



SOGN OG FJORDANE
FYLKESKOMMUNE

Samferdsleavdelinga

Sakshandsamar:

Monica Åsnes
E-post: monica.asnes@sfj.no
Tlf.: 95207751

Vår ref.

Sak nr.: 18/8238-5
Gje alltid opp vår ref. ved kontakt

Dykkar ref.

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Dato

LEIKANGER, 03.12.2018

Uttale - Høyring om endringar i drosjereguleringen - oppheving av behovsprøvingen mv.

Fylkesutvalet i Sogn og Fjordane fylkeskommune har handsama sak om endringar i drosjereguleringa.

Vedlagt er møteprotokoll frå fylkesutvalet og sakstilfanget som vart utarbeida frå administrasjonen.

Med helsing

Øystein Hunvik
Ass.samferdsledirektør

Monica Åsnes
førstekonsulent

Brevet er elektronisk godkjent og er utan underskrift

Vedlegg:
Saksprotokoll frå fylkesutvalet
Saksframlegg: Høyring om endringar i drosjereguleringen

Mottakar (ar)
Samferdselsdepartementet Postboks 8010 DEP 0030 OSLO

Saksframlegg

Saksbehandlar: Inge Horstad og Monica Åsnes, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 18/8238-2

Høyring om endringar i drosjereguleringa

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gjere slikt vedtak:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

1. Forslaga til endringar i drosjereguleringa vil kunne vere skadeleg for drosjetilbodet i Sogn og Fjordane. Sogn og Fjordane fylkeskommune ber om at:
 - a) Løyveinstituttet med tilhøyrande behovsprøving og køyreplikt må bestå i område som i dag er omfatta av maksimalprisforskrifta.
 - b) Det må gjennomførast ein dialog mellom dagens løyvegjevar (fylkeskommunane) og Samferdsledepartementet, slik at aktuelle justeringar kan gjennomførast til beste for brukarane, lokalsamfunna og drosjenæringa.
 - c) Fylkeskommunane må få mynde til å trekke tilbake løyver som ikkje fungerer.
2. Dersom behovsprøvinga fell bort, må det setjast i verk avbøtande tiltak:
 - a) Maksimalprisforskrifta må fortsatt gjelde i dei områda som den gjeld i dag.
 - b) Det må gjerast tiltak spesielt retta mot drosjer i grisgrendte strøk.
 - c) Det må gjerast tiltak spesielt retta mot universelt utforma drosjer og det må framleis vere definerte krav til kva som er ein universell tilrettelagd bil
 - d) Dei midlane som i dag er bundne til avgiftslette ved registrering av drosjebilar må om-disponerast til tiltak knytt til drosjer med universell utforming, samt drosjer i grisgrendte strøk. Dette kan t.d. gjerast ved at avgiftene knytt til anskaffing av bilar med universell utforming eller med einerett frå fylkeskommunen får sleppe eingongsavgift, tilsvarande som for turvogner.
 - e) Kvalifikasjonskrava for å kunne få eit drosjeløyve må vere på same nivå som kvalifikasjonskrava for turvognløyver
 - f) Helseføretaka må få pålegg frå staten om å samordne innkjøpa av pasientreiser med fylkeskommunen i område der fylkeskommunen vedtek at det skal vere eit avgrensa tal løyver. På denne måten vil offentleg kjøp framleis bli nytta som eit verkemiddel til å sikre innbyggjarane tilgang på drosjetenester i heile landet.
3. Det er viktig å legge til rette for ei stabil og seriøs drosjenæring. Tydeleg uniformering av vogn og sjåfør samt taksameterplikt må vere grunnleggande. Ev. unntak må det søkjast spesielt om knytt til spesielle behov.

Vedlegg:

Høyringsnotat

Ulike typar drosjeløyver

Det er i dag fleire typar drosjeløyver; ordinær drosje, tilrettelagd drosje, selskapsvogn og utvida drosjeløyve. Drosjeløyve gjeld i hovudsak bilstørrelsen inntil 9 sete. I tillegg er det ein drosjeløyvekategori for større drosjer i vognklassen minibuss med 10-17 sete. Det er litt ulike krav til desse løyvetypane i forhold til kva funksjon dei har. T.d. er det ikkje krav til taksameter i eit selskapsvognløyve, då desse bilane vert nytta til køyring som normalt vert avtalt turpris for på førehand og gjort opp etter rekning. I tillegg høver det seg ikkje at t.d. ein bryllaupsbil har drosjeskilt på taket.

Høyringsutkastet legg opp til å ta bort dei ulike løyvekategoriane. Det vert opna for at drosjebilar kan gå utan uniformering og/eller taksameter når det ikkje er behov for dette. Det skal heller ikkje vere ein eigen kategori for rullestolbilar.

3. Sentrale problemstillingar

Byområde

I byane er det stor rift om drosjeløyva. Løyvemynde har i ulik grad skrive ut nye løyver. Prisutviklinga i byområde har vore høg. Byane har ikkje prisregulering slik som i distrikta (maksimalprisforskrifta). Prisen for ei reise i ein by er ofte høgare enn for ei tilsvarande reise i t.d. Sogn og Fjordane. Departementet peikar på lite samanliknbare prisstrukturar og avgrensing i tal løyver som faktorar som reduserer konkurransen, noko som i sin tur gjev dei reisande eit dårlegare tilbod.

Grisgrendte strøk

Utanfor dei større tettstadane bur det få menneske og avstandane er store. Driftsgrunnlaget for eit drosjeløyve er ofte marginalt og består i hovudsak av offentlege kontraktar som skulekøyring og pasientkøyring. Det er ofte krevjande å finne nye drivarar av slike løyver. I Sogn og Fjordane har tal løyve gått svakt nedover, talet stasjoneringstader har blitt redusert frå 74 for 15 år sidan til om lag 50 i dag. Dei stasjoneringstader med minst driftsgrunnlag fell frå. Reisande i områda som har misst si lokale drosje får eit dårlegare tilbod, og ofte må dei betale tilkøyring frå nabo-bygda.

Universelt utforma bilar

Det er mange typar drosjer. Standardversjonen er ei låg stasjonsvogn med plass til 4 passasjerar. Spesielt avtalemarknaden (skuleskyss/pasientreiser) spør ofte etter bilar med fleire sitjeplassar. Typisk 8 seters bilar. I tillegg er det brukarar som har behov for tilrettelagd skyss der bilane er universelt utforma.

Det er ingen bilar som er optimale for alle typar oppdrag. Det som er viktig er å ha ein samansett bilpark sik at den vogna som høver best til oppdraget tar turen. Ein typisk bil med universell utforming i Sogn og Fjordane er ein 8 seters bil med rampe eller rullestolheis bak og nokre stolar som kan takast ut ved behov for plass til rullestol. Kostnaden ved å drive ein slik universelt utforma bil er høgare enn for ordinære bilar. Størrelsen på vogna, dyre tilpassingar og redusert andrehandsverdi er med å auke driftskostnaden. Maksimalprisforskrifta avgrensar moglegheita til å ta att auka driftskostnader gjennom prisane til kunde. Det er difor krevjande å få universelt utforma bilar i alle delar av fylket.

I Sogn og Fjordane har det over tid vore ein strategi om å stimulere til fleire drosjebilar som kan ta med rullestolbrukarar.

- Alle som har hovudløyve som ikkje er knytt til sentral kan få innvilga eit nytt hovudløyve med krav til universell utforming av bil.
- Dispensasjonar frå regelverket om universell utforming, slik at hensiktsmessige bilar i vognklasse under 9 seter kan nyttast.
- Store kjøp av transporttenester som høver for drosjenæringa: skuleskyss, trygt heim for ein 50-lapp, Lokaltransport for ungdom, serviceskyss, mv.
- Fylkeskommunen gjev tilskot til ombygging av bil (normalt inntil 40%)

I Sogn og Fjordane har vi ein høg del vogner som er tilrettelagde for rullestoltransport. Av 159 løyver er det over 50 som kan ta med passasjer i rullestol.

Offentleg kjøp

Offentlege avtalar om t.d. pasientreise og skuleskyss er underlagt reglar om offentlege anskaffingar. I høyringsnotatet vert det opplyst at for fleire distriktsløyve så utgjør avtale-marknaden ein vesentleg del av omsetninga.

Grunnleggande i offentlege anskaffingar er at kjøpet skal konkurranseutsettast. Fri konkurranse samsvarar ikkje heilt med systemet med behovsprøving og avgrensingar i tal løyver.

men i områder eller på tider med lav etterspørsel kan kostnaden ved å tilby drosjetjenestene bli høyere enn det kundene er villige til å betale, og som en konsekvens gi et svekket drosjetilbud.

For å sikre drosjetilbud der markedet ellers ikke ville ha levert nødvendige drosjetjenester, kan fylkeskommunene tildele eneretter til løyvehavere i bestemte områder, med eller uten kompensasjon. En enerett kan bidra til å opprettholde fylkeskommunenes utgifter til drosjebereidskap på samme nivå som i dag, men det kan ikke utelukkes behov for å også yte økonomisk kompensasjon til løyvehavere i enkelte områder. I disse områdene sikres også prisene gjennom å videreføre maksimalprisregulering. Fylkeskommunene må også påregne visse administrasjonskostnader til å oppfylle kravet om begrunnelse av behovet for å tildele eneretter og gjennomføre kjøp/kontraktstildelinger.

De samfunnsøkonomiske virkningene er krevende å kvantifisere. Samlet sett vurderer departementet at de samlede gevinstene ved endringsforslagene vil veie opp for eventuelle negative konsekvenser. I de neste kapitlene redegjør departementet nærmere for konkrete vurderinger knyttet til de ulike endringsforslagene.»

Oppheving av behovsprøvinga, driveplikta mv.

«En overgang til friere etablering i markedet muliggjør en mer effektiv markedstilpasning som kan være fordelaktig både for drosjesjåfører, løyvehavere og kunder. Det er en rekke samfunnsøkonomiske kostnader ved dagens behovsprøving av drosjeløyver. Høyere pris og lavere kvalitet på tilbudet som følge av manglende konkurranse gir et effektivitetstap for samfunnet. Gjennom oppheving av behovsprøvingen vil den største barrieren for etablering bli fjernet og legge til rette for mer effektiv konkurranse.

Departementet forventer at drosjetilbudet vil kunne øke i folkerike og tettbebygde områder, rundt knutepunkter og på passasjertunge tider. Dette kan gi effektivitetsgevinster som følge av mer effektiv markedstilpasning der tilbudet møter den faktiske etterspørselen etter drosjetjenester. Gevinstene kan hentes ut i form av bedre tilbud for kundene med redusert ventetid og et mer differensiert tjenestetilbud. Dersom konkurransen er velfungerende kan dette også føre til lavere priser gjennom økt selvregulering av drosjemarkedet.

Bortfall av behovsprøvingen vil også medføre redusert ressursbruk til administrasjon av ordningen. Dette vil kunne frigjøre ressurser i fylkeskommunene. En oppheving av behovsprøvingen vil også være til fordel for de som søker løyve fordi de kan etablere seg når de måtte ønske, uten å måtte vente til løyver blir utlyst og til de når frem i køen av søkere.

Det er noe større usikkerhet om markedet vil levere et tilfredsstillende drosjetilbud på steder og tider med tynt kunde grunnlag. Fordi det vil være mest attraktivt å etablere seg i områder med høyt kunde grunnlag, kan det oppstå en sterkere vridning av tilbudet mot disse områdene. Det vil dermed kunne oppstå en omfordeling mellom innbyggere, der kunder som i dag sikres et kunstig høyt tilbud i distriktene kan forvente å få et dårligere tilbud. Disse områdene har tidligere fått tilbudet krysssubsidert av inntjening i mer attraktive områder og tider på døgnet.

Samtidig er det forhold som trekker i retning av økt konkurranse også i områder som i utgangspunktet ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme å betjene. Uten plikten til å betjene ulønnsomme områder og tider, vil kostnadene knyttet til drift av drosjevirkosomhet reduseres. Med generelt lavere etableringsbarrierer kan flere etablere seg i markedet, også på deltid. Sammen med nye forretningsmodeller og ny teknologi kan det derfor være attraktivt å etablere deltidstjenester, også i mer tynt befolkede områder. Flere områder og perioder enn tidligere kan dermed bli lønnsomme å betjene.

Selv om den totale effekten av en oppheving av behovsprøvingen er vanskelig å kvantifisere, er det departementets vurdering at de samlede gevinstene vil veie opp for eventuelle negative konsekvenser. Etter departementets mening er det uansett mer hensiktsmessig å benytte mer målrettede tiltak rettet mot spesifikke problemstillinger, fremfor en generell konkurransebegrensende regulering av markedet. Departementet vil behandle vurderingen av prisvirkninger i kapittel 6.12 om maksimalprisregulering.»

Fylkeskommunane sitt høve til å gje lokale eneretter

«I områder og perioder med lavt etterspørselsgrunnlag er det mer usikkerhet om markedet vil tilby et tilstrekkelig drosjetilbud. For å sikre tilstrekkelig drosjetilbud kan fylkeskommunene kjøpe drosjetjenester, slik som det også er adgang til i dag. Pasientreiser, skoleskyss og ambulansetjenester er eksempler på viktige funksjoner der myndighetene sikrer transporttjenestene gjennom kjøp eller egen drift. I tillegg skal fylkeskommunene etter forslaget kunne tildele eneretter til løyvehavere og skjerme enerettshaveren for konkurranse. På den måten skjermes også inntektsgrunnlaget til enerettshaveren og det kan likevel være lønnsomt å opprettholde driften på steder og tider med lavere kunde grunnlag. Dette kan også bidra til å til dels motvirke fordelingsvirkninger fra innbyggere i distriktene til innbyggere i byene.

Erfaringene fra dagens løyveordning viser at heller ikke behovsprøvingen i alle tilfeller har vært et tilstrekkelig virkemiddel for å sikre ønsket drosjetilbud i enkelte områder eller på tider av døgnet. Eksempelvis er det i enkelte distriktskommuner krevende å tiltrekke søkere til ledige løyver. Andre steder er det kun tilgjengelighet på dagtid når det er muligheter for kontraktkjøring, mens tilgjengeligheten i praksis er fraværende på nattetid. For å påta seg de samme forpliktelsene som i dag, kan det likevel hende at en konkurranseskjerming ikke er tilstrekkelig for å sikre nødvendig inntjening for enerettshaverne. Enerettshavere kan derfor ville kreve en økonomisk kompensasjon i tillegg til eneretten.

Videre vil eneretter som ikke også inneholder rettigheter til kontraktkjøring ha betraktelig lavere verdi i mange distrikter sammenlignet med behovsprøvingen vi har i dag. I områder der kontraktkjøring utgjør en stor del av drosjemarkedet kan bortfallet av driveplikten medføre et så lavt etterspørselsgrunnlag i det gjenværende markedet, at det ikke er attraktivt å etablere seg i enkeltturmarkedet. I mange løyvedistrikt utgjør kontraktsmarkedet hovedparten av all drosjekjøring. Departementet mener derfor at ansvarlige myndigheter bør vurdere

I enerettsområdene der prisene er bundet av maksimaltakster, er det grunn til å tro at prisene vil være på samme nivå som i dag. Det kan imidlertid tenkes at markedsaktørene kan komme til å stå overfor potensiell konkurranse fra nye drosjer som de må ta hensyn til i sin prissetting. Dette kan bidra til lavere priser.»

5. Fylkesrådmannen sine vurderingar

I Sogn og Fjordane har vi tilgang på drosjetenester i dei fleste bygdesenter. Vi har om lag 156 løyve fordelt over 50 stasjoneringstader. Nærare ein tredjedel av vognene kan ta med passasjer i rullestol. Kunde grunnlaget og omsetninga i drosjenæringa i Sogn og Fjordane er marginal.

Tal drosjeløyver i Sogn og Fjordane ligg om lag på landssnittet i forhold til innbyggjartal. Sogn og Fjordane skil seg ut m.a. ved at vi har drosjene godt spreidd geografisk, og vi har ein stor del med tilrettelagde vogner.

Drosjenæringa har synt seg konkurransedyktige ved at dei har vunne anbodskonkurransar om pasientkøyring og dei har mykje skulekøyring. Drosjenæringa i fylket får gode skussmål frå t.d. Pasientreiser Helse Førde. Fylkesrådmannen sit med eit inntrykk av at innbyggjarane i fylket i dag har ei seriøs og stabil næring som gjev innbyggjarane eit godt og variert tilbod der dei bur.

Framlegget til ny forskrift trugar dagens struktur. Slik departementet sjølv beskriv det er det sannsynleg med ei sentralisering av løyver og nedlegging av mindre lønsame løyver og løyvetypar som t.d. rullestolbilar. Resultatet kan i ytterste konsekvens bli at berre innbyggjarane i dei større tettstadane i fylket får eit tilbod. Vidare at det vert vanskelegare for personar med særskilde behov å skaffe seg skyss. Sidan kravet til køyreplikt fell bort, vil det og vere meir tilfeldig kva som vert tilbodet på kveld, natt og helg.

Dagens maksimalprisforskrift fungerer etter hensikta. Prisane er i hovudsak lågare og meir føreseielege der den gjeld enn i dei områda der den ikkje gjeld. Ordninga med maksimalprisforskrift bør halde fram som i dag.

Høyringsframlegget legg opp til å lempe på krava til løyvehavar kombinert med å skjerpe krava til sjåfør. Det å etablere verksemd med formål å drive passasjertransport krev kompetente og seriøse aktørar. Som løyvehavar står du ansvarleg for å organisere verksemda på ein seriøs og trygg måte. Lemping av krav til løyvehavar er ikkje med å sikre seriøse aktørar i person-transportbransjen.

Det er lagt inn nokre moglegheiter for at fylkeskommunane fortsatt skal kunne regulere drosjenæringa. Det vert foreslått at fylkeskommunen kan få gje enkeltløyver einerett innanfor geografiske områder. I høyringsnotatet gjer departementet det klart at det fort knyter seg kostnader til slike ordningar. Dette er ein kostnad som fylkeskommunen sjølv må dekke. Størrelsen på ein slik kostnad er vanskeleg å forutsjå. Alternativet vil vere å ikkje gripe inn og sjå på at innbyggjarane på gravgrendte stadar står utan tilbod i nærleiken og/eller på delar av døgnet.

Slik ordninga med einerett er skissert i høyringsframlegget vil truleg alle kommunane her i fylket kunne kome inn under ei slik ordning dersom fylkeskommunen ser seg tent med det. For å behalde maksimalprisordninga må området vere underlagt einerett, noko som talar for å nytte einerett som verkemiddel. Truleg vil det ikkje vere hensiktsmessig å dele ut einerettar i dei større tettstadane i fylket, men dette er noko som ev. må vurderast når det vert aktuelt.

Det er i høyringa lagt opp til å ta bort ulike særøyver. I den samanheng er det behov for å gjere unntak for t.d. taksameter og taklampe ved enkelte typar transportar. Fylkesrådmannen vil presisere at det er grunnleggjande med tydeleg uniformering og bruk av taksameter for ordinær drosjekøyring. Ev. unntak må det søkjast spesielt om knytt til spesielle behov.

Når det gjeld overføring av dagens løyveforvaltning til ev. ny løyvesentral i statleg regi, meiner fylkesrådmannen at etablering av einerettar kombinert med offentleg kjøp truleg vil vere langt meir ressurs-krevjande å administrere enn dagens ordning med behovsprøving.

Samfunnet har behov for ei seriøs og stabil drosjenæring som kan gje dei reisande eit tenleg tilbod der dei bur til ein akseptabel pris. Lemping av krav til kompetanse, uniformering, taksameter, universell utforming, køyreplikt, hovudverv, stasjonering, samt fjerning av maksimalpris-forskrifta, vil ikkje bidra til å nå desse måla. Tvert om.

Fylkesrådmannen meiner at dagens drosjeregulering har potensial for forbetring, men at endringane som vert lagt opp til i høyringa ikkje er rett veg å gå for gravgrendte strøk.

Saksframlegg

Saksbehandlar: Inge Horstad og Monica Åsnes, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 18/8238-2

Høring om endringar i drosjereguleringen

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gjere slikt vedtak:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

1. Forslaga til endringar i drosjereguleringa vil kunne vere skadeleg for drosjetilbodet i Sogn og Fjordane. Sogn og Fjordane fylkeskommune ber om at:
 - a) Løyveinstituttet med tilhøyrande behovsprøving og køyreplikt må bestå i område som i dag er omfatta av maksimalprisforskrifta.
 - b) Det må gjennomførast ein dialog mellom dagens løyvegjevar (fylkeskommunane) og Samferdsledepartementet, slik at aktuelle justeringar kan gjennomførast til beste for brukarane, lokalsamfunna og drosjenæringa.
 - c) Fylkeskommunane må få mynde til å trekke tilbake løyver som ikkje fungerer.
2. Dersom behovsprøvinga fell bort, må det setjast i verk avbøtande tiltak:
 - a) Maksimalprisforskrifta må fortsatt gjelde i dei områda som den gjeld i dag.
 - b) Det må gjerast tiltak spesielt retta mot drosjer i grisgrendte strøk.
 - c) Det må gjerast tiltak spesielt retta mot universelt utforma drosjer og det må framleis vere definerte krav til kva som er ein universell tilrettelagd bil
 - d) Dei midlane som i dag er bundne til avgiftslette ved registrering av drosjebilar må om-disponerast til tiltak knytt til drosjer med universell utforming, samt drosjer i grisgrendte strøk. Dette kan t.d. gjerast ved at avgiftene knytt til anskaffing av bilar med universell utforming eller med einerett frå fylkeskommunen får sleppe eingongsavgift, tilsvarende som for turvogner.
 - e) Kvalifikasjonskrava for å kunne få eit drosjeløyve må vere på same nivå som kvalifikasjonskrava for turvognløyver
 - f) Helseføretaka må få pålegg frå staten om å samordne innkjøpa av pasientreiser med fylkeskommunen i område der fylkeskommunen vedtek at det skal vere eit avgrensa tal løyver. På denne måten vil offentleg kjøp framleis bli nytta som eit verkemiddel til å sikre innbyggjarane tilgang på drosjetenester i heile landet.
3. Det er viktig å legge til rette for ei stabil og seriøs drosjenæring. Tydeleg uniformering av vogn og sjåfør samt taksameterplikt må vere grunnleggande. Ev. unntak må det søkjast spesielt om knytt til spesielle behov.

Vedlegg:

Høyringsnotat

Ulike typar drosjeløyver

Det er i dag fleire typar drosjeløyver; ordinær drosje, tilrettelagd drosje, selskapsvogn og utvida drosjeløyve. Drosjeløyve gjeld i hovudsak bilstørrelsen inntil 9 sete. I tillegg er det ein drosjeløyvekategori for større drosjer i vognklassen minibuss med 10-17 sete. Det er litt ulike krav til desse løyvetypane i forhold til kva funksjon dei har. T.d. er det ikkje krav til taksameter i eit selskapsvognløyve, då desse bilane vert nytta til køyring som normalt vert avtalt turpris for på førehand og gjort opp etter rekning. I tillegg høver det seg ikkje at t.d. ein bryllaupsbil har drosjeskilt på taket.

Høyringsutkastet legg opp til å ta bort dei ulike løyvekategoriane. Det vert opna for at drosjebilar kan gå utan uniformering og/eller taksameter når det ikkje er behov for dette. Det skal heller ikkje vere ein eigen kategori for rullestolbilar.

3. Sentrale problemstillingar

Byområde

I byane er det stor rift om drosjeløyva. Løyvemynde har i ulik grad skrivne ut nye løyver. Prisutviklinga i byområde har vore høg. Byane har ikkje prisregulering slik som i distrikta (maksimalprisforskrifta). Prisen for ei reise i ein by er ofte høgare enn for ei tilsvarande reise i t.d. Sogn og Fjordane. Departementet peikar på lite samanliknbare prisstrukturar og avgrensing i tal løyver som faktorar som reduserer konkurransen, noko som i sin tur gjev dei reisande eit dårlegare tilbod.

Grisgrendte strøk

Utanfor dei større tettstadane bur det få menneske og avstandane er store. Driftsgrunnlaget for eit drosjeløyve er ofte marginalt og består i hovudsak av offentlege kontraktar som skulekøyring og pasientkøyring. Det er ofte krevjande å finne nye drivarar av slike løyver. I Sogn og Fjordane har tal løyve gått svakt nedover, talet stasjoneringstader har blitt redusert frå 74 for 15 år sidan til om lag 50 i dag. Dei stasjoneringstadane med minst driftsgrunnlag fell frå. Reisande i områda som har misst si lokale drosje får eit dårlegare tilbod, og ofte må dei betale tilkøyring frå nabo-bygda.

Universelt utforma bilar

Det er mange typar drosjer. Standardversjonen er ei låg stasjonsvogn med plass til 4 passasjerar. Spesielt avtalemarknaden (skuleskyss/pasientreiser) spør ofte etter bilar med fleire sitjeplassar. Typisk 8 seters bilar. I tillegg er det brukarar som har behov for tilrettelagd skyss der bilane er universelt utforma.

Det er ingen bilar som er optimale for alle typar oppdrag. Det som er viktig er å ha ein samansett bilpark slik at den vogna som høver best til oppdraget tar turen. Ein typisk bil med universell utforming i Sogn og Fjordane er ein 8 seters bil med rampe eller rullestolheis bak og nokre stolar som kan takast ut ved behov for plass til rullestol. Kostnaden ved å drive ein slik universelt utforma bil er høgare enn for ordinære bilar. Størrelsen på vogna, dyre tilpassingar og redusert andrehandsverdi er med å auke driftskostnaden. Maksimalprisforskrifta avgrensar moglegheita til å ta att auka driftskostnader gjennom prisane til kunde. Det er difor krevjande å få universelt utforma bilar i alle delar av fylket.

I Sogn og Fjordane har det over tid vore ein strategi om å stimulere til fleire drosjebilar som kan ta med rullestolbrukarar.

- Alle som har hovudløyve som ikkje er knytt til sentral kan få innvilga eit nytt hovudløyve med krav til universell utforming av bil.
- Dispensasjonar frå regelverket om universell utforming, slik at hensiktsmessige bilar i vognklasse under 9 seter kan nyttast.
- Støre kjøp av transporttenester som høver for drosjenæringa: skuleskyss, trygt heim for ein 50-lapp, Lokaltransport for ungdom, serviceskyss, mv.
- Fylkeskommunen gjev tilskot til ombygging av bil (normalt inntil 40%)

I Sogn og Fjordane har vi ein høg del vogner som er tilrettelagde for rullestoltransport. Av 159 løyver er det over 50 som kan ta med passasjer i rullestol.

Offentleg kjøp

Offentlege avtalar om t.d. pasientreise og skuleskyss er underlagt reglar om offentlege anskaffingar. I høyringsnotatet vert det opplyst at for fleire distriktsløyve så utgjer avtale-marknaden ein vesentleg del av omsetninga.

Grunnleggande i offentlege anskaffingar er at kjøpet skal konkurranseutsetjast. Fri konkurranse samsvarar ikkje heilt med systemet med behovsprøving og avgrensingar i tal løyver.

men i områder eller på tider med lav etterspørsel kan kostnaden ved å tilby drosjetjenestene bli høyere enn det kundene er villige til å betale, og som en konsekvens gi et svekket drosjetilbud.

For å sikre drosjetilbud der markedet ellers ikke ville ha levert nødvendige drosjetjenester, kan fylkeskommunene tildele eneretter til løyvehavere i bestemte områder, med eller uten kompensasjon. En enerett kan bidra til å opprettholde fylkeskommunenes utgifter til drosjeberedskap på samme nivå som i dag, men det kan ikke utelukkes behov for å også yte økonomisk kompensasjon til løyvehavere i enkelte områder. I disse områdene sikres også prisene gjennom å videreføre maksimalprisregulering. Fylkeskommunene må også påregne visse administrasjonskostnader til å oppfylle kravet om begrunnelse av behovet for å tildele eneretter og gjennomføre kjøp/kontraktstildelinger.

De samfunnsøkonomiske virkningene er krevende å kvantifisere. Samlet sett vurderer departementet at de samlede gevinstene ved endringsforslagene vil veie opp for eventuelle negative konsekvenser. I de neste kapitlene redegjør departementet nærmere for konkrete vurderinger knyttet til de ulike endringsforslagene.»

Oppheving av behovsprøvinga, driveplikta mv.

«En overgang til friere etablering i markedet muliggjør en mer effektiv markedstilpasning som kan være fordelaktig både for drosjesjåfører, løyvehavere og kunder. Det er en rekke samfunnsøkonomiske kostnader ved dagens behovsprøving av drosjeløyver. Høyere pris og lavere kvalitet på tilbudet som følge av manglende konkurranse gir et effektivitetstap for samfunnet. Gjennom oppheving av behovsprøvingen vil den største barrieren for etablering bli fjernet og legge til rette for mer effektiv konkurranse.

Departementet forventer at drosjetilbudet vil kunne øke i folkerike og tettbebygde områder, rundt knutepunkter og på passasjertunge tider. Dette kan gi effektivitetsgevinster som følge av mer effektiv markedstilpasning der tilbudet møter den faktiske etterspørselen etter drosjetjenester. Gevinstene kan hentes ut i form av bedre tilbud for kundene med redusert ventetid og et mer differensiert tjenestetilbud. Dersom konkurransen er velfungerende kan dette også føre til lavere priser gjennom økt selvregulering av drosjemarkedet.

Bortfall av behovsprøvingen vil også medføre redusert ressursbruk til administrasjon av ordningen. Dette vil kunne frigjøre ressurser i fylkeskommunene. En oppheving av behovsprøvingen vil også være til fordel for de som søker løyve fordi de kan etablere seg når de måtte ønske, uten å måtte vente til løyver blir utlyst og til de når frem i køen av søkere.

Det er noe større usikkerhet om markedet vil levere et tilfredsstillende drosjetilbud på steder og tider med tynt kundegrunnlag. Fordi det vil være mest attraktivt å etablere seg i områder med høyt kundegrunnlag, kan det oppstå en sterkere vridning av tilbudet mot disse områdene. Det vil dermed kunne oppstå en omfordeling mellom innbyggere, der kunder som i dag sikres et kunstig høyt tilbud i distriktene kan forvente å få et dårligere tilbud. Disse områdene har tidligere fått tilbudet kryssubsidiert av inntjening i mer attraktive områder og tider på døgnet.

Samtidig er det forhold som trekker i retning av økt konkurranse også i områder som i utgangspunktet ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme å betjene. Uten plikten til å betjene ulønnsomme områder og tider, vil kostnadene knyttet til drift av drosjevirkosomhet reduseres. Med generelt lavere etableringsbarrierer kan flere etablere seg i markedet, også på deltid. Sammen med nye forretningsmodeller og ny teknologi kan det derfor være attraktivt å etablere deltidstjenester, også i mer tynt befolkede områder. Flere områder og perioder enn tidligere kan dermed bli lønnsomme å betjene.

Selv om den totale effekten av en oppheving av behovsprøvingen er vanskelig å kvantifisere, er det departementets vurdering at de samlede gevinstene vil veie opp for eventuelle negative konsekvenser. Etter departementets mening er det uansett mer hensiktsmessig å benytte mer målrettede tiltak rettet mot spesifikke problemstillinger, fremfor en generell konkurransebegrensende regulering av markedet. Departementet vil behandle vurderingen av prisvirkninger i kapittel 6.12 om maksimalprisregulering.»

Fylkeskommunane sitt høve til å gje lokale eneretter

«I områder og perioder med lavt etterspørselsgrunnlag er det mer usikkerhet om markedet vil tilby et tilstrekkelig drosjetilbud. For å sikre tilstrekkelig drosjetilbud kan fylkeskommunene kjøpe drosjetjenester, slik som det også er adgang til i dag. Pasientreiser, skoleskyss og ambulansetjenester er eksempler på viktige funksjoner der myndighetene sikrer transporttjenestene gjennom kjøp eller egen drift. I tillegg skal fylkeskommunene etter forslaget kunne tildele eneretter til løyvehavere og skjerme enerettshaveren for konkurranse. På den måten skjermes også inntektsgrunnlaget til enerettshaveren og det kan likevel være lønnsomt å opprettholde driften på steder og tider med lavere kundegrunnlag. Dette kan også bidra til å til dels motvirke fordelingsvirkninger fra innbyggere i distriktene til innbyggere i byene.

Erfaringene fra dagens løyveordning viser at heller ikke behovsprøvingen i alle tilfeller har vært et tilstrekkelig virkemiddel for å sikre ønsket drosjetilbud i enkelte områder eller på tider av døgnet. Eksempelvis er det i enkelte distriktskommuner krevende å tiltrekke søkere til ledige løyver. Andre steder er det kun tilgjengelighet på dagtid når det er muligheter for kontraktkjøring, mens tilgjengeligheten i praksis er fraværende på nattestid. For å påta seg de samme forpliktelsene som i dag, kan det likevel hende at en konkurranseskjerming ikke er tilstrekkelig for å sikre nødvendig inntjening for enerettshaverne. Enerettshavere kan derfor ville kreve en økonomisk kompensasjon i tillegg til eneretten.

Videre vil eneretter som ikke også inneholder rettigheter til kontraktkjøring ha betraktelig lavere verdi i mange distrikter sammenlignet med behovsprøvingen vi har i dag. I områder der kontraktkjøring utgjør en stor del av drosjemarkedet kan bortfallet av driveplikten medføre et så lavt etterspørselsgrunnlag i det gjenværende markedet, at det ikke er attraktivt å etablere seg i enkeltturmarkedet. I mange løyvedistrikt utgjør kontraktsmarkedet hovedparten av all drosjekjøring. Departementet mener derfor at ansvarlige myndigheter bør vurdere

I enerettsområdene der prisene er bundet av maksimaltakster, er det grunn til å tro at prisene vil være på samme nivå som i dag. Det kan imidlertid tenkes at markedsaktørene kan komme til å stå overfor potensiell konkurranse fra nye drosjer som de må ta hensyn til i sin prissetting. Dette kan bidra til lavere priser.»

5. Fylkesrådmannen sine vurderingar

I Sogn og Fjordane har vi tilgang på drosjetenester i dei fleste bygdesenter. Vi har om lag 156 løyve fordelt over 50 stasjoningsstader. Nærare ein tredjedel av vognene kan ta med passasjer i rullestol. Kunde grunnlaget og omsetninga i drosjenæringa i Sogn og Fjordane er marginal.

Tal drosjeløyver i Sogn og Fjordane ligg om lag på landssnittet i forhold til innbyggjartal. Sogn og Fjordane skil seg ut m.a. ved at vi har drosjene godt spreidd geografisk, og vi har ein stor del med tilrettelagde vogner.

Drosjenæringa har synt seg konkurransedyktige ved at dei har vunne anbodskonkurransar om pasientkøyring og dei har mykje skulekøyring. Drosjenæringa i fylket får gode skussmål frå t.d. Pasientreiser Helse Førde. Fylkesrådmannen sit med eit inntrykk av at innbyggjarane i fylket i dag har ei seriøs og stabil næring som gjev innbyggjarane eit godt og variert tilbod der dei bur.

Framlegget til ny forskrift trugar dagens struktur. Slik departementet sjølv beskriv det er det sannsynleg med ei sentralisering av løyver og nedlegging av mindre lønsame løyver og løyvetypar som t.d. rullestolbilar. Resultatet kan i ytterste konsekvens bli at berre innbyggjarane i dei større tettstadane i fylket får eit tilbod. Vidare at det vert vanskelegare for personar med særskilde behov å skaffe seg skyss. Sidan kravet til køyreplikt fell bort, vil det og vere meir tilfeldig kva som vert tilbodet på kveld, natt og helg.

Dagens maksimalprisforskrift fungerer etter hensikta. Prisane er i hovudsak lågare og meir føreseielege der den gjeld enn i dei områda der den ikkje gjeld. Ordninga med maksimalprisforskrift bør halde fram som i dag.

Høyringsframlegget legg opp til å lempe på krava til løyvehavar kombinert med å skjerpe krava til sjåfør. Det å etablere verksemd med formål å drive passasjertransport krev kompetente og seriøse aktørar. Som løyvehavar står du ansvarleg for å organisere verksemda på ein seriøs og trygg måte. Lemping av krav til løyvehavar er ikkje med å sikre seriøse aktørar i person-transportbransjen.

Det er lagt inn nokre moglegheiter for at fylkeskommunane fortsatt skal kunne regulere drosjenæringa. Det vert foreslått at fylkeskommunen kan få gje enkeltløyver einerett innanfor geografiske områder. I høyringsnotatet gjer departementet det klart at det fort knyter seg kostnader til slike ordningar. Dette er ein kostnad som fylkeskommunen sjølv må dekke. Størrelsen på ein slik kostnad er vanskeleg å forutsjå. Alternativet vil vere å ikkje gripe inn og sjå på at innbyggjarane på gravgrendte stadar står utan tilbod i nærleiken og/eller på delar av døgnet.

Slik ordninga med einerett er skissert i høyringsframlegget vil truleg alle kommunane her i fylket kunne kome inn under ei slik ordning dersom fylkeskommunen ser seg tent med det. For å behalde maksimalprisordninga må området vere underlagt einerett, noko som talar for å nytte einerett som verkemiddel. Truleg vil det ikkje vere hensiktsmessig å dele ut einerettar i dei større tettstadane i fylket, men dette er noko som ev. må vurderast når det vert aktuelt.

Det er i høyringa lagt opp til å ta bort ulike særøyver. I den samanheng er det behov for å gjere unntak for t.d. taksameter og taklampe ved enkelte typar transportar. Fylkesrådmannen vil presisere at det er grunnleggjande med tydeleg uniformering og bruk av taksameter for ordinær drosjekøyring. Ev. unntak må det søkjast spesielt om knytt til spesielle behov.

Når det gjeld overføring av dagens løyveforvaltning til ev. ny løyvesentral i statleg regi, meiner fylkesrådmannen at etablering av einerettar kombinert med offentleg kjøp truleg vil vere langt meir ressurs-krevjande å administrere enn dagens ordning med behovsprøving.

Samfunnet har behov for ei seriøs og stabil drosjenæring som kan gje dei reisande eit tenleg tilbod der dei bur til ein akseptabel pris. Lemping av krav til kompetanse, uniformering, taksameter, universell utforming, køyreplikt, hovuderverv, stasjonering, samt fjerning av maksimalpris-forskrifta, vil ikkje bidra til å nå desse måla. Tvert om.

Fylkesrådmannen meiner at dagens drosjeregulering har potensial for forbetring, men at endringane som vert lagt opp til i høyringa ikkje er rett veg å gå for gravgrendte strøk.