



Arkivnr: 2014/320-2  
Saksbehandlar: Anne Vedvik

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		22.01.2014
Fylkesutvalet		30.01.2014

## Søknad frå Christiania Taxi om etablering av ny taxisentral i Bergen køyreområde

### Samandrag

Brækhus Dege Advokatfirma SA v/advflm. Øystein Vågsether sette på vegne av Christiania Taxi AS (heretter CT) fram søknad av 21.12.12 om konsesjon til å etablere taxisentral i Bergen køyreområde. I brev av 28.08.13 har CT gjeve utfyllande opplysingar og lagt fram årsrekneskap for 2012 samt vedtekter for selskapet.

I søknaden legg CT vekt på to konkurransefortrinn. Sentralen har intensjon om at størstedelen av taxiflåten skal vera miljøvenlege bilar. Vidare hevdar sentralen at denne vil få integreringspolitiske verknader då CT har leiging og aksjonærar med norsk pakistansk-bakgrunn, slik at løyvehavarar med såkalla ikkje-vestleg bakgrunn vil søkja seg til sentralen.

CT sin intensjon om å etablere ein meir miljøvenleg taxiflåte er i tråd med den miljøsatsinga som drosjenæring i Bergen allereie er i gang med. CT sine intensjonar på det miljømessige området representerer såleis ikkje noko nytt i køyreområdet. Derimot vil profilering av etnisitet og/eller kulturell bakgrunn vera nytt i køyreområdet. Det er uvisst om slik profilering vil vera føremålstenleg for å fremja integrering og likestilling eller om det dette gjev grunn til å ottast segregering i næringa.

Det er ikkje trong for å auka løyvetalet i køyreområdet som har makstal på 750 løyve i dag. Ein eventuell ny sentral vil måtta knyta til seg eksisterande løyve ved å kapra løyvehavarar frå dei andre sentralane i køyreområdet.

Slik køyreområdet er organisert i dag fungerer ikkje konkurransen mellom dei eksisterande 5 sentralane tilfredsstillande. Etableringa av dei to siste sentralane har ikkje betra konkurransesituasjonen slik føresetnadene var då konsesjonen vart gitt. Etablering av ytterlegare ein sentral i Bergen køyreområde, kan om ein legg tidlegare erfaringar til grunn, bli at ein får ein stor og fem mindre sentralar, noko som kan vera konkurransevridande. Imidlertid er fylkesrådmannen gjort kjent med at ein del løyvehavarar allereie har meldt at dei ynskjer å gå over til CT dersom sentralen får konsesjon. Dette kan tyda på at løyveporteføljen for CT kan koma opp på eit konkurransedyktig nivå innan rimeleg tid.

Fylkesrådmannen rår ut frå dette til at CT får konsesjon til å driva drosjesentral i Bergen køyreområde.

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet gjev Christiania Taxi AS konsesjon til å driva drosjesentral i Bergen køyreområde.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksfremlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

**Fylkesrådmannen, 20.12.2013****Bakgrunn for saka**

Brækhus Dege Advokatfirma SA v/advflm. Øystein Vågsether sette på vegne av Christiania Taxi AS (heretter CT) fram søknad av 21.12.12 om konsesjon til å etablere taxisentral i Bergen køyreområde. Hordaland fylkeskommune sende brev 08.01.13 der fylkeskommunen bad om utfyllande opplysingar og dokumentasjon. CT v/dagleg leiar Munawar Nabi svarte ved brev av 28.08.13 og la fram årsrekneskap for 2012 samt vedtekter for CT.

**Gjeldande regelverk**

I fylgje gjeldande regelverk kan fylkeskommunen som løyvestyresmakt i samråd med kommunen avgjera om det skal vera ein eller fleire drosjesentralar i eit område. Det er såleis fylkeskommunen som har avgjersmynde i saker som dreier seg om søknad om konsesjon til å driva drosjeformidling. I fylgje gjeldande delegasjonsreglement i Hordaland fylkeskommune er denne avgjersmynda lagt til fylkesutvalet.

Reglane om organisering i ein drosjesentral og om verksemda skal i fylgje gjeldande regelverk, fastsetjast i vedtekter som skal godkjennast av løyvestyresmakta. Fylkeskommunen som løyvestyresmakt kan dessutan be kommunen om å utpeika eit medlem som ikkje er løyvehavar til å sitja i styret for sentralen.

Dersom det vert gjeve konsesjon til å driva drosjeformidling i Hordaland inneber dette i praksis at den aktuelle sentralen får rett til å effektuera bestilte drosjeoppdrag i eit nærare avgrensa område.

**Bergen køyreområde**

I Bergen køyreområde er det i dag fem sentralar, A-Taxi AS, Bergen Taxi AS, Brygge Taxi SA, Norgestaxi Bergen AS og Taxi 1 AS. Dei fem selskapa er drivne på kvar sin måte. I Bergen Taxi AS eig kvar løyvehavar ein aksje kvar og har medbestemming. Norgestaxi Bergen AS er ein del av eit større konsern med utanlandske eigarar, og drifta er basert på utleige av taksameter og på sentralavgift. Taxi 1 AS er eit selskap der dei fleste løyva er tildelt sentralen. Bryggen Taxi er drive som eit SA der tilslutta løyvehavarar eig sentralen i fellesskap, men sentralen har hatt liten vekst i tal på tilslutta løyvehavarar på dei fem åra sentralen har vore i drift. I A-Taxi AS har dei tre stiftarane aksjemajoriteten. Dette selskapet har vore i drift sidan august 2011, men har hatt vanskar med å få tilført nye løyvehavarar.

Maksimaltalet på løyve i køyredistriktet er 750. Ingen av sentralane kan ha meir enn 60% av det totale løyvetalet.

**Om søkjar**

CT vart etablert i 2006 og vert drive som eit aksjeselskap. CT er i dag den tredje største drosjesentralen i Oslo. Selskapet har 260 bilar og omset for ca NOK 25 MILL årleg. 85% av aksjane i selskapet er eigd av Sigma holding AS, som igjen er eigd av fem aksjonærar som er løyvehavarar i sentralen.

Ved eventuell etablering i Bergen vert det planlagt eit lokalkontor med regionleiar som skal ha ansvar for den daglege oppfølginga av løyvehavarar, sjåførar og drift i Bergen. Booking skal skje gjennom eit nasjonalt bookingsenter. Selskapet opplyser at dei ynskjer å etablere drift i Bergen anten ved at sentralen søkjer om å få tildelt løyve, det vert oppretta nye løyve med tilslutningsplikt til CT og/eller skaffa løyve gjennom overgangsordninga frå andre sentralar.

CT ynskjer å konkurrere både på einskildreiser og kontraktsmarknaden. Søkjar meiner at etablering av ein sjettede sentral i Bergen køyreområde vil auka konkurransen og tilgjenge på drosjetenester, samt gje lågare prisar. Det vert opplyst at CT har intensjon om at størstedelen av taxiflåten skal vera miljøvenlege bilar, og vidare at CT meiner at etablering i Bergen vil gje integreringspolitiske verknader då CT har leiging og aksjonærar med norsk-pakistansk bakgrunn.

## Høyring

Saka har i samsvar med vanleg praksis vore på høyring til dei aktuelle kommunane og til aktørane i persontransportnæringa i området. Bergen Taxi, Norgestaxi Bergen, Taxi 1 og Bergen kommune har gjeve uttale i saka. Høyringa fylgjer vedlagt.

### Bergen Taxi AS:

I uttale frå Bergen Taxi heiter det:

*07000 Bergen Taxi er positiv til konkurranse mellom alternative taxisentraler i områder hvor det er etablert fleire taxisentraler og hvor næringen er unntatt frå maksimalprisforskriften.*

*Vi er svært positiv til ordningen i Bergen kjøreområde, hvor løyvehavere fritt kan velge hvilken sentral en ønsker tilslutning til. Likeså er det positivt at den enkelte sentral, gjennom utarbeidet tilslutningsavtale, gis mulighet til å definere sitt markeds- og driftskonsept, hvorpå tilsluttede løyvehavere plikter å inngå slik avtale.*

*Generelt vil vi peke på at et for stort antall drosjesentraler i kjøreområde vil ha negative følger:*

- *Sviktende leveringskvalitet overfor markedet*
- *Vanskelig for kunder å orientere seg og velge blant sentraler (oversiktlighet)*
- *Sviktende gjennomsnittlig driftseffektivitet for bilparken*
- *Svakere kostnadseffektivitet*

*Vi vil generelt advare mot å etablere flere/mange taxisentraler i Bergen kjøreområde, da vi har sett fra andre steder i landet at slik overetablering medfører useriøse og uprofesjonelle tilstander, og resulterer i sviktende leveranse kvalitet og høyere priser. (...)*

*Det er 5 taxisentraler i Bergen kjøreområde i dag. Vi mener det er mer enn nok, og anbefaler ikke at det etableres flere sentraler i kjøreområdet.*

### Norgestaxi Bergen AS.

I uttalen frå Norgestaxi Bergen AS heiter det:

*I anbudssammenheng er det i hovedsak de 3 største sentralene som utfører tjenester for det offentlige. De to resterende sentralene er lite knyttet opp mot storforbrukere av drosjetjenester.*

*Ved nå eventuelt å tillate at sentral nr. 6 skal få innpass i Bergen kjøreområde, vil det bety at konkurransen for de resterende 40% av løyveporteføljen vi bli ytterligere forverret. Denne situasjonen vil medføre økt tomkjøring, flere sentraler å forholde seg til for publikum og totalt sett et dårligere drosjetilbud. (...)*

*På denne bakgrunn fraråder Norgestaxi Bergen AS at det på nåværende grunnlag åpnes for ytterligere etablering av ny drosjebilentral i Bergensområdet.*

### Taxi 1 AS:

I uttale frå Taxi 1 heiter det:

*(...) Det er allerede en svak økonomi i de eksisterende sentralene, og dersom de mister enda flere løyver til en eventuell ny aktør, vil dette medføre at økonomien blir enda svakere, og dermed vil sentralene bli presset til å sette opp prisen for kompensere dette.*

*(...) Det er i Oslo blitt tillatt å ha tilnærmet fri konkurranse når det gjelder etablering av taxisentraler. Dette har medført – til tross for at intensjonen var motsatt – at prisnivået har økt kraftig. Dette fordi at kostnadsnivået pr sentral er konstant, og jo færre løyvehavere det blir fordelt på, desto høyere kostnad får den enkelte løyvehaver. Samtidig har det store antall taxier i Oslo medført at innkjørt beløp pr taxisjåfør har gått ned, noe som igjen gjør at de må kjøre mer, og at takstene må økes for at det skal være mulig å leve av yrket.*

### Bergen kommune:

I uttale frå Bergen kommune heiter det:

*Byrådet merker seg at Christiania Taxi, i følge søknaden, vil «etterstrebe at størstedelen av taxiflåten deres vil bestå av miljøvennlige biler». Dette oppfattes som et positivt signal (...)*

*Bergen kommune stiller seg derfor positiv til søknaden fra Christiania Taxi AS.*

## Fylkesrådmannen si vurdering

### Christiania Taxi AS sine konkurransefortrinn

Søkjaren har framheva særleg to sider ved CT som deira konkurransefortrinn, miljø og ikkje-vestleg kulturbakgrunn.

Bergen kommune er den einaste høyringsinstansen som er positiv til etablering av ny sentral i køyreområde. Kommunen baserer dette på CT sin intensjon om å ha flest mogelege miljøvenlege bilar. Det går ikkje fram av høyringssvaret om kommunen har vurdert andre sider ved ei eventuell etablering av ny sentral i køyreområdet.

Miljøaspektet i drosjenæringa er eit sentralt problemområde som næringa generelt arbeider med. Ein kvar seriøs aktør i drosjemarknaden i dag må ta miljøaspektet med i sin profil og tilstreba flest mogeleg miljøvenlege bilar. CT sine intensjonar er i tråd med dette. Fylkeskommunen er jamnleg i dialog med drosjesentralane i Bergen køyreområde om miljøaspektet, og det er på det reine at eksisterande sentralar arbeider med å oppgradera taxiflåten til miljøvenlege bilar. Utsleppa frå drosjenæringa går stadig ned. Ei eventuell etablering av CT som ny sentral i Bergen køyreområde vil på denne bakgrunn neppe gje reell miljøvinst eller bringa noko nytt inn i miljøsainga i drosjenæringa i Bergen.

Søkjaren viser til at leiinga og aksjonærane i CT har norsk-pakistansk bakgrunn og meiner derfor at sentralen har særskilt forståing for kulturskilnader som personar med ikkje-vestleg bakgrunn opplever i det norske arbeidslivet. Dei viser til at ei rekkje løyvehavarar med ikkje-vestleg bakgrunn har søkt overgang til CT i Oslo.

Etter det fylkesrådmannen kjenner til, er situasjonen i Oslo at CT er ein sentral med nesten berre løyvehavarar med ikkje-vestleg bakgrunn og der løyvehavarar med norsk kulturbakgrunn ikkje søker seg inn. Det er fylkesrådmannen sitt inntrykk at det er god integrering av utanlandske og norske løyvehavarar og sjåførar i sentralane i Bergen køyreområde. Profilering av etnisitet og/eller kulturell bakgrunn vil så vidt fylkesrådmannen kan sjå ikkje vera føremålstenleg for å fremja integrering og likestilling, men kan gje grunn til å ottast segregering i næringa. I så tilfelle vil dette ikkje vera ei ynskjeleg utvikling.

### Konkurransesituasjonen for sentralane i Bergen køyreområde

I Bergen køyreområde opna Hordaland fylkeskommune for konkurranse på sentralsida i 1996 då Taxi Vest AS fekk konsesjon til å driva drosjeformidling i kommunane Askøy, Bergen, Fjell og Sund – det same konsesjonsområdet som Bergen Taxi alt hadde. Prinsippet om konkurranse på sentralsida vart vidareført i 1998 då Norgestaxi Bergen AS fekk konsesjon til å driva drosjeformidling i same område.

Konkurransesituasjonen for sentralane, etter at det vart opna for konkurranse i 1996, var gjenstand for fleire evalueringar i åra som fylgde. Konklusjonen frå desse evalueringane var klar; det var berre i liten grad konkurranse på sentralsida i drosjenæringa i Bergensområdet. Med dette som bakgrunn opna fylkeskommunen sommaren 2005 for ytterlegare konkurranse om drosjeformidling i Bergensområdet ved å gje ein tredje aktør, Taxi 1 AS, konsesjon som drosjesentral. I 2008 fekk Bryggen Taxi SA tildelt konsesjon, og i 2011 fekk A-Taxi AS konsesjon.

Gjennom vedtak i 2008 og 2009 vart det innført reglar for overgang mellom sentralar saman med maksimalgrense for kor stor del av den totale løyveporteføljen ein sentral kunne ha, jf. reduksjon frå 65% til 60% av det totale løyvetalet i køyreområdet.

Sidan 2011 har alle dei 750 løyva i Bergen køyreområde vore i drift. Drosjeevalueringa for 2011 og 2012 har peikt i retning av at det er overkapasitet på drosjer i forhold til marknaden og at innteninga har gått ned i drosjenæringa. Det er ca 433 innbyggjarar per drosje i køyreområdet, og snittet for landet er 614 innbyggjarar per drosje.

Drosjeevalueringane for åra 2009-2012 viste at konkurransen i marknaden vart skjerpa ved at talet på køyreoppdrag vart redusert. I same periode har løyvetalet i køyreområdet auka til dagens nivå på 750. Med

andre ord er stoda at det er auke i drosjetilbodet medan etterspurnaden går ned. Det er ingenting som tilseier at det er trong for fleire drosjeløyve i Bergen køyreområde, og ein eventuell ny sentral må derfor konkurrera om eksisterande løyve/løyvehavarar.

Dei etablerte sentralane i køyreområdet som har svart på høyringa, åtvarar mot etablering av fleire sentralar i Bergen køyreområde og meiner at fem sentralar er meir enn nok i forhold til løyvetalet dei skal konkurrera om. Av dei 750 løyva har Bergen Taxi 450 løyve (60% av totalen). Dei resterande 300 løyva er fordelt på dei andre sentralane. Per medio desember 2013 er fordelinga av løyve på dei andre sentralane slik; Norgestaxi Bergen - 153 løyve, Taxi 1 - 77 løyve, Bryggen Taxi - 25 løyve og A-Taxi - 8 løyve. Dei overskytande løyva er ledige/ikkje tildelte.

Dette syner at dagens sentralar ikkje greier å konkurrera med Bergen Taxi om løyvehavarar ettersom det alltid står mange søkjarar på overgangslista som vil til Bergen Taxi. Vidare syner det at Norgestaxi Bergen har ein klar posisjon som sentral nummer to. Taxi 1 som har 67 løyve tildelt sentralen, løyve som av den grunn ikkje er gjenstand for konkurranse sentralane imellom, har 8 sjølvstendige løyvehavarar knytt til sentralen. Dei minste og nyaste sentralane har så langt ikkje kome opp på eit løyvetal ein føresette når søknaden om etablering vart handsama.

Dersom eksisterande løyvehavarar søker overgang til ein eventuell ny sentral, vil dette sannsynlegvis ikkje skje frå Bergen Taxi, men frå dei fire andre sentralane i køyreområde. Dermed vil det bli fem sentralar som skal konkurrera om 233 løyve. Situasjonen kan bli den at ein då får fem sentralar i køyreområdet med så liten løyveportefølje at ingen av dei kan delta i t.d. anbodskonkurranse om offentlege transportoppdrag, medan den største sentralen faktisk får mindre konkurranse enn i dag.

Ein kan på bakgrunn av desse vurderingane stilla eit prinsipielt spørsmål; skal ein opna for å etablere taxisentral for alle som har tilfredsstillande økonomi og fagleg kompetanse eller skal ein ta andre omsyn, som t.d. behov for fleire taxisentralar?

#### Tilleggsopplysingar

Etter at saksframlegget var ferdig skrive har samferdselsavdelinga mottatt to e-postar frå Christiania Taxi; den 2. januar 2014 frå direktør Ståle Krabset og den 5. januar 2014 frå dagleg leiar Hasnat Ahmad. Det går fram av dei to e-postane at CT har gjort avtale med 16 løyvehavarar frå Bryggen Taxi om overgang til CT, samt 1 løyvehavar frå A-Taxi og 2 løyvehavarar frå Norgestaxi Bergen, totalt 19 løyvehavarar.

#### Konklusjon

Det er på det reine at det per i dag ikkje er marknad for å auka løyvetalet utover 750 løyve i Bergen køyreområde. Dersom ein aukar løyvetalet vil dette truleg føra til redusert antal turar per løyve. Basert på pris- og trafikkutvikling dei seinare åra, er det grunn til å tru at næringa vil svara med å auka prisane for å kompensera inntektstapet.

Slik køyreområdet er organisert i dag, fungerer ikkje konkurransesituasjonen mellom dei eksisterande 5 sentralane tilfredsstillande. Etableringa av dei to siste sentralane har ikkje betra konkurransesituasjonen slik føresetnadene var då konsesjonen vart gitt. Etablering av ytterlegare ein sentral i Bergen køyreområde, kan visa seg å vera konkurransevidande sentralane imellom ved at ein får ein stor og fem mindre sentralar. Imidlertid er fylkesrådmannen gjort kjent med at ein del løyvehavarar allereie har meldt at dei ynskjer å gå over til CT dersom sentralen får konsesjon. Dette kan tyda på at løyveporteføljen for CT kan koma opp på eit konkurransedyktig nivå innan rimeleg tid.

Fylkesrådmannen rår ut frå dette til at Christiania Taxi AS får konsesjon til å driva drosjesentral i Bergen køyreområde.