



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no
Ref:
18/1690-

REF: OVS
Dato: 18.12.2018

HØRING OM ENDRINGER I DROSJEREGULERINGEN - OPPHEVING AV BEHOVSPRØVINGEN MV.

Kollektivtrafikkforeningen er positive til at drosjereguleringen endres, og at det skal legges til rette for ny teknologi og nye forretningsmodeller. Det tror vi vil styrke det totale mobilitetstilbudet for de reisende, samtidig som nye tjenester kan spille på lag med det ordinære kollektivtilbudet. Det er også viktig med delte tjenester, slik at nye aktører ikke bidrar til å øke den totale mengden trafikk – slik man har sett i andre byer hvor denne type tjenester har store markedsandeler.

I områder med få innbyggere og spredt befolkning vil opphevingen av behovsprøvingen og driveplikten føre til mer usikkerhet om markedet vil opprettholde et tilfredsstillende drosjetilbud. I disse delmarkedene vil det være lavere inntjeningspotensial, og trolig ulønnsomt, å drive drosjevirkosomhet hele døgnet og hele året. Disse områdene har så langt vært betjent som følge av driveplikten. Uten andre virkemidler for å sikre drosjetilbudet, vil drosjetilbudet i disse områdene kunne reduseres eller bortfalle helt. Imidlertid kan deltidskjørere potensielt dekke opp noe av etterspørselen.

Kollektivtrafikkforeningen er enige i denne vurderingen fra Samferdselsdepartementet, og ser det som svært viktig at ny drosjeregulering ivaretar drosjetilbudet i distriktene på en god måte. Det vil være formålstjenlig for både brukere av drosjetjenester og aktørene i bransjen. Ordningen med å tildele eneretter fremstår som hensiktsmessig for å redusere problematikken som beskrives over, men det må knyttes rettigheter til eneretten utover å betjene privatbetalende passasjerer hvis den skal ha tilstrekkelig effekt.

Dette bør innebære at pasienttransport, som er bærebjelken for drosjetilbudet i distriktene, inngår i samme kontrakter som skoleskyss, bestillingsruter og annen kontraktskjøring. Samordningen med pasienttransport er særlig viktig fordi den, i tillegg til det store volumet, innebærer døgnkontinuerlig beredskapstjeneste og gode krav til utførelse når det gjelder kunnskap om førstehjelp og kundebehandling. Uten en slik samordning risikerer man at det offentlige betaler for beredskapsdelen flere ganger, i tillegg til at deling av volumene vil innebære større kostnader i seg selv.

Kollektivtrafikkforeningen anbefaler for enerettsområdene at:

- Fylkeskommunen får myndighet til å bestemme om det skal være felles kontrakt for kjøp av offentlig betalt transport og at den som vinner kontrakt får enerett til døgnkontinuerlig transporttilbud i samme område til offentlige maksimalpriser. Denne samordningen er særlig viktig for å:
 - Sikre at oppnådd enerett innebærer et godt nok inntektsgrunnlag til å opprettholde drosjetilbud i distriktene.
 - Styrket attraktivitet for eneretten vil også styrke konkurransen om kontraktene.



- Redusere kostnader ved offentlig betalt transport, og unngå dobbeltfakturering.
- Fylkeskommunen gjennomfører konkurransen dersom partene ikke blir enig om en annen ansvarlig.
- I noen områder vil det være hensiktsmessig å kunne tildele lengre kontrakter. Maksimal kontraktsperiode bør derfor være fem år, for å ha mulighet til sikre forutsigbarhet for markedsaktørene, kontinuitet i tilbudet og god nok attraktivitet i eneretten. Det vil trolig styrke konkurransen, og i tillegg redusere administrasjonskostnader knyttet til hyppig konkurranseutsetting. Fylkeskommunen må likevel gjøre konkrete vurderinger om hva som er hensiktsmessig kontraktsperiode i det enkelte område, da man ved kortere kontrakter kan oppnå andre, positive effekter. Siden dette er en ny ordning, kan det i tillegg være hensiktsmessig å benytte kortere kontrakter i første anbudsrunde.
- Miljøkrav reguleres etter vår vurdering på en bedre måte via kontraktskrav, enn via krav i løyvet. Ev. utslippskrav knyttet til løyvet må være et nasjonalt minimumskrav.
- Departementet må vurdere hvor mange kommuner som skal være omfattet av ordningen, men der offentlige kjøp utgjør 2/3 deler eller mer av omsetningen bør fylkeskommunen kunne vedta felles kontrakt for offentlige organisasjoner.
- I kommuner som ikke inngår i enerettsordningen, kan det også finnes områder hvor kommersiell drift ikke er mulig. Muligheten for å innlemme også disse områdene i enerettsordningen bør vurderes. Postnummer og poststed kan f.eks. benyttes for å skille ut slike enkeltområder fra de mer tettbygde strøkene i en kommune.

Med disse forslagene vil enerettsordningen gi fylkeskommunen et egnet virkemiddel til å ivareta sitt ansvar for et viktig transporttilbud i distriktene. Tilbudene til innbyggerne vil bli mer forutsigbart og kvaliteten kunne defineres mer spesifikt. Det vil bli lavere kostnader, da en bedre koordinering som vil eliminere doble kostnader. Fylkeskommunen får i tillegg et bedre instrument enn i dag til å ivareta den regionale utviklingsrollen.

Med vennlig hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting, daglig leder (sign.)