



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
17/1857

Dato 19 OKT 2017

Spørsmål nr. 30 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Arne Nævra til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen

Spørsmål:

"Hjemmel i yrkestransportlova - Deler ministeren fylkesrådmannens tolkning av loven, og har han i så fall tenkt å foreslå en lovendring for å sikre at det er mulig å stille miljøkrav ved fremtidige anbud og løyve?"

Svar:

Ved kjøp av kollektivtransporttjenester står fylkeskommunen som kjøper fritt til å stille de miljøkravene de ønsker til kjøretøyene som skal brukes til å oppfylle kontrakten. Dette gjelder *både* ved kjøp av rutetransport med buss, og kjøp av transport utenfor rute som skal utføres med drosje eller turvogn.

Endringen i yrkestransportloven § 9, som ble iverksatt 24. mars 2017, vil gjøre det mulig for den lokale løyvemyndigheten å sette krav om bruk av lav- eller nullutslippskjøretøyer i taxinæringen innen en frist på fire år. Dette vi i så fall gjelde alle drosjene i lokalområdet, *uavhengig* om de utfører oppdrag som inngår som en del av offentlig kjøp av tjenester.

Jeg viser og til ny § 11 a i yrkestransportloven, som ble iverksatt 1. januar 2017. Bestemmelsen gir hjemmel for departementet til å fastsette forskrifter om at den som mottar offentlig tilskudd eller har enerett for å utføre offentlig tjenester skal stille nærmere fastsatte energi- eller miljøkrav ved kjøp av kjøretøy som skal benyttes ved utføring av tjenestene. Slike forskrifter er under utarbeidelse i Samferdselsdepartementet.

Når det gjelder ren *kommersiell* busstransport, dvs. transport som ikke inngår i offentlig kjøp, enten den utføres med turvogn eller drives som rutetransport som krever ruteløyve, har man

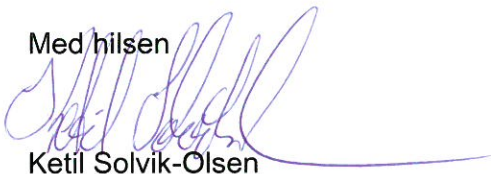
ikke hjemmel i yrkestransportloven til å kunne stille krav til kjøretøyene som benyttes, annet enn at de fyller vegtrafikklovgivningens til enhver tid gjeldende krav til teknisk standard på kjøretøyer. Kommersiell ekspressbussvirksomhet er et viktig supplement til lokal kollektivtransport, og gir også et viktig bidrag til å redusere den private personbilbruken. Pålegg av ytterligere vilkår for å kunne få ruteløyve, vil kunne få som konsekvens at deler av det kommersielle tilbudet faller bort.

Når det gjelder kommersielle langruter, er jeg kjent med at intensiv drift av bussene medfører at det skjer en hyppig fornyelse av materiellet. Jeg viser i den forbindelse til at miljøkravene for førstegangsregistrering av kjøretøy er skjerpet over tid. For buss er det i dag krav om Euro VI motor for førstegangsregistrering etter 1.1.2015. Det er god grunn til å anta at miljøskadelige utslipp av partikler og NO2 fra transportsektoren vil være redusert i den kommende Nasjonal Transportplan perioden. Jeg gleder meg også over at elektrisk fremdrift testes ut på tyngre kjøretøy,

Jeg viser også til at se/v om kjøretøy som benyttes i løyvepliktig virksomhet er godkjent etter vegtrafikklovgivningen, er det ikke til hinder for at det kan fattes vedtak om særskilt forbud mot bruk av kjøretøyet på bestemte veger og innenfor et bestemt tidsrom etter vegtrafikkloven § 7, eller at det kan innføres gebyrplikt for slikt kjøretøy i forbindelse med innføring av lavutslippssone i et bestemt område etter vegtrafikkloven § 13, 8. ledd.

Hoveddelen av rutetransporten i Norge inngår i fylkeskommunalt kjøp av kollektivtransporttjenester, hvor det er full anledning til å stille miljøkrav, som evt. kompenseres i kjøpet. For det rutetilbudet som ikke mottar kompensasjon og som er preget av marginal lønnsomhet, kan særskilt strenge krav medføre bortfall av transporttilbud ved at kostnadene øker og tilbudet blir ulønnsomt. Jeg mener det er viktig å legge til rette for gode kollektivløsninger. Utviklingen innen kjøretøyteknologi tilsier også en positiv miljømessig utvikling. Det vil derfor være spesielt uheldig dersom man mister kollektivtilbud som følge av politisk vedtatte ekstrakostnader. Jeg finner det derfor ikke nå hensiktsmessig å innføre lovhjemler som gir løyvemyndigheten hjemmel til å pålegge særlige krav til bussmateriell som brukes på ruteløyve i kommersiell rutetransport, utover det som følger av annen lovgivning.

Med hilsen



Ketil Solvik-Olsen