



Arkivnr: 2019/11963-3

Saksbehandlar: Anne Vedvik

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		07.11.2019
Fylkesutvalet		21.11.2019

Løyveforvaltninga i Hordaland løyvedistrikt 2018**Samandrag**

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

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 «*Drosjenæringa i Hordaland 2018: køying, omsetnad og utslepp*». Denne syner dei statistiske tala for drosjemarknaden i Hordaland for 2018. 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.

Drosjenæringa i Hordaland løyvedistrikt køyrde inn 997,5 millionar kroner eks. mva i 2018 fordelt på 2,9 millionar køyreoppdrag. I alt køyrde drosjane omlag 61 millionar kilometer. I 2018 auka køyringa litt, medan omsetnaden flata ut. Gjennomsnittleg inntening på eit ordinært drosjeløyve i distrikta i Hordaland var kr. 1.116.000. I Bergen køyreområde var gjennomsnittleg inntening på ordinært drosjeløyve kr. 1.114.000,-. Samla CO₂-utslepp frå drosjane i Hordaland gjekk ned 550 tonn (-5,4%). Samla sett syner AUD-rapporten at drosjedrifta i Hordaland har vorte meir føreseieleg og meir miljøvenleg enn føregåande år.

På bakgrunn av statistikken som ligg føre, samt den nært føreståande oppheving av behovsprøvinga, finn fylkesrådmannen at det ikkje er grunnlag for å gjera endringar i løyvetalet i dagens ulike løyvekategoriar.

Ved utgangen av 2018 var det 43 aktive selskapsvognløyve. Det er levert statistikk for 37 av desse. Gjennomsnittleg køyrde kilometer var omlag 30 487 km i 2018, medan gjennomsnittleg brutto omsetnad var omlag NOK 602 883.

Det var 34 aktive løyve for transport for funksjonshemma, såkalla handikapløyve, ved utgangen av 2018. Handikapløyva i Hordaland køyrde totalt inn NOK 32.272.040 i 2018. Gjennomsnittleg hadde løyva ei brutto inntening på kr. 977.940,-.

Dagens drosjeregulering vert endra frå 01.07.2020 då mellom anna behovsprøving og driveplikt av drosjeløyve fell bort, og heile Norge vert eitt felles løyvedistrikt. Samstundes fell løyvekategoriane selskapsvognløyve og løyve for transport av funksjonshemma, såkalla handikapløyve, bort. Det nye regelverket vil skapa ei annleis løyveforvaltning enn dagens og ein heilt ny konkurransesituasjon for aktørane i det som vert den nye drosjenæringa.

Økonomi: Ingen effekt

Klima: Ingen effekt

Folkehelse: Ingen effekt

Regional planstrategi: Ingen effekt

Forslag til innstilling

Fylkesutvalet tek evalueringa av løyveforvaltninga i Hordaland 2018 til etterretning.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

1 AUD-rapport nr. 14-2019

Fylkesrådmannen, 03.10.2019

Innleiing

I fylkesutvalet sitt møte 25.10.2018 i sak 251/18 vart det fatta følgjande samrøystes vedtak:

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.*

Året 2018 har vore prega av dei store endringane i yrkestransportregelverket som departementet la fram til høyring hausten 2018, og som Stortinget deretter vedtok i juni 2019. Endringane er svært gjennomgripande for det som i dag er behovsprøvde løyve – drosjeløyve, selskapsvognløyve og handikapløyve. Det er såleis relevant å sjå tala for dei ulike løyvekategoriane i 2018 i lys av at det frå 01.07.2020 ikkje lenger vil vera ulike løyvekategoriar og heller ikkje behovsprøving, sjå fylkesrådmannen sine avsluttande merknader. Av den grunn vert hovudtrekka i lovendringane gjennomgått, etter gjennomgangen av dagens løyvekategoriar i Hordaland løyvedistrikt.

Drosjeløyve i dei prisregulerte områda i Hordaland

Ved utgangen av 2018 var det 171 ordinære drosjeløyve og 61 reserveløyve som var aktive. Dette er ein nedgang på 2 ordinære og 1 reserveløyve frå 2017. Tabell 5 i AUD-rapporten syner løyva fordelt i kommunane.

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.

Ledige løyve vert kunngjort etterkvart som dei vert levert inn. I 2018 vart det kunngjort 11 ordinære drosjeløyve og 4 reserveløyve ledig i distrikta. Totalt var det 35 søkjjarar til desse løyva.

AUD-rapporten syner at distriktsdrosjane totalt køyrde inn 225 millionar kroner (eks. mva) fordelt på 552 000 oppdrag i 2018. Omsetnaden gjekk ned 2,1 % frå året før. Eit ordinært løyve i distrikta køyrde gjennomsnittleg 65 000 km i 2018 fordelt på 2 800 oppdrag, og køyrte inn kr. 1 116 000, medan eit reserveløyve køyrte i snitt 39 000 km fordelt på 1 500 oppdrag, med ei innkøyring på kr 692 000. Både køyrde kilometer og brutto innkøyrte har gått litt ned frå i fjor. Distriktsdrosjane tener mindre og har noko mindre føreseieleg drift enn året før.

Drosjeløyve i Bergen køyreområde – det uregulerte prisområde

Det totale løyvetalet i Bergen køyreområde er 705 drosjeløyve fordelt på 540 ordinære drosjeløyve og 165 reserveløyve. Det er 6 konkurrerande drosjesentralar i køyreområdet. Ingen drosjesentral kan ha meir enn 60% av det totale løyvetalet, dvs. maksimalt 423 løyve. Løyvehavarane har tilslutningsrett og tilslutningsplikt til drosjesentral.

Per 31.12.2018 var det 7 ledige løyve i Bergen køyreområde. Tabell nr. 7 i AUD-rapporten syner korleis dei aktive løyva var fordelt mellom sentralane ved utgangen av 2018.

I Bergen køyreområde vert drosjeløyve kunngjort ledig 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 vår-lista. Dette sikrar at løyve ikkje ligg ledige lenge og framgangsmåten er ressurseffektiv.

Våren 2018 var det 50 søkjjarar som oppfylte minimumsvilkåra for å søkja ordinært drosjeløyve i Bergen køyreområde. Det vart tildelt 18 drosjeløyve etter vår-lista. Hausten 2018 var det 60 søkjjarar som oppfylte minimumsvilkåra. Innan 31.12.2018 vart det tildelt 5 løyve etter haustlista. Ytterlegare 16 drosjeløyve vart tildelt etter haustlista våren 2019.

Reserveløyve vert tildelt løyvehavar som allereie har ordinært drosjeløyve. Det var 16 søkjarar til reserveløyve våren 2018. Totalt fekk 2 løyvehavarar tildelt reserveløyve. Hausten 2018 var det òg 16 søkjarar. Av desse fekk 1 tildelt løyve innan 31.12.2018, medan 5 på denne lista fekk tildelt reserveløyve våren 2019.

AUD-rapporten syner at drosjenæringa i Bergen køyreområde i sum køyrde inn 768,4 millionar kroner (eks. mva) fordelt på 2,4 millionar oppdrag. Gjennomsnittleg køyrde eit ordinært drosjeløyve 70 000 km fordelt på 3 500 oppdrag, med ei innkøyring på kr 1 114 000. Eit reserveløyve køyrde i snitt 59 000 km fordelt på 2 900 oppdrag, med ei innkøyring på kr. 973 000.

Talet på oppdrag i Bergen køyreområde i 2018 gjekk ned med -1,5 %, køyrelengda gjekk opp med +0,5% og innkøyringa gjekk opp + 4%. Køyring utan passasjer gjekk ned -0,6%. AUD-rapporten konkluderer med at drosjane i Bergen køyreområde har færre oppdrag, men køyrer lenger og tener meir.

Miljødata frå drosjenæringa

I distrikta i Hordaland nyttar dei fleste drosjar diesebil og miljøbildelen (elektrisk, hydrogen og bensinhybrid) utgjør 5,6 % av drosjebilparken her. I Bergen køyreområdet utgjør miljøbildelen 40 % av drosjebilparken.

AUD-rapporten stipulerer nedgangen i dei samla CO2-utsleppa frå drosjane i Hordaland fylke til 550 tonn, dvs. ein nedgang på -5,4 %.

Selskapsvognløyve

Selskapsvognløyve 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 er ikkje driveplikt på eit selskapsvognløyve heile året og heile døgnet slik det for drosjeløyve, men løyvehavar med selskapsvogn pliktar å setja motorvogn i drift på løyve innan dei fristar løyvestyresmakta set, jf. yrkestransportforskrifta § 38 første ledd. Det er såleis ein føresetnad at det skal vera drift i større eller mindre grad på eit selskapsvognløyve. Drifta av selskapsvognløyve er regulert i yrkestransportforskrifta § 40, der det mellom anna går fram at transporten skal vera førehandstinga til avtalt pris.

Det skal berre nyttast eksklusivt materiell godkjend av løyvestyresmakta, jf. yrkestransportforskrifta § 1 d). Intensjonen med å stilla særskilde krav til eksklusivitet ved køyretøyet er at selskapsvognløyva skal nyttast til spesielle transportoppdrag, t.d. statsbesøk, bryllaup o.l. og ikkje nyttast i direkte konkurranse med drosjenæringa.

Som følgje av ei dobling i etterspurnaden etter selskapsvognløyve samstundes som omsetnaden i drosjenæringa har gått ned, fremja fylkesdirektør samferdsel sak om å setja eit spesifikt tak på selskapsvognløyve i Hordaland.

Fylkestuvalet fatta i sak 189/18 slikt samrøystes vedtak:

1. *Det totale talet på selskapsvognløyve vert redusert frå 50 til 45.*
2. *Ledige selskapsvognløyve vert lyst ut og tildelt etter ein søknadsprosess der ein legg vekt på eksklusivitet og selskapsvognprofil.*

Etter dette vart 4 ledige selskapsvognløyve lyst ut. Det melde seg 8 søkjarar. Ved vedtak 17.10.2018 vart dei 4 løyva tildelt, slik at alle selskapsvognløyva i Hordaland vart besett.

Ved utgangen av 2018 var det likevel berre 43 selskapsvognløyve i Hordaland løyvedistrikt, fordi det ikkje vart sett bil i drift på 2 av dei tildelte løyva. Følgjande løyvehavarar har selskapsvognløyve i Hordaland:

Aage Børven	Kvam	1 løyve
Berake Transport	Bergen	1 løyve
Bergen Air Transport AS	Bergen	1 løyve
Bergen Transfer Service AS	Bergen	3 løyve
Bussbergen AS	Bergen	1 løyve

Eco Transport AS	Bergen	5 løyve
GA Partner AS	Bergen	3 løyve
Helle Sven-Inge	Bergen	1 løyve
Hommedal Taxibuss AS	Voss	2 løyve
Hordnes Åge	Bergen	2 løyve
Jandis AS	Bergen	3 løyve
Masoud Seyed Feyyazi	Bergen	1 løyve
Olsen Geir	Askøy/Bergen	1 løyve
Osbuss AS	Os/Bergen	2 løyve
Riber Kjell Inge	Eidfjord	1 løyve
Ring Limousinservice	Bergen	3 løyve
Taxi 1 AS	Bergen	1 løyve
Tide Buss AS	Bergen	1 løyve
Transport Bergen AS	Bergen	1 løyve
Tufte Linda	Bergen	1 løyve
Turbuss Bergen AS	Voss/Bergen	2 løyve
Turbuss Vest AS	Øygarden/Bergen	2 løyve
Viken Bil AS	Bergen	4 løyve

Løyvehavarar med selskapsvognløyve har plikt til å levera statistikk og på den måten løyvestyresmakta fastset, jf. yrkestransportlova § 32, jf. yrkestransportforskrifta § 21. Ved innhenting av statistikk frå selskapsvognløyvehavarane har løyvestyresmakta bedt om tal på følgjande parameter:

Køyrt km
Brutto innkøyrte eks. mva
Tal bryllup- og selskapskøyning
Tal statsbesøk o.l
Tal køyring av tilreisande artistar
Tal turistkøyning cruiceanløp/sightseeing
Tal andre private oppdrag
Tal off. transportoppdrag som leverandør
Tal off.transportoppdrag som underleverandør

Det er rapportert manglande drift på 1 løyve. Totalt er det innlevert statistikk for 42 løyve. Kvaliteten på statistikken som er levert, er noko ujamn, men den syner at det er stor skilnad på kor mykje kvart einskild løyve er i bruk og kva typar oppdrag løyva vert brukt til. Nokre løyve har høg omsetnad medan andre er lite i bruk og har svært liten omsetnad. Basert på dei tala som ligg føre, var gjennomsnittleg køyrde kilometer omlag 32 609 km i 2018, medan gjennomsnittleg brutto omsetnad var omlag NOK 575 856,-.

Fordelinga av oppdragstypar viser at omlag 28 % av løyva vert nytta til statsbesøk, omlag 33 % til bryllup- og selskapskøyning og omlag 40 % vert nytta til transport av tilreisande artistar, i større eller mindre grad. Omlag 59 % av selskapsvognløyva vert nytta til «andre private oppdrag» og omlag 45 % til offentlege transportoppdrag.

Omlag 71 % av selskapsvognløyva vert nytta til turistkøyning/sightseeing. Nokre løyvehavarar driv berre med slik køyring, andre har berre eitt og anna turistoppdrag

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.

Det totale talet på handikapløyve i Hordaland er 40 løyve. Det var 33 aktive handikapløyve i Hordaland i 2018. Mot slutten av året vart det tildelt 1 nytt handikapløyve til ny løyvehavar, men dette løyvet kom ikkje i drift dette året.

Følgjande løyvehavarar har handikapløyve i Hordaland:

Aage Børven	Kvam	1 løyve
Ekeland Transport	Kvinnherad	1 løyve
Askøy Turbuss	Askøy	2 løyve
Tide Buss	Bergen	30 løyve

Handikapløyva i Hordaland køyrde totalt inn NOK 32.272.040 i 2018. Gjennomsnittleg hadde løyva ei brutto inntening på kr. 977.940,- i 2018. Dette er ei lita nedgang på 1,7 % frå året før. Av 91 745 oppdrag var 13 tinga av private, resten var offentlege transportoppdrag.

Løyvefritak

Dei som skal driva persontransport mot vederlag i Norge må ha løyve. Det er likevel enkelte unntak frå denne regelen for visse typar transport.

Verksemder treng ikkje løyve for å transportera egne tilsette, og hotell treng ikkje løyve for å transportera egne gjester, jf. yrkestransportlova § 18. Likeins treng ikkje helseinstitusjonar løyve dersom transporten det er tale om, er eit naturleg ledd i og ein underordna del av den tilsette sine arbeidsoppgåver, jf. yrkestransportlova §19.

Vidare er det heller ikkje krav om løyve ved samkøyring med andre som har samanfallande transportbehov og vederlaget ikkje overstig passasjerane sin forholdsmessige del av transportkostnadane, jf. yrkestransportlova § 20.

Utover dei spesifikke lovebestemte unntaka, har Samferdseldepartementet høve til å fastsetja unntak i forskrift eller i einskildvedtak, jf. yrkestransportlova § 21. I Rundskriv N-7/2017 og N-8/2017 delegerte Samferdseldepartementet, i samsvar med yrkestransportlova § 15, moglegheita til å gjera unntak frå kravet om løyve til småskala turistverksemder og "inn på tunet" verksemder. I rundskrivna er det definert vilkår som må oppfyllest for at fylkeskommunen kan godkjenna løyvefritaket.

I 2018 fekk fylkeskommunen 7 søknader om løyvefritak for småskala turistverksemder. Av desse vart 2 godkjent. Fylkeskommunen fekk ingen søknadar om løyvefritak for "Inn på tunet" ordninga.

Endringar i yrkestransportregelverket

Fylkesutvalet handsama høyring om endringar i yrkestransportlova (oppheving av behovsprøvinga for drosje m.v.) i møte 06.12.2018 og fatta følgjande vedtak:

1. *Fylkesutvalet gjev ikkje si tilslutning til forslag om å oppheva antallsreguleringa med tilhøyrande driveplikt.*
2. *Fylkesutvalet vil oppretthalda dagens løyvekategori.*
3. *Fylkesutvalet rår til at lagringstida for loggførte data skal vera minimum 30 dagar.*
4. *Fylkesutvalet rår til at einerettsperioden skal vera 5 år.*
5. *Fylkesutvalet rår til at drosjefordling framleis skal skje gjennom godkjende drosjesentralar / køyrekontor og at løyvehavarar skal ha tilslutningsplikt.*
6. *Fylkesutvalet rår til at det skal vera ei overgangsordning der løyvetalet vert utvida med maksimalt 500 løyve per år i landet under eitt i dei første 3 åra frå endringane trer i kraft.*
7. *Fylkesutvalet rår til at ikrafttreding vert sett til tidlegast 01.01.2021*
8. *Fylkesutvalet rår til at dei nye fylkeskommunane skal vera løyvestyresmakt for drosjeløyve og at kvar fylkeskommune skal vera eitt løyvedistriktet. Ved overgangsordning som skissert i pkt. 6 skal maksimaltalet fordelast på kvar fylkeskommune.*

9. *Fylkesutvalet meiner departementet må sikra funksjonshemma eit tilstrekkeleg transporttilbod som ikkje fører med seg kostnadsauke for dei reisande.*
10. *Fylkesutvalet ber om at det må innførast direkte språkkrav for førar av drosje.*

Departementet har gjort visse endringar i lovforslaget som vart vedteke av Stortinget i juni 2019. Endringane trer i kraft 01.07.2020.

Hovudtrekka i endringane er som følgjer:

- Heile Norge vert eitt løyvedistrikt.
- Behovsprøvinga vert fjerna.
- Tilslutningsplikta til drosjesentral vert fjerna.
- Løyvekategoriane selskapsvogn og handikapløyve vert fjerna.
- Drosjeløyve gjeld for all persontransport med motorvogn med inntil 9 sete. Drosjeløyve er gyldig i 10 år.
- Såkalla maxitaxi med storleik 10-17 sete må ha turvognløyve frå Statens vegvesen.
- Driveplikta vert fjerna.
- Reservedrosjeløyve vert fjerna.
- Krav til at drosjeverksemda skal vera hovuderverv vert fjerna.
- Krav om økonomisk garanti og fagleg kompetanse for løyvehavar vert fjerna.
- Krav om fagleg kompetanse med indirekte språkkrav for drosjesjåfør vert innført. Det vert ikkje sett krav om kjentmannsprøve.
- I kommunar under visse terskelverdiar (folketal og geografisk storleik) kan fylkeskommunen tildela einerett til drosjeløyvehavar etter anbodskonkurranse. Einerettane gjeld all drosjekøyring inne i kommunen som ikkje er anbodskøyring. I anbodskonkurranse om ein einerett, kan fylkeskommunen stilla krav om driveplikt heile døgnet. Ein einerett gjeld i inntil 5 år og kan fornyast etter ny anbodskonkurranse.

Løyvestyresmakt for drosjeløyve vert framleis fylkeskommunane. Vestland fylkeskommune gjeld frå 01.01.2020. I perioden fram til endringane i yrkestransportregelverket trer i kraft 01.07.2020, held Hordaland og Sogn og Fjordane fram med å vera to separate løyvedistrikt.

Fylkesrådmannen sine merknader

Selskapsvognløyve

Tal frå selskapsvognløyva som har levert statistikk for 2018, tyder på at ein relativt stor del av oppdraga i selskapsvognnæringa gjeld transport som ikkje krev særskilt eksklusivt materiell. Ut frå den kjennskapen løyvestyresmakta har til denne bransjen, veit me at mange selskapsvognløyve vert nytta til mannskapskøyring for flyselskap o.l. og i pasienttransport. Dermed kan ein leggja til grunn at mange selskapsvognløyve vert drive i konkurranse med drosjane.

Gjeldande regelverk er basert på at kravet til eksklusivitet og førehandstinging i seg sjølv skal regulera bruken av selskapsvognløyva. Det er såleis ikkje sett konkret forbod i regelverket mot at selskapsvognløyva vert nytta i konkurranse med drosjane, men slik bruk er neppe i tråd med intensjonen i regelverket.

Når det gjeld turistkøyring, veit me at det er stor konkurranse frå norske og utanlandske operatørar som driv ulovleg persontransport utan løyve i dette marknadssegmentet. Politiet og Vegvesen har det siste året hatt fokus på den ulovlege turistkøyringa og gjennomført kontrollar. Slik ulovleg persontransport går særleg føre seg med bilar av typen «minivan». Røyster i næringa hevdar at behovsprøvinga av selskapsvognløyve legg til rette for piratane, fordi løyvehavarane ikkje kan ta ut så mange løyve dei ønskjer med bilar av typen «minivan».

Makstalet på 45 selskapsvognløyve i Hordaland og tildelingsprosess gjennom utlysning av ledige selskapsvognløyve, har vore gjeldande i berre kort tid. Før 2018 vart selskapsvognløyve tildelt fortløpande etter søknad. Den store auken i selskapsvognløyve ein såg i 2017 gjaldt i liten grad bilar av typen «minivan». Også før makstalet vart innført, var det kjent at piratkøyring var eit stort problem. Det er såleis lite truleg at behovsprøvinga legg til rette for ulovleg persontransport.

Skulle dei kritiske røystene i næringa likevel ha rett i påstanden om at behovsprøvinga fremjar piratkøyring, må ein kunne rekna med at det nye yrkestransportregelverket vil bøta på dette. Dette fordi oppheving av dei ulike løyvekategoriane i røynda formaliserer konkurransen som har etablert seg mellom drosjenæringa og selskapsvognnæringa. Lovgjevar gjer dette ved å fjerna dei ulike løyvekategoriane og berre ha kategorien drosjeløyve samstundes som tilgangen på løyve vert ubegrensa. Frå 01.07.2020 kan kven som helst som oppfyller krav til vandel og etablert verksemd i Norge, ta ut så mange løyve han/ho ønskjer og nytta motorvogner heilt etter eige ønskje.

Dersom alle selskapsvognløyva vart nytta i tråd med intensjonen for denne løyvekategorien, ville behovet for selskapsvognløyve truleg vore mindre enn makstalet på 45 løyve. På bakgrunn av dette og med utgangspunkt i den statistikken som ligg føre, finn fylkesrådmannen ikkje grunn til å gjera endringar i noverande løyvetal for selskapsvognløyve.

Handikapløyve

Dagens handikapløyve er behovsprøvde, men etterspurnaden frå folk som ønskjer å driva slike løyve har vore liten. Det er grunn til å tru at dette skuldast dei strenge krava til kva denne type løyve kan nyttast til og dei spesielle krava som vert stilt til storleik og utstyr på motorvogna, samt køyre- og kviletidene som gjeld for desse. Løyvestyresmakta i Hordaland har såleis ikkje sett behov for å setja eit makstal på denne type løyve.

Når endringane i yrkestransportregelverket trer i kraft 01.07.2020 fell denne løyvekategorien bort. Dei som ønskjer å driva transport for funksjonshemma med bilar som i dag går som handikapløyve, dvs. bilar i storleik 10-17 sete, må i framtida ha turvognløyve. Løyvestyresmakt for turvognløyve er Statens vegvesen.

Fylkeskommunen vil ikkje ha mynde til å regulera og sikra transporttilbod til personar med psykisk eller fysisk handikap, men fylkeskommunen kan stilla krav om slike bilar i anbod om offentlege transportoppdrag. Det er såleis grunn til å tru at det vil vera bilar særskilt tilrettelagde for funksjonshemma i marknaden, men desse vil ikkje ha plikt til å køyra funksjonshemma utanom faste oppdrag.

Sjølv om handikapløyva forsvinn, vil drosjeløyvehavarar som ønskjer å tilby rullestoltransport, framleis ha høve til å nytta bil med inntil 9 sete og med plass til 1 rullestol. Det må då søkjast om dispensasjon frå visse av krava i *Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport*. Løyvestyresmakta har mynde til å gje slik dispensasjon.

Drosjeløyve

Den negative trenden for drosjenæringa med nedgang i etterspurnad som ein har sett gjennom fleire år, ser ut for å ha flata noko ut i 2018. Generelt er det likevel ikkje teikn som tyder på at etterspurnaden etter drosjetransport er i vekst.

Alle kommunar i Hordaland har eit drosjetilbod, men tilbodet er varierende. AUD-rapporten syner at gjennomsnittleg inntening på eit ordinært drosjeløyve i distrikta er i overkant av gjennomsnittleg inntening på eit byløyve i Bergen køyreområde. Drosjeløyvehavarar i distrikta driv likevel under andre føresetnader enn løyvehavarar i byar og bynære strok.

Offentlege transportoppdrag er garantist for at det finst eit drosjetilbod i distrikta der det knappast finst ein spotmarknad. Det vil såleis frå tid til anna vera tidspunkt der alle drosjebilar er opptekne med faste transportoppdrag og det ikkje vil vera tilgjengeleg drosje for annan meir tilfeldig privat transport t.d. til lege, fysioterapeut, frisør. Samstundes er etterspurnaden etter drosjetenester utanom dei faste offentlege transportoppdraga ofte av så lite omfang, at det er uråd å basera drosjetalet på dette. Moglegheit for å tinga drosje heile døgnet har vist seg å vera problematisk enkelte plassar. Dette er i strid med driveplikta. Løyvestyresmakta kan sanksjonera brot på driveplikta med tilbakekalling av løyve, men bevissituasjonen er ofte uklår og vanskeleg. Det er dessutan eit dilemma der drosjetilbodet er sårbart, at tilbakekalling kan dermed føra til at drosjetilbod forsvinn fullstendig.

Endringane i yrkestransportregelverket fjernar driveplikta. For å sikra drosjetilbod i distrikta, vert det innført høve for fylkeskommunen til å leggja såkalla einerettar ut på anbod. Fylkeskommunen kan i

anbudskonkurranse om einerettar, setja som vilkår at einerettshavar skal ha driveplikt heile døgnet heile året.

Tildeling av einerettar kan skje til ein eller fleire løyvehavarar og gjeld berre drosjetransport utanom kontraktskøyning/anbudsoppdrag. Med andre ord gjeld einerettane for den marginale delen av drosjemarknaden i distrikta, den som det i dag kan vera vanskeleg å koma i møte. Fylkeskommunen skal berre vurdere behovet for å tildela einerettar i kommunar med folkesetnad under 20.000 innbyggjarar og folketettheit på 80 innbyggjarar per km² eller lågare. Departementet skal fastsetja kva kommunar fylkeskommunen skal behovsvurdere.

I høyringsrunden la departementet til grunn at einerettshavar kan subsidiera den delen av drosjemarknaden som ikkje er rekningsssvarande, med inntektene frå offentlege transportoppdrag. Dersom det ikkje melder seg søkjarar til ein einerett, må denne tenesta truleg finansierast gjennom offentlig tilskot.

I Bergen køyreområde er det framleis overkapasitet av drosjar og mykje ventetid for drosjesjåførane mellom oppdraga, sjølv om køyrelengda per oppdrag har gått noko opp og gjennomsnittleg inntening er god. Ein stor del av løyva vert berre nytta i spotmarknaden der drosjane driv i konkurranse både med piratdrosjar og med selskapsvogn- og turvognløyve. Offentlege transportoppdrag er viktige. Utan slik køyring ville overkapasiteten i spotmarknaden vore svært høg.

Skilnaden på den generelle innteninga på ordinære løyve og reserveløyve er så liten at det er grunn til å tru at reserveløyva i stor utstrekning køyrer utan om dei tidene reserveløyva skal køyra. Dette går utover omsetnaden på dei ordinære løyva. Feil bruk av reserveløyva er ein gjengangar, og drosjenæringa har vist liten sjølvjustis på dette området. Problemet fell bort med det nye regelverket som ikkje opererer med ulik status på drosjeløyva.

Erfaringar frå andre land der behovsprøvinga er fjerna, tyder på overetablering av nye drosjeløyve og prisauke for å kompensera at kvar enkelt ikkje får nok oppdrag. Det er grunn til å tru at dette vert stoda i Bergen køyreområde. Haldeplasskapasiteten i Bergen som i dag er sprengt, kan i så fall verta kritisk. Bortfall av driveplikta skal etter intensjonen føra til at løyvehavarane ikkje ventar på oppdrag i bilane slik tilfellet er i dag, men at marknaden skal vera sjølvregulerande og talet på drosjar i drift verta betre tilpassa etterspurnaden enn i dag. Dette saman med bortfall av krav til at drosjeyrket skal vera hovuderverv, kan føra til at fleire løyvehavarar køyrer drosje på fritida og ved sidan av anna arbeid, eller berre administrerer drosjeløyve med tilsette sjåførar.

Løyvestyresmakta vil frå 01.07.2020 ikkje ha høve til å styra drosjemarknaden i Bergen og kommunar utan tildelte einerettar. Som følgje av dette må ein vurdere om heile eller delar av drosjereglementet for Bergen køyreområde skal opphevast når endringane i yrkestransportlova trer i kraft. Det vil verta fremja sak om dette for politisk handsaming våren 2020.