



Innst. 189 L

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 140 L (2015–2016)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer)

Til Stortinget

Sammendrag

Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag til endring i yrkestransportlova § 9. Framlegget vil gjere det mogeleg for løyvestyresmakta å setje krav om at den som har eller får tildelt drosjeløyve, må nytte låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjeverksemda.

Framlegget er oppfølging og svar på Stortinget sitt oppmodingsvedtak nr. 349 datert 16. desember 2014, i samsvar med Innst. 72 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen sikre fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestrafikklova.»

Framlegget frå departementet

For å kunne drive persontransport i og utanfor rute krevst det løyve etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskrifta). Fylkeskommunane og Oslo kommune er løyvestyresmakt for drosje- selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemma, jf. yrkestransportlova § 12.

Lovframlegget vil gje heimel for løyvestyresmakta til å kunne fastsetje om det skal innførast ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp knytt til drift av køyretøy som skal nyttast i drosjeverksemd. Eit slikt vilkår skal gjelde alle køyretøy som vert nytta som drosje i vedkommande løyvedistrikt. Framlegget er avgrensa til å gjelde ordinære drosjer i personbilstorleik, og gjeld ikkje buss registrert for inntil 17 personar som vert nytta i drosjeverksemd, dvs. med «utvida drosjeløyve».

Framlegget fastset ei minimum overgangstid på minst fire år frå vedtak vert fatta til eit slikt krav kan setjast i verk. I lovframlegget er det gjort framlegg om at den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp må fastsetjast av løyvestyresmakta i forskrift. Det kan t.d. setjast krav om at drosjene må oppfylle eit krav om maksimalt utslepp av CO₂ eller til annan lågutslippsteknologi, eller det kan setjast krav om nullutslepp.

Den viktigaste oppgåva for løyvestyresmakta etter gjeldande reguleringssystem er behovsprøvinga av løyve for å sikre at brukarane har eit rimeleg tilbod av tilgjengelege drosjer. Dette gjeld ikkje berre vurderinga av løyvetalet, men òg at drosjer som er i bruk, må vere tilgjengelege for alle typar brukarar, vaksne med born, brukarar med ulik grad av rørslehemming m.m. Før ei eventuell omlegging til bruk av nullutsleppsdrosjer (ordinære drosjer av personbilstorleik), må løyvestyresmakta gjere ei vurdering av om det finst tilgjengelege bilar i marknaden som både fyller dei aktuelle miljøkrava og kan nyttast som drosje, og som i tilstrekkeleg grad kan ivareta omsynet til brukarane. Vesentlege vurderingstema vil her vere tal på sitjeplassar, plass til bagasje, funksjon, driftstryggleik og rekkevidde. Ein bil som er låg og dermed vanskeleg å komme inn og ut av, kan t.d. vere ueigna til transport av mange eldre eller rørslehemma. Det må òg gjerast ei vurdering av investere-

ringskostnadene og driftskostnadene for drosjeeigarane.

Departementet har i høyringsnotatet lagt opp til at det er den einskilde fylkeskommune som må vurdere om dei skal innføre miljøkrav, og kva krav som skal setjast. Grunngevinga for at det ikkje er ønskeleg å setje sentrale krav til utslepp, og at retten til å innføre miljøkrav må vere valfrie, er at dei ulike fylka har ulike geografisk utstrekning, og at tilgangen til snøgladarar og annan infrastruktur er svært varierende frå fylke til fylke.

Drosjebilane utgjør ein liten prosentdel av den totale bilparken i Noreg, og verknadene på dei totale utsleppa frå drosje er marginale på landsbasis. Utsleppa kan likevel reduserast i tettbygde strok. Heimelen til å kunne setje miljøkrav for drosjer gjev ein moglegheit til å kunne redusere lokale utslepp der det er behov for det.

Etter yrkestransportforskrifta er den einskilde kommunen løyvedistrikt, med mindre løyvestyresmakta bestemmer noko anna. Innanfor eige løyvedistrikt er løyvehavarane verna mot intern konkurranse frå løyver frå andre løyvedistrikt, likevel slik at det er høve til å ta oppdrag ut frå eige løyvedistrikt og tilbake til dette, eller å ta mot ei bestilling frå utanfor eige løyvedistrikt og tilbake til dette. Avgrensingane i retten til å kunne ta oppdrag utanfor eige løyvedistrikt har ført til at mange fylkeskommunar har gjort vedtak om at heile fylket skal vere løyvedistrikt. Fjerning av lokale løyvegrenser gjer det mogeleg å samordne bestillingar/kjøp av drosjetenester som t.d. skuletransport og sjuketransport som går gjennom fleire kommunar.

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 løyvestyresmaktene bruke den retten dei har til å kunne fastsetje midlertidige lokale løyvegrenser til slik infrastruktur er på plass for å hindre ulike konkurranse.

Nullutsleppsbilar er i høyringa skildra som bilar som ikkje har utslepp knytt til ein forbrenningsprosess i motoren, dvs. elbilar eller hydrogenbilar. Lågutsléppsbilar er i høyringa omtalt som bilar med låge utslepp av CO₂, og det vart òg teke omsyn til luftforureining (svevestøv og NO₂) i vurderinga.

Noreg har ei målsetjing om at utsleppa frå nye bilar ikkje skal vere over 85 gram CO₂/km i gjennomsnitt i 2020. Vidare er det krav om at nye bilar skal ha Euro 6-standard. Drosjer med utslepp under 85 gram CO₂/km og med Euro 6-standard er i høyringsutkastet vurdert som lågutsléppsbilar.

Departementet viser til at grenseoppgangen for kva som skal forståast med lågutsléppsbilar ikkje er avgjerande for bruk av lovheimelen. Fylkeskommunane kan sjølv fastsetje kva krav ein ønskjer å ha til drosjene, jf. omtalen under pkt. 5.2 i proposisjonen.

Dersom løyvestyresmakta ønskjer å nytte heimelen til å gje påbod om bruk av låg- eller nullutsleppskøyretøy, må det gjelde alle drosjeløyvene i løyvedistriktet, ikkje berre eit avgrensa tal løyve. Ei anna løysing ville føre til ei ulikhandsaming som vil gje ulike konkurransevilkår.

Departementet legg til grunn at finansiering av infrastruktur tilpassa lokal drosjenæring, som følgje av lokale pålegg om bruk av særskilt driftsmiddel i drosjenæringa, må finansierast av dei styresmaktene som har gjeve slike pålegg.

Høyring

32 av høyringsinstansane har gjeve fråsegn i saka. 19 av desse har hatt substansielle merknader til framlegget.

Merknadene frå høyringsinstansane vert omtalt under punkt 5 i proposisjonen.

Dei av høyringsinstansane som har uttalt seg, er generelt positive til å innføre ein heimel i yrkestransportlova for løyvestyresmakta til å kunne setje krav om bruk av låg- eller nullutsleppskøyretøy i drosjenæringa.

Det er ulike synspunkt på kva miljøkrav som burde stillast og kva type bilar som finst i marknaden, og nokre av høyringsinstansane meiner at krava burde verte sett likt for alle.

Økonomiske og administrative konsekvensar

Dei økonomiske og administrative kostnadene ved framlegget vil vere avhengig av korleis løyvestyresmakta nyttar heimelen. Dersom det vert sett krav om låg- eller nullutsleppskøyretøy for drosjer, vil det påføre løyvestyresmakta nye kostnader knytt til regelverksutforming, kontroll og oppfølging av at det særskilde regelverket knytt til køyretøyet vert etterlevd.

Den største kostnaden er knytt til kjøp, etablering og drift av snøgladarar til elbil.

Vert det sett krav til lågutslépp frå nye drosjer, kan kostnadsauken for næringa og løyvestyresmakta avgrensast.

Dersom det vert sett krav til nullutslepp, vil dette truleg føre til auka kostnader for drosjenæringa.

Auka kostnader for drosjenæringa ved krav om bruk av nullutsleppsbil som drosje har mellom anna samanheng med gjeldande ordning med reduksjon av eingongsavgifta.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at lovendringsforslaget er en oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak i Innst. 72 S (2014–2015):

«Stortinget ber regjeringen sikre fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestrafikklova.»

Lovendringsforslaget er et forslag til endring i yrkestransportlova § 9 og vil gjøre det mulig for løyvestyresmakten å stille krav om at den som har eller får tildelt drosjeløyve, må benytte lav- eller nullutslippskjøretøy i drosjevirkomheten.

Komiteen merker seg at lovframlegget vil gi hjemmel for løyvestyresmakten til å kunne fastsette om det skal innføres en øvre grense for miljøskadelig utslipp knyttet til drift av kjøretøy som skal brukes i drosjevirkomhet. Et slikt vilkår skal gjelde alle kjøretøy i personbilstørrelse som blir benyttet som drosje i vedkommende løyvedistrikt.

Komiteen merker seg at de fleste høringsinstansene er positive til forslaget, men at noen av fylkeskommunene tar forbehold om å kunne differensiere miljøkravene innenfor eget fylke. Norges Taxi forbund og Oslo Taxi peker på at det fortsatt er få nullutslippsbiler som egner seg til taxivirkomhet, og at det mangler tilstrekkelig utbygd infrastruktur i form av hurtiglading.

Komiteen ønsker å påpeke at teknologiutviklingen går raskt, og at problemene med manglende modellutvalg vil reduseres på relativt kort sikt.

Komiteen merker seg at det finnes ulike synspunkt på hva slags miljøkrav som skal stilles, og at noen av høringsinstansene mener at kravene burde være like for alle. I den forbindelse ønsker komiteen å påpeke at de ulike fylkenes befolkningstetthet, topografi og geografiske utstrekning er svært ulik. Det kan derfor være hensiktsmessig at fylkeskommunene som har det lokale ansvaret for å dele ut drosjeløyver, selv får vurdere hva som er best i eget fylke.

Komiteen merker seg at det er en uenighet mellom enkelte høringsinstanser og Samferdsdepartementet om hvorvidt maxitaxi bør omfattes av

miljøkravene, og om dette skal bestemmes av den lokale løyvemyndigheten eller fastsettes nasjonalt. Komiteen mener at myndighetene lokalt skal kunne stille miljøkrav også til maxitaxi dersom det er ønskelig.

Komiteen viser til at det i høringsutkastet ble lagt opp til en overgangsordning på minst tre år fra vedtak før løyvehaver må oppfylle krav til lav- eller nullutslipp, slik at løyvehaver kan få full nytte av avgiftsreduksjonen ved registrering av en ny bil som drosje. Høringsinstansene er uenige i hvorvidt dette er tilstrekkelig, eller om det trengs en lengre overgangsordning. Komiteen merker seg at bindingstiden for fradragsrett for inngående merverdiavgift ble utvidet fra tre til fire år, og er enig i departementets vurdering om at det er naturlig å knytte overgangsordningen til denne bindingstiden for å unngå at næringen blir påført ekstra kostnader.

Komiteen viser til at det er et stort behov for utbygging av ladestasjoner, og at det kan søkes Enova om støtte til utbygging av slik infrastruktur. Samtidig bør ladestasjoner delvis finansieres av de lokale myndighetene som pålegger bransjen en omlegging. Det synes i den anledning hensiktsmessig at taxinæringen får egne plasser ved etablerte holdeplasser for drosje.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, er enig i Miljødirektoratets innspill om at lovhjemmelen bør revideres senest i 2020 for å kunne sette krav til nullutslippsteknologi for alle drosjeløyver fordi det i årene som kommer vil komme et større tilbud av kjøretøy som stiller krav til nullutslipp.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet syner til proposisjonen og meiner det er bra at det vert lagt til rette for at løyvestyresmakta kan setje krav om utsleppsniå ved tildeling av løyver. Denne medlemmen meiner òg det er positivt at løyvestyresmaktene får stort handlingsrom slik at ein kan tilpasse krava ut ifrå lokale forhold.

Denne medlemmen vil peike på utfordringa som ligg i at ein ikkje kan differensiere krava innan same løyvedistrikt, særleg i dei fylka der heile fylket er eitt distrikt. Dette kan medføre at det tilfellet der låg- eller nullutslippsteknologi ikkje er teknologisk mogleg, vert dimensjonerande for heile fylket, noko som er uheldig sett i eit klimaperspektiv.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer)

I

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy skal § 9 fjerde ledd lyde:

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. februar 2017

Nikolai Astrup

leder

Abid Q. Raja

ordfører

(4) 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.

Noverande fjerde og femte ledd blir femte og nytt sjette ledd.

II

Lova trer i kraft straks.