

Saksnr: 2019/55-1
Saksbehandlar: Nils Tore Eldegard

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		12.11.2019
Fylkesutvalet		03.12.2019
Fylkestinget		17.12.2019

Forslag til ny forskrift med innføring av miljøkrav til drosjenæringa**Forslag til vedtak****1. Innføre miljøkrav i kommunane i tidlegare Hordaland, med følgjande forskrift:**

Med heimel i yrkestransportlova § 9 fjerde ledd vedtar Vestland fylkeskommune følgjande ny forskrift:

Tittel: Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i Vestland fylke.

I forskrifta skal § 1 lyde:

"§ 1. Løyvehavar pliktar å sørge for at drosje registrert for inntil 9 personar ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor ved køyring i følgjande kommunar:

Alver, Askøy, Austevoll, Austrheim, Bergen, Bjørnefjorden, Bømlo, Eidfjord, Etne, Fedje, Fitjar, Kvam, Kvinnherad, Masfjorden, Modalen, Osterøy, Samnanger, Stord, Sveio, Tysnes, Ullensvang, Ulvik, Vaksdal, Voss herad, og Øygarden."

I forskrifta skal § 2 lyde:

"§ 2. Løyvehavar pliktar straks å gje skriftleg melding til løyvestyresmakta dersom drosjen har brote miljøkravet i § 1."

Forskrifta trer i kraft 1.1.2024.

2. Administrasjonen startar utgreiing om det er mogleg å innføre tilsvarende krav i alle kommunar i Vestland fylke.**Samandrag**

Fylkesrådmannen legg med dette fram forslag til ny lokal forskrift med innføring av miljøkrav til drosjenæringa i kommunar som omfattar tidlegare Hordaland, altså i følgjande kommunar: Alver, Askøy, Austevoll, Austrheim, Bergen, Bjørnefjorden, Bømlo, Eidfjord, Etne, Fedje, Fitjar, Kvam, Kvinnherad, Masfjorden, Modalen, Osterøy, Samnanger, Stord, Sveio, Tysnes, Ullensvang, Ulvik, Vaksdal, Voss herad, og Øygarden.

Fylkesrådmannen foreslår at det vert stilt krav om at næringa må nytte nullutsleppskøyretøy innan 1.1.2024. Dette vil medføre ei overgangstid på over fire år frå forskrifta vert vedtatt av fylkestinget. Kravet er teknologinøytralt, men med dagens køyretøyteknologi betyr det at løyvehavarane må bytte til el- eller hydrogenbilar før 1.1.2024. Endringa pålegg også løyvehavarane ei plikt til å straks rapportere eigne brot på miljøkravet til løyvestyresmakta.

Utgreiinga og forslaget til ny forskrift er ei oppfølging av interpellasjon frå Geir Angeltveit (Venstre) til utval for miljø og samferdsel (MISA) av 20.4.2018. I orienteringssak 2018/10968-1 viste fylkesrådmannen til at administrasjonen kom til å starte eit prosjekt som skulle greie ut moglegheitene for å stille eit miljøkrav til drosjenæringa i Hordaland. Administrasjonen sendte utgreiinga og forskriftsforslaget (vedlegg 1) på høyring den 18.2.2019, med høyringsfrist 27.5.2019.

Som følge av endringar i yrkestransportlova, som trer i kraft 1.7.2020, vil selskapsvognløyve verte fjerna, og det vert innført ein løyvetype (drosjeløyve) for alle køyretøy registrert for inntil 9 personar. Dette vil medføre at miljøkrava også vil gjelde selskapsvognnæringa. På grunn av dette sendte administrasjonen utgreiinga på ny høyringsrunde til denne næringa 3.9.2019, med høyringsfrist 15.10.2019.

Dersom fylkestinget vedtar miljøkrav til drosjenæringa, medfører det eit ansvar for fylkeskommunen å etablere naudsynt infrastruktur. Det må difor reknast med investeringskostnader på om lag 7MNOK til etablering av ekstra ladeinfrastruktur til drosjenæringa i fylket. Behovet for investeringar er tenkt finansiert innan rammene til innovasjon- og næringsavdelinga, seksjon for grøn vekst, på klima og energi sitt ordinære budsjett, fram til kravet trer i kraft. Miljøkrav vil også medføre investeringskostnader for drosjenæringa på om lag 13 MNOK, men det vert lagt til grunn at overgangen til elektriske køyretøy er bedriftsøkonomisk lønsamt for næringa på grunn av lågare driftskostnader.

Utgreiinga av miljøkrav har avgrensa seg til kommunane i tidlegare Hordaland fylke. Etersom Hordaland og Sogn og Fjordane vert Vestland fylke den 1.1.2020, er det føremålstenleg å vurdere om ein skal innføre same krav i alle kommunar i heile det nye fylket. Fylkesrådmannen foreslår difor at administrasjonen set i gang ei utgreiing våren 2020 der ein vurderer om det er økonomisk forsvarleg og teknologisk mogleg å innføre tilsvarende krav i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane.

Rune Haugsdal
prosjektleder

Håkon Rasmussen
påtroppande fylkesdirektør for
mobilitet og kollektivtransport

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.

Vedlegg

- 1 Miljøkrav til drosjenæringa - utgreiing
- 2 BergenLimousineService
- 3 Bergen kommune - høyringsfråsegn
- 4 Bergen Taxi - høyringsfråsegn
- 5 Even Jåstad - høyringsfråsegn
- 6 GA Partners - høyringsfråsegn
- 7 Holmedal Taxibuss
- 8 Linda Tufte - høyringsfråsegn
- 9 NHO Transport - andre høyringsfråsegn

- 10 NHO Transport - høringsfråsegn
- 11 Norges taxiforbund - høringsfråsegn
- 12 Taxi1 - andre høringsfråsegn
- 13 Taxi1 - høringsfråsegn

Saksutgreiing

Vurderingar og verknader

Økonomi: Fylkeskommunal investeringskostnad på om lag 7MNOK

Klima: Estimert reduksjon på over 90 prosent i CO₂-ekvivalentar (om lag 9300 tonn) i direkte utslepp.

Reduksjon i klimafotavtrykk på om lag 70 prosent CO₂-e (7300 tonn).

Folkehelse: Estimert reduksjon på over 90 prosent i utslepp av NO_x (20 tonn) og PM (25 kg).

Regional planstrategi: Klimaplan for Hordaland 2014-2030

Fylkesrådmannen, 29.10.2019

1. Bakgrunnen for forslaget og samandrag frå administrasjonen si utgreiing

1.1 Miljøkrav

Den 24.3.2017 gjorde Stortinget ei endring i lov 21.6.2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 9 fjerde ledd. Endringa gav lokale løyvestyresmakter heimel til å stille miljøkrav til drosjenæringa for å redusere miljøskadelege utslepp. Det følgjer av § 9 fjerde ledd at:

"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."

Som følgje av Klimaplan 2014 – 2030 sitt mål om 40 prosent fossilfrie bilar i Hordaland innan 2030, valte administrasjonen å greie ut miljøkrav gjennom krav til nullutsleppskøyretøy. Nullutslepp vert definert som køyring utan utslepp frå ein forbrenningsprosess i motoren på køyretøyet. Ein ser difor vekk frå livssyklusanalyser for drivstoffet og køyretøyet. Per i dag er det berre køyretøy som nyttar elektrisitet og hydrogen som oppfyller nullutsleppskriteriet.

Administrasjonen foreslo i utgreiinga (vedlegg 1) at det skal stillast eit miljøkrav til drosjenæringa gjennom krav til nullutslepp for ordinære drosjer, det vil sei personbilar for inntil ni personar inkludert sjåfør. Det vart føreslått at miljøkravet skal tre i kraft fire år etter det er vedtatt, hausten 2023. I tillegg vart det føreslått at oppfølging og kontroll av at miljøkravet vert etterlevt, skal gjennomførast innanfor eksisterande rammer for kontrollarbeid hos løyvestyresmakta (fylkeskommunen) og Statens vegvesen.

1.2. Tilgjengelege køyretøy og køyrelengde

Administrasjonen si utgreiing konkluderte med at det er teknisk mogleg å stille krav til nullutsleppskøyretøy i 2023, utan at drosjetilbodet og kvaliteten på tenestene vert dårlegare. Ein føresetnad for konklusjonen er at naudsynt infrastruktur er etablert før miljøkravet trer i kraft.

Den tekniske analysen viste at det finst tilstrekkeleg med tilgjengelege bilmodellar i den norske marknaden i 2023 som oppfyller kravet til nullutslepp og drosjenæringas krav til ein drosje. Drosjenæringas krav til eit nullutsleppskøyretøy i Hordaland er at den må ha ei reell rekkevidde på om lag 300 km, og dersom det er ein elbil må den kunne snøgg- eller lynladast (50/150 kW). Vidare er det eit krav frå næringa at bilen må ha plass til minst fire passasjerar, ha stor nok bagasje plass og kunne transportere passasjerar med ulike behov. Det er også viktig for næringa at bilen har god komfort, at den er driftssikker og at bilprodusenten har eit godt serviceapparat.

Analysen av driftstala for drosjenæringa i Hordaland viste at ein løyvehavar i gjennomsnitt køyrer i underkant av 200 km per dag. Driftstal frå to utvalte sentralar viser likevel at mange skift har ei lengde på opp mot 3-400 km. Spesielt i distrikta er skifta noko lengre enn i Bergen køyreområde. Ein nullutslepps drosje som skal drive

i Hordaland bør difor ha ei reell rekkevidde på 300 km og må kunne snøgg- eller lynladast. Med ei reell rekkevidde på 300 km vil drosjenæringa i Hordaland klare å køyre brorparten av turane og brorparten av skifta utan å stogge for å lade eller fylle bilen med hydrogen i løpet av skiftet.

Det vert lagt til grunn at dei fleste drosjar kan basislade når den er ute av drift om natta, og ha 300 km i batteriet ved byrjinga av skiftet. Analysen av utnyttingsgraden av drosjeparken viste at store delar av bilparken er ute av drift større delar av døgnet, og at mykje av ladebehovet da kan dekkast av basislading med låg effekt. Dette er ein rimelegare måte å lade på, og meir skånsamt for batteriet. Ein del av løyvehavarane må likevel belage seg på å lade drosjen i løpet av skiftet. Dette gjeld dei som ikkje har moglegheit til basislading i løpet av natta, dei som driv med fleirskiftsordning slik at bilen er i drift kontinuerlig, og dei som køyrer lengre enn 300 km per dag.

Analysen av opptatt tid i drosjebilparken viser at det også er mykje ledig tid til å lade drosjen i løpet av driftstida. For å gjere det enkelt for sjåføren å fylle på batteriet, bør det etablerast ladeinfrastruktur på eller i nærleiken av drosjehaldeplassane. På den måten må drosjen sjeldan stogge for å lade, men sjåføren nyttar i staden moglegheita til å lade medan bilen står i ro og ventar på tur.

Ei oversikt over tilgjengelige bilmodellar i 2019 og 2023 viste at det finst eit godt utval av nullutslepps-bilar som kan nyttast som drosje. I 2019 er det om lag ti modellar som kan nyttast som drosje, åtte elbilar og to hydrogenbilar. Administrasjonen meiner desse modellane hovudsakleg tilfredsstillar drosjenæringa og kundane sine krav til ein nullutslepps-drosje. I 2023 vil det vere eit stort utval av bilmodellar som oppfyller drosjenæringa sitt krav til eit nullutsleppskøyretøy. Fleire av dei store produsentane har kunngjort at dei vil satse på elbilteknologi i åra framover, og det er mange konkrete modellar som kjem på marknaden innan eit par år. Dette vil også mest sannsynlig føre det at det vert større konkurranse i elbilmarknaden og at ventetida på levering vil falle monaleg.

1.3. Behovet for infrastruktur

Administrasjonen la i utgreiinga til grunn ein strategi der 60 prosent av straumbehovet til drosjenæringa skal dekkast med basislading, og 40 prosent skal dekkast med snøgg- eller lynlading. Denne strategien er basert på innrapporterte driftstal frå drosjenæringa. Administrasjonen meiner at 40 prosent snøgg-lading er ein strategi med ein god buffer, da talet mest sannsynleg vil vere lågare. Behovet for ladeinfrastruktur for drosjenæringa utgjør berre ein liten del av det totale behovet for lade- og fylleinfrastruktur i fylket. Ein infrastrukturstrategi for drosjenæringa må difor sjåast i ein større samanheng og inngå i ein større strategi for transportsektorens totale behov.

Administrasjonen meiner den generelle utbygginga i utgangspunktet oppfyller kravet i førearbeida til yrkestransportlova, men for å gjere det praktisk for sjåførane er det ønskjeleg at noko infrastruktur er øymerkt drosjenæringa. I utgreiinga konkluderte ein med at det i fireårsperioden mellom 2019 og 2023 vil vere naudsynt å supplere drosjenæringa med 28 lynladaruttak.

Utgreiinga konkluderte også med at det er føremålstenleg å gje eit avgrensa tilskot til heimelading til løyvehavarar kvart år fram mot 2023. Det er viktig at større delar av drosjebilparken omstiller seg gradvis i løpet av fireårsperioden fram mot 2023, slik at ein ikkje får ei opphoping av løyvehavarar som byter bil samtidig. Administrasjonen foreslo å støtte halvparten av dagens løyvehavarar med 50 prosent av kostnaden til heimeladeboks.

1.4. Økonomiske føresetnader

Utgreiinga konkludert med at dersom ein legg til grunn at halvparten av løyvehavarane får 50 prosent tilskot frå fylkeskommunen til heimeladeboks, og den andre halvparten av løyvehavarane må dekke heile kostnaden sjølv, vil dette saman med investering i snøgg-ladeinfrastruktur totalt medføre ein investeringskostnad på om lag 13 MNOK for fylkeskommunen og om lag 10 MNOK for drosjenæringa.

Analysen av dei økonomiske konsekvensane for løyvehavarane av eit krav om nullutslepp viste at det allereie i dagens marknad finst eit utval av nullutslepps-bilar som kan måle seg med kostnadsbiletet til konvensjonelle fossildrivne bilar. Det er såleis rimeleg å forvente at lønnsamheten i drosjenæringa kan

opprethaldast med eit miljøkrav til nullutslepp i 2023. Dette er under føresetnad om at inntektssida ikkje vert negativt påverka av infrastrukturkapasiteten.

I tabell 1 og 2 har ein rangert ulike bilmodellar etter netto noverdi etter fire års drift. Dette gjev eit godt bilete på korleis ulike bilmodellar påverkar resultatane. Som ein ser av tabellane prester dei rimelegaste elbilane vesentleg betre enn konvensjonelle drivlinjer på grunn av låge investerings- og driftskostnader. Grunna skilnader mellom sentrale og spreidde strok er det laga to sett med generelle føresetnader som skal ta omsyn til skilnadane.

Tabell 1. Resultat NNV rekneskap- Bergen køyreområde

Type	Modell	Netto noverdi	Del av beste NNV
Elbil	Hyundai Kona	718 221	100 %
Elbil	Kia Niro Electric	689 790	96 %
Hybrid	Toyota Prius	637 857	89 %
Elbil	Jaguar I-PACE	515 397	72 %
Elbil	Audi E-tron EL	501 633	70 %
Diesel	Mercedes E220D st. v.	459 462	64 %
Elbil	Tesla s100D	455 182	63 %
Elbil	Tesla X100D	411 214	57 %
Hydrogen	Hyundai Nexa	389 413	54 %
Type	Modell (7-setar)	Netto noverdi	Del av beste NNV
Elbil	Mercedes eVito	781 922	100 %
Diesel	Mercedes Vito Taxi	490 847	63 %

Tabell 2. Resultat NNV rekneskap – Hordaland distrikt

Type	Modell	Netto noverdi	Del av beste NNV
Elbil	Hyundai Kona	870 028	100 %
Elbil	Kia Niro Electric	841 514	97 %
Hybrid	Toyota Prius	791 705	91 %
Elbil	Jaguar I-PACE	668 113	77 %
Elbil	Audi E-tron EL	654 710	75 %
Diesel	Mercedes E220D st. v.	614 406	71 %
Elbil	Tesla s100D	607 654	70 %
Elbil	Tesla X100D	564 302	65 %
Hydrogen	Hyundai Nexa	543 195	62 %
Type	Modell (7-setar)	Netto noverdi	Del av beste NNV
Elbil	Mercedes eVito	797 055	100 %
Diesel	Mercedes Vito	519 629	65 %

1.5. Miljøkonsekvensar

Analysen av miljøkonsekvensane av forslaget viste at ei innføring av miljøkrav til drosjenæringa vil medføre redusert eksosutslepp av CO₂ på 9 308 tonn, av NOx på 20,8 tonn, og av PM på 25 kg samanlikna med dagens situasjon.

2. Endra føresetnader i løpet av prosessen

I løpet av prosessen med utgreiing av miljøkravet og høyringa, har Stortinget vedtatt endringar av yrkestransportlova som trer i kraft 1.7.2020. Endringa medfører blant anna at behovsprøvinga og sentraltilknytninga vert oppheva, samt at heile Noreg vert eitt løyvedistrikt. I tillegg vert dei særskilte

løyvekategoriene oppheva, og det vert berre *ein* løyvekategori for all persontransport for køyretøy med ni sete eller mindre. Det vil medføre at selskapsvognløyve og handikapløyve også vert omfatta av miljøkrava.

Administrasjonen legg til grunn at ein del av dei køyretøya som tilfredsstillar miljøkravet og som er kartlagt i utgreiinga, også kan nyttast i desse marknadssegmenta. Ettersom miljøkrava også vil gjelde for selskapsvognnæringa, sendte administrasjonen utgreiinga og forslaget på høyring til aktørar i denne næringa i ein ekstra høyringsrunde den 3.9.2019.

På grunn av at løyvedistriktet ikkje lenger skal følgje fylkesgrensene, har Samferdselsdepartementet også justert heimelen for miljøkrav ved at ein skal knytte miljøkravet til kommunegrensene. Det følgjer av ny § 9 andre ledd at:

"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."

Etter dagens gjeldande regelverk må ein fastsetje same krav i heile løyvedistriktet. Etter lovendinga vil ein få moglegheit til å differensiere på kommunenivå. Fylkesrådmannen sitt forslag er at det skal innførast miljøkrav i alle kommunane i Hordaland da det er teknisk mogleg og økonomisk forsvarleg. Same krav i alle kommunane er også enkelt å forhold seg til, samt at ein får same konkurransevilkår på tvers av kommunane.

Ettersom miljøkravet er føreslått å tre i kraft etter fire år, har administrasjonen tilpassa ordlyden i forskriftsforslaget til den nye yrkestransportlova. Det er også tatt omsyn til fylkes- og kommunesamanslåing, og namnet på det nye fylket og dei nye kommunane er nytta i forskrifta. Denne endringa i ordlyden i forslaget medfører ingen materielle endringar frå det opphavlege forslaget som vart utforma etter dagens yrkestransportlov. I høyringa gjorde administrasjonen også greie for at det kunne verte aktuelt med ein alternativ ordlyd i forskrifta dersom endringa i yrkestransportlova vart vedtatt som den var føreslått. På grunn av desse forventa endringane inkluderte ein også alle kommunane i Hordaland som høyringsinstansar.

Dette forslaget om miljøkrav i Hordaland er eit resultat av eit lovpålagt utgreiingsarbeid. Dersom ein også skal stille miljøkrav til næringa i kommunane i dagens Sogn og Fjordane, er fylkeskommunen pålagt å gjennomføre ei separat utgreiing for dette. Fylkesrådmannen føreslår at administrasjonen set i gang ei utgreiing der ein vurderer om det er økonomisk forsvarleg og teknologisk mogleg å innføre tilsvarende krav i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane.

3. Høyring

3.1. Høyringsinstansar

Den 18.2.2019 sendte administrasjonen forskriftsforslaget med utgreiinga på høyring med høyringsfrist 27.5.2019. Grunna endringa i yrkestransportlova sendte administrasjonen utgreiinga også på høyring til selskapsvognnæringa den 3.9.2019, med høyringsfrist 15.10.2019. Den vart sendt til følgjande mottakarar:

Tabell 3. Høyringsinstansar

- Aage Børven	- Masfjorden kommune
- Askøy kommune	- Masoud Seyed Feyyazi
- A-Taxi Bergen	- Meland kommune
- Austevoll kommune	- NHO Transport - Nordhordaland Taxi
- Austevoll Taxi	- Norges handikapforbund
- Austrheim kommune	- Norgestaxi Bergen
- Berake Transport	- Norheimsund Øystese Taxi
- Bergen Air Transport	- Norsk elbilforening
- Bergen Airport Taxi	- Norsk hydrogenforum
- Bergen kommune	- Nå Taxisentral
- Bergen politidistrikt	- Odda Taxilag
- Bergen Taxi	- Osbuss
- Bergen Transfer Service	- Os kommune

<ul style="list-style-type: none"> - Bergenlimousine Service Geir Olsen - Bussbergen - BKK - Bremnes Taxi - Bømlo kommune - Christiania Taxi Bergen - Dale Taxiformidling - Eco Transport - Eidfjord kommune - Energigass Norge - Etne kommune - Fedje kommune - Fitjar kommune - Fjell kommune - Fortum - Fusa kommune - Fusa Taxisentral - GA Partner - Granvin kommune - Grønn kontakt - Hommedal Taxibuss - Indra Hardanger Taxi - Jandis - Jon Gunnar Dale - Jondal kommune - Kjell Inge Rieber - Konkurransetilsynet - Kvam kommune - Kvinnherad kommune - Kvinnherad Taxi - Leirvik Taxi - Linda Tufte - Lindås kommune 	<ul style="list-style-type: none"> - Os Taxi - Osterøy kommune - Osterøy Taxi - Radøy kommune - Ring-Limousineservice Svein-Inge Helle - Salto ladestasjoner - Samnanger kommune - Skyss - Statens Vegvesen Region Vest - Stord kommune - Stord Taxi - Sund kommune - Sveio Taxi - Taxi 1 - Taxiforbundet avd. Bergen - Taxiforbundet avd. Hordaland - Tide Buss - Transportarbeiderforbundet - Transport Bergen - Turbuss Bergen - Turbuss Vest - Tysnes kommune - Tysnes Taxisentral - Ullesvang kommune - Ulsvik kommune - Uno-x - Vaksdal kommune - Viken Bil - Voss kommune - Voss Taxi - Ytre Hardanger Taxisentral - Øygarden kommune - Åge Hordnes
---	---

Høyringsbrevet med utgreiinga vart også lagt ut på Hordaland fylkeskommune sine nettsider. Utover dei instansane som stod på høyringslista, har ei verksemd kome med innspel til forslaget. I alt har 10 høyringsintansar kome med innspel til forslaget.

3.2. Merknader frå høyringsintansane

BergenLimoService (BLS) (vedlegg 2) viser til i brev av 3.9.2019 at dei ser på det som umogleg å gå over til nullutsleppskøyretøy per i dag. Å innføre eit slik krav i løpet av ein fireårs periode vil undergrave næringa. BLS viser til at dei har svært ressurssterke kundar som har veldig store krav til produktet. Det er såleis ikkje aktuelt å tilby tenesta med Tesla eller andre elbilar. Det vert vist til at det er kravd Mercedes S-klasse, V-klasse og Sprinter. I tillegg er ein del av kundane turistar som reiser 3-10 dagars turar på vestlandet, noko som gjer det uaktuelt å stogge for å lade bilen.

Bergen kommune (vedlegg 3) v/ byrådet slutta seg til forslaget i sak 1165/19 av 6.6.2019, og har ingen endringsforslag. Det vert i innstillinga frå byråd for klima, kultur og næring vist til at Bergen kommune har vedtatt ein grøn strategi der eit av hovudpunkta er ein fossilfri by innan 2030. Byråden viser til at dersom ein skal nå dette målet er ein avhengig av eit teknologiskifte innan drosjenæringa som fylkeskommunen sitt forslag legg opp til.

Bergen Taxi (BT) (vedlegg 4) har i høyringssvar av 24.5.2019 råda fylkeskommunen til å ikkje vedta forskrift om miljøkrav slik denne er definert i forslaget. BT viser til utfordringar med ein utilfredsstillande

bilteknologi, vesentlige praktiske utfordringar med infrastruktur, store økonomiske utfordringar og utfordringar med nye rammevilkår ved nytt yrkestransportregelverk.

BT deler ikkje fylkeskommunen sitt syn på tilgjengelige tilfredsstillande bilmodellar. Det vert vist til at nullutsleppsmodellar i dagens marknad enten er svært kostbare eller for små til å nyttast som drosje, og at det er knytt usikkerheit til om omfanget av modellar, utrusting og leveringsevne i framtida vil kunne tilfredsstille drosjenæringas krav til effektiv og kundetilpassa drift. Det vert vist til at det ikkje finst utprøvde løysingar i rullestol- og minivansegmentet. BT viser til Samferdsledepartementet sin overgangsordning for minibussar som må over på turvognløyve etter den nye lova. Desse minibussane har fem år på å ta ut turvognløyve, og BT meiner denne overgangsperioden også må gjelde sjølv om desse køyretøya ikkje har nullutsleppsteknologi. Både med tanke på å dekke vanleg etterspurnad i marknaden, men også for å dekke offentlege kontraktsforpliktingar.

BT peikar på at infrastrukturen i dag ikkje er tilfredsstillande, og meiner fylkeskommunen sitt forslag om å bygge 12 snøgggladerar i perioden 2019-2023 ikkje er tilstrekkeleg. BT viser til at eit frislepp av talet på løyver vil føre til fleire drosjer som har eit ladebehov. BT viser også til at det ikkje er alle som kan basislade heime, og er skeptisk til at 60 prosent av straumbehovet kan dekkast av dette. Vidare vert det peika på at premissen i rapporten om at 50 prosent av løyva skal lade mellom 10 og 13 ikkje har gyldighet for taxidrift generelt da drift av taxiløyve varierer i høve til svingingar i etterspørselen gjennom året, samt i forhold til kva offentlige og private kontraktar dei enkelte taxiselskapet til ei kvar tid skal oppfylle.

BT meiner investeringskostnaden til heimelading som fylkeskommunen har lagt til grunn i sin strategi, ikkje må påleggast næringa. Drosjenæringa har fått svekka økonomiske rammevilkår, og det er ikkje berekraftig å bli stilt overfor ytterligere investeringar og kostnader. BT meiner også at det ikkje er opplagt at overgangen til nullutsleppsbil er økonomisk gunstig da fleire fordelar er i ferd med å avviklast. BT peiker på at avgiftsfritaket for drosje vart fjerna ved årsskiftet, og at det difor vil være aktuelt for løyvehavarar å behalde køyretøyet lengre enn tidligare. Ein overgangsperiode på fire år med total utskifting av bilparken, vil da være eit svært urimeleg krav mot den enkelte løyvehavar.

BT viser også til lovendringa som trer i kraft 1.7.2020. Det vert vist til at endringa vil ha store konsekvensar for næringa på mange områder. Det vil bli utstedt nasjonale drosjeløyve, og det er uholdbart at det i enkelte fylkeskommunar/kommunar vert etablert miljøkrav, utan at det er tatt stilling til korleis slike krav kan handterast overfor løyve som er utstedt av andre fylkeskommunar med ingen eller andre miljøkrav. Det vert også vist til at ein etter lovendringa får løyvehavarar utan tilknytning til sentral, og at det er uholdbart at ein ikkje har ein etablert løysing for korleis miljøkrav skal følgjast opp overfor alle aktørar i næringa. BT meiner at ettersom tilslutningsplikta til sentral vert fjerna i det nye regelverket, vil det vere formålslaust å innføre rapporteringsplikt for drosjesentralane ved brot på miljøkravet.

Evald Jåstad (vedlegg 5) meiner i sitt høyringssvar at politikarane går for langt når dei vil pålegge næringa å bruke ein spesifikk type bil. Det vert vist til at bensinbilar også er veldig miljøvennlige bilar, og at det følgjer av reglar om EU-kontroll at alle bensinbilar med katalysator skal ha maks krav på 3 prosent CO₂ utslepp, men at dei fleste bilar registrert etter 2015 har eit CO₂ utslepp på 0,1 prosent. Det vert vist til at bruk av E85 bensin kan senke CO₂ utslepp med 50-75 prosent. Det vert også vist til at elbilar ikkje er miljøvennlige, og stilt spørsmål med kvifor ein stiller krav når bensin og diesel har så låge utslepp. Jåstad meiner at det kjekkaste med å drive taxi sjølv er å velje og skifte bil, og at miljøkravet vil øydelegge gnisten for mange drosjeeigarar. Jåstad oppmodar politikarane til å heller overtale drosjeeigarane til å kjøpe bilar med lågast mogleg utslepp, i staden for å sette dette som eit krav.

Hommedal Taxibuss (vedlegg 6) viser i høyringssvar av 10.9.2019 at slik stoda er no, har ikkje utviklinga kome langt nok til at dei kan nytte elbilar for å dekkje kundens behov. Selskapet har to Mercedes V-klasse diesel med firehjulstrekk som dei køyrer mange turistar på langturar med. Det vert vist til at det ikkje er nok ladestasjonar i dei områda dei køyrer, og tilgjengelege modellar har ikkje lang nok rekkevidde eller firehjulstrekk. Noko som kan by på problem for køyring til Myrkdalen og fjellovergangar. Det vert også vist til at strenge krav til næringa gjev ein utbredt ulovleg marknad eit konkurransefortrinn. Selskapet ber difor om at det i forskrifta vert teke inn moglegheit for fritak frå miljøkrava.

GA Partners (vedlegg 7) viser i sitt høyringsvar av 8.9.2019 at dei ser på det som umogleg å gå over til nullutsleppskøyretøy per i dag. Å innføre dette i løpet av ein fireårs periode vil undergrave næringa. GA viser til at dei har svært ressurssterke kundar som har veldig store krav til produktet. Det er såleis ikkje aktuelt å tilby tenesta med Tesla eller andre elbilar. Det vert vist til at det er kravd Mercedes S-klasse, V-klasse og Sprinter. I tillegg er ein del av kundane turistar som reiser 3-10 dagars turar på vestlandet. Da er det uaktuelt å stogge for å lade bilen. Selskapet føreslår at selskapsvognløyve må bestå som i dag, og dersom miljøkrava vert innført så må fristen for å skifte ut køyretøy utsettast til det er mogleg å få levert køyretøy i same klasse som før.

Linda Tufte (vedlegg 8) viser i sitt høyringssvar at ho nyttar ein Mercedes V-klasse med firehulsstrek som har ei rekkevidde på 850-900 km. Det vert vist til at den elektriske versjonen av denne bilen har kapasitet på 250-300 km, og at det ikkje finnes tilsvarande bilar i elbilsegmentet. Tufte køyrer mykje turistar på lange turar til avsidesliggande hotell som ikkje tilbyr snøggading. Det vert gjort gjeldande at det vert oppfatta konkurransevridande at aktørar i Sogn og Fjordane ikkje får dei same krava, samt at ulovlege aktørar kan fortsette si verksemd utan tilsvarande krav.

NHO Transport (vedlegg 9) viser i sitt høyringssvar av 27.5.2019 til at bransjen er positive til å ta ein førande rolle med føresetnad om ein stegvis etablering av infrastruktur for både elektrisitet og hydrogen, samt tilgjengelege modellar i bilparken. NHO meiner likevel forslaget bør setjast på vent, da det er mange usikkerheiter rundt det. I det minste vert det understreka viktigheita av ein statusoppdatering i 2021 for å vurdere realistisk implementering i 2023, samt dialog med næringa etter at den nye yrkestransportlova vert vedtatt.

NHO meiner det er positivt at fylkeskommunen har planlagt å bygge ut infrastruktur i forkant av kravet, og peiker på aktuelle tiltak som tilrettelegging for tomter, ulike finansieringstiltak som tidleg støtte til drift av ladestasjonar på offentlig plass og i bustadområde, samt marknadsføring av statlege støttetiltak gjennom Enova og Klimasats.

NHO peiker på at nullutsleppskøyretøy er ein marknad i vekst, men det er fortsatt usikkerheit knytt til framtidens modellar og infrastruktur. Det vert difor føreslått at fylkeskommunen tar ei vurdering i 2021 på om det er tilstrekkeleg utbygd infrastruktur, og om det finst nok tilgjengelege bilmodellar på den norske marknaden. Ei slik vurdering kan gje grunnlag for å anslå om innføring av miljøkravet er realistisk.

NHO meiner også det er enkelte uklarheiter knytt til den nye drosjelova og innføring av miljøkrav. Dei peikar på at ulike miljøkrav mellom nabokommunar kan føre til konkurransevriding mellom områda. Dette kan være uheldig dersom krav vert praktisert ulikt mellom kommunane, og konsekvensane dette vil få for handheving av regelverket. NHO peikar også på at rapporteringsplikt for sentralane kan være ein utfordring når mange løyvehavarar vil drive for seg sjølv når dette vert tillate. NHO meiner vidare at det er uklart om miljøkravet vil gjelde selskapsvogner og Uber etter lovendringa. NHO etterlyser ein dialog med næringa i etterkant av lovendringa og før miljøkravet vert vedtatt.

NHO har også i brev av 14.10.2019 (vedlegg 10) kome med eige høyringsbrev for den høyringa som gjaldt verknaden miljøkravet får for selskapsvognmarknaden. Det vert i brevet vist til at verksemdene som driv med selskapsvogn ikkje vil kunne tilby dei tenestane dei i dag utfører dersom det vert krav til nullutslepp. Det vert vist til at dette er ein eksklusiv type transport med spesialtilpassa køyretøy av høg kvalitet som kundane kan reservere under lange opphald med skreddarsydde destinasjonar.

NHO viser til at tilgjengelege køyretøysmodellar manglar firehjulstrek og kan berre køyre 250-300 km på vegar på vestlandet. I tillegg er det ei utfordring at det manglar ladeinfrastruktur i mange av områda dei tenar. Organisasjonen fryktar ein monaleg konkurransevriding til fordel for dei mange aktørane som driv ulovleg i denne marknaden. Det vert på bakgrunn av dette oppmoda om at ein legg til rette for ein dispensasjonsordning for dette marknadssegmentet.

Norges Taxiforbund avd. Hordaland (NT) (vedlegg 11) viser i sitt høyringssvar av 23.5.2019 at dei i utgangspunktet er særst positive til nye tiltak som lettar miljøavtrykket og dei økonomiske rammene for løyvehavarar i Hordaland.

NT meiner ladeinfrastruktur må på plass rundt alle knutepunkt, og nemner spesifikt at Helse Bergen må syte for infrastruktur ved alle sine sjukehus. Bransjen ønskjer å verte prioritert ved ladepunkt, og meiner fylket må sørge for etablering i gravgrendte strøk der det kan være økonomisk ulønnsamt. NT er også positive til stønadsordningar for etablering av heimelading.

NT viser også til at turvogner, handikap- og selskapsvognløyver ikkje er omfatta av miljøkrava, og meiner det må sikrast at desse ikkje får betre konkurransevilkår i offentleg avtalar. Det vert også vist til at det er ein sjølvfølge med ei overgangsordning for å køyra ut dagens materiell på ein tilfredsstillande og føreseieleg måte. For kostbare rullestolbilar må ein rekne med 5-6 år brukstid no etter refusjonen har felle vekk. NT er også skeptiske til at det er brukande nullutsleppsalternativ til slike bilar.

Det vert også vist til at utkantane har lang køyring til sjukehus i pasienttransporten, og stilt spørsmål med forsvarlig varme i bilen med fleire timar ved uføresette trafikkhendingar der pasientane er sårbare. Det vert også stilt spørsmål om miljøgevinsten viss løyvehavarane må ha fleire bilar for å dekke etterspurnaden, og at dette ikkje er gunstig for miljøet da hovudavtrykket på klima skjer ved produksjon. NT meiner også ein må være tilbakehalden med meldeplikt og sanksjonar ved brot.

Taxi 1 (vedlegg 12) er i sitt høyringssvar av 22.2.2019 positive til forslag om miljøkrav for alle aktørar som ønskjer å utøve persontransport, inkludert drosjenæringa. Ettersom Taxi 1 også har eit selskapsvognløyve kom dei med tilbakemelding på den andre høyringa den 3.9.2019 (vedlegg 13). Dei viser til at det er viktig at ein ikkje skyver på fristar, og at forskrifta bør tre i kraft så snart det er mogleg og seinast fire år etter vedtaksdato.

4. Fylkesrådmannen sin vurdering

4.1. Tilgjengelege køyretøy

Bergen taxi og NHO meiner det er usikkert om framtidens modellar vil være tilfredsstillande for drosjenæringa, og meiner ein bør utsetje iverksetjinga av forskrifta.

Fylkesrådmannen vil vise til administrasjonen si utgreiing som konkluderer med at det i 2019 er 10 bilar som tilfredsstillar drosjenæringas krav til ein bil. Utgreiinga konkluderer også med at det innan 2023 er forventa ei rekke med tilfredsstillande modellar.

Kva modellar som er tilfredsstillande er basert på innrapporterte driftstal frå drosjenæringa i Hordaland, samt tilbakemeldingar frå næringa i arbeidsgrupper. I tillegg har administrasjonen studert kva bilar næringa nyttar seg av og prøvd å finne liknande modellar i nullutsleppsversjonar. Den mest populære drosjen er i dag Mercedes E-klasse. Denne modellen har ingen direkte arvtakar i dag, men Mercedes kjem med sine eigne elbilmodellar frå 2019. Den nest mest populære drosjen, Toyota Prius, har mange nullutsleppsmodellar som ein kan samanlikne med i dag, blant anna Hyundai Kona og Kia Niro som er rimelege elbilmodellar. I tillegg finnes det ei rekke andre eksklusive modellar som også kan nyttast som drosje, men der baksida er at enkelte av dei har relativt høg investeringskostnad.

Den økonomiske analysen viser likevel at nullutsleppsbilane vil kome betre ut totalt som følgje av låge driftskostnader. I tillegg må det peikast på at det finnes eit stort potensiale for ein meir aktiv og smart flåtestyring i drosjenæringa. Ettersom den store hovuddelen av turar i dag vert køyrt med *ein* passasjer i bilen, er det ikkje naudsynt at alle drosjar skal være større køyretøy.

Selskapsvognnæringa viser til at dei er skeptiske til tilbodet av modellar som passar dei, og peikar spesielt på at det ikkje vil være mogleg å kjøpe nullutsleppsversjon av Mercedes S-klasse i 2024. Fylkesrådmannen viser til at Mercedes har kommunisert at dei skal kome med ein nullutsleppsversjon av denne modellen i framtida (Mercedes EQS), men har ikkje klar lanseringsdato da den berre er på konseptstadiet. Fylkesrådmannen viser likevel til at det i sedansegmentet i dag finnes fleire eksklusive elbilar som kan nyttast som selskapsvogn og som vil tilfredsstille næringa sitt behov. I tillegg er det på det reine at det i åra fram mot 2023 vil kome fleire eksklusive modellar som kan nyttast som selskapsvogn.

Vurderinga om at ein i 2023 vil ha ei rekke forskjellige nullutsleppsalternativ, er basert på informasjon frå forhandlerane. Ei rekke av dei større produsentane har kommunisert at dei kjem til å satse på elbilar, og har lansert sine eigne plattformar som dei kjem med fleire modellar på. Dette vil mest sannsynleg føre til ei total auka leveringsevne av elbilar. I tillegg vil det i perioden kome modellar med betydeleg betre rekkevidde som kan ta i mot høgare ladeeffekt. Rekkevidda på køyretøyet vil såleis ikkje verte ein like stor utfordring lenger, og ladetida vil gå betrakteleg ned. I analysen vart det satt eit krav til at bilen må ha 300 km reell rekkevidde. Dei løyva (om lag 10 %) som køyrer meir enn dette i løpet av eit skift, må belage seg på snøgg- eller lynlading i løpet av skiftet.

Når det gjeld tilgangen på nullutsleppsbilar i minivan-segmentet er denne dårlegare. Både Mercedes og Volkswagen har kunngjort at dei skal lansere el-versjonar av høvesvis modellane Crafter, Vito og Sprinter. Desse vert i første omgang frå 2019 levert med for liten rekkevidde på batteriet til å kunne nyttast som ein effektiv drosje. Det er likevel forventa at desse modellane kjem med større batteri. Blant anna har VW kommunisert at Crafteren kjem med batteripakke på 400 km, men dei har ikkje stadfesta lanseringsdato.

Det er likevel slik at miljøkravet ikkje gjeld for maxitaxiar, som frå 1.7.2020 neste år må gå over til turvognløyve (overgangstid på fem år). Nokre løyvehavarar med større bilar vil likevel bli ramma av kravet. Dette gjeld løyvehavarar som har fjerna seter i større bilar for å gjere plass til rullestolar, og for å framleis kunne køyre ein slik bil som ordinær drosje. For desse spesialløyvingane vil det mogleg være avgrensa med modellar til å dekke deira behov i 2024. Alternativet for desse er da å nytte turvognløyve til rullestoltransporten. Dette vil medføre ekstra kostnader for denne transporten, da turvogner har krav til køyre- og kviletid og til klasse D sertifikat for sjåføren. Dette gjeld også løyvehavarar som driv i selskapsvognsegmentet med større bilar. Desse må vurdere å gå over til turvognløyve ved transport av større grupper når miljøkravet trer i kraft.

Når ein tar i betraktning at næringa har ein overgangsperiode på fire år, meiner fylkesrådmannen 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.

Fleire av høringsinnspela har ytra ønskje om ei dispensasjonsordning. Per i dag finnes det ikkje heimel i yrkestransportlova til å gje dispensasjonar frå miljøkrava. Dersom det vert innført ein dispensasjonsmoglegheit i det nasjonale regelverket, vil administrasjonen vurdere om det er hensiktsmessig å leggje til rette for det. Men slik regelverket er i dag må same krav gjelde alle løyvehavarane. Det vert difor ikkje aktuelt å gje utvalte grupper ein lengre overgangsordning.

Når det gjeld tilgjengelege hydrogenbilar er det meir usikkerheit på kva modellar som kjem på marknaden framover. I tillegg har ein også hatt utfordringar med levering av hydrogen det siste året. Fylkesrådmannen meiner hydrogenbilar kan være eit akseptabelt alternativ, men ettersom utbygging av ladeinfrastruktur er vesentleg rimelegare enn utbygging av hydrogenstasjon, har ein valt å prioritere stønad til dette.

4.2 Infrastruktur

Fleire av høringsinstansane er skeptisk til om planlagt infrastruktur er tilstrekkeleg, og NT meiner ein må etablere meir infrastruktur rundt sjukehus. BT uttrykker også skepsis til at 60 prosent basislading er realistisk da ikkje alle kan lade heime eller på nattestid.

Fylkesrådmannen viser til at Hordaland er det fylket med mest utbygd hurtigladeinfrastruktur i landet, og meiner den generelle utbygginga i utgangspunktet oppfyller kravet i førearbeida til yrkestransportlova. Det er likevel ønskjeleg at noko infrastruktur skal være øyremerkt drosjenæringa for å gjere det praktisk for sjåføren å lade i løpet av skiftet.

Fylkesrådmannen viser til at basislading til 60 prosent av straumbehovet på nattestid både gjeld lading heime og lading på anna infrastruktur med låg effekt. Analysen av utnyttingsgraden av drosjeparken i Hordaland viser at berre 15 – 20 prosent av drosjebilparken er operativ på natta. Det er såleis tid til å lade

store delar av drosjeparken på natta. For 90 prosent av løyvehavarane vil det sei at dei har dekkja straumbehovet sitt ved basislading, og i utgangspunktet skal sleppe å snøgglade i løpet av dagen. Det er difor økonomisk lønsamt for fylkeskommunen å dekke delar av denne investeringa, i staden for å belage seg på meir utbygging av lynlading. Fylkesrådmannen vil også vise til at dagens drosjebilpark står mykje i ro og ventar på tur, og difor har god tid til å lade i løpet av skiftet. Fylkesrådmannen meiner difor at ein strategi med 60 prosent basislading og 40 prosent hurtiglading er ein god buffer.

Dei som bur i eigen bustad må etablere ladar i nærleiken av bustaden, mens dei som har parkeringsrett i burettslag eller sameige må etablere ladar på parkeringsplassen sin. Mest sannsynleg vil det hausten 2019 bli vedtatt ein lovbestemt laderett for medeigarar i eit burettslag. Dei som ikkje har parkeringsplass med lading må lade på offentleg infrastruktur eller private anlegg, eventuelt med moglegheit til førehandsbestilling.

Når det gjeld spørsmålet om når snøggladeinfrastrukturen vil nyttast i løpet av døgnet, vil det for den einskilde bilen avhenge av kortid ein har oppdrag, både faste oppdrag og tilfeldige turar. Analysen av driftstal i utgreiinga viste at det på dagtid i kvardagane er minst trafikk mellom kl. 9:00 og 13:00, og at ein difor ser for seg at mange løyvehavarar vil nytte denne perioden med mindre etterspurnad til å toppe opp batteriet.

Opphevinga av makstalsavgrensinga som trer i kraft med lovendringa 1.7.2020 vil også endre marknaden. Fylkesrådmannen ser for seg at ein i 2024 vil ha fleire større bedrifter med fleire løyve som har eigne ladeanlegg for bilparken sin. Ein ser også at fleire av sentralane har byrja å etablere ladeanlegg ved sentralen for løyvehavarane sine.

Med utgangspunkt i straumforbruket til heile drosjebilparken rekna administrasjonen ut at det var naudsynt med 28 snøggladepunkt til drosjenæringa, utover det offentlege tilbodet. BT peika i høyringssvaret sitt på at ein vil få mange fleire løyver i åra framover som følgje av opphevinga av makstalsavgrensinga. Fylkesrådmannen meiner det ikkje er nokon automatikk i at fleire løyver vil føre til ei total auke i mengda kilometer køyrt med passasjer for drosjeparken i Hordaland, ettersom kundegrunnlaget vil være det same. Men ei auke i løyvetalet vil føre til at den totale køyrelengda utan passasjer nok vil auke. Ein må difor leggje til grunn at det totale straumbehovet vil auke noko i forhold til dagens behov.

I utgreiinga konkluderte ein med at det i fireårsperioden mellom 2019 og 2023 vil vere naudsynt å supplere næringa med 28 lynladaruttak. Desse skal vere fordelt utover fylket på strategisk viktige plassar. Administrasjonen har i løpet av 2019 etter at utgreiinga vart sendt på høyring også arbeidd med å etablere ein del infrastruktur til drosjenæringa. I løpet av 2019 vil det verte etablert totalt 16 lynladaruttak, derav 12 lynladaruttak på drosjedepotet på Bergen lufthamn (150 kW per stolpe med 3 uttak) og 4 på Bergen busstasjon. Desse ladestolpane fordeler tilgjengelig effekt på uttaka, slik at *ein* bil kan lade med ≤ 150 kW dersom det ikkje er andre som nyttar dei andre uttaka i stolpen.

For å tilfredsstillere næringa sitt isolerte behov for lading føreslår administrasjonen at ein i perioden 2019 til og med 2023 etablerer 12 lynladaruttak med 150 kW effekt i kommunane der ein innfører miljøkrav. Den tilrådde utbygginga bør skje på toppen av ei vesentleg satsing på snøggloading elles i Vestland.

Det er i 2019 gjeve tilsegn om tilskot til å etablere 12 nye offentleg tilgjengelege lade plassar og styrke 9 eksisterande med fleire ladarar (jf. eiga sak "tilskot til offentleg snøggladeinfrastruktur 2019) til MISA 5.9.2019). Dette vil styrke tilbodet i Hordaland med 59 ny snøggladestolpar der kvar vil ha inntil 3 uttak kvar. 39 av desse ladestolpane vil kunne gje ladeeffekt på over 100 kW. Tilsvarende løyving i 2017 og 2018 har utløyst utbygging/styrking av i alt 32 lade plassar med 68 snøggladestolpar. Administrasjonen har vekta god geografisk spreining i evalueringa av søknadar på tilskotsordninga. Denne utbyggingstakta er i tråd med kva Elbilforeninga reknar som berekraftig med omsyn til den brå auken i elbildei dei siste åra.

I dialogmøte med drosjenæringa har det vore ytra eit ønskje frå nokre sentralar om å etablere snøggladeinfrastruktur ved sentralane. Administrasjonen v/ regionalavdelinga vil i perioden 2019-20 leie eit prosjekt der målet er å etablere snøggladeinfrastruktur ved drosjesentralane. Prosjektet har eit budsjett på 6,5 MNOK, og er finansiert av sentralane med 50 % stønad frå Miljødirektoratet sin klimasatsordning

(tabell 4). Fylkeskommunen bidreg med eigeninnsats i form av timar, også det med stønad frå Miljødirektoratet. Det er venta at infrastrukturen vil vere sett i drift innan utgangen av 2020.

Administrasjonen v/regionalavdelinga vil hausten 2019 også leia eit utgreiingsarbeid der ein skal finne nye lokalitetar for snøgglanding som vi eigne seg for drosjenæringa. Det vil her bli lagt særskilt vekt på drosjehaldeplass, helseinstitusjonar og sjukehus i tillegg til viktige knutepunkt. Utgreiinga vil danne grunnlaget for søknad til Miljødirektoratet om finansiering av infrastruktur med søknadsfrist 15.2.2020. Ettersom miljøkravet skal gjelde i heile Hordaland, er det viktig at ein også arbeider med eit tilbod til drosjeeigarane i køyreområda utanom Bergen. Utgreiinga vil derfor ta føre seg behovet for infrastruktur i distrikta og søknaden til Miljødirektoratet vil då følgjelege innehalde søknad om midlar til å styrke tilbodet der.

Fylkesrådmannen føreslår difor at ein er med å støtte etableringa av 12 fleire dedikerte lynladingspunkt fram til miljøkravet trer i kraft. Desse punkta kjem i tillegg til den offentlege infrastrukturen som vert bygd ut elles i perioden. I tillegg føreslår fylkesrådmannen å dekke 50 prosent av investeringskostnaden til ein heimeladeboks, for halvparten av dagens løyvehavarar. Midlane skal tildelast etter ein søknadsprosess med ei årleg utlysing.

4.3 Økonomiske føresetnader

Dersom ein legg til grunn at alle dagens løyvehavarar skal etablere heimelading, vil dette saman med investering i snøgglandeinfrastruktur totalt medføre ein investeringskostnad på om lag 7 MNOK for fylkeskommunen og om lag 10 MNOK for drosjenæringa (Tabell 4). Dette talet tar utgangspunkt i utgreiinga som vart sendt på høyring i februar 2019, men er korrigert for den seinare utvikla med omsyn til gjennomførte investeringar og tilsegn om tilskot frå eksterne kjelder. 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 4. Fordeling av investeringar

Fordeling av investeringar	
Fylkeskommunen	7 091 250
Drosjenæringa	12 953 750
Ladestasjon næring	8 960 000
Miljødirektoratet	3 260 750
Staten Mva	8 051 250

Tabell 4 skildrar ein høgare kostnad for drosjenæringa enn den som vart presentert i utgreiinga. Dette avviket skuldast at det i utgreiinga vart lagt til grunn at det er ladeoperatørane og fylkeskommunen som tar investeringskostnaden med utbygginga av ladepunkt. I prosjektet med etablering av snøgglanderar hos drosjesentralane er det på den andre sida drosjenæringa som tar investeringskostnaden med stønad frå Miljødirektoratet. Prosjektet er i startfasen og partane har enno ikkje komen fram til ein føremålstenleg finansieringsmodell og eigarskapsmodell. Partane vil i dialogmøte hausten 2019 diskutere alternative driftsformer.

Etablering av snøgglandeinfrastruktur ved sentralane er noko sentralane ønskjer, men vil føre til at deira investeringar aukar med 3,2 MNOK i høve til behovet for investeringar som vart skildra i utgreiinga. Sentralane har ved vedtaksdato enno ikkje plikta seg til noko økonomisk og har moglegheit til å trekke seg frå prosjektet om dei ønskjer det. Om prosjektet ikkje lukkast med målsetting om infrastruktur ved sentralane, vil fylkeskommunen i staden gå inn og støtte utbygging på strategisk viktige plassar, slik det er skildra i utgreiinga. Investeringsbehovet for fylkeskommunen vil då auke med 1,9 MNOK på toppen av dei 7,1 MNOK som er skildra i tabell 4.

Fylkesrådmannen vil også peike på at det for løyvehavarane mest sannsynlig vil medføre ein økonomisk gevinst i å gå over til nullutsleppskøyretøy da driftskostnadane er veldig mykje lågare. Ettersom drosjar ikkje

lenger skal ha same fordelane med avgiftsfritak, vil det føre til at elbilar vil verte enda meir lønnsame. Men det er mogleg at fleire av elbilfordelane vil forsvinne i åra framover. I utgreiinga har administrasjonen gjort greie for usikkerheitene og dei fordelane som vil forsvinne har ein tatt omsyn til, for eksempel at elbilar no må betale bompengar i Hordaland.

4.4 Nullutsleppskravet

I utgreiinga var det føreslått ein fire års overgangsperiode frå miljøkravet trer i kraft. Miljøkravet kan tidlegast verte vedtatt desember 2019 og tre i kraft desember 2023. Det er da ryddig at kravet trer i kraft 1. januar påfølgjande år, altså 1.1.2024.

Når det gjeld merknaden om at ein bør ta ei ny vurdering etter to år vil fylkesrådmannen vise til at administrasjonen undervegs i overgangsperioden må følgje med på talet på nullutsleppsbilar i næringa, og den utbygde infrastrukturen. Det er naturleg at ein halvveis til 2024 evaluerer utbygd infrastruktur og utvalet av nullutsleppskøyretøy.

Når det gjeld spørsmålet om kven miljøkravet vil gjelde, vil fylkesrådmannen understreke at kravet gjeld alle løyve som skal køyre innan eit geografisk område som har miljøkrav. Dette vil gjelde alle som har ordinært drosjeløyve (9 personar inkludert førar). Sjølv om lovendinga medfører oppheving av makstalsavgrensinga på løyve, så må ein framleis ta ut eit løyve for å drive lovleg persontransport. Fylkesrådmannen føreset at ein har heimel til å kalle tilbake alle løyve som bryt miljøkravet i kommunar fylkeskommunen er løyvestyresmakt for, sjølv om løyvet er gjeve av ein anna fylkeskommune.

Nokon av høyringsinstansane har spelt inn at innføring av kravet vil verke konkurransevridande i forhold til dei som driv ulovleg og dei som driv i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane. Når det gjeld dei som driv ulovleg vil fylkesrådmannen vise til at det nye nasjonale regelverket gjev fleire moglegheiter for å kome dei til livs. Eit miljøkrav vil også gjere at ein kan bøtelegge dei ulovlege aktørane for brot på miljøkrava. Når det gjeld kommunane i Sogn og Fjordane vil fylkesrådmannen vise til at vi føreslår at administrasjonen skal greie ut om det er mogleg å innføre same krav i kommunane i tidlegare Sogn og Fjordane.

Elles er fylkesrådmannen samd i høyringsinnspela som peikar på at det ikkje er tenleg å innføre rapporteringsplikt for sentral lenger, da drosjene etter lovendinga ikkje har sentraltilknytingsplikt. Fylkesrådmannen føreslår difor at rapporteringsplikt berre vert kravd av løyvehavar.

5. Tilråding

1. Med heimel i yrkestransportlova § 9 fjerde ledd tilrår fylkesrådmannen at følgjande forskrift vert vedtatt:

Forskrift om miljøkrav til drosjenæringa i Vestland fylke.

I forskrifta skal § 1 lyde:

"§ 1. Løyvehavar pliktar å sørge for at drosje registrert for inntil 9 personar ikkje har utslepp frå forbrenningsmotor ved køyring i følgjande kommunar:

Alver, Askøy, Austevoll, Austrheim, Bergen, Bjørnefjorden, Bømlo, Eidfjord, Etne, Fedje, Fitjar, Kvam, Kvinnherad, Masfjorden, Modalen, Osterøy, Samnanger, Stord, Sveio, Tysnes, Ullensvang, Ulvik, Vaksdal, Voss herad, og Øygarden."

I forskrifta skal § 2 lyde:

"§ 2. Løyvehavar pliktar straks å gje skriftleg melding til løyvestyresmakta dersom drosjen har brote miljøkravet i § 1."

Forskrifta trer i kraft 1.1.2024.

2. Fylkesrådmannen tilrår også at ein våren 2020 gjennomfører tilsvarande utgreiingsprosess for kommunane i tidlegare Sogn og fjordane.