

Representanten **Trude Brosvik (Krf)** har stilt slikt spørsmål:

I FU-sak 104/20 delegerte Fylkesutvalet til administrasjonen å arbeide vidare med einerettar for drosjenæringa. Argumentasjonen i saksframlegget var at dersom ein skulle innføre det, så var det ein langvarig prosess, og det var viktig å kunne gjere raske avklaringar i kvart enkelt tilfelle.

Sitat: *"Frå det oppstår eit behov for einerett, til ein får innført forskrifta vil det etter dagens system kunne ta inntil eitt år. Denne tidkrevjande prosessen kan føre til at ein i enkelte kommunar vil stå utan eit tilfredsstillande transporttilbod i lengre tid, og kan gjere det komplisert å knyte eineretten til andre offentlege kontraktar som skuleskyss og pasienttransport. Det vert difor føreslått at denne mynda til å innføre forskrift om einerett vert delegert til fylkesrådmannen."*

Den politiske debatten, både i SAMO og i FU, understreka (slik eg hugsar det) kor viktig det var for kommunane å ha eit drosjetilbod. Og at det også var viktig for dei tilleggstenestene fylket har gjennom sørviskyss, TT-ordninga, deler av skuleskyssen og andre fleksible transporttilbod.

Frå mange vart den nye ordninga med endring av drosjeregulverket, sett på som eit åtak på distriktdrosjen. I bladet "TAXI 2" kan ein lese at Vestland fylkeskommunen berre vil vurdere einerett i eit par kommunar, fordi "ordninga er uten substans". Medan det i "TAXI 4/20" står at Vestland fylke ikkje vil nytte seg av einerettar, og at det einaste fylkeskommunale tilbodet ein vil legge inn i ei evt einerett-ordning er TTKøyninga.

Eg ber om ei klargjering av prosessen for denne saka, korleis kontakten med kommunane / drosjene er, og kva fylkeskommunen så langt har gjort i saka. Samt kva strategi ein arbeider etter for å halde på eit godt drosjetilbod i distriktskommunane.

Fylkesdirektøren:

Som kjent trer nye endringar av *Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy* i kraft 1. november 2020. Det vesentlege er at behovsprøvinga blir oppheva samstundes får fylkeskommunane moglegheit til å tildele einerettar i dei kommunane som ikkje har godt nok drosjetilbod.

Forvaltningsseksjonen til Fylkeskommunen starta arbeidet med einerettar i januar 2019. Alle kommunane i Vestland fylke er kontakta, informert om einerettsmodellen, og har fått moglegheit til å gje innspel. Tilbakemeldingane gav ingen klare indisier på at vi umiddelbart måtte innføre einerett. Vidare er det gjennomført dialogmøte med drosjenæringa som gav tydeleg melding på at einerettar ikkje er attraktive utan at andre kontraktørar er med i avtalen.

Når ein med nytt regelverk kan drive drosje med AS er det fleire nye aktørar som får moglegheit til å drive drosjeteneste. Vi har blitt kontakta av aktørar frå distrikta i Vestland fylke som ynskjer å starte med drosje når nytt regelverk er gjeldande. Men endringane i regelverket opnar og for at ein ikkje treng å vere tilgjengeleg til ei kvar tid, dette kan by på utfordringar enkelte stadar.

Vidare opnar endringane i regelverk og for at dei enkelte kommunane sjølv kan søkje og få tildelt drosjeløyve. Ei slik løysing har vore drøfta med ein av kommunane. Prosessen som forvaltningsseksjonen har iverksett går i første rekkje ut på å finne dei kommunane som er mest sårbare og som fylkeskommunen bør innføre einerett for drosje. Men på grunn av dei tilbakemeldingane vi hadde i juni vart status at vi ikkje hadde gode nok svar på konkrete kommunar som vi bør innføre einerett. Vidare opplev vi at andre aktørar melder interesse for å starte opp med drosje i distrikta. Det vart difor vurdert å vente til forskriftsendringane er gjeldande for å vurdere på nytt behova for einerett.

Den 16. juni 2020 medelte vi Samferdselsdepartementet følgjande:

«Vestland fylkeskommune har pr. dag dato ingen konkrete planar om innføring av einerettar i kommunane.

Vi har vurdert at det er mest hensiktsmessig å vente til etter 1. november 2020 før vi foretek ein grundig evaluering av både drosjemarkedet og tilgang på drosjebilar i kommunane.

Grunnlaget for vår vurdering er at det på den eine sida er stor usikkerheit i drosjemarkedet samt større bevegelisar enn før når det gjeld oppsigelse av drosjeløyve. Mens andre ønskjer å starte opp med drosje i kommunane når dei nye regelendringane trer i kraft, dvs. når bl.a. behovsprøvinga er fjerna.

Slike signal tilseier at vi bør vente med å bestemme kva kommunar det skal innførast einerett til det nye regelverket er gjeldande.»

I ein tidleg fase vart det anteke oppimot eit år å innføre einerett for drosje i ein kommune. Det er vanskeleg å anta slike tidsaspekt når ein ikkje har prøvd slike saker tidlegare, men målet er å minske tidsaspektet mest mogleg med å ha klar plan for innføring av einerett frå 1. november 2020.

Med delegert mynde til å innføre forskrift om einerett sparar vi tid, men det går likevel noko tid når eineretten må lysast ut på anbod, der vi må følgje dei tidsfristane som er gitt i lov om offentlege anskaffelsar. Forvaltningsseksjonen til fylkeskommunen er i prosess med å utforme måten å innføre einerett for drosje, når behovet melder seg, for å spare mest mogleg tid. Kva typar tilbod ein kan legge inn i ein einerettsmodell vil og bli vurdert utifrå dei behova og moglegheitene som er i den einskilde kommunen som skal få innført einerett for drosje.

I Proposisjon til Stortinget (Prop. 70 L) er det nemnt at ein bør søkje å samlokaliserte offentlege transportørar, som i dag køyrer på kontrakt, for å få til felles avtalar som kan nyttast ved einerett. Vidare er tilbakemeldingar frå drosjenæringa tydelege på at det må vere med andre kontraktørar i ein einerettsmodell for å få mest mogleg fast køyring.

På eit slikt grunnlag har forvaltningsseksjonen teke initiativ til felles samarbeid med bl.a. pasientreiser, Skyss og Kringom om å få til eit felles samarbeid om einerett. Målet er her er å få til samla attraktive og berekraftige avtalar.

Forvaltningsseksjonen vil informere politkarane i Vestland fylkeskommune nærmare om status på forvaltning av einerett når den nye forskrifta er ikraftreden