



Innst. 72 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:94 S (2013–2014)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Abid Q. Raja om å sikre fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav til drosjenæringen

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

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

For nærmere begrunnelse for forslaget vises til dokumentet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Dokument 8:94 S (2013–2014), representantforslag fra stortingsrepresentantene

Heikki Eidsvoll Holmås og Abid Q. Raja om å sikre fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav til drosjenæringen, samt til vedlagte uttalelse fra Samferdselsdepartementet v/statsråden mottatt i brev datert 24. oktober 2014.

Komiteen har merket seg at forslagsstillerne ønsker endringer i yrkestransportregelverket for å sikre hjemmel for fylkeskommunene til å stille særskilte miljøkrav til drosjenæringen. Komiteen viser til at yrkestransportlova per i dag ikke gir løyvemyndigheten eller departementet hjemmel til å sette krav om at det skal brukes null- eller lavutslippsbiler i drosjenæringen, noe statsråden bekrefter i sitt brev til komiteen.

Komiteen er enig i at alle tiltak som kan ha en positiv effekt for luftkvaliteten i byene, bør vurderes. I det lokale klimaarbeidet spiller kommunene og fylkeskommunen en sentral rolle, og det er viktig at staten legger til rette for nødvendig handlingsrom lokalt.

Komiteen vil samtidig bemerke at det kan være behov for en overgangsperiode før eventuelle nye krav innføres. Hensynet til taxinæringen og forutsigbarheten for næringen må tillegges vekt. Komiteen vil derfor be regjeringen se på hvordan forutsigbarheten for taxinæringen kan ivaretas ved en eventuell endring av yrkestransportlovgivningen. Komiteen erkjenner at dersom det innføres vesentlig strengere krav til nye drosjer for raskt, kan dette medføre en så stor kostnadsøkning for drosjenæringen at man utsetter utskifting av bilparker, noe som vil være negativt både for miljøet og for næringen.

Komiteen viser til den tverrdepartementale arbeidsgruppen som nå er i slutfasen av sitt utredningsarbeid, slik det refereres i statsrådens brev. Komiteen imøteser en sak til Stortinget hvor det på egnet måte gjøres rede for hvorledes fylkeskom-

muner kan gis mulighet til å stille krav om null- og lavutslippsbiler, samt hvordan det kan legges til rette for forutsigbare og hensiktsmessige overgangsordninger slik at drosjenæringen ikke blir skadelidende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener fylkeskommunen bør gis mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippsbiler for nye drosjer. Flertallet støtter således forslaget som fremmes i representantforslaget.

Flertallet fremmer følgende forslag:

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

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding til romertall I fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteens tilråding til romertall II fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

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

II

Dokument 8:94 S (2013–2014) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Abid Q. Raja om å sikre fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav til drosjenæringen – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. desember 2014

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Hans Fredrik Grøvan

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 24. oktober 2014

Dokument 8:94 S (2013-2014) - Representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Abid Q. Raja om å sikre fylkeskommunene mulighet til å stille miljøkrav til drosjenæringen

Jeg viser til brev av 02.10.2014 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen i Stortinget, vedlagt representantforslag Dokument 8:94 S (2013-2014) fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Abid Q. Raja om å sikre fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippsbiler for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestransportloven.

Forslagsstillerne viser til at om Norge skal nå klimamålet og bedre den kritiske luftkvaliteten i storbyene, må man gjennomføre alle tiltak man kan for å nå målet. Det vises videre til at Oslo kommune har foreslått at det stilles krav til alle løyvehavere i drosjenæringen om at nye drosjer som tas i bruk skal være null- eller lavutslippsbiler. Avslutningsvis refererer forslagsstillerne svaret jeg ga i brev av 14. mai 2014 til spørsmål nr. 745 fra stortingsrepresentant Guri Melby, om jeg ville endre yrkestransportregelverket slik at løyvemyndigheten gis en tydelig hjemmel til å stille miljøkrav til drosjenæringen.

I det lokale klimaarbeidet spiller kommunene en viktig rolle, og er gitt en rekke oppgaver og virkemidler som gir mulighet til å påvirke kilder til miljøskadelig utslipp. Kommunene er både politiske aktører, tjenesteytere, myndighetsutøvere, innkjøpere, eiendomsbesittere og ansvarlige for planlegging og tilrettelegging for gode levesteder for befolkningen. Innen drosjesektoren kan kommunene for eksempel selv vektlegge miljøperspektiver når man bestiller transporttjenester.

Teknologiutvikling og miljøfokus hos bilprodusentene gjør at miljøskadelige utslipp generelt har blitt gradvis redusert de siste årene. Per i dag gir ikke yrkestransportloven løyvemyndighet eller departementet hjemmel til å sette krav om at det skal brukes null- eller lavutslippsbiler i drosjenæringen. Samtidig ligger det i drosjenæringens natur, med utskifting av biler etter drøyt tre år, at man raskt tar i bruk mer

miljøvennlig teknologi etter hvert som den blir moden for markedet.

De nye utslippene til kjøretøy (Euro6/VI) ser foreløpig ut til å ha en gunstig effekt på utslippene, spesielt for tunge kjøretøy. Det gir en ytterligere positiv utvikling i miljøregnskapet. Beregninger fra TØI viser at utslippene av NO₂ i Osloområdet med en naturlig utskifting av kjøretøyene vil synke fra 2015, og at gjeldende grenseverdier for NO₂ vil kunne bli overholdt innen en tiårsperiode. Det arbeides samtidig tett mellom flere departementer, koordinert av Klima- og miljødepartementet, med tiltak som kan innføres og ha effekt på kortere sikt.

Regjeringen har blant annet nedsatt en tverrdepartemental arbeidsgruppe som skal *”vurdere behovet for virkemidler for å nå EU’s grenseverdier, samt vurdere hvilke virkemidler som evt. vil være hensiktsmessige å innføre, herunder effektiviteten av tiltakene og kostnader for offentlige og private”*.

Regjeringen ønsker en løsningsorientert tilnærming i dette arbeidet. En rekke ulike virkemidler og tiltak vurderes av arbeidsgruppen, herunder om det bør legges til rette for at kommunene kan velge å innføre lavutslippssoner og om det bør innføres dieselforbud på dager med høy luftforurensing, samt spørsmålet om å åpne opp for å stille miljøkrav til drosjenæringen. Krav om at nye drosjer benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette, er en del av vår politiske plattform. Jeg er opptatt av å komme frem til effektive virkemidler for å løse problemene knyttet til lokal luftkvalitet. En av problemstillingene som må adresseres er om vesentlig strengere krav til nye drosjer medfører en så stor kostnadsøkning for drosjenæringen at man utsetter utskifting av bilparken. Det vil i så fall medføre utslippøkning fremfor -reduksjon. Arbeidsgruppen er nå i sluttfasen av dette utredningsarbeidet, og vi vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte så snart Regjeringen har fått behandlet den utredningen som nå pågår.

