



Arkivnr: 2018/10968-1

Saksbehandlar: Nils Tore Eldegard

Saksframlegg

Saksgang

Utval for miljø og samferdsel

06.06.2018

Utgreiing av muligheita til å stille miljøkrav til drosjenæringa i Hordaland

Samandrag

Løyvestyresmakta fekk i 2017 ein ny heimel i yrkestransportlova til å innføre miljøkrav til drosjenæringa for å redusere miljøskadelege utslepp. Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyning skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadelege utslepp. Krava må fastsetjast i forskrift, og det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krava.

Fylkesrådmannen ønskjer å setje i gang eit prosjekt der ein vil utgreie muligheita til å stille eit miljøkrav til drosjenæringa i Hordaland. Det må vurderast om det er teknisk mulig og økonomisk forsvarleg å innføre miljøkrav til næringa. Utgreiinga vil ta utgangspunkt i eit krav til nullutslepp, og vil berre utgreie muligheita for lågutslepp dersom nullutslepp ikkje er teknisk mulig eller økonomisk forsvarleg.

Forslag til vedtak

Utval for miljø og samferdsel tek saka til orientering.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 16.05.2018**1. Formål og bakgrunn**

I 2017 vedtok Stortinget ei endring i yrkestransportlova § 9 fjerde ledd som gjev 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."
(vår understreking)

Løyvestyresmakta kan difor i lokal forskrift fastsette grenser for miljøskadelege utslepp gjennom krav til at drosjekøyring må skje med låg- eller nullutsleppskøyretøy. Fastsette krav må ha ei overgangstid på minimum fire år.

I brev av 22.9.2016 og 18.4.2017 har fylkesrådmannen gjeve melding til Utval for Miljø og Samferdsel at ein skal kome attende med ei sak om utsleppsgrense til drosjenæringa. Formålet med dette prosjektet vil være å utgreie mulegheita for å stille eit miljøkrav til drosjenæringa i Hordaland. Det må vurderast om det er teknisk mulig og økonomisk forsvarleg å innføre eit miljøkrav til næringa.

Utgreiinga må sjå på kva teknologi som er tilgjengelig på marknaden i dag, samt kva som vert tilgjengelig i 2023. Dette arbeidet inneberer ei kartlegging av kva bilar og lade/fylle teknologi som kjem på marknaden i framtida som vil oppfylle både miljøkravet og drosjenæringa i Hordaland sine krav til ein drosje. Den tekniske analysen må basere seg på studiar av teknologi samanhalde med driftstal for drosjebilparken i Hordaland. Aktuelle data for bilparken er køyremønster og drift, trafikkflyt og utnytingsgrad av køyretøyet.

I Oslo kommune si utgreiing av 11.8.2017 konkluderte ein med at ein nullutsleppsbil må ha ei reell rekkevidde på om lag 300 km. Med ei slik rekkevidde vil ein nullutsleppsbil i Oslo klare å køyre mesteparten av turane (om lag 95 %) og mesteparten av skifta (om lag 88%). Mykje av data frå Oslo kommune si utgreiing kan nyttast om att og tilpassast Hordaland sine forhold. Det er likevel ein del forskjellar mellom dei to løyvedistrikta som fører til at mykje av informasjonen frå Oslo ikkje kan nyttast i Hordaland. Blant anna vil dei tekniske krava være forskjellige ettersom Hordaland har andre geografiske føresetnader enn Oslo. Det vil sei at det kan være store forskjellar på gjennomsnittleg køyrelengde per tur, og gjennomsnittleg dagleg køyrelengde, noko som kan stille eit større krav til rekkevidda på drosjen. Kva tekniske krav ein må stille til ein drosje i Hordaland vil ein avdekke ved å analysere innrapporterte tal frå næringa.

Vidare må det foretas ei konsekvensanalyse av dei økonomiske konsekvensane, miljøkonsekvensane og dei administrative konsekvensane. Den økonomiske konsekvensanalysen må vurdere det samla kostnadsbildet for drosjeeigaren, samt kostnader for Hordaland fylkeskommune til investering, drift og vedlikehald av infrastruktur. Den geografiske utstrekninga på Hordaland vil også føre til at ein ikkje kan sentralisere infrastrukturen på same måte som i Oslo. I dette prosjektet vil ein difor måtte nytte større ressursar på samarbeid med kommunane i Hordaland for å finne infrastrukturløysingar som er rekningsssvarande. Dette vil være eit arbeid som vil være meir tidkrevjande enn prosessen i Oslo da Bymiljøetaten både er løyvestyresmakt og har ansvaret for ladeinfrastrukturen i Oslo.

For å legitimere at ein stiller eit miljøkrav må dei konkrete miljøfordelane ved å innføre eit krav utreiast, i tillegg til at ein må utgreie kva administrative konsekvensar kravet får. Kravet som vert stilt til drosjeeigarane bør være enkelt og føreseieleg å retta seg etter, samt enkelt for det offentlege å kontrollere.

2. Føringer og avgrensingar

Samferdselsdepartementet har i lovforslaget satt ei rekke føringer og føresetnader for den lokale løyvestyresmakta ved innføring av miljøkrav.

Ordlyden og førearbeida til lova¹ legg følgjande føringer ved innføring av eit miljøkrav:

- Det skal leggjast vekt på omsynet til drosjenæringa og at næringa er kjent med vilkåra på førehand.
- Næringa skal involverast i arbeidet med forslaget frå eit tidleg stadium.
- Krav til overgangstid på minimum fire år, dvs. at miljøkravet tidlegast kan tre i kraft fire år frå forskriftsending i Hordaland. Noko som betyr tidligast 2023.
- Fylkeskommunen skal finansiere utbygging av infrastruktur og naudsynt infrastruktur skal være på plass før miljøkravet trer i kraft. Det er likevel ikkje eit krav om at drosjene skal nytte slik infrastruktur gratis.
- Det skal vurderast når miljøkravet tidligast kan innførast utan at drosjetilbodet og kvaliteten vert dårlegare.
- Miljøkravet skal i utgangspunktet være teknologinøytralt.
- Kravet gjeld utslepp knytt til drift av køyretøy, ikkje utslepp knytt til produksjon eller avfallshandtering av køyretøy.

Ordlyden og førearbeida til lova, samt brev frå Samferdselsdepartementet av 11.5.2017 setter følgjande grenser:

- Kravet gjelder berre drosjer dvs. personbil for inntil 9 personar inkludert sjåfør, ikkje maxitaxi (dvs. utvida setekapasitet for inntil 17 personer inkludert sjåfør).
- Kravet gjelder ikkje selskapsvogn- handikap og turvognløyver.
- Kravet må gjelde for heile løyvedistriktet.

3. Organisering

Arbeid med forslag til miljøkrav må forankrast i, og krev fagleg innspel frå fleire ulike miljø. Det vert difor foreslått at ein dannar tre arbeidsgrupper. Eit kjerneteam som har det overordna ansvaret for prosjektet. Kjerneteamet bør bestå av ein prosjektleiar og ein representant frå Samferdselsavdelinga, samt ein representant frå klima- og naturressursseksjonen.

Vidare bør det etablerast ei intern arbeidsgruppe, og ei ekstern arbeidsgruppe. Den interne arbeidsgruppa bør inkludere representantar frå klima- og ressursseksjonen, plan- og utredning, Sogn og Fjordane fylkeskommune, samt representantar frå kommunar i Hordaland som ønskjer å samarbeide om infrastruktur. Den eksterne arbeidsgruppa bør inkludere drosjesentralane i Hordaland, Norges Taxiforbund avd. Hordaland og avd. Bergen, Elbilforeningen, Norsk Hydrogenforum og Bilimportørenes Landsforening.

4. Utgifter

Det vil medføre nokon utgifter til sjølve utgreiinga. Det samla kostnadsbiletet av forslaget må utgreiast, og må inkludere kostnader for drosjeeigaren, samt kostnader for Hordaland fylkeskommune til investering, drift og vedlikehald av infrastrukturen. Mykje av grunnarbeidet på kostnadsbiletet er gjort i Oslo kommune si utgreiing, men ein må rekne på dei konkrete kostnadane for Hordaland. Vidare må ein rekne på kva den konkrete miljøgevinsten vert. Det kan verte aktuelt å nytte konsulentar til slike konsekvensanalyser.

5. Framdrift og tidsplan

Eventuelle miljøkrav må fastsetjast i forskrift, og miljøkravet som vert fastsatt må gjelde heile løyvedistriktet. I dag har vi eitt løyvedistrikt som omfattar heile Hordaland. Det betyr at dagens lokale forskrift om drosjeregelement for Bergen køyreområde, Bergen, Sund, Fjell og Askøy kommune, Hordaland², ikkje kan

¹ Proposisjon 140 L (2015-2016): Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak). Endringer i yrkestransportlova (miljøkrav til drosjer); Stortingets transport- og kommunikasjonskomite (2016): Innstilling 189 L (2016-2017) om Endringar i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer).

² Forskrift 25.2.2016 nr. 226 om drosjerelement for Bergen køyreområde, Bergen, Sund, Fjell og Askøy kommune, Hordaland.

nyttast da denne berre gjelder for delar av løyvedistriktet. Miljøkravet må difor fastsetjast i ei ny forskrift. Alternativt kan ein innføre krav i gjeldande forskrift til eit løyvedistrikt som berre omfattar Bergen og nærliggjande kommunar, men da må ein dele dagens løyvedistrikt i fleire løyvedistrikt. Deling av løyvedistriktet bør berre vurderast dersom ein finner at det ikkje er teknisk eller økonomisk mulig å innføre krav til heile fylket.

Det må også tas omsyn til at Hordaland skal slå seg saman med Sogn og Fjordane og danne Vestland fylkeskommune frå 1.1.2020. Det betyr at dersom ein frå denne datoen skal ha eitt løyvedistrikt i heile det nye fylket, må ein også ha same miljøkrav i heile det nye løyvedistriktet, altså heile det nye fylket. Dersom ein bestemmer seg for å innføre eit miljøkrav i Hordaland, men ventar med å innføre krav i Sogn og Fjordane, må ein ved samanslåinga av fylka vente med å slå saman dei to løyvedistrikta til eventuelt regelverka er harmonisert og ein har same miljøkrav i begge løyvedistrikta.

Forslaget til miljøkrav må sendast på høyring før fylkestinget kan vedta ny forskrift for Hordaland. Dette legger rammer for når miljøkravet tidligast kan tre i kraft. Det vert lagt til grunn at det er eit politisk ønskje om å få vedtatt miljøkrav til drosjenæringa så snart som mogleg. Det mest realistiske er at miljøkrav vert vedtatt i løpet av andre halvår 2019. Dersom forskrifta vert vedtatt hausten 2019 følgjer det av lova at drosjenæringa skal ha frist til minst hausten 2023 før kravet skal være oppfylt.