



Arkivnr: 2014/427-1
Saksbehandlar: Anne Vedvik

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		22.01.2014
Fylkesutvalet		30.01.2014

Evaluering av drosjeverksemnda i Bergen køyreområde 2013

Samandrag

Saka inneheld ei evaluering av drosjeverksemnda i Bergen køyreområde. I tillegg til å ta opp ulike sider som påverkar drosjedrifta og drosjetilbodet til publikum, følgjer det ein rapport om utnyttinga og effektiviteten i sentralane. Rapporten syner at tilbodet er større enn etterspurnaden etter drosjetenester. På grunnlag av dette vert det konkludert med at det ikkje er trong for å auka løyvetalet. Det vert gjort framlegg om at dei særskilte køyretidene for reservedrosjene berre skal vera retningsgjevande, og det vert gjort framlegg om ei endring i drosjereglementet der ein presiserer tolkinga av yrkestransportforskrifta § 43, fjerde ledd.

Forslag til innstilling/vedtak/avgjerd

1. Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeverksemnda til orientering, og godkjenner endringa i drosjereglementet slik det går fram av saka.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksfremlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 20.12.2013

1. Innleiing

Evaluering av drosjeverksemda i Bergen køyreområde 2012 vart lagt fram for fylkesutvalet i møte 20.02.2013, og utvalet gjorde fylgjande vedtak i sak 36/13:

1. Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeverksemda til orientering, og godkjenner endringane i drosjereglementet slik dei går fram av saka.
2. Fylkesutvalet ønskjer i tillegg å peike på at det er viktig med god, enkel rapportering og ønskjer at det vert teke ein gjennomgang av rutinar og krav rundt dagens rapportering slik at den sikrar best mogeleg grunnlag for måloppnåing.

Evalueringa for 2013 er m.a. basert på innlevert statistikk frå drosjesentralane i køyreområde, innspel frå sentralar og løyvehavarar gjennom året, og drøftingar av ulike saker i to samarbeidsmøte mellom sentralane og løyvestyresmakta.

2. Løyvesituasjonen i 2013

I samsvar med fylkesutvalet sitt vedtak av 18.11.09 var det i 2013 fem sentralar med totalt 750 løyve i Bergen køyreområde.

Pr. 11.12.13 var det 34 ledige løyve, av desse var 2 ordinære drosjeløyve og 29 reserveløyve. Som ein ser skil desse tala seg frå løyveoversikt i tabell 2 i AUD-rapport nr. 12-13. Rapporten byggjer på utskrift frå løyveregisteret per 27.11.13 der alle ledige løyve er tatt med, også løyve som er tildelte, men som enno ikkje er tatt ut av løyvehavar. Tala per 11.12.13 tar ikkje med tildelte løyve som ikkje er tatt ut og i tillegg verkar tildeling av 29.11.13 inn på totalen. Dette syner at ordinære drosjeløyve er i konstant omløp, medan ein del av reserveløyva vert liggjande unytta.

A-Taxi

Per 11.12.13 hadde A-Taxi 8 løyve, alle løyva er ordinære drosjeløyve. Dette er ein auke på to løyve sidan 2013. Veksten i sentralen har vore liten sidan etableringa i 2011, og sentralen representerer såleis liten konkurranse i drosjemarknaden.

Bergen Taxi

Per 11.12.13 hadde Bergen Taxi 448 løyve, av desse er 320 ordinære drosjeløyve og 128 reserveløyve. Dette er 2 løyve mindre enn sentralen kan ha for å nå taket på 60% av totalen i køyreområdet. Det er stor pågang frå løyvehavarar og andre søkjarar om å få tildelt løyve i Bergen Taxi, og ledige plassar vert fylt opp ved kvar tildeling.

Bryggen Taxi

Per 11.12.13 hadde Bryggen Taxi 25 løyve, av desse er 24 ordinære drosjeløyve og 1 reserveløyve. Dette er ein auke på åtte løyve sidan 2012. Veksten tyder på at sentralen har klart å snu den negative trenden som har vore i nokre år, men sentralen er framleis for liten til at den representerer særleg konkurranse i marknaden.

Norgestaxi Bergen (NTB)

Per 11.12.13 hadde NTB 153 løyve, av desse er 131 ordinære drosjeløyve og 22 reserveløyve. Dette er eitt løyve meir enn i 2012 og løyveporteføljen i sentralen ser ut for å ha stabilisert seg på om lag dette løyvetalet.

Taxi 1

Per 11.12.13 hadde Taxi 1 78, 71 ordinære løyve og 7 reserveløyve. Av totalen er 67 sentralen sine egne løyve. Det totale løyvetalet er ein nedgang frå 86 løyve i 2012. Sjølvstendige løyvehavarar har søkt overgang til andre sentralar og veksten frå 2012 har snudd.

3. Driftssituasjonen i 2013

Søknader til ledige løyve

Det var utlyst ledige drosjeløyve og reservedrosjeløyve i Bergen køyreområde vår og haust 2013. I tråd med endring i drosjereglementet pkt. 7 som vart vedtatt av fylkesutvalet 20.02.13, har utlysingane i 2013 sett krav om at søkjarar til drosjeløyve i Bergen køyreområde skal ha minimum 2 års ansiennitet i løyvedistriktet.

Ved vårutlysinga var det 26 søkjarar med tilstrekkeleg ansiennitet til ordinære drosjeløyve og 12 søkjarar til reserveløyva. Dette er ei nedgang i søkjarmassen når det gjeld ordinære drosjeløyve; t.d. var det 52 søkjarar til ordinære drosjeløyve ved utlysinga hausten 2012. Kravet om minimum to års ansiennitet har såleis avgrensa talet på søkjarar ved at dei mest uerfarne søkjarane no må kvalifisera seg meir før dei kan få tildeling. Når det gjeld reserveløyva er talet på søkjarar stabilt. Blant søkjarane til dei ordinære drosjeløyva var det 18 søkjarar som berre ynskte plass i Bergen Taxi, og blant søkjarane til reserveløyva var det 8 som er tilknytt Bergen Taxi. Basert på ansiennitetsvedtak av 17.04.13 var det månedlege tildelingar frå mai-oktober, men unntak for feriemånaden juli.

Ved haustutlysinga 2013 var det 31 søkjarar med tilstrekkeleg ansiennitet til ordinære drosjeløyve og 12 søkjarar til reserveløyva. Blant søkjarar til ordinære drosjeløyve ynskte 21 søkjarar berre plass i Bergen Taxi, medan 5 søkjarar til reserveløyva er tilknytt Bergen Taxi. I perioden frå november 2013 til neste utlysing våren 2014, vil ledige løyve bli tildelt kvar månad på grunnlag av ansiennitetsvedtak av 28.10.13.

Ettersom Bergen Taxi har 60% av drosjeløyva i køyreområdet og søkinga til sentralen er stor, er det til ei kvar tid kø til plassar som vert ledige her. Ved vårutlysinga 2013 førte dette til at alle som søkte seg til andre sentralar enn Bergen Taxi, fekk tildelt drosjeløyve ved første tildeling i mai. I dei fylgjande månadene har det berre vore tildelingar til einsskildede ledige plassar i Bergen Taxi. Desse plassane er tildelt søkjarar med lengst ansiennitet frå overgangslista, den ordinære søkjarlista og reservedrosjelista.

Gjennomsnittleg ansiennitet for dei som søkte seg til Bergen Taxi våren 2013 var ca 8,5 år på den ordinære søkjarlista, ca 15 år på reservelista og ca 6,5 år på overgangslista. Gjennomsnittleg ansiennitet for å få plass i Bergen Taxi er ca 10 år.

Gjennomsnittleg ansiennitet for dei som søkte seg til andre sentralar våren 2013 var ca. 3 år på den ordinære søkjarlista, ca 4 år på reservelista og ca 2,5 år på overgangslista. Då alle som søkjer reserveløyve og overgang til andre sentralar enn Bergen Taxi får tildeling/plass, er gjennomsnittleg ansiennitet for å få tildelt ordinært drosjeløyve knytt til andre sentralar ca 3 år.

Etter vårutlysinga har det totalt blitt tildelt ordinære drosjeløyve til 12 nye løyvehavarar. Det er desse som er nyrekrutteringa til næringa våren 2013. Dei andre tildelingane gjeld anten søkjarar frå overgangslista eller reservelista, og desse er allereie løyvehavarar. Etter haustutlysinga har ein per november tildelt ordinære drosjeløyve til 9 nye løyvehavarar.

Det er få søkjarar til reserveløyva. Dette kan vera eit teikn på at næringa sjølv regulerer tilbodskapasiteten etter etterspurnaden.

Tilbakekallingar av drosjeløyve

Fylkeskommunen har ikkje god statistikk på tilbakekallingar tilbake i tid, men det er på det reine at det årleg er relativt få drosjeløyve som vert tilbakekalla. Av desse gjeld dei fleste manglande økonomisk evne. Andre typar brot på regelverket er ressurskrevjande for løyvestyresmakta å avdekka. I 2012 som var eit år med uvanleg mange tilbakekallingar på grunn av den omfattande kontrollen av brot på yrkestransportforskrifta § 45, gjaldt 4 tilbakekallingar utbetaling i garantien/konkurs. Ein manuell gjennomgang av dei føregåande åra

viser at 3 drosjeløyve vart kalla tilbake i 2010 og 6 drosjeløyve i 2011 som fylgje av utbetaling i garantien/konkurs. Talet på tilbakekallingar er relativt stabilt frå år til år.

I 2013 vart det sendt 7 varsel om tilbakekalling av drosjeløyve i 2013. Alle sakene gjaldt manglande økonomisk evne/utbetaling i garantien, og løyvehavarane fekk frist på to månader til å stilla ny garanti i tråd med vanleg praksis. Ikkje alle sakene vart avslutta i 2013, men 3 løyve vart levert inn innan fristen gjekk ut, medan det vart fatta vedtak om tilbakekalling av 2 løyve.

Reserveløyve – køyretider

Bruken av drosjeløyva er regulert etter om løyve er eit ordinært eller eit reservedrosjeløyve. Reserveløyva har avgrensa tidsrom der desse kan vera i drift. Intensjonen med dette er å oppretthalda eit stabilt tilbod trass i stor variasjon i etterspurnaden etter drosjetenester gjennom døgnet. I trafikksvake periodar skal reserveløyva ikkje vera i drift. Noverande retningslinjer for bruk av reserveløyva ligg i vedtak av 2003. Reserveløyva kan vera i drift innanfor fylgjande tidsrom:

Måndag – torsdag kl. 05.00 – 18:00
Fredag kl. 05.00 – laurdag kl. 14:00
Laurdag kl. 18.00 – søndag kl. 09:00

Klagar på at reservedrosjene køyrer utanom desse tidene har vore ein gjengangar i fleire år. Dette har óg vore tilfelle i 2013. I drosjeevalueringa 2012 sak 36/13 i fylkesutvalet, rår fylkesrådmannen til at fylkeskommunen innfører stikkprøvekontrollar der den einskilde sentral pliktar å levera rapportar over kor til reserveløyve knytt til sentralen har køyrt i dei periodar fylkeskommunen bed om.

Fylkeskommunen gjennomførte slik stikkprøvekontroll hausten 2013. Kontrollen omfatta eit tilfeldig utval av nærare spesifiserte reservedrosjer - 25 i Bergen Taxi, 10 i Norgestaxi Bergen, 6 i Taxi 1 og 1 i Bryggen Taxi - og gjeld perioden veke 6-7 og 37-38. Alle sentralane har svart, men materialet frå Bergen Taxi er bearbeidd av sentralen på ein slik måte at det ikkje er samanliknbart med loguskriftene frå dei andre sentralane. Administrasjonen har derfor valt å sjå vekk frå materialet frå Bergen Taxi.

Kontrollen viser avvik frå køyretidene for reserver i alle dei tre sentralane som er med i vurderinga. Det teiknar seg eit mønster der reserveløyva køyrer kveld/natt i vekene, heile laurdag og ein god del søndag kveld/natt. Stikkprøvekontrollen kan tyda på at køyretidene for reservedrosjene i stor grad vert ignorerte både av løyvehavarar og av sentralane.

For at køyretidene skal verta respekterte må fylkeskommunen tilsynelatande setja i verk kontrolltiltak. Då dei reduserte køyretidene for reservedrosjene ikkje er etablert av omsyn til publikum, men er eit inntektsregulerande tiltak av omsyn til næringa sjølv, kan ein stilla spørsmål ved om slike kontrolltiltak er riktig bruk av ressursane innan løyveforvaltninga.

Samarbeidsmøter

Fylkeskommunen inviterte til to samarbeidsmøte med sentralane i 2013 - vår og haust. På vårmøtet vart m.a. fylgjande saker gjennomgått og drøfta: *Innlevering av statistikk*. Tellepunkt, anna tallmateriale og bakgrunn for kvifor ein ynskjer nettopp dei data ein etterspør vart gjennomgått. Det var semje om at ein ikkje bør endra forma på statistikken av omsyn til historikken. Alle sentralane stadfesta at dei skal levera statistikken for 2013. *Miljøkrav til drosjer*. Sentralane ga uttrykk for at dei suksessivt byggjer opp miljøvenleg bilpark, og det vart etterlyst fylkeskommunalt engasjement når det gjeld utbygging av infrastruktur for el- og hydrogenbilar. Det var semje om at sentralane skal rapportera om drivstoff-forbruk til evalueringa. *Klager på rullestolkapasiteten*. Sentralane meinte at det er tilstrekkelig rullestolkapasitet med dei løyva ein har i dag, men det er vanskar med å skaffa sjåførar. Responstida er ca 1 time på rullestolbil.

På haustmøtet drøfta ein m.a.: *Piratdrosjer – mogelege tiltak*. Representantar frå vegvesenet og politiet var tilstades under denne saka, og det var semje om at ein må tenkja breitt med omsyn til tiltak.

Drosjevalueringa 2013. Her presenterte fylkeskommunen hovudtrekka i evalueringa 2013 og sentralane fekk høve til å koma med synspunkt og stilla spørsmål, både munnleg i møtet og skriftleg med ein frist på 3 veker. Det kom ingen skriftlege kommentarar.

Julebordsesongen 2013

I november 2013 kalla samferdselsavdelinga inn drosjesentralane, Bergen kommune, Statens vegvesen, politiet og Skyss til møte om trafikkavviklinga i julebordsesongen 2013. Julebordsesongen 2013 vart definert til natt til laurdag/søndag frå fredag 22.11.13 til og med laurdag 21.12.13. Erfaringane med dei tiltaka som er gjennomført dei siste åra for å sikra god trafikkavvikling i julebordsesongen, viser seg å fungera godt. Dei vart vidareført i 2013. Administrasjonen vil årleg samla sentralane og andre involverte instansar for å kvalitetssikra førebuingane til julebordsesongen.

Søknad om etablering av ny drosjesentral i køyreområdet

I desember 2012 fekk fylkeskommunen inn søknad om konsesjon til å driva drosjesentral frå Christiania Taxi AS. Sentralen ynskjer å etablere seg i Bergen køyreområde. Fylkeskommunen bad om utfyllande opplysingar og Christiania Taxi AS sende slike i august 2013. Etter dette har saka vore ute på høyring hjå kommunane og sentralane i køyreområde samt hjå taxiforbundet si lokalavdeling. Saka vart deretter førebudd for politisk handsaming. Av omsyn til dagens konkurransesituasjon i køyreområdet er tilrådinga frå fylkesrådmannen at Christiania Taxi AS ikkje får konsesjon til å driva drosjesentral i Bergen køyreområde. Saka vert handsama politisk i januar 2014.

4. Etterspurnaden etter drosjetenester 2007-2013 – AUD rapport

AUD-rapport nr. 12-13 som ligg ved evalueringa, syner utviklinga av drosjetenestene samt faktorar som påverkar etterspurnaden etter slike tenester. Sentralane pliktar å levera inn statistikk om køyreoppdrag og disposisjon av drosjebilparken til fylkeskommunen, jf. pkt 5 i drosjereglementet. Denne statistikken tener som underlag i samband med behovsprøvinga av løyvetalet. I 2013 har alle sentralar levert statistikk. Taxi 1 har, trass i at sentralen i samarbeidsmøte har stadfesta at dei skulle levera fullgod statistikk for 2013, etter fleire purringar levert statistikk som på sentrale punkt er så mangelfull at sentralen heller ikkje i år er med i viktige tabellar og figurar i AUD-rapporten.

Etterspurnaden etter drosjetenester har både i Bergen køyreområde og nasjonalt gått nedover i fleire år. Trenden har ikkje snudd, sjølv om det har vore generell folkevekst, bedriftsvekst og trafikkvekst. Dei siste åra har trenden flata ut – både nasjonalt og lokalt.

Rapporten syner at løyveutnyttinga, dvs. kor stor del av drosjebilparken som ein gjennomsnittleg timer er ute og prøver å få oppdrag – i sum har gått godt opp dei siste åra. Dette tyder ei intensivering i arbeidsinnsatsen frå løyvehavarane si side og eit større tilbod om drosjetenester til publikum. Visse tidspunkt, spesielt tidleg på dagen, har høg løyveutnytting, medan botnverdiane er til dels sær s låge for fleire sentralar. Dette kan vera eit kritisk teikn.

Løyveeffektiviteten - kor stor del av løyva som faktisk har eit oppdrag på eit gjennomsnittleg registreringstidspunkt - er i fylgje AUD-rapporten stabil og har halde seg nesten konstant gjennom dei åra me har data for. Litt meir enn kvar tredje bil er opptatt i rushtidene, medan kvar femte bil er opptatt utanom rushtidene. Omvendt tyder dette at nesten to av tre bilar er ledige i rushtidene og fire av fem bilar er utan oppdrag utanom rushtidene. Tilbodet til publikum ser dermed ut for å vera godt over etterspurnaden.

Kvaliteten på datamaterialet som syner fordeling av oppdrag er dårleg, men dei data som ligg føre syner at omkring halvparten av drosjene startar turane sine ved praiing eller frå haldeplass. Litt meir enn kvar fjerde tur er direkte tinga og rundt kvar sjuande tur er førehandstinga. I rushtida er kvar tiande tur faste oppdrag. Utanom rushtidene er det lite faste oppdrag. Med andre ord er spotmarknaden viktig for drosjenæringa i køyreområde.

Den samla persontransporten aukar i takt med folkeveksten og den sterkt aukande generelle aktiviteten i Bergensregionen, medan drosjebiltransporten relativt sett går ned. Folkeveksten har primært kome blant arbeidsinnvandrarar og i fødselsoverskot, og genererer såleis ikkje etterspurnad etter drosjetenester.

Personbiltrafikken har utfrå månadsdøgntrafikk på utvalde teljepunkt, auka jamnt i heile perioden. Tal frå 2011 og 2013 syner ein auke på desse teljepunkta på 7.285 fleire bilar i juni. Auken i personbiltrafikken er ein konkurrent til drosjene. Bybanen og betring i kollektivtilbodet nattetid kan òg vera konkurrentar til drosjene, men her er datamaterialet for magert til å fastslå kor mykje dette verkar inn på etterspurnaden. Yrkesovernattingar på hotella i Bergensområdet genererer nok ein del etterspurnad etter drosje, men også her ser ein nedgang etter ein kortvarig oppgang i 2012.

I sum har me ingen indikatorar på at etterspurnaden etter drosjetenester er på veg opp.

5. Løyvetalet i forhold til marknadssituasjonen

Samstundes som etterspurnaden har gått ned, har løyvetalet i Bergen køyreområde auka til dagens nivå på 750 løyve.

Dette stemmer godt overeins med dei innspel me elles har frå næringa i køyreområdet; ein må gå lengre vakter for å oppretthalda inntekta. Mykje venting gjer m.a. at drosjeyrket ikkje er særleg attraktivt for tilsette sjåførar og det er vanskeleg å få tak i gode sjåførar. Samstundes fører all ventetida i drosja til at det for mange løyvehavarar ikkje er rekningsvarande å ha tilsette. Dermed vert mange drosjeverksemdar drivne utan tilsette, der berre løyvehavar sjølv køyrer drosja. Arbeidsøktene for ein del løyvehavarar vert på denne måten sær lange.

At etterspurnaden no har flata ut og dermed ikkje har gått ytterlegare ned siste året, gjev ikkje noko sikkert teikn på kva ein kan forventa i tida som kjem. Det ein kan slå fast er at mange løyvehavarar har ein tøff økonomisk og arbeidsmessig kvardag, og at dette for ein stor del skuldast at det er større tilbod enn etterspurnad etter drosjetenester i Bergen køyreområde.

6. Miljødata frå drosjenæringa

AUD-rapporten syner at utviklinga i CO₂-utsleppa frå nye personbilsdrosjer berre ligg eitt år bak alle nye personbilar. Snittalder for drosjene er tre år. Lenge hadde drosjene eit vesentleg høgare utslepp enn personbilparken elles, men i 2013 er det berre 11 gram som skil drosjer frå snittet av alle nye personbilar. Når snittalderen på drosjer berre er tre år – mot 9,8 for personbilparken elles – tyder dette at drosjeflåten er mindre miljøskadeleg enn resten av personbilparken.

Dei miljødata som ligg føre syner at næringa sjølv tar miljøet på alvor. Vidare tyder dette på at drosjenæringa har rett i sitt argument om at den teknologiske utviklinga av nye bilar går så fort og utskifting av drosjebilparken skjer så hyppig, at det ikkje er turvande å stilla særskilte miljøkrav ved løyvetildelinga for at utsleppa skal gå ned. Om drosjenæringa vert i stand til å ta i bruk elbilar i same grad som privatbilistane, kan denne trenden halda fram.

7. Drosjereglementet for Bergen køyreområde 01.12.09 revidert 20.02.13

I samband med drosjeevalueringa 2012 vart drosjereglementet for Bergen køyreområde revidert. I 2013 har fylkeskommunen fått eitt innspel i 2013 som har slik karakter at administrasjonen finn at dette bør innarbeidast i reglementet. Fleire løyvehavarar har spurt korleis ein skal tolka yrkestransportforskrifta § 43, fjerde ledd som lyder slik:

Ved fravær fra yrket som full tids drosjefører i løyvedistriktet over tre år, bortfaller tidligere opparbeidet ansiennitet. Avbrudd i drosjeyrket på grunn av sykdom legitimert ved sykemelding, svangerskap eller militærtjeneste regnes ikke som fravær. Ansiennitet opparbeides ved avbrudd som nevnt, likevel ikke utover ett år. Treårsfristen regnes fra utløpet av sykemeldingsperioden, utløp av lovfestet svangerskapspermisjon med lønn eller avsluttet militærtjeneste.

Løyvehavarar er usikre på kor mykje ein må køyra drosje på full tid for å avbryta treårsfristen. Administrasjonen kjenner ikkje til at problemstillinga tidlegare har vore aktualisert i vårt løyvedistrikt, og me kjenner heller ikkje til at departementet tidlegare har uttalt seg om dette. Rettsregelen opnar for at forvaltninga utviser skjøn. Skjønnnet må ta omsyn til rettferd, likebehandling og forutbereknlegheit og gje

ei eintydig praktisering av regelen. Etter å ha konsultert departementet og advokat har administrasjonen tatt ei heilskapleg skjønnsmessig vurdering der ein har sett på t.d. definisjonar av heiltid, krav til registrering i AA-registeret m.m. På dette grunnlag har fylkeskommunen kome fram til at for å bryta treårsfristen i yrkestransportforskrifta § 43, fjerde ledd, må ein løyvehavar eller sjåfør ha eit tilsetjingsforhold som drosjesjåfør (37,5t/v) hjå annan løyvehavar i minimum 4 månader samanhengande, og tilsetjingsforholdet må kunne dokumenterast med utskrift frå AA-registeret og L/T-oppgåve/lønsavrekning for den aktuelle perioden.

For at tolkinga av regelen skal vera allment kjent i køyreområde bør tolkinga av regelen verta innarbeidd i drosjereglementet.

8. Ulovleg persontransport

I interpellasjon frå Alf Helge Greaker (V) til Fylkestinget 15.10.13 vart problemstillingar kring ulovleg persontransport eller såkalla piratdrosjer teke opp. Fylkesordføraren svarte m.a. at fylkeskommunen er kjent med problemet, men at dette dreier seg om ulovleg verksemd som til sjuande og sist er politiet si oppgåve å løysa. Administrasjonen har etter dette sett på kva tiltak fylkeskommunen kan gjera i høve til problemet.

Som det går fram pkt. 3 over vart problemet med piratdrosjer teke opp som eige sak på haustens samarbeids møte med drosjesentralane der ein m.a. diskuterte interpellasjonen. Fylkeskommunen vil ta initiativ til eit eige møte om ulovleg persontransport på nyåret i 2014 der ein vil invitere representantar frå drosjesentralane, skatteetaten, politiet, vegvesenet og kommunane i køyreområdet.

10. Dom frå Bergen tingrett

I drosjeevalueringa 2012 gjekk det fram at fylkeskommunen arbeidde med ei sak om ulovleg utleige av drosjeløyve i Bergen køyreområde. Dette har vore ei sak fylkeskommunen har kjent til, men der ein har mangla tilstrekkeleg kunnskap og dokumentasjon i saka. I samband med den omfattande kontrollen av løyvehavarar i 2012 i høve til forskrifta § 45, vart det avdekka eit alvorleg tilfelle av brot på § 20. Fylkeskommunen fann det dokumentert at løyvehavar hadde overlate drift og administrasjon av to drosjeløyve til selskapa Wercon AS og First Finans AS som begge har same daglege leiar. På dette grunnlag kalla fylkeskommunen tilbake dei to løyva og ila løyvehavar 3 års karantene som er den strengaste sanksjonsforma etter regelverket. Løyvehavar klaga saka inn for klagenemnda. Klaga vart ikkje teken til fylgje, og løyvehavar stemna fylkeskommunen for Bergen tingrett med påstand om at tilbakekallingsvedtaket var ugyldig. Hordaland fylkeskommune vart frifunnen og tilkjent sakskostnader ved dom av 05.09.2013.

Domen slår m.a. fast at i ei løyveregulert verksemd er det kjerneverksemda som er gjenstand for løyveregulering. I ei drosjeverksemd er kjerneverksemda persontrafikk mot vederlag. Denne kjerneverksemda har to sentrale innsatsfaktorar; bil og bemanning. Retten kom til at når løyvehavar korkje har særleg kontakt med sjåførane som køyrer på hans løyve eller har disposisjonsrett for bilane, talar dette mot at han har ei tett og personleg oppfylgning av drosjeverksemda slik lova føreset. Retten såg det óg slik at den verksemda som selskapa Wercon og First Finans driv er nærare knytt til det som ein må sjå som kjerneverksemd i verksemdsogrepet etter yrkestransportforskrifta § 20 og løyveplikta etter yrkestransportlova § 9, enn dei oppgaver som løyvehavar sjølv utførte.

Domen er no rettskraftig. Fylkeskommunen arbeider vidare i høve til andre løyvehavarar som er eller har vore knytt til Wercon/First Finans.

11. Rullestoltransport

Fylkeskommunen har mottatt fleire klagar frå rullestolbrukarar som ikkje får transport når dei treng det. Som nemnt var problemstillinga tema på samarbeids møtet med sentralane hausten 2013. Fylkeskommunen er opptatt av at rullestolbrukarar i Bergen skal ha eit godt og tenleg tilbod når dei treng det, ikkje minst i helger og på kveldstid.

I Bergen køyreområde er det per i dag registrert 49 drosjer som kan transportera rullestol. Av desse er det 37 såkalla storbilar (10-17 sete) der dei fleste kan transportera 2 rullestolar, og resten er mindre bilar som

kan transportera 1 rullestol (inntil 9 sete). Totalt sett er dette god dekning av rullestoltransport i køyreområdet.

Bilar med 10-17 sete vert rekna som tungt køyretøy. Denne type bil krev eit utvida førarkort og etter det næringa opplyser, er det mangel på kvalifiserte sjåførar i marknaden. Denne type bil er klassifisert som tungt køyretøy og underlagt køyre- og kviletidsbestemmingar. Mangel på kvalifiserte sjåførar og kviletidsbestemmingane skapar vanskar for å oppretthalda driveplikta. Statens Vegvesen gjennomfører jamnlege kontrollar med omsyn til køyre- og kviletidene og løyvehavarar har fått bøter ved påviste brot. Sjåførmangel og kviletidsbestemmingane fører til at ein del storbileigarar no ikkje tek rullestoltransport i helger og på kvelds-/nattetid, noko som er i strid med driveplikta for drosje. Storbileigarar overfor eit dilemma når det gjeld å oppfylle driveplikta og overhalda anna gjeldande regelverk.

For å finna fram til gode løysingar vil fylkeskommunen i 2014 ta initiativ til eit fellesmøte med drosjesentralane, politiet, vegevesenet og handikapforbundet, og på bakgrunn av det som kjem fram der vil ein arbeide vidare med saka.

11. Fylkesrådmannen sine kommentarar.

Løyvesituasjonen

Etablering av fleire sentralar i køyreområdet har hatt som føremål å innføra konkurranse i drosjemarknaden slik at publikum får valfridom, betre kvalitet og lågare prisar. Bergen Taxi er framleis den dominerande sentralen i køyreområdet med Norges Taxi som nummer to. Etableringa av tre andre sentralar har ikkje endra på dette. 60% av løyve i køyreområdet er til ei kvar tid tilslutta Bergen Taxi, og ca 9% er sentralløyve i Taxi 1. I realiteten er det berre konkurranse om 31% av det totale løyvetalet, og då mellom dei fire andre sentralane. Av desse er skilnaden i storleik mellom den nest største sentralen og dei tre minste så stor, at i røynda går alle nye løyvehavarar til Norgestaxi Bergen.

Dei løyvehavarane som sluttar seg til dei minste sentralane kjem anten frå Norgestaxi Bergen eller dei bytar løyvehavarar innbyrdes. Ved utgangen av 2013 står det 72 løyvehavarar på overgangslista og ein ser at svært få av desse går til andre sentralar enn Bergen Taxi. I den grad løyvehavarar går over til andre sentralar, tyder utviklinga på at dei i stor grad nyttar desse som springbrett til Bergen Taxi. Fylkesrådmannen vil peika på at når løyvehavarane hovudsakleg ynskjer seg til den største sentralen, har dette uheldige konsekvensar for konkurransesituasjonen sentralane imellom. Gjennomtrekken av løyvehavarar i dei minste sentralane fører til at dei ikkje klarar å vekse tilstrekkeleg til at dei vert reelle konkurrentar.

Ein sentral bør ha minst 50 løyve i sin portefølje for at sentralen skal vera ein reell konkurrent i marknaden. Utan at ein tilfører dei små sentralane løyve eller reduserer makstalet på løyve i ein sentral, vil dei små sentralane i Bergen køyreområde ha vanskar med å byggja seg opp. Dei er for små til at dei kan konkurrera med dei større sentralane om anbudsoppdrag, t.d. skule- og helsekøyering. Dei små sentralane er i stor grad berre aktive på spotmarknaden og skilnadene på prisar mellom sentralane er små, slik at ein heller ikkje her ser nokon reell konkurranse.

Marknadssituasjonen i køyreområdet er slik at det ikkje vil vera tilrådeleg å auka det totale løyvetalet. Dersom ein skal redusera makstalet for løyve i ein sentral til 50%, må dette gjennomførast over tid slik at den største sentralen gradvis får redusert sitt løyvetal gjennom naturleg avgang. Då vil løyve gradvis frigjerast for konkurranse mellom dei fire andre sentralane. Fylkesrådmannen rår til at administrasjonen arbeidar vidare med problemstillingane knytt til fordeling av løyve og konkurransen mellom sentralane i køyreområde.

Som det går fram av AUD-rapporten er det større tilbod enn etterspurnad etter drosjetenester i Bergen køyreområde. Publikum er sikra eit godt drosjetilbod. Det er såleis ikkje trong for å auka det totale løyvetalet, og ein eventuell auke vil føra til dårlegare økonomi for drosjenæringa. Den nedgangen i drosjeoppdrag som ein har sett over fleire år, har så langt ikkje ført til fleire tilfelle av konkursar eller utbetalingar i garantiane. Ein ser no ein utfliating når det gjeld etterspurnaden, men kva dette har å seia for

utviklinga av etterspurnaden er for tidleg å seia noko om. Fylkesrådmannen rår til at det totale løyvetalet blir ståande uendra på 750 løyve.

Køyretider reservedrosjer

Å sikra at reserveløyva ikkje køyrer i trafikksvake periodar er innført av omsyn til næringa sjølv. Fylkeskommunen har ikkje effektive sanksjonar ved brot på køyretidene for reservedrosjene. Det ligg til den einskilde sentral å handheva køyretidene. Det er vanskeleg å sjå at det er hensiktsmessig at løyvestyresmakta nyttar ressursar på å kontrollera ein regel som skal sikra inntektsgrunnlaget i næringa, men som næringa sjølv berre i liten grad respekterer. Fylkesrådmannen rår derfor til at gjeldande særskilde køyretider for reservedrosjene, berre skal vera retningsgjevande for å sikra eit stabilt drosjetilbod på tidspunkt der etterspurnaden er stor. Utover desse tidene vil det vera opp til den einskilde sentral å bestemma når reserveløyve skal vera i drift, og der sentralen ikkje har eigne køyretider for reservane, vil det vera opp til løyvehavar når reservedrosja er i drift.

Drosjereglementet

Fylkesrådmannen rår til at tolkinga og praktiseringa av yrkestransportforskrifta § 43, fjerde ledd vert tatt inn i drosjereglementet pkt. 7 som eit nytt tredje ledd (nytt tredje ledd er kursivert):

«7. Ledige løyve

Løyve som er blitt ledige fordi løyvehavaren legg ned verksemda eller døyr vert kunngjort ledige i lokalpressa.

Tildeling av ledige løyve skjer i samsvar med yrkestransportforskrifta §§ 43 eller 44. Det vil vera eit krav at søkjarar til drosjeløyve i Bergen køyreområde må ha minimum 2 års ansiennitet som drosjesjåfør i løyvedistriktet.

*Ved fråvær frå yrket som full tids drosjesjåfør i løyvedistriktet over tre år, fell tidlegare opparbeidd ansiennitet bort, jf. yrkestransportforskrifta § 43, fjerde ledd. Kravet for å bryta treårsfristen slik at eventuell ny treårsfrist tar til å løpa og ein får med seg tidlegare opparbeidd ansiennitet, er tilsetjing som fulltids drosjesjåfør (37,5 t/v) hjå annan løyvehavar i **minimum 4 månader i samanheng**. Tilsetjingsforholdet må dokumenterast med utskrift frå arbeidstakarregisteret i NAV og med L/T-oppgåve eller lønnsavrekningar for den aktuelle perioden.*

(...)