

Erfaring med eneretter i Viken

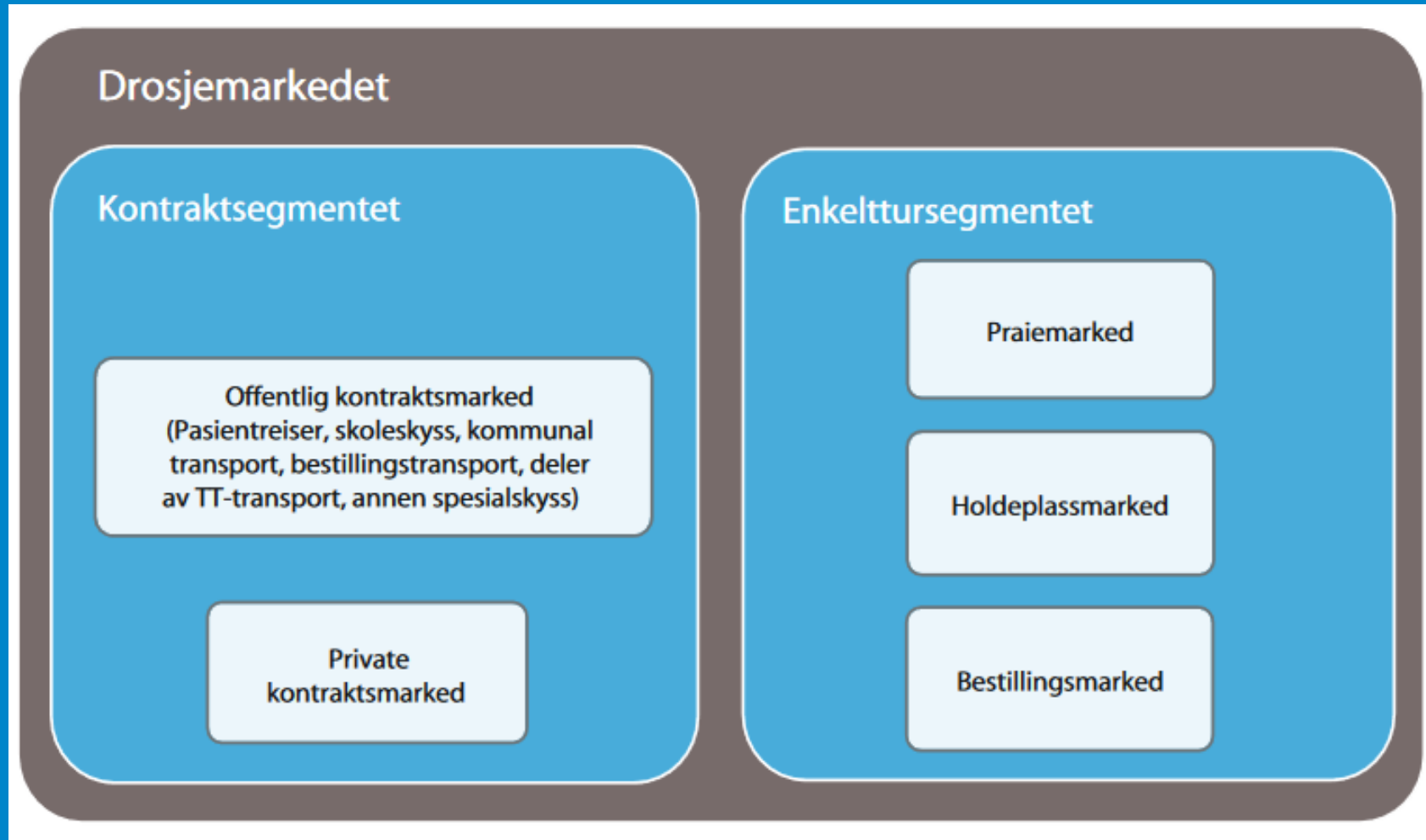
Presentasjon for Drosjeutvalget 19.10.22

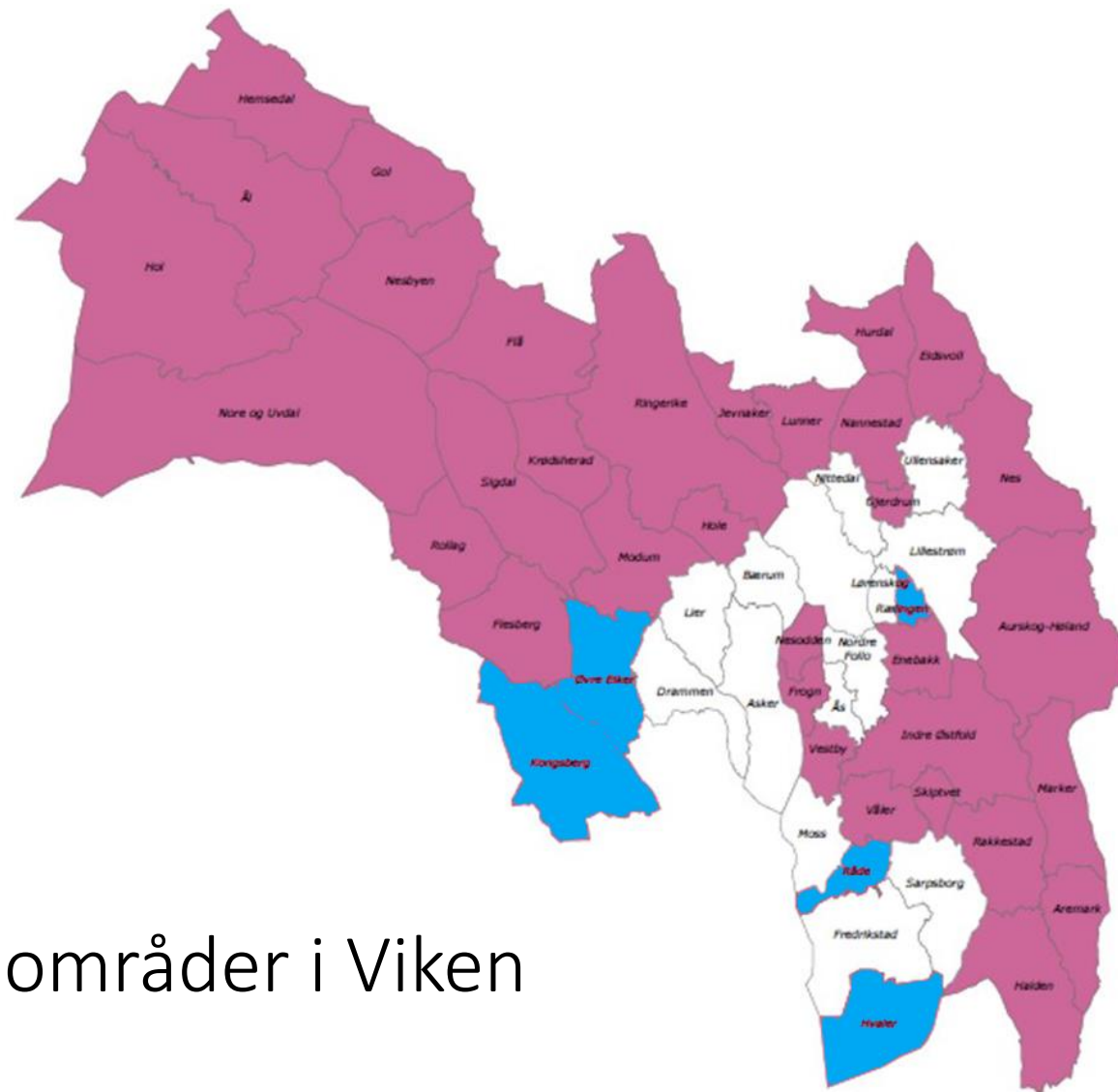
Nina Merethe Hanssen, seksjonsleder samferdselsplanlegging og forvaltning

Kort om rammene for eneretter

- Fylkeskommunene kan inngå avtale om enerett for å utføre drosjetransport der det er nødvendig for å opprettholde et drosjetilbud i distriktene
- Kan innføres i kommuner med færre enn 20 000 innbyggere eller en befolkningstetthet på færre enn 80 innbyggere per km²
- Et enerettsområde kan omfatte en eller flere kommuner
- Enerettsområdet kan bestå av flere tilgrensende kommuner, for eksempel en kommune med god inntjening som finansierer kjøring i tilstøtende områder med lavere etterspørsel
- Eneretten gjelder enkelturmarkedet, men kan kombineres med kontraktkjøring

Hva kan kombineres med eneretter?





Mulige enerettsområder i Viken

Kontrakter

- Vikens tre kollektivselskap lyser ut kontrakter om enerett

Følgende kontrakter er inngått

Område	Periode	Enerettshaver
Indre Østfold, Marker, Rakkestad, Skiptvet	01.08.21 – 01.08.25	Minibuss 24-7 v/Østfold Taxitjenester
Våler	01.08.21 – 01.08.25	Moss Taxi
Halden og Aremark	01.01.22 – 01.01.26	Halden Taxi
Vestby	15.08.22 – 01.08.24	Ski Taxi
Nesodden	15.08.22 – 01.08.24	Follo Taxi
Enebakk	15.08.22 – 01.08.24	Ski Taxi
Hol	01.01.22 – 01.01.26	Geilo Taxi
Flesberg	01.08.22 – 01.08.26	Ferder Taxi

Tildelingskriterier og krav

Ikke konkurranse på pris

Kriterier for konkurranse:

- Dekningsgrad (antall biler tilgjengelig i området)
- Responstid
- Miljø (drivstoff, alder bilpark)

Minimumskrav:

- Døgntilbud
- Krav til forsvarlige arbeidsforhold
- Handicaptilpassede biler og tilbud til TT-brukere

Erfaringer med innføring og oppfølging av eneretter

- Manglende oversikt over drosjemarkedet etter dereguleringen – vanskeligere å utrede behovet for enerett enn ved tidligere behovsprøving
- Fylkeskommunen er kontraktspart i avtaler om enerett, men er ikke kontrollmyndighet og kan ikke selv avdekke brudd på eneretten
- Noen nye aktører kjenner ikke til innført enerett og hva det innebærer
- Enkelte aktører utfordrer eneretten og kontraktbegrepet

Erfaringer med kombinerte kontrakter

- KOFA har stadfestet at enerettskontrakter kan kombineres med f.eks. skoleskyss
- Pris som tilbys på skoletransport er økende, dette kan også skyldes bl a generell prisvekst på drivstoff og materiell
- Kombinasjon med skoleskysskontrakter kan sikre bedre samordning av transport og transportører, men kan virke begrensende på konkurranse slik at prisnivået presses opp
- Eneretter kan derfor virke fordyrende på skoleskysskontrakter, og påvirker kollektivselskaperens forretningsmessige mål

Veien videre og spørsmål som må avklares

- Hvilke virkemidler, ut over kontraktheving, har vi for å sikre at tilbudet til publikum er som avtalt?
- Hvordan kan vi hindre at andre operatører kjører i enerettsområder?
- Vil enerettene på sikt fungere vesentlig likt som tidligere behovsprøving, eller vil det utvikle seg forskjeller?
- Vil det være områder der tilbudet ikke kan opprettholdes uten kombinasjon med offentlige kontrakter eller offentlig finansiering?
- Markedssituasjonen og takting av kontrakter om pasientreiser og skoleskys