Markets AS
Årdal kommune	Statkraft AS
Norsk elbilforening	BKK AS
Førde Taxisentral AS	

I alt har fem høyringsinstansar kome med innspel til forskriftsforslaget.

2.2. Merknader frå høyringsinstansane.

Statens Vegvesen (vedlegg 2) viser til i brev av 12.5.2021 at dei med bakgrunn i sitt sektoransvar for mellom anna klima og miljø, er positive til den føreslegne endringa.

NHO Transport (NHO) (vedlegg 3) viser til i brev av 25.5.2021 at dei i all hovudsak støttar forslaget og understrekar deira ønske om å redusere klimagassar frå ein viktig bransje. NHO viser til at dagens selskapsvognløyve har innretta seg til ein marknad som skil seg frå tradisjonell drosjekøyring, der kundane er villige til å betale for køyretøy og sjåfør som dei kan reserve under lengre opphald til skreddarsydde destinasjonar. Ettersom selskapsvogn skal definerast som drosje etter den nye lova, saknar NHO ein konsekvensutredning som tar omsyn til dagens selskapsvognsegment.

NHO viser vidare til at dei fryktar at miljøkrava vert ein vesentleg konkurransevridar dersom krava ikkje vert følgt opp mot aktørarar som driv ulovleg. Det vert peika på at styresmaktene må prioritere kontrollar, og at eit tillitsbassert system med rapportering av eigne brot ikkje er tilstrekkeleg.

Sunnfjord kommune (vedlegg 4) viser i sitt høyringssvar at dei i møte i utval for samfunn, kultur og næring 16.6.2021 gjorde vedtak om å slutte seg til forslaget til endringsforskrift. Kommunedirektøren viser i utgreiinga til at nullutsleppskravet vil vere eitt av mange tiltak som vil bidra til at Sunnfjord kommune kan nå måla i deira klimaomstillingsplan om reduserte klimagassutslepp innan 2030. Kommunen viser til at delar næringa er bekymra for at det ikkje vil finnes store elbilar med firehjulstrekk som kan nyttast til rullestoltransport, men kommunedirektøren konkluderer med at det innan 2025 vil ha skjedd utvikling i bilteknologien, og næringa får god tid på å finne framtidssrette løysingar.

Vik kommune (vedlegg 5) gjorde vedtak i kommunestyret den 4.5.2021 der dei samrøystes støttar Vestland fylkeskommune sitt framlegg til forskrift. I kommunen si vurdering vert det vist til at reduksjon av klimagassar er ein viktig del av arbeidet med å nå dei globale klimamåla og skape meir berekraftige lokalsamfunn. Transportbransjen er ein viktig aktør i dette biletet, og kommunen meiner det vil vere merkeleg med forskjellige miljøkrav til bransjen innanfor fylket.

Taxi Transportservice Sogn og Fjordane AS (TTS) (vedlegg 6) viser i sitt høyringssvar av 20.7.2021 at det ligg til rette for å innføre miljøkrav til personbilar i drosjenæringa med 1-4 passasjerar, men at det ikkje kan omfatte større bilar med 5-9 passasjerar. Fylkeskommunen si løysing med å gå over på turvognløyve for dei største bilane vil ikkje gje levelege driftsføresetnader pga. større utgifter til bil og krav til klasse D førarkort, der ein er underlagt eigne reglar om køyre- og kviletid. Dette vil rasere tilbodet til rullestolbrukarar. TTS føreslår at det alternativt bør opnast for dispensasjon for desse bilane, samt der det manglar serviceapparat i nærleiken av forretningsstaden, kapasitet i straumnett og ladekapasitet.

TTS er i høyringssvaret skeptisk til at VLFK si utgreiing av driftsføresetnadane har basert seg på normalintervallet. Det vert gjort gjeldande at utgreiinga difor berre tar for seg 50 prosent av drosjeparken, og ikkje har greidd å fange opp dei store forskjellane i køyremønster og krav. TTS viser til at miljøgevinsten i saksframstillinga ikkje er reell da det ikkje vert lagt til grunn livsløpsfaktorarar på produksjon av bilar og batteri. Det vert også peika på at serviceapparatet til el-bilar er avgrensa i tidlegare Sogn og Fjordane.

TTS peiker også på at det i tidlegare Sogn og Fjordane manglar eit 400V straumsystem, og at heimeladinga berre vil bli på 3,6 kW per time. Det vert vist til at oppgradering av trafoar er ein investering med høg kostnad. På grunn av dette, og på grunn av at fleste nybilsal no er elbilar, meiner TTS at fylkeskommunen må etablere dedikerte snøggladarar til næringa på sentrale stader slik som alle sjukehusa. TTS viser til at det er dyre og uføreseielege snøggladeprisar, og gjer gjeldande at det er viktig å få på plass avtalar som sikrar drosjenæringa føreseieleg prisar på lading.

Når det gjeld den økonomiske analysen peikar TTS på at føresetnaden med fritak frå moms ikkje vil gjere seg gjeldande for dyrare elbilar som passar som drosje, da forskrifta skal innførast i 2025. Dette vil medføre dyrare innkjøpsprisar for nullutsleppsdrosjene.

TTS viser også til at ein ved brot på forskrifta ikkje berre kan basere seg på frivillig rapportering, men at kontrollstyresmaktene må intensivere kontrollane sterkt for å sikre seg at miljøkravet vert overhalde. Viss ikkje kan det føre til urettmessige konkurransefortrinn, ettersom drosjeløyve frå andre delar av landet, eller utanlandske operatørar, fritt kan drive i Vestland utan å tilfredsstille miljøkrava.

3. Fylkeskommunedirektøren sin vurdering av høyringsinnspela

3.1. Tilgjengelege køyretøy.

Enkelte av høyringsinnspela er ikkje samde i at det finnes gode nok nullutsleppskøyretøy som tilfredsstiller næringas krav.

Når det gjeld merknaden om at analysen av køyremønsteret ikkje tar for seg alle løyvehavarane sine krav fordi analysen berre gjeld normalintervallet, vil fylkeskommunedirektøren vise til at datagrunnlaget i analysen gjeld alle drosjene frå heile næringa, og har danna grunnlaget for differensieringa i utgreiinga med tre forskjellige driftsscenario. Det er også gjort konkrete vurderingar av dei lengstkøyrande drosjane. Desse bilane er naturlegvis meir i drift enn gjennomsnittsbilane, men også desse har nokre dagar utan køyring innimellom. I

referanseperioden er desse i snitt i drift 5,2 dagar per veke mot 4,8 dagar per veke for gjennomsnittsbilane. Dette gjev 270 dagar med drift i året, og dermed 367 km per driftsdag for dei lengstkøyrande drosjane.

Desse få løyva som køyrer mest i fylket må med dagens bilteknologi belage seg meir på snøggading enn gjennomsnittsløyva. Det er likevel klart at omfanget av slik drift i fylket ikkje er særleg stort, og at det også for desse løyva er teknisk mogleg å gå over til nullutsleppskøyretøy allereie i dag. Når kravet trer i kraft i 2025 vil rekkevidda for nye bilmodellar ha utvikla seg monaleg, og ei overgang for dei lengstkøyrande drosjane vil være uproblematisk. Dette vil også gjelde på vinteren med ein viss reduksjon i batterikapasiteten.

Når det gjeld overgangen til større bilar vil fylkeskommunedirektøren vise til at det allereie i dag er lansert enkelte modellar som tilfredsstillir næringa sitt krav til ein storbil, men dagens rekkevidde er den største utfordringa med desse modellane. I dag er følgjande større aktuelle bilmodellar tilgjengelege: Opel Vivaro-e med ei rekkevidde på 363 km, Mercedes EQV med rekkevidde på 357 km, Mercedes e-Sprinter med rekkevidde på 150 km, Ford e-Transit med rekkevidde på 350 km, og Volkswagen e-Crafter med ei rekkevidde på 160 km.

Det er forventa at det vil kome tilsvarande bilmodellar med større batteripakkar og monaleg betre rekkevidde og ladeteknologi innan 2025. Samstundes som det er forventa at fleire produsentar vil lansere elektriske storbil modellar. Når ein tar i betraktning at næringa har ein overgangsperiode på fire år, meiner fylkeskommunedirektøren at dette er ei tilstrekkeleg omstillingstid til å kunne planlegge eit bilkjøp. Nokre av løyvehavarane vil stå ovanfor alternativa mellom å byte til nullutsleppskøyretøy før fireårsfristen er nådd, eller å nytte drosjen eitt eller to år til etter at ein kunne bytta. Eit alternativ er å kjøpe ny drosje mindre enn fire år før fristen går ut, og ikkje få maks utteljing på tilbakebetaling av mva. Same korleis ein avviklingsfrist vert sett, vil ein ikkje unngå at løyvehavarane vil kunne oppleve ulike rammevilkår i ein avgrensa periode.

Det er også slik at miljøkravet ikkje skal gjelde for maxitaxiar (9-16 passasjerar), som etter det nye yrkestransportregelverket må gå over til turvognløyve innan 1.11.2025 (overgangstid på fem år). Desse løyva kan nyttast til rullestoltransport dersom det ikkje finnes gode elektriske alternativ, men dette vil medføre ekstra kostnader for denne transporten, da turvogner har krav til køyre- og kviletid og til klasse D sertifikat for sjåføren.

Når det gjeld køyretøy som kan nyttast som selskapsvogn, viser fylkeskommunedirektøren at det i sedansegmentet i dag finnes fleire eksklusive elbilar som kan nyttast som selskapsvogn og som vil tilfredsstillir næringa sitt behov. I tillegg er det på det rene at det i åra fram mot 2025 vil kome fleire eksklusive modellar som kan nyttast som selskapsvogn. Med utviklinga i ladeteknologi, vil det ikkje vere problematisk for operatørane å ta lengre turar med passasjer da ladinga vil ta monaleg mindre tid enn i dag.

I fylkestinget sitt vedtak mars 2020 vart det kravd at administrasjonen i 2022 skulle evaluere utbygd infrastruktur og nullutsleppskøyretøy som kan nyttast som drosje. Administrasjonen vil difor ta ein gjennomgang av utviklingar i marknaden, og levere ei politisk sak med utgreiing og oppdatert kunnskap for heile fylket til SAMO hausten 2022.

3.2 Infrastruktur

Det er i høyringsinnspela uttrykt skepsis til om planlagt snøggadefrastruktur er tilstrekkeleg. Det vert vist til mangel på konkrete planar for tilstrekkeleg utbygging av dedikerte ladarar på sjukehus, turdestinasjonar og viktige kryssingspunkt.

Fylkeskommunedirektøren viser til at fylkeskommunen sin strategi er at 80 prosent av straumbehovet skal dekkast av basislading. Dette gjeld både lading heime og lading på anna infrastruktur med låg effekt. Analysen av utnyttingsgraden i tidlegare Sogn og Fjordane viser at gjennomsnittsdrosjen er utan oppdrag 84 prosent av tida, mens dei lengstkøyrande drosjane er utan er utan oppdrag 75 prosent av tida. Det er såleis mykje tid til å lade drosjen med basis og snøggading, både på dagtid og nattetid. For dei aller flest løyvehavarane vil det sei at dei har dekkast straumbehovet sitt ved basislading, hovudsakleg på natta, og i utgangspunktet skal sleppe å snøggade i løpet av dagen.

Det er økonomisk rasjonelt for fylkeskommunen å dekke delar av denne investeringa til basislading, i staden for å belage seg på meir utbygging av snøggading. I perioden fram mot 2025 vil fylkeskommunen dekke 50 prosent av investeringskostnaden til ein heimeladeboks for halvparten av dagens løyvehavarar. Midlane skal tildelast etter ein søknadsprosess med ei årleg

utlysing. Det er mogleg å differensiere desse tilskota slik at dei med tilfredsstillande snøggledetilbod i nærleiken kan få meir i tilskot. I dei tilfella der kapasiteten på nettet er dårleg kan tilskotet dekke utbetring av det lokale nettet, eller så må drosjeeigaren basere seg på å snøgglade.

For å tilfredsstillere næringa sitt isolerte behov for lading foreslår fylkeskommunedirektøren at ein i perioden 2021 til og med 2025 etablerer snøggleding i form av 3 lynladaruttak med 150 kW effekt på strategisk viktige punkt. Dette vil skje på toppen av ei vesentleg satsing på utbygging av offentlig snøggleding elles i tidlegare Sogn og Fjordane, som vil dekke førespurnaden i heile fylket - også for drosjer.

Med tanke på den spreidde busetnaden i tidlegare Sogn og Fjordane, er det mest hensiktsmessig at næringa deler snøggledinfrastruktur med private brukarar, slik at ein sikrar at ladepunktet har høg utnyttingsgrad. På sentrale lokasjonar kan det likevel verte aktuelt med infrastruktur som er dedikert til næringa. Administrasjonen vil i perioden fram mot 2025 invitere næringa til dialogmøte for å finne dei mest hensiktsmessige lokasjonane for snøggleding til næringa.

3.3 Økonomiske føresetnader.

Fylkeskommunedirektøren vil peike på at det for løyvehavarane mest sannsynleg vil medføre ein økonomisk gevinst i å gå over til nullutsleppskøyretøy da driftskostnadane er vesentleg lågare. Men det er mogleg at fleire av elbilfordelane vil forsvinne i åra framover. I utgreiinga har administrasjonen gjort greie for usikkerheitene og det er tatt omsyn til dei fordelane som mest sannsynleg vil forsvinne, for eksempel at elbilar i framtida ikkje vil få rabatt på bompengar.

Når det gjeld merknaden om at ein må betale mva på elbilar i framtida, vil fylkeskommunedirektøren peike på at dette vil føre til at drosjenæringa kjem betre ut økonomisk. Ettersom drosjenæringa framleis vil ha fritak for mva, vil det bety at restverdien av bruktbilen deira aukar, ettersom dei sel bilen til ein marknad som ikkje har same mva-fordelar.

Når det gjeld uføreseielege prisar på snøggledinga vil fylkeskommunedirektøren vise til at prismodellen varierer ein del frå aktør til aktør, og at dette er eit utslag av fri konkurranse. Enkelte aktørar har høg kWt pris og låg minuttpris, men andre aktørar prisar ladinga annleis. I tillegg har alle elbilar forskjellige ladekurver, og brukaren må sette seg inn i kva som er den mest optimale ladinga for sin bilmodell. Men felles for alle bilane er at det ikkje er optimalt å lade under 20 prosent eller over 80 prosent på snøggleding. Det er såleis opp til sjåførane å studere dei individuelle skilnadane for å optimalisere ladinga og drifta på drosjen.

3.4 Nullutsleppskravet.

Fylkeskommunedirektøren viser til at kontroll og handheving av kravet må skje innanfor dagens rammer for kontroll hos løyvestyresmakta, Statens Vegvesen og Politiet. For å sikre at ulovlege aktørar driv i strid med miljøkravet, vil fylkeskommunen ta initiativ til hyppige kontrollar saman med vegvesenet og politiet. Ved brot på miljøkravet kan politiet og vegvesenet gje bøter, og fylkeskommunen kan kalle tilbake drosjeløyve.

Det er i høyringsinnspela ytra ønskje om ei dispensasjonsordning for større bilar og selskapsvognløyve. Per i dag har ikkje fylkeskommunen heimel i yrkestransportlova til å gje dispensasjonar frå miljøkrava. Dersom det i framtida vert innført ein dispensasjonsmoglegheit i det nasjonale regelverket, vil administrasjonen vurdere konkret om det er hensiktsmessig å leggje til rette for det i særskilte tilfelle.

4. Konklusjon og tilråding

Fylkeskommunedirektøren tilrår at det vert stilt miljøkrav til drosjenæringa for drosjar som driv i kommunar tidlegare Sogn og Fjordane gjennom krav til at drosjekøyringa vert gjennomført med nullutsleppskøyretøy. Det vert tilrådd at kravet vert innført om lag fire år etter at fylkestinget har fatta vedtak om det. Kravet er teknologinøytralt, men med dagens teknologi er det køyring med elbil eller hydrogenbil som oppfyller kravet.

Fylkeskommunedirektøren tilrår at ein endrar den lokale forskrifta: "miljøkrav til drosjenæringa i kommunar i Vestland fylke". Fylkeskommunedirektøren tilrår at ein endrar denne forskrifta med ei endringsforskrift, ved å inkludere kommunane frå tidlegare Sogn og Fjordane i ein eigen paragraf (§ 2) med ei eiga overgangstid på litt over fire år, sett til 1. oktober 2025.

Med heimel i yrkestransportlova § 9 andre ledd tilrår fylkeskommunedirektøren at følgjande endringsforskrift vert vedteke av fylkestinget i Vestland:

I

Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i kommunar i Vestland fylke.

II

Ny § 2 skal lyde:

*"Løyvehavar pliktar å sørge for at drosje registrert for inntil 9 personar ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor ved køyring i følgjande kommunar:
Askvoll, Aurland, Bremanger, Fjaler, Gloppen, Gulen, Hyllestad, Høyanger, Kinn, Luster, Lærdal, Sogndal, Solund, Stad, Stryn, Sunnfjord, Vik og Årdal"*

III

Noverande § 2 og § 3 vert ny § 3 og § 4.

IV

Teksten om ikraftsetjing før § 1 vert flytta til ny § 5, som skal lyde:

"Forskrifta trer i kraft 1. april 2024, med unnatak av § 2, som trer i kraft 1. oktober 2025."

V

Endringsforskrifta trer i kraft straks.