

Saksnr: 2019/55-2  
Saksbehandlar: Nils Tore Eldegard

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		15.01.2020
Fylkesutvalet		30.01.2020
Fylkestinget		03.03.2020

**Forslag til ny forskrift med innføring av miljøkrav til drosjenæringa****Forslag til vedtak**

1. Innføre miljøkrav i fleire kommunar 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 sørje 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."*

I forskrifta skal § 3 lyde:

*"§ 3. Løyvehavar kan utføre oppdrag frå ein stad utanfor kommunen med miljøkrav til ein stad innanfor kommunen med motorvogn som ikkje oppfyller krava i § 1. I samband med ein slik tur er det tillate å ta med passasjer på oppdrag ut av kommunen. Tomkøyring inn til ein kommune med miljøkrav for å utføre oppdrag ut av kommunen er berre tillate for bestilte turar"*

Forskrifta trer i kraft 1.4.2024.

2. Administrasjonen startar utgreiing om det er mogleg å innføre tilsvarende krav i samtlege 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 1.4.2024. 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 1.4.2024. 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 følgje 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. Ettersom Hordaland og Sogn og Fjordane no er vorte Vestland fylke, 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 samtlege kommunar i Vestland.

I hovudutval for samferdsel og mobilitet sitt vedtak av 12.11.2019 vart administrasjonen sitt forslag til miljøkrav utsett. Det følgjer av vedtakspunkt 2 at hovudutvalet ber om ei betre utgreidd sak "der ein ser på grenseproblematikk og konsekvensar ved innføring i einskildkommunar, helsekøyting, og konkurransevriding ved å fase inn miljøkrav i drosjenæringa i Vestland fylke før nye lovkrav i 2025."

Administrasjonen har utgreidd grenseproblematikk, pasienttransport og konkurransevriding. Problemstillinga som oppstod som følgje av endringa av yrkestransportlova har vorte drøfta med Samferdselsdepartementet. Dette har resultert i ein ny paragraf i den nye yrkestransportforskrifta der det følgjer at drosjer kan ta oppdrag frå ein stad utanfor kommunen med miljøkrav til ein stad innanfor kommunen med motorvogn som ikkje tilfredsstillar krava. I samband med ein slik tur kan løyvehavaren også ta passasjerar på oppdrag ut av kommunen med miljøkrav. Dersom turen er bestilt på førehand er det også tillate å køyre inn utanfrå til ein kommune med miljøkrav og hente ein passasjer ut att, utan å oppfylle miljøkravet.

Miljøkravet i kommunane i tidlegare Hordaland vil difor berre gjelde for drosjene som tar turar internt i kommunane. Dei drosjene som køyrer med ein passasjer frå for eksempel ein kommune i tidlegare Sogn og fjordane, kan levere ein passasjer i ein kommune med miljøkrav, og transportere passasjer ut att. Administrasjonen har konkludert med at denne konkurransesituasjonen er lite konkurransevridande for næringa. Administrasjonen har også utarbeidd eit interaktivt kart som viser korleis pasienttransporten vil verte påverka av eit miljøkrav<sup>1</sup>.

Når det gjeld spørsmålet om lovkravet frå 2025, kan ikkje fylkesrådmannen sjå at det er vedteke noko lov som krev at alle nybilkjøp er nullutsleppskøyretøy. Fylkesrådmannen viser til at dette har vore ein

---

<sup>1</sup> <https://storymaps.arcgis.com/stories/5925d69762e546d29b29dfb0fb1250e7>

målsetning i Granavolden-plattformen basert på måltall i Nasjonal Transportplan 2018-2029. Ei lokal forskrift om miljøkrav vil derimot gjelde kjøring, ikkje kjøp av bil, frå den dato den trer i kraft.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
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 - høyringsfråsegn
- 11 Norges taxiforbund - høyringsfråsegn
- 12 Taxi1 - andre høyringsfråsegn
- 13 Taxi1 - høyringsfråsegn

## Saksutgreiing

### Vedtakskompetanse

Fylkestinget

### Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Fylkeskommunal investeringskostnad på om lag 7MNOK

**Klima:** Estimert reduksjon på over 90 prosent i CO<sub>2</sub>-ekvivalentar (om lag 9300 tonn) i direkte utslepp. Reduksjon i klimafotavtrykk på om lag 70 prosent CO<sub>2</sub>-e (7300 tonn).

**Folkehelse:** Estimert reduksjon på over 90 prosent i utslepp av NO<sub>x</sub> (20 tonn) og PM (25 kg).

**Regional planstrategi:** Klimaplan for Hordaland 2014-2030

Fylkesrådmannen, 13.12.2019

### 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 vart 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 belaga 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 presterer dei rimelegaste elbilane vesentleg betre enn konvensjonelle drivlinjer på grunn av låge investerings- og driftskostnader. Grunna skilnader mellom sentrale og spreidde stork 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 CO<sub>2</sub> på 9 308 tonn, av NO<sub>x</sub> 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 sentraltilknyttinga 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 tidlegare 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 tidlegare Hordaland som høyringsinstansar.

Dette forslaget om miljøkrav i kommunane i tidlegare Hordaland er eit resultat av eit lovpålagt utgreiingsarbeid. Dersom ein også skal stille miljøkrav til næringa i samtlige kommunar i Vestland, 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

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

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 høyringsinstansar kome med innspel til forslaget.

### 3.2. Merknader frå høyringsinstansane

**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 høyringsvar 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, vesentlege 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 tilfredsstillast 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 snøggaderar 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 offentlege 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 ytterligare 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 høyringsvar 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 CO<sub>2</sub> utslepp, men at dei fleste bilar registrert etter 2015 har eit CO<sub>2</sub> utslepp på 0,1 prosent. Det vert vist til at bruk av E85 bensin kan senke CO<sub>2</sub> 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 høyringsvar 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 utbreidd 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 avsidesliggende 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 høyrings svar av 23.5.2019 at dei i utgangspunktet er sær s positive til nye tiltak som lettar miljøavtrykket og dei økonomiske rammene for løyvehararar 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 løyvehararane 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 høyrings svar 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 tidlegare 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 egne 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 plattformer 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 uttelling 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 høyringsinnspela 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 høyringsinstansane 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 verte 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 verksemdar med fleire løyve som har egne 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 har det vorte 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  $\leq 150$  kW dersom det ikkje er andre som nyttar dei andre uttaka i stolpen.

For å tilfredsstille 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 Vestland 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 veka 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 snøggloading 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 tidlegare 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 snøggladeinfrastruktur totalt medføre ein investeringskostnad på om lag 7 MNOK for fylkeskommunen og om lag 13 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 snøggloaderar 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 snøggladeinfrastruktur 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 delvis må betale bompengar.

#### 4.4 Nullutsleppskravet

I utgreiinga var det føreslått ein fire års overgangsperiode frå miljøkravet trer i kraft. Miljøkravet kan tidlegast verte vedtatt mars 2020 og tre i kraft mars 2024. Det er da ryddig at kravet vert rekna frå den første i påfølgjande månad, og difor trer i kraft 1.4.2024.

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 intert i eit geografisk område som har miljøkrav. Dette vil gjelde alle som har ordinært drosjeløyve (9 personar inkludert førar). Sjølv om lovendringa 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 som er utstedt i Vestland. Der det er løyvehavar frå andre fylker som bryt kravet, må ein rapportere brotet til den aktuelle løyvestyresmakta.

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 tilsvarende 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 lovendringa ikkje har sentraltilknytingsplikt. Fylkesrådmannen føreslår difor at rapporteringsplikt berre vert kravd av løyvehavar.

#### 5. Grenseproblematikk, pasienttransport og konkurransevriding

I hovudutval for samferdsel og mobilitet sitt vedtak av 12.11.2019 vart fylkesrådmannen sitt forslag til miljøkrav utsett. Det følgjer av vedtakspunkt 2 at hovudutvalet ber om ei betre utgreidd sak "der ein ser på grenseproblematikk og konsekvensar ved innføring i einskildkommunar, helsekøyring, og konkurransevriding ved å fase inn miljøkrav i drosjenæringa i Vestland fylke før nye lovkrav i 2025."

Problemstillinga har oppstått som følge av endringa av yrkestransportlova som trer i kraft 1.7.2020. Denne endringa gjer heile Noreg til eitt løyvedistrikt, og endrar grensene til miljøkrav frå løyvedistrikt (fylke) til kommune. Før denne lovendringa var vedtak om miljøkrav berre gjeldande for dei drosjene med stasjoneringssstad i løyvedistriktet, men ettersom heile Noreg vert eitt løyvedistrikt frå 1.7.2020 vart spørsmålet om miljøkravet gjeld for sjølve køyringa, eller om dei som berre skal levere passasjar i kommunen og køyre ut att, også er omfatta.

Administrasjonen bad Samferdselsdepartementet om deira tolking av denne problemstillinga i telefonmøte den 2.12.2020. Som følge av dette har departementet inntatt ein ny paragraf i den nye yrkestransportforskrifta<sup>[1]</sup> der det følgjer:

---

[1] <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2019-12-06-1646>

### "§ 48b. Miljøkrav for drosje

*Når løyvemyndigheten etter yrkestransportlova § 9 (2) har gitt påbud om at drosjekjøring innenfor en kommune skal drives med motorvogn med en øvre grense for miljøskadelige utslipp, kan løyvehaver likevel utføre oppdrag fra et sted utenfor kommunen til et sted innenfor kommunen med motorvogn som ikke oppfyller de fastsatte miljøkravene. I forbindelse med en slik tur er det tillatt å ta med passasjerer på oppdrag ut av kommunen. Tomkjøring inn i kommunen for å utføre oppdrag ut av kommunen er bare tillatt for bestilte turer."*

Miljøkravet i kommunane i tidlegare Hordaland vil difor berre gjelde drosjene som tar turar internt i kommunane. Dei drosjene som køyrer inn med passasjer frå for eksempel ein kommune i tidlegare Sogn og Fjordane, kan levere ein passasjer i ein kommune med miljøkrav, utan å tilfredsstille miljøkrava. Det betyr at ei pasientreise som startar i for eksempel Stryn og sluttar på Haukeland i Bergen, kan gjennomførast med ein fossilbil. Det er også slik at ein løyvehavar i samband med ein slik tur kan køyre pasienten tilbake, ut att av kommunen med miljøkrav. Dersom ein løyvehavar frå ein anna kommune ønskjer å hente ein kunde med fossilbil i ein kommune med miljøkrav for å køyre denne ut att av kommunen, må denne turen være bestilt på førehand. Som følgje av denne avklaringa har administrasjonen valt å ta inn ei avklaring om dette i § 3 i den lokale miljøkravsforskrifta.

Dette betyr altså at pasienttransporten, som er det klart største av den grensekryssande trafikken, vil kunne utførast frå ein kommune utan miljøkrav til ein kommune med miljøkrav utan å tilfredsstille miljøkravet. Ein slik bil vil likevel ikkje kunne ta interne turar i kommunane med miljøkrav.

Eit spørsmål som har kome i samband med pasienttransport er utfordringa med rekkevidde på drosjen på grunn av dei lange turane. Administrasjonen har utarbeidd eit interaktivt kart som viser tal på pasienttransport, rekkeviddeanalyse på elbil og etablert infrastruktur.<sup>[2]</sup> Ein drosje med rekkevidde på 300 km vil kunne ta alle interkommunale turar i området med miljøkrav.

Når det gjeld dei løyvehavarane som driv i kommunar utan miljøkrav tett opp mot kommunar med miljøkrav, vil desse kunne ta turar inn og ut att av kommunane med miljøkrav. Dersom desse løyvehavarane også ønskjer å drive intern transport i nabokommunen med miljøkrav, må dei omstille seg og kjøpe ein bil som tilfredsstillar krava. Administrasjonen vil prioritere utbygging av infrastruktur i slike grensekommunar i gamle Sogn og fjordane (Gulen, Høyanger, Vik og Aurland) slik at det er gjennomførbart å gå over til elektrisk drosje.

Når det gjeld spørsmålet om konkurransevriding vil fylkesrådmannen vise til at dersom ein vil innføre miljøkrav til kommunar i Vestland, er dagens forslag det minst konkurransevridande ein kan få til etter gjeldande nasjonale regelverk. Det er på det rene at dersom ein løyvehavar frå Rogaland skal ta ein tur frå Haugesund, og ein løyvehavar frå Vestland skal ta ein tur frå Sveio, og begge skal køyre til Haukeland sjukehus, vil desse ha tilnærma lik tur. Løyvehavaren som startar turen sin i Rogaland må ikkje tilfredsstille same krava som løyvehavaren som startar i Sveio. Løyvehavaren frå Rogaland vil derimot være avskore frå å ta turar frå Sveio til ein anna kommune med miljøkrav, dersom han ikkje tilfredsstillar miljøkrava. Dette kan moglegjeins oppfattast som noko konkurransevridande, men faktum er at dei turane som skal starte frå eksakt same plass har like krav.

Utgreiinga som vart gjennomført i 2018 i samband med denne saka viser at elektrisk drosjedrift i seg sjølv generelt ikkje gjev løyvehavaren ein økonomisk ulempe. Den økonomiske analysen gav eit bilete av netto noverdi etter fire års drift på dei ulike bilmodellane der elektriske bilmodellar kom særst godt ut. Med avgiftsregimet i 2018 var investeringskostnaden med kjøp av elbilar høgare enn diesel og bensinbilar, men driftskostnaden med ein elbil over ein fire års periode var monaleg lågare. Med endringar i refusjonsordninga på eingongsavgift frå 2020, er biletet at det er endå meir gunstig å velje elbil enn diesel- eller bensinbil. Analysen konkluderte med at dei bilane som gjev best resultat på botnlinja over ein fireårsperiode er dei rimelegaste elbilmodellane.

<sup>[2]</sup> <https://storymaps.arcgis.com/stories/5925d69762e546d29b29dfb0fb1250e7>



Sjølv om det stadig kjem nye modellar på marknaden som innfrir krava til bruk som drosje med omsyn til rekkevidde og plass, har elbilar avgrensa rekkevidde i forhold til diesel- og bensinbilar. Spesielt dersom ein tar med i betraktningen forskjellen på tanke- og ladetid. Teoretiske ulemper ved drosjedrift med elbil kan difor vere at sjåføren må gje avkall på dei lengste turane, lade undervegs på turen eller gje avkall på tur kort tid etter ein langtur. I dialogkonferanse med drosjenæringa vart det klart at sjåføren alltid vil streva for å ha nok rekkevidde på batteriet til å kunne ta dei lengste turane. I fylket utanom bergensområdet er det vanleg at skuleskyss og pasienttransport utgjer den største delen av transporten. Skuleskyss skjer hovudsakeleg på morgon og tidleg ettermiddag. I mellomtida er det sannsynleg at sjåføren vil hurtiglade for å vere klar for ein eventuell langtur. Likevel kan det tenkast at det er fleire praktiske utfordringar med å køyre nullutslepp.

Ettersom turar som startar frå same plass har eksakt same krav, samt at det er både negative og positive sider med å drive med nullutsleppsdrose, legg fylkesrådmannen til grunn at ein innføring av miljøkrav til dei omtalte kommunane ikkje er særleg konkurransevridande.

Når det gjeld spørsmålet om lovkravet frå 2025, kan ikkje fylkesrådmannen sjå at det er vedteke noko lov som krev at alle nybilkjøp er nullutsleppskøyretøy. Fylkesrådmannen viser til at dette har vore ein målsetning i Granavolden-plattformen basert på måltall i Nasjonal Transportplan 2018-2029, men så langt fylkesrådmannen kan sjå har det ikkje vore tale om eit forbod i lov. Fylkesrådmannen viser også til at ei eventuell lov vil gjelde *nybilkjøp*, i motsetning til dette miljøforskriftsforslaget som gjeld drosjekøyning. Ei lov om nybilkjøp gjer at ein kan køyre med ein fossilbil i mange år etter lova trer i kraft, mens eit miljøkrav gjennom lokal forskrift som gjeld drosjekøyning, gjer at ein må innfri krava frå datoen forskrifta trer i kraft, altså 1.4.2024.

## 6. 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 køyning 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."*

I forskrifta skal § 3 lyde:

*"§ 3. Løyvehavar kan utføre oppdrag frå ein stad utanfor kommunen med miljøkrav til ein stad innanfor kommunen med motorvogn som ikkje oppfyller krava i § 1. I samband med ein slik tur er det tillate å ta med passasjer på oppdrag ut av kommunen. Tomkøyning inn til ein kommune med miljøkrav for å utføre oppdrag ut av kommunen er berre tillate for bestilte turar"*

Forskrifta trer i kraft 1.4.2024.

2. Fylkesrådmannen tilrår også at administrasjonen startar utgreiing om det er mogleg å innføre tilsvarande krav i samtlege kommunar i Vestland fylke.