

**Notat**

Dato: 22.09.2016  
Arkivsak: 2016/6087-2  
Saksbehandlar: annvedv

---

<b>Til:</b>	Utval for miljø og samferdsel Fylkesutvalet
<b>Frå:</b>	Fylkesrådmannen

---

**Hordaland som eitt løyvedistrikt og miljøkrav til drosjebilar i løyvedistriktet**

I møteprotokoll frå fylkesutvalet 23.08.16 er det teke inn følgjande:

*I samband med «RS 116/16 Svar på oversendingsforslag om miljøkrav til drosjenæringa» spurde Tom Sverre Tomren (MDG) om det er mogleg å dele løyvedistriktet Hordaland i fleire delar.*

I møteprotokoll frå Utvalet for miljø og samferdsel 07.09.2016 er det teke inn følgjande:

*I samband med RS 60/16 «Svar på oversendingsforslag om miljøkrav til drosjenæringa» kommenterte Natalie Golis (MDG) kravet om at det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krav om ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Ho spurde om utval for miljø og samferdsel kan fremje ei slik sak.*

**1. Hordaland fylke som eitt løyvedistrikt**

Det går fram av yrkestransportlova § 37, første ledd, første punktum at

*«Dersom løyvemyndigheten ikke treffer annet vedtak, skal for drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for persontransport for funksjonshemmede den enkelte kommune utgjøre et løyvedistrikt.»*

Eit løyvedistrikt er eit geografisk område der drosjar har konsesjon til å driva persontransport mot vederlag. Turar utanfor eige løyvedistrikt kan berre skje på nærare vilkår, jf. yrkestransportforskrifta § 47. Ledige drosjeløyve vert tildelt etter ansiennitet til kvalifiserte søkjarar, og ein opparbeider berre ansiennitet gjennom drosjekøyring i det løyvedistriktet ein søker løyve.

Det er fylkeskommunen som er løyvestyresmakt for drosjeløyve. Etter gjeldande regelverk har løyvestyresmakta mynde til å gjera endringar i grensene for løyvedistriktet.

Hordaland fylke har vore eitt løyvedistrikt sidan 1. april 1993, jf. samferdselsutvalet sak nr. 17/93. Løyvedistriktet er delt opp i ulike køyreområde. Eit køyreområde kan omfatta ein eller fleire kommunar. I kvart køyreområde er det sentralar som har einerett til å driva drosjeformidling innanfor sitt køyreområde. Det er i tillegg nokre enkeltstående bustadløyve i fylket.

Å oppretthalda Hordaland som eitt løyvedistrikt er viktig for samordninga av sjuketransporten i fylket og gjev store innsparingar. Inndelinga i løyvedistrikt har òg konsekvensar for tildelingsprosessen for drosjeløyve. Søkjarar til ledige løyve i Hordaland opparbeider ansiennitet i heile fylket og kan såleis søkja om løyve kvar som helst i fylket. Heile fylket er éin arbeidsmarknad som gjev større fleksibilitet, eit betre drosjetilbod til publikum og betre samordning av sjuketransporten.

Det går fram av Prop. 140 L til stortinget, s. 11 at

**«Samferdselsdepartementet meiner at omsynet til likehandsaming og like konkurransevilkår må vere utslagsgjevande, og held fast føresetnaden i høyringsframlegget om at vedtak om innføring av særlege miljøkrav må gjelde heile løyvedistriktet. I den grad det tek tid å leggje til rette for naudsynt infrastruktur i utkantdistrikt, kan løyvestyresmakta bruke den retten dei har til å kunne fastsetje midlertidige lokale løyvegrenser til slik infrastruktur er på plass for å hindre ulik konkurranse.»**

Med dagens regelverk kan ein ikkje sjå at ein ut frå miljøomsyn åleine kan stilla særskilde krav til drosjebilane i berre delar av løyvedistriktet. Dersom og når lovforslaget vert vedteke, vil det vera mogleg midlertidig å fastsetja at t.d. Bergen køyreområde vert eit eige løyvedistrikt, inntil naudsynt infrastruktur er på plass i distrikta. Ei slik løysing kan som vist få negative konsekvensar på andre område. Fylkesrådmannen vil derfor vidareføra dagens organisering med eitt løyvedistrikt i Hordaland.

## **2. Miljøkrav – oppfylingsfrist på 4 år**

Som det går fram av «Svar på oversendingsforslag om miljøkrav til drosjenæringa», RS 60/16 i MISA, er det med gjeldande regelverk ikkje høve til å stilla særskilde miljøkrav til drosjeløyve som allereie er tildelte, dvs. aktive drosjeløyve.

Ein oppfylingsfrist på minimum 4 år for eksisterande, aktive drosjeløyve, vil først bli aktualisert dersom og når forslag om endring av yrkestransportlova § 9 vert vedteke av Stortinget. P.t. er lovendringa ikkje vedteke.

Arbeidet med å fastsetja ei øvre utsleppsgrense er krevjande og omfattande. Ved fastsetjing av øvre utsleppsgrense må m.a. fylgjande tilhøve vurderast: kartlegging av kva biltypar som finst tilgjengelege i marknaden som fyller miljøkrava og som samstundes kan nyttast som drosje og som i tilstrekkeleg grad kan ivareta omsynet til alle type brukarar og bruksområde, vurdering av investeringskostnadene for løyvehavarane, tilgjengeleg infrastruktur og kostnader ved tilretteleggjing og utbygging av infrastruktur osb.

Samferdselsavdelinga vil starta opp arbeidet med å sjå på moglegheita for å fastsetja ei øvre utsleppsgrense for drosjebilar i Hordaland. Fylkesrådmannen kjem attende med eiga sak om dette.