



Representantforslag 94 S

(2013–2014)

fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Abid Q. Raja

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Skal Norge nå klimamålet og bedre den kritiske luftkvaliteten i storbyene, må det gjennomføres alle tiltak man kan for å nå målet.

I Oslo kommune er forslaget at det skal stilles krav til alle løyveholdere i drosjenæringen om at nye drosjer som tas i bruk, skal være lav- eller null-utslippsbiler.

I svar til stortingsvararepresentant (og byråd for samferdsel i Oslo), Guri Melby, den 15. mai 2014 på spørsmål om regjeringen vil endre yrkestransportregelverket slik at løyvemyndigheten gis en tydelig hjemmel til å stille miljøkrav til drosjenæringen, svarte samferdselsstatsråd Ketil Solvik-Olsen:

«Det følger av yrkestransportloven at fylkeskommunene/Oslo kommune er løyve- myndighet for drosjer. Regelverket om drosjer, som er utformet med hjemmel i yrkes- transportloven og som løyvemyndigheten har det administrative ansvaret for, er nær knyttet opp til den særskilte reguleringsformen av drosjer med behovsprøving av løyver. Regelverket er ment å være et nødvendig virkemiddel for å kunne ivareta brukernes interesser i et marked uten fri etableringsadgang. Løyvemyndighetens hovedoppgave er således å sikre at brukerne av drosjetjenester har et tilfredsstillende antall løyver tilgjengelig, og at etableringsmonopolet ikke brukes til å skaffe næringen fordeler på bekostning av brukerne. Som for andre

typer løyver uten adgangs-begrensning har løyve-myndigheten også et ansvar for å påse at drosjeløyvehaverne fyller de generelle krav for å drive yrket sitt, og et ansvar for å trekke løyver tilbake om kravene for adgang til yrket ikke lenger er til stede.

Selv om drosjenæringen er underlagt en detaljert offentlig regulering, driver hver enkelt løyvehaver fri næringsvirksomhet på linje med annen næringsvirksomhet. Når det gjelder hvilke driftsmidler den enkelte drosjeløyvehaver ønsker å bruke i næringsvirksomheten sin, forutsettes det, som for annen vegtransport, at kjøretøyet fyller de krav som følger av lov og regelverk. Utover det anser jeg ikke at løyve-myndigheten, ut fra den funksjon den er ment å ha som løyvemyndighet, har adgang til å gripe inn og overstyre løyvehaverne mht hvilke kjøretøy de skal bruke i virksomheten sin. Dette gjelder tilsvarende for løyvehaverne som driver med buss og lastebil. Offentlige myndigheter kan som innkjøper av transporttjenester stille miljøkrav til kjøretøyene utover det som følger av de generelle miljøkrav. Dette gjelder for drosje- transport på samme måte som for annen transport. Oslo kommune har til eksempel gjennom Ruter AS stilt utvidede miljøkrav til bussmateriell i offentlig betalt kollektiv- transport. Regjeringen har i den politiske plattformen blant annet uttalt at regjeringen vil

‘gjennomgå og redusere etablerings- og konkurransehindrende ordninger for tjeneste- ytende næringer, som åpningstidsbestemmelser, konsesjons-, løyve- og bevillings- bestemmelser, samt restriksjoner på etablering og lokalisering av nye virksomheter.’

I dette ligger at vi vil se nærmere på drosjemarkedet.

Jeg har forståelse for og synes det er bra at Oslo kommune er opptatt av å redusere miljøbelastninger knyttet til biltrafikken. Jeg er likevel i tvil om det er naturlig gjennom næringsreguleringen å stille særskilte miljøkrav til drosjer utover det som gjelder generelt.»

Forslagsstillerne mener det er nødvendig at det gjøres endringer i yrkestransportregelverket for å sikre en klar hjemmel for fylkeskommunene og Oslo kommune til å stille særskilte miljøkrav til næringen.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

20. juni 2014