



Arkivnr: 2018/13674-1

Saksbehandlar: Anne Vedvik

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		17.10.2018
Fylkesutvalet		25.10.2018

Evaluering av løyveforvaltninga i Hordaland løyvedistrikt 2017

Samandrag

Evaluering av løyveforvaltninga i Hordaland løyvedistrikt 2017 vert presentert som ei årsmelding for dei behovsprøvde løyvekategoriane drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemma (handikapløyve).

Vedlagt saka følgjer AUD-rapport nr. 15-2018 som syner dei statistiske tala for drosjemarknaden i Hordaland. Rapporten er grunnlag for behovsprøvinga av drosjeløyve. Drosjemarknaden i dei prisregulerte områda, dvs. Hordaland utanom Bergensområdet, har i marginal grad ein privat marknad og offentlege transportoppdrag er dimensjonerande for løyvetalet. Ved utgangen av 2017 var løyvetalet i distrikta i Hordaland 235 løyve. I Bergen køyreområde er løyveporteføljen 705 løyve.

I 2017 køyrde drosjenæringa i Hordaland samla inn 972 millionar kroner eks. mva. frå 3 millionar køyreoppdrag. I alt køyrde drosjene i fylket over 61 millionar kilometer. Samla utslepp frå drosjenæringa i Hordaland svarar til 0,12 % av samla vegtransportutslepp i Norge i 2017 og til 1,7 % av samla utslepp frå lette køyretøy i Hordaland.

Makstalet på selskapsvognløyve vart fastsett til 45 løyve i eige sak lagt fram for dei politiske utvala i juni 2018. Det er ikkje driveplikt på selskapsvognløyve og løyva skal ikkje nyttast i konkurranse med drosjane. Det ligg p.t. ikkje føre tilstrekkeleg talmateriale for berekning av gjennomsnittsinntening på selskapsvognløyva i Hordaland, men auken i talet på løyve tyder på at innteninga er god, samstundes som denne auken gjev grunn til å ottast at ein del selskapsvognløyve vert nytta i ordinær drosjedrift.

Talet på handikapløyve var uendra ved utgangen av 2017, men 10 løyve vart innlevert våren 2018 grunna manglande drift. Det er no 33 aktive handikapløyve. Handikapløyva vert hovudsakleg nytta til offentlege transportoppdrag og gjennomsnittsomsetnaden for handikapløyva i 2017 var i underkant av 1 million kroner.

Økonomi: Ingen effekt

Klima: Ingen effekt

Folkehelse: Ingen effekt

Regional planstrategi: Ingen effekt

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i dei prisregulerte områda i Hordaland til etterretning.
2. Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i Bergen køyreområde til etterretning.
3. Fylkesutvalet godkjenner at det totale talet på handikapløyve vert redusert frå 48 til 40 løyve.

Ingrid Kristine Holm Svendsen

kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen

fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 27.09.2018

Innleiing

Fylkeskommunen er løyvestyresmakt for dei behovsprøvde løyvekategoriane – drosjeløyve, selskapsvognløyve og løyve for transport for funksjonshemma (handikapløyve).

Talet på selskapsvognløyve vart dobla i 2017 og det er no sett eit tak på 45 selskapsvognløyve i løyvedistriktet. Talet på handikapløyve var uendra i 2017. Grunna manglande drift vart 10 løyve innleverte våren 2018 og det er no 33 aktive løyve.

Hordaland er eitt løyvedistrikt. For drosjeløyve er løyvedistriktet delt i eit prisregulert område - Hordaland utanom Bergen køyreområde - og eit uregulert prisområde - Bergen køyreområde - som omfattar kommunane Bergen, Askøy, Fjell og Sund. Hordaland utanom Bergen køyreområde er delt opp i mindre køyreområde, der drosjane har eit særskilt ansvar for å dekkja behovet for drosjetransport i sitt område.

Det er utarbeidd eige drosjereglement for Bergen køyreområde. Dette er tilgjengeleg på www.lovdata.no og på www.hordaland.no. Fylkesrådmannen har ikkje framlegg om endringar i drosjereglementet i årets evaluering.

Vedlagt saka følgjer AUD-rapport nr. 15-2018 som syner dei statistiske tala for drosjemarknaden i Hordaland. Behovsprøvinga for drosjeløyve baserer seg m.a. på innlevert statistikk frå drosjesentralane og generelle endringar i samfunnet elles som påverkar etterspurnaden etter drosjetenester. Slike endringar kan t.d. vera utbygging av kollektivtransport med buss og bane og opp- og nedgang i næringslivet. Rapporteringsplikta er heimla i yrkestransportlova § 32, jf. yrkestransportforskrifta §§ 21 og 50.

I fylkesutvalet sitt møte 22.11.2017 i sak 272/2017 vart det fatta følgjande vedtak:

1. *Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i dei prisregulerte områda i Hordaland til etterretning. Det er ein målsetnad at det er fleire løyvehavarar i kvar kommune.*
2. *Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeforvaltninga i Bergen køyreområde til etterretning.*
3. *Fylkesutvalet ber om at det vart lagt fram eiga sak med behovsprøving av selskapsvognløyva i Hordaland. I saka bør søknadsprosessen vurderast. Fram til behovsprøvinga ligg føre, bør det ikkje tildelast nye selskapsvognløyve i Hordaland.*
4. *Fylkesutvalet godkjenner at punkt 2.11 kulepunkt 2 i drosjereglementet for Bergen køyreområde går ut og vert erstatta med nytt kulepunkt:*
 - *«Rapport om kor mykje kvart løyve har køyrt i løpet av inntetsåret innan 31. juli kvart år, jf. pkt. 3.5. Det skal gå fram tal på køyreoppdrag, brutto inntening (både kontant- og kredittkøyring) eksklusiv meirverdiavgift, køyrde kilometer for kvar einskild drosje, tal timar i drift, tal timar ledig, tal timar opptatt, tal køyreoppdrag, samt kor mange tilsette som har køyrt på drosjen i året.*
5. *Fylkesutvalet godkjenner at drosjereglementet for Bergen køyreområde får nytt 2. ledd: «I den daglege drifta kan løyvehavar med reserveløyve, nytta dette når løyvehavar sin ordinære drosje står i ro, dersom slikt byte inngår i ein dagleg skiftplan mellom dei to løyve.»*
6. *Fylkesutvalet godkjenner at ein held fast på prinsippet om fri flyt av løyvehavararar mellom sentralane, jf. drosjereglementet for Bergen køyreområde punkt. 3.6.*

1. Drosjeløyve i dei prisregulerte områda i Hordaland

1.1 Drift i 2017

Alle kommunane i Hordaland har eit drosjetilbod. I dei fleste kommunar der geografien og folketalet ligg til rette for det og det er fleire løyvehavarar, er det etablert drosjesentral.

Per 31.12.2017 var det 173 ordinære drosjeløyve og 62 reserveløyve i distrikta. Tabell 5 i AUD-rapporten syner korleis løyva er fordelt i kommunane.

Kunngjering av ledige løyve

Søkjjarar til ledige drosjeløyve må oppfylle yrkestransportregelverket sine krav til fagleg kompetanse, vandel og økonomisk evne. Desse vilkåra er kumulative, dvs. at alle må vera oppfylte for at løyvestyresmakta skal kunne tildela drosjeløyve. Er det mange som oppfyller dei kumulative vilkåra er det ansiennitetsprinsippet som gjeld. Ein kan berre opparbeida seg ansiennitet ved å køyra drosje i Hordaland løyvedistrikt.

Løyvetalet i distrikta er stabilt og det er lite sirkulasjon av løyve. Generelt er det få kvalifiserte søkjjarar til ledige løyve som ikkje allereie har drosjeløyve frå før. Førretrinnsretten til løyve etter ansiennitetsprinsippet gjeld berre for 1 løyve. Eksisterande løyvehavarar har ikkje førretrinnsrett og får berre tildelt fleire løyve dersom det ikkje er andre søkjjarar.

I 2017 vart det kunngjort 14 ordinære drosjeløyve og 7 reserveløyve ledig i distrikta. Dette gjaldt løyve i Stord, Fitjar, Fusa, Kvinnherad, Ålvik, Samnanger og Nordhordland.

Rullestoltransport

Drosjenæringa i distrikta melder generelt om liten etterspurnad etter rullestoltransport. Nokre stader tek turvognløyve rullestoltransport og det vert meldt om at helseinstitusjonar sjølv transporterer rullestolbrukarar. Voss og Etne melder om aukande etterspurnad etter rullestoltransport. Også i Kinsarvik er etterspurnaden etter rullestoltransport større enn tilbodet.

Tilbakekallingar

Det var 1 tilbakekallings sak i distrikta i 2017. Tilbakekallingsgrunn var manglande økonomisk evne og brot på driveplikta.

Publikumsklager

Drosjenæringa i distrikta melder om lite publikumsklager. Hovudsakleg vert det klaga på ventetid. Dei få klagenes løyvestyresmakta får direkte dreier seg om vanskar med bestilling av turar fordi løyvehavar er utilgjengeleg og/eller løyvehavar ikkje vil køyra på kveld/natt og i helger. Tilbakekalling av drosjeløyve er den einaste sanksjonsforma løyvestyresmakta har. Det er ein alvorleg og inngripande sanksjon, og bevissituasjonen er ofte for svak ved publikumsklager til at den gjev grunnlag for tilbakekalling.

1.2 Økonomi og etterspurnad i drosjemarknaden i dei prisregulerte områda

Offentlege transportoppdrag utgjer hovuddelen av inntekta for distriktdrosjane. Dei fleste stader utgjer offentlege transportoppdrag meir enn 50% av omsetnaden, medan slike transportoppdrag utgjer 90 % eller meir fleire stader i Hardanger og Sunnhordland. Pasientkøyning for helseføretaka, skulekøyning og arbeidskøyning utgjer den største delen av dei offentlege transportoppdraga. I tillegg kjem TT-køyning og transport til og frå behandlande lege/fysioterapi/dagsenter.

Såkalla praieturar, dvs. turar der drosjen vert stoppa på gate/veg, er ein svært marginal del av inntektsgrunnlaget for distriktdrosjane. Talet på private førehandstinga turar er lågt, men ligg enkelte

stader på mellom 20-40% av omsetnaden. Dei private oppdraga er ofte sesongprega der det er sommar- og/eller vinterturisme.

AUD-rapporten syner at distriktsdrosjane totalt kørde inn 234 millionar kroner (eks. mva) fordelt på 540 000 oppdrag i 2017. Omsetnaden auka med 5 % frå året før. Eit ordinært løyve i distrikta kørde gjennomsnittleg 68 000 km i 2017 fordelt på 2 800 oppdrag, og kørte inn kr. 1 153 000, medan eit reserveløyve kørte i snitt 41 000 km fordelt på 1 300 oppdrag, med ei innkøyring på kr 707 000. Innkøyringa var i snitt høvesvis 17 og 18 kroner per kilometer.

2. Drosjeløyve i Bergen køyreområde

2.1 Drift i 2017

Det totale løyvetalet i Bergen køyreområde er 705 drosjeløyve fordelt på 540 ordinære drosjeløyve og 165 reserveløyve.

I 2017 var det 6 konkurrerande drosjesentralar. Sentralane konkurrerer på pris og om løyvehavarar. Ingen drosjesentral kan ha meir enn 60% av det totale løyvetalet, dvs. maksimalt 423 løyve. Fordeling av ordinære drosjeløyve og reserveløyve i løyveporteføljen kan den enkelte sentral i stor grad bestemma sjølv, men fordelinga skal vera kjent for og godkjent av løyvestyresmakta.

Per 31.12.2017 var det 5 ledige løyve i Bergen køyreområde. Fordelinga av dei 700 aktive løyva mellom sentralane går fram av tabell nr. 7 i AUD-rapporten.

Søkjalar til ledige drosjeløyve 2016

I Bergen køyreområde vert drosjeløyve kunngjort ledige to gangar per år, vår og haust. Sirkulasjonen av løyve er relativt stor. Det vert tildelt drosjeløyve ein gang kvar månad etter høvesvis haust- og vårlista. Dette sikrar at løyve ikkje er ledige lenge.

Søkjalar til drosjeløyve i Bergen køyreområde må ha minimum 2 års ansiennitet for å kunne søkja. Dette er ein tilleggsqualifikasjon som ikkje gjeld for distrikta i Hordaland.

Ordinære drosjeløyve

Våren 2017 var det 53 søkjarar som oppfylte minimumsvilkåra for å søkja drosjeløyve i Bergen køyreområde. Det vart tildelt 17 drosjeløyve etter vårlista. Hausten 2017 var det 46 søkjarar som oppfylte minimumsvilkåra. Innan 31.12.2017 vart det tildelt 5 løyve etter haustlista. Ytterlegare 8 drosjeløyve vart tildelt etter haustlista våren 2018.

Reservedrosjeløyve

Det var 27 søkjarar til reserveløyve våren 2017. Totalt fekk 12 løyvehavarar tildelt reserveløyve. Også hausten 2017 var det 27 søkjarar. Av desse fekk 4 tildelt løyve.

Tilbakekalling av drosjeløyve

Det vart tilbakekalla 12 drosjeløyve i 2017. Tilbakekallingsgrunn var manglande økonomisk evne og brot på driveplikta.

Overgang mellom drosjesentralane

Løyvehavarane i Bergen køyreområde har tilknytingsrett og tilknytingsplikt til drosjesentral. Som del av konkurransen er det eit prinsipp at det skal vera fri flyt av løyvehavarar mellom sentralane. Ein løyvehavar kan når som helst søkja om overgang til ein annan sentral. Søknad skal setjast fram på eige skjema og leverast løyvestyresmakta i underteikna stand både av overgangssøkjaren sjølv og av sentralen der løyvehavaren seier seg opp. Løyvestyresmakta fører liste over overgangssøklarar. Det vert rekna ei oppseiingstid på 3 månader før overgang kan skje. Sentralane har ikkje høve til å inngå avtalar som hindrar løyvehavarane sin overgangsrett. Per 31.12.2017 var det 12 søklarar som ynskte å byta sentral.

Styrarordning

Etter yrkestransportforskrifta § 51, andre ledd, kan den som innehar drosjeløyve, men som midlertidig er ute av stand til sjølv å leia eller driva verksemda, søkja løyvestyresmakta om samtykke til at drosjesentral eller annan løyvehavar tek over verksemda heilt eller delvis i inntil 3 år. Dersom løyvehavar døyr kan ektefelle, sambuar eller livsarving styra løyve i inntil 3 år frå dødstidspunktet. Info om styrarordning ligg tilgjengeleg på www.hordaland.no. Ved utgangen av 2017 var det 5 drosjeløyve som hadde styrarordning.

Rullestoltransport

Det er 38 drosjeløyve med vilkår om rullestol i Bergen køyreområde som er i drift. Dei fleste av desse er knytt til Bergen Taxi som òg tilbyr rullestoltransport med 5 turvognløyve. Turvognløyve vert forvalta av Statens vegvesen.

Det er generelt større utnytingsgrad på drosjeløyve med rullestolbil samanlikna med vanlege drosjebilar, likevel ser ein at talet på drosjeløyve med rullestol har gått ned. Bilar i storleiken 10-17 sete som kan transportera inntil 3 rullestolar er underlagt køyre- og kviletidene og det er særskilde krav til førarkort for denne bilstorleiken. Mangel på kvalifiserte sjåførar og ekstra kostnader med drift av denne type bil har ført til at ein del løyvehavarar som har høve til det, nedklasser løyva til liten bil utan rullestolkapasitet.

Publikumsklager

Det har vore presseoppslag og offentleg debatt om manglande levering og lang ventetid for pasientar som bestiller skyss gjennom Pasientreiser både i Bergen og andre stader i landet. Dette dreier seg om manglande kontraktsoppfylting og vert i denne samanheng ikkje rekna som publikumsklager.

Drosjenæringa i Bergen køyreområde melder om lite publikumsklager i høve til talet på turar. Klager dreier seg om sjåførframferd og køyreframferd, servicegrad, lokalkunnskap, forseinka levering/ventetid, pris, tekniske feil, manglande barnesete, skuleskyss og ventetid.

Det er sjeldan at løyvestyresmakta får publikumsklager direkte og dei få som kjem dreier seg hovudsakleg om sjåførframferd.

Bruk av reservedrosjeløyve

Reserveløyve skal berre nyttast ved trafikktoppar, jf. drosjereglementet pkt. 4.3. I Bergen køyreområde er det berre Bergen Taxi som har eigen køyreplan for sine tilslutta reserveløyve, godkjent av løyvestyresmakta. Dei andre sentralane skal følgja dei generelle køyretidene fastsett av løyvestyresmakta:

Måndag – torsdag	KI 05:00 – 17:00	
Fredag	KI 05:00 – 19:00	KI 21:00 – 24:00
Laurdag	KI 00:00 – 07:00	KI 17:00 – 24:00
Søndag	KI 00:00 – 07:00	

Etter ønskje frå næringa vart krav om inneståingstid midt på dagen teke bort ved evalueringa for 2016. Løyvestyresmakta får framleis klager frå aktørar i næringa på at reserveløyve køyrer utanom dei tider dei

har høve til å køyra, men AUD-rapporten syner at det er større skilnad mellom ordinære drosjeløyve og reserveløyve når det gjeld inntening og køyrde kilometer enn i 2016. Dette kan tyda på at reserveløyva no vert nytta meir i tråd med regelverket enn tidlegare år.

2.2 Økonomi og etterspurnad etter drosjetenester

AUD-rapporten syner at drosjenæringa i Bergen køyreområde i sum køyrde inn 738,4 millionar kroner (eks. mva) fordelt på 2,4 millionar oppdrag. Gjennomsnittleg køyrde eit ordinært drosjeløyve 70 000 km fordelt på 3 700 oppdrag, med ei innkøyring på kr 1 071 000. Eit reserveløyve køyrde i snitt 54 000 km fordelt på 2 700 oppdrag, med ei innkøyring på kr. 697 000. Dette vert høvesvis 15 og 18 kroner i snitt per kilometer køyrt eller i overkant av kr. 300 per oppdrag.

Talet på oppdrag i Bergen køyreområde i 2017 gjekk opp med 0,8 %, køyrelengda gjekk opp med 6,3% medan innteninga gjekk opp 1,6 %.

3. Miljø

I distrikta i Hordaland nyttar dei fleste drosjar dieselbil. Det er ingen nullutsleppsilar, men det finst einskilde hybridbilar som gir ein miljøbildel på 4 % i distrikta. Gjennomsnittsalderen på distriktsdrosjane er 3,5 år. I Bergen køyreområde er miljøbildelen omlag 33 % av løyvetalet. Her finst det 6 nullutsleppsilar og 222 hybridbilar.

I 2017 vedtok Stortinget eit nytt fjerde ledd i yrkestransportlova § 9:

«Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyring etter første ledd skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylla krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp.»

Det er no sett i gang arbeid med innføring av utsleppsgrense for drosjar i Hordaland der mellom anna drosjenæringa i distrikta og i Bergen køyreområde er involvert. Ein tek sikte på å leggja fram sak om utsleppsgrense i løpet av 2019. Etter at vedtak er fatta har løyvehavarane 4 år på seg til å innretta seg til det nye regelverket. Ei ny utsleppsgrense vil såleis tidlegast kunne tre i kraft for alle drosjeløyve i Hordaland i 2023.

4. Selskapsvognløyve

Selskapsvognløyve er behovsprøvde løyve som gjev eigaren rett til å driva persontransport med motorvogn registrert for høgst åtte sitteplassar i tillegg til førarsete, jf. yrkestransportforskrifta, første ledd, bokstav d). Det kan berre nyttast eksklusivt materiell godkjend av løyvestyresmakta.

Intensjonen med å stilla særskilde krav til eksklusivitet ved køyretøyet på selskapsvognløyva er at desse skal nyttast til spesielle transportoppdrag, t.d. statsbesøk, bryllaup o.l. Det er ikkje driveplikt på eit selskapsvognløyve, og selskapsvognløyve skal ikkje nyttast i konkurranse med ordinære drosjer.

Ved utgangen av 2017 var det 41 aktive selskapsvognløyve i Hordaland løyvedistrikt. Dette er ein auke på 56% sidan utgangen av 2016.

Sak om behovsprøving av selskapsvognløyve vart lagt fram for politisk handsaming i fylkesutvalet i juni 2018, der det vart fastsett at det maksimalt skal vera 45 selskapsvognløyve i Hordaland. Ledige selskapsvognløyve skal lysast ut. Fire ledige selskapsvognløyve vart lyst ledige sommaren 2018, og tildeling vil skje i løpet av hausten 2018.

5. Løyve for transport for funksjonshemma (handikapløyve)

Løyve for transport for funksjonshemma, såkalla handikapløyve, er regulert i yrkestransportforskrifta §§ 41 og 42. Det skal registrerast motorvogn spesielt utforma og/eller utstyrt for transport for funksjonshemma. Motorvogna skal vera merka med spesielt symbol for funksjonshemma. Det er berre tillate å utføra transport av personar som på grunn av fysisk eller psykisk funksjonshemming må nytta slik spesialtilpassa vogn og deira følgje.

Handikapløyve er behovsprøvde. Innehavaren av handikapløyve har både rett og plikt til å driva persontransport for funksjonshemma. Det er stor skilnad i talet på handikapløyve i dei ulike fylkeskommunane:

Trøndelag Fylkeskommune	1
Finnmark Fylkeskommune	3
Troms Fylkeskommune	4
Nordland Fylkeskommune	0
Møre og Romsdal Fylkeskommune	1
Sogn og Fjordane Fylkeskommune	0
Hordaland Fylkeskommune	33
Rogaland Fylkeskommune	0
Vest-Agder Fylkeskommune	10
Aust-Agder Fylkeskommune	0
Telemark Fylkeskommune	2
Vestfold Fylkeskommune	0
Buskerud Fylkeskommune	0
Oppland Fylkeskommune	0
Hedmark Fylkeskommune	0
Oslo	187
Akershus Fylkeskommune	88
Østfold Fylkeskommune	0

Per 31.12.2017 var det 43 tildelte handikapløyve i Hordaland, fordelt på 3 ulike løyvehavarar. Ingen nye handikapløyve vart utferda i 2017. I samband med at løyvestyresmakta innhenta statistiske opplysingar om handikapløyva, vart det klart at 10 handikapløyve ikkje var i drift. Desse løyva er no innleverte og talet er no 33.

Handikapløyva i Hordaland hadde gjennomsnittleg ei brutto inntening på kr. 994.945,- i 2017. I all hovudsak vart handikapløyva nytta til offentlege transportoppdrag.

6. Endringar i yrkestransportregelverket

I februar 2017 kom ESA – EFTA sitt overvakingorgan for EØS-avtalen – med kritisk uttale om den norske drosjereguleringa. ESA konkluderte med at behovsprøving av drosjeløyve er i strid med EØS-avtalen og

hindrar fri etablering. Norges standpunkt har vore at drosjetransport er nasjonal transport og derfor ikkje omfatta av EØS-avtalen.

Departementet har varsla at det kjem høyring om endringar i yrkestransportregelverket hausten 2018. Det er signal som tyder på at departementet vil ta ESA sine merknader til følgje og foreslå oppheving av behovsprøvinga, fjerning av tilslutningsplikt og tilslutningsrett til drosjesentral samt fjerna krav om konsesjon til å driva drosjeformidling. Departementet presiserte i brev til fylkeskommunane 15.03.2017 at inntil yrkestransportregelverket eventuelt vert endra, er det gjeldande regelverk som skal leggjast til grunn i løyveforvaltninga.

7. Løyvefritak

Den som skal driva persontransport mot vederlag i Norge må ha løyve. Det er likevel unntak frå denne regelen for visse typar transport. Verksemdar treng ikkje løyve for å transportera egne tilsette til og frå arbeid, og hotell o.l. har løyvefritak for transport av egne overnattingsgjestar, jf. yrkestransportlova § 18.

Helseinstitusjonar har løyvefritak for transport som er eit naturleg ledd i og ei underordna del av den tilsette sine arbeidsoppgåver, jf. yrkestransportlova § 19. Det er heller ikkje krav om løyve ved samkøyring med andre som har samanfallande transportbehov og vederlaget ikkje overstig passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadene, jf. yrkestransportlova § 20

I november 2017 sende departementet ut to rundskriv med retningslinjer for å gje såkalla «løyvefritak» for transport i regi av småskala turistverksemd og for Inn på tunet-ordninga. For å få slikt løyvefritak er det mellom anna krav om at transporten er ein underordna del av aktiviteten og at konkurranseflata mot eksisterande løyvehavarar vert vurdert.

Hordaland har fått fleire søknader frå selskap som ønskjer løyvefritak for å transportera turistar. Ingen søknader vart ferdig handsama i 2017, men hittil i 2018 er det gitt løyvefritak til 3 selskap med totalt 5 bilar. Alle desse er heimehøyrande i distrikta i Hordaland.

8. Fylkesrådmannen sine merknader

AUD-rapporten syner at drosjenæringa i Hordaland generelt arbeider meir medan dette berre gjev små utslag i innteninga.

Gjennomsnittleg innkøyring for drosjenæringa i dei prisregulerte områda har gått opp med 5% frå 2016 til 2017, samstundes som køyrelengda òg har auka. Distriktsdrosjane lever hovudsakleg av offentlege transportoppdrag, og det er generelt ikkje auke i etterspurnaden etter drosjetransport i distrikta. Store delar av døgnnet er det overkapasitet.

Statistikken syner at talet på aktive drosjeløyve i distrikta svingar noko frå år til år. Dette skuldast delvis at løyve står ledige ei stund før ny løyvehavar er på plass, men òg at ledige løyve vert lagt på is eller vert utlyst på nytt alt ettersom lokale drosjar tapar eller vinn anbod om offentlege transportoppdrag. Løyvetalet i distrikta er likevel relativt stabilt. Fylkesrådmannen rår til at ein ikkje gjer endringar i løyvetalet i distrikta, men at dynamikken i høve til offentlege anbod om transport held fram som i dag.

I fjor såg ein at talet på turar i Bergen køyreområde gjekk ned samstundes som løyvetalet vart redusert. I 2017 har løyvetalet vore uendra her. Det er ein liten auke i oppdragsmengda og køyrelengda, men omsetnadsauken på 1,6 % for heile drosjenæringa i Bergen køyreområde er marginal. Dette samsvarer med meldingar frå næringa om at det er svært mykje ventetid i drosjane mellom oppdrag, og at den enkelte

sjåfør må nytta lengre tid i bilen for å oppnå den same inntekta som tidlegare. Når ein brutto omsetnad på kr. 750 000 ligg innanfor normalomsetnaden på eit drosjeløyve i Bergen, sjå figur 4 på s. 14 i AUD-rapporten, tyder dette på at mange løyvehavarar slit økonomisk og at det framleis er overkapasitet. Samstundes kan det sjå ut som marknaden har flata noko ut og slik sett er meir føreseieleg. Dersom løyvetalet skulle reduserast, bør det etter fylkesrådmannen sitt syn, i første omgang skje ved at reserveløyve som vert innleverte ikkje vert tildelt på nytt. Statistikken tyder ikkje på eit akutt behov for å redusera løyvetalet. Med dei signala ein har fått om at behovsprøvinga kan stå for fall, rår fylkesrådmannen til at det totale løyvetalet på 705 løyve i Bergen køyreområde vert ståande uendra inntil vidare.

Fylkesrådmannen ser ikkje grunn for å fremja forslag om endringar i gjeldande drosjereglement for Bergen køyreområde i år.

Selskapsvognløyva vart behovsprøvd i eiga sak i Utval for miljø og samferdsel og i Fylkesutvalet i juni 2018. Etter dette er makstalet 45 selskapsvognløyve i Hordaland. Dei statistiske opplysingane for selskapsvognløyva var av svært varierende kvalitet og gav ikkje grunnlag for å rekna ut gjennomsnittstal for selskapsvognløyva. Den store auken i selskapsvognløyve gjev likevel grunn til å tru at innteninga på løyva generelt sett er god og at det er auke i etterspurnaden etter denne type transport, særleg i turistsamanheng. Samstundes gjev den store auken i talet på selskapsvognløyve på kort tid, grunn til å ottast at ein del av løyva vert nytta i konkurranse med drosjeløyva. Dette er ikkje intensjonen med denne type løyve, og det bør førast jamnleg kontroll med at selskapsvognløyva vert nytta i tråd med regelverket.

Frå løyveregisteret går det fram at det i 2002 vart oppretta totalt 48 handikapløyve og dei fleste av desse har vore eigd av Tide Buss, tidlegare Gaia Trafikk. Dei siste åra har det vore 43 handikapløyve eigd av 3 ulike løyvehavarar, men sidan utgangen av 2017 er 10 løyve levert inn då det ikkje var drift på dei. I dag er det 33 aktive handikapløyve. Tide Buss er den største aktøren og eig 30 løyve. Publikum har høve til å tinga transport, men handikapløyva er lite tilgjengelege utanom normalarbeidstida og vert hovudsakleg nytta til offentlege transportoppdrag.

Det er i dag ope for at det kan søkjast om handikapløyve til ei kvar tid. Løyva er behovsprøvde, jf. yrkestransportforskrifta § 37, første ledd. Makstalet på handikapløyve bør derfor vurderast på nytt. Fylkesrådmannen rår til at makstalet på handikapløyve vert redusert til 40 løyve. I tilrådinga har fylkesrådmannen teke omsyn til at løyvehavarar med drosjeløyve har høve til å registrera bil i storleik 10-17 sete og med plass til 3 rullestolar, samt at bruken av handikapløyva er avgrensa og ikkje skal nyttast i ordinær drosjedrift.