



Arkivnr: 2017/15505-1

Saksbehandlar: Anne Vedvik

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		08.11.2017
Fylkesutvalet		22.11.2017

## Løyveforvaltninga i Hordaland løyvedistrikt 2016

### Samandrag

For året 2016 vert alle dei behovsprøvde løyvekategoriane i Hordaland løyvedistrikt presentert, både drosjeløyva i Bergen køyreområde og i distrikta, samt selskapsvognløyve og handikapløyve. Driftsåret 2016 vert presentert som ei årsmelding.

Som grunnlag for behovsprøving av drosjeløyve ligg AUD-rapport nr. 11/2017. Drosjemarknaden i dei prisregulerte områda, dvs. Hordaland utanom Bergensområdet har i marginal grad ein privat marknad og offentlege transportoppdrag er dimensjonerande for løyvetalet. I Bergen køyreområde er løyveporteføljen redusert frå 750 til 705 løyve i 2016. Talet på turar per løyve har ikkje gått opp og den negative trenden når det gjeld etterspurnad etter drosjetenester held fram. Dette tilseier at det ikkje er rom for å auka løyvetalet.

Medan etterspurnaden etter drosjetenester går ned, går søkinga til selskapsvognløyve kraftig opp. Talet på aktive selskapsvognløyve er no dobla. Talet på handikappløyve er uendra.

**Økonomi:** Det vert ikkje gjort framlegg til endringar i høve til vedteke budsjett.

**Klima:** Ingen effekt

**Folkehelse:** Det er eit viktig folkehelseiltak at det er eit godt og tilgjengeleg drosjetilbod i heile fylket.

**Regional planstrategi:** Ingen verknader

### Forslag til innstilling

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 pkt 2.11 kulepkt 2 i drosjereglementet for Bergen køyreområde går ut og vert erstatta av nytt kulepkt:
  - «Rapport om kor mykje kvart løyve har køyrt i løpet av inntekståret innan 31. juli kvart år, jf. pkt. 3.5. Det skal gå fram tal på køyreoppdrag, brutto inntening (både kontant- og kredittkøyning) 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 løyva.»*
6. *Fylkesutvalet godkjenner at ein held fast på prinsippet om fri flyt av løyvehavarar mellom sentralane., jfr drosjereglementet for Bergen køyreområde pkt 3.6.*

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

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

Vedlegg:        Aud-rapport nr. 11-2017 «Drift og omsetnad i drosjenæringa 2016»  
Drosjereglementet for Bergen køyreområde

## Fylkesrådmannen, 26.10.2017

Fylkeskommunen er løyvestyresmakt for dei behovsprøvde løyvekategoriane – drosjeløyve, selskapsvognløyve og handikapløyve. Hordaland er eitt løyvedistrikt. For drosjeløyve er løyvedistriktet delt i eit prisregulert område, dvs. Hordaland utanom Bergen køyreområde og eit uregulert prisområde, dvs. Bergen køyreområde.

For året 2016 freistar ein for første gong å gje ei heilskapsleg framstilling av dei behovsprøvde løyvekategoriane i Hordaland. Dette gjev høve til å sjå dei prisregulerte og -uregulerte områda i Hordaland i samanheng, samstundes som selskapsvognløyva og løyve for transport av funksjonshemma sin plass i persontransportmarknaden vert synleggjort.

### 1. Drosjeløyve i dei prisregulerte områda i Hordaland

Evaluering av drosjeverksemda i distrikta i Hordaland 2015 vart lagt fram for fylkesutvalet i møte 19.05.2016. Utvalet gjorde fylgjande vedtak:

1. *Fylkesutvalet tek evalueringa til etterretning og legg til grunn at talet på aktive drosjeløyve i distrikta er i samsvar med etterspurnaden.*
2. *Fylkesutvalet oppmodar næringa til å rekruttera kvinner som løyvehavarar og sjåførar.*
3. *Fylkesutvalet godkjenner at inaktive løyve som ikkje har vore kunngjort ledige dei siste 5 åra vert sletta frå løyveregisteret.*

#### 1.1 Drift i 2016

Alle kommunane i Hordaland har eit drosjetilbod. Det bør vera eit mål at det finst fleire løyvehavarar i kvar kommune slik at tilbodet vert mindre sårbart, men det er lite rekruttering til næringa. I dei fleste kommunar der geografien ligg til rette for det og det er fleire løyvehavarar, er det etablert drosjesentral.

#### Kunngjering av ledige løyve

Der det er etablert drosjesentral kunngjer løyvestyresmakta ledige løyve i samråd med sentralen. I Stord kommune er det 2 drosjesentralar. Det er innført konkurranse om løyvehavarane ved at ledige løyve vert kunngjort utan særskilt sentraltilknytning.

Det vart kunngjort 17 ordinære drosjeløyve og 4 reservedrosjeløyve ledig i distrikta i 2016. Dette gjaldt løyve i Stord, Fitjar, Nordhordland, Nå, Bremnes, Odda og Ålvik.

Løyvetalet i distrikta er stabilt og det er lite resirkulering av løyve. Medan det ved utlysingar på Stord og i Nordhordland har vore opptil 9 søkjarar, var det ved utlysing andre plassar frå 1 til maksimalt 5 søkjarar. Nokre søkjarar har løyve frå før, og rekrutteringa av nye løyvehavarar er liten. Drosjeløyve i Ullensvang med stasjonering Lofthus, vart kunngjort ledig for fjerde gong, utan at det melde seg søkjarar.

#### Rullestoltransport

Voss, Etne og Nordhordland melder om relativt stor etterspurnad etter rullestoltransport, men generelt vert det meldt om liten etterspurnad i distrikta. I kommunar utan rullestoldrosjar vert tilbodet om rullestoltransport i nokon grad sikra ved bruk av turvognløyve. Turvognløyve vert forvalta av Statens Vegvesen.

#### Tilbakekallingar

Det har vore fire tilbakekallingssaker i distrikta i 2016. Tre av sakene vart klaga inn for Klagenemnda, men ingen vart teken til følge. Tilbakekallingsgrunnar var manglande økonomisk evne og brot på den personlege driveplikta.

## 1.2 Økonomi og etterspurnad i drosjemarknaden i dei prisregulerte områda

AUD-rapporten syner at distriktsdrosjane i sum kørde inn 223 millionar kroner (eks.mva.) fordelt på 540 000 oppdrag. I snitt kørde eit ordinært drosjeløyve 66 000 km fordelt på 2 700 oppdrag, med ei gjennomsnittleg innkøring kr. 1 098 000,-. Eit reserveløyve kørde i snitt 39 000 km fordelt på 1 200 oppdrag, med ei innkøring på kr. 672 000,-. Innkøringa er i snitt høvesvis 16 og 18 kroner per kilometer køyrt og i underkant av kr. 900,- per time opptatt.

Offentlege transportoppdrag utgjer hovuddelen av inntekta for distriktsdrosjene. Mange stader ser ein at bestilling frå private og praiing utgjer langt mindre enn 10 % av omsetnaden. Næringa melder at det er til dels stort omfang av piratkøring, særleg i helgene.

Pasientkøring for helseføretaka, skulekøring og arbeidskøring utgjer den største delen av dei offentlege transportoppdraga. I tillegg kjem TT-køring og transport til og frå behandlande lege/fysioterapi/dagsenter.

## 2. Drosjeløyve i Bergen køyreområde

Evaluering av drosjeverksemda i Bergen køyreområde 2015 vart lagt fram for fylkesutvalet i møte 25.02.2016, og utvalet gjorde fylgjande vedtak:

1. *Fylkesutvalet godkjenner ein reduksjon på 6 % av det totale løyvetalet i Bergen køyreområde. Reduksjonen skal skje gjennom naturleg avgang. Det nye løyvetalet i køyreområdet skal vera 705 løyve, fordelt på 540 ordinære drosjeløyve og 165 reserveløyve.*
2. *Fylkesutvalet ber drosjenæringa arbeida for å oppnå ein betre balanse mellom kvinner og menn både på løyvehavarsida og på sjåførsida. Ved kunngjering av ledige drosjeløyve vil løyvestyresmakta oppmoda kvinner til å søkja.*
3. *Fylkesutvalet ber drosjenæringa vera merksam på faren for etnisk polarisering mellom drosjesentralane.*
4. *Fylkesutvalet ber drosjenæringa heva kvaliteten på kjentmannsprøver og skjerpa krava i språktestane.*
5. *Fylkesutvalet ber drosjenæringa aktivt arbeida for å auka talet på miljøbilar i bilparken sin basert på lågutslepps- og/eller nullutsleppsteknologi, dvs. både hybrid, el-bil og bil som nyttar hydrogen.*

### 2.1 Drift i 2016

Ved utgangen av 2016 var 20 ordinære drosjeløyve og 25 reserveløyve lagt på is, og vert ikkje rekna med i talet på ledige løyve. Nedbygginga av løyveporteføljen til 705 med fordelinga 540 ordinære drosjeløyve og 165 reserveløyve er fullført.

Som ledd i nedbygginga vart det ikkje kunngjort ledige drosjeløyve og reservedrosjeløyve våren 2016. Bergen Taxi vedtok i mars å justera ned talet på ordinære løyve og oppjustera talet på reserveløyve. Som fylgje av dette fekk ingen nye løyvehavarar slutta seg til sentralen. Generelt var det små endringar i løyveporteføljen hjå den enkelte sentral i 2016.

Ved årsskiftet 2016/2017 var 3 ordinære drosjeløyve ledige. I tillegg var 1 ordinært drosjeløyve tildelt ny løyvehavar i desember 2016, som ved årsskiftet ikkje var sett i drift.

### Søklarar til ledige drosjeløyve 2016

#### *Ordinære drosjeløyve*

Ved utlysinga hausten 2016 var det 54 kvalifiserte søklarar til ordinære drosjeløyve, 7 kvinner og 47 menn. Av desse var det 46 søklarar utan løyve frå før. Den generelle gjennomsnittsansieniteten på søkjarane var omlag 6,9 år. Det vart tildelt 12 løyve.

### *Reservedrosjeløyve*

Hovudregelen er at ein løyvehavar kan ha eitt ordinært løyve og eitt reserveløyve. Det melde seg 11 søkjarar til ledige reserveløyve. Ein av søkjarane hadde reserveløyve frå før. Det var derfor 10 søkjarar som var aktuelle for tildeling. Innan utgangen av 2016 vart 9 reserveløyve tildelt.

### **Overgang mellom drosjesentralane**

I Bergen køyreområde har løyvehavarane tilknytingsrett og tilknytingsplikt til drosjesentral. Som del av konkurransen er det eit prinsipp at det skal vere fri flyt av løyvehavarar mellom sentralane. Per 31.12.2016 var det 22 søkjarar som ynskte å byte sentral.

### **Styrrarordningar**

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 dør kan ektefelle, sambuar eller livsarving styra løyve i inntil 3 år frå dødstidspunktet. Info om styrrarordninga finn ein på [www.hordaland.no](http://www.hordaland.no). Ved utgangen av 2016 var 3 ordinære drosjeløyve og 1 reserveløyve under styrrarordning.

### **Rullestoltransport**

Det er 47 rullestolbilar i Bergen køyreområdet. Av desse går 17 som reserveløyve med dei avgrensingar i køyretider som gjeld for reserveløyve.

Drosjesentralane melder at utnyttingsgraden på ordinære drosjar er noko betre enn på rullestolbilar. Etterspurnaden etter rullestoltransport er størst morgon/ettermiddag, altså i rushtida. På denne tida vert rullestolkapasiteten utnytta fullt ut, medan det på andre tidspunkt er mindre etterspurnad. Til enkelte tider er det vanskeleg å få rullestoltransport og responstida er lang. Dette gjeld særleg fritidsreiser.

### **Tilbakekalling av drosjeløyve 2016**

I 2016 vart det tilbakekalla 3 ordinære drosjeløyve og 1 reserveløyve, totalt 4 løyve. Grunnlaget for tilbakekallingane var manglande økonomisk garantierklæring/konkurs. Den såkalla Wercon-saka der 6 løyvehavarar gjekk til søksmål mot Hordaland fylkeskommune etter tilbakekalling av 16 løyve i 2014, fekk si endelege avslutning i februar 2016. Det vart inngått rettsforlik og alle løyva vart levert inn.

### **Samarbeidsmøter**

Fylkeskommunen inviterer kvart år til samarbeidsmøte med sentralane - vår og haust. Tema på møta i 2016 var haldeplass-strukturen og kapasiteten på haldeplassane i Bergen, kjentmannsprøver og språktestar, samt gjennomføring av julebordsesongen.

Kapasiteten på haldeplassane i Bergen sentrum er sprengt. Haldeplass-strukturen bør analyserast og utbetringstiltak setjast i verk. Det vil verta lagt fram sak om haldeplass-strukturen.

Etter yrkestransportlova § 37c, fjerde ledd kan politiet stille krav om kjentmannsprøver. Politimeisteren i Bergen delegerte i 1996 ansvaret for å gjennomføre ei felles kjentmannsprøve til drosjesentralane. Ansvaret for kjentmannsprøvene ligg såleis hjå politiet og sentralane. Felles kjentmannsprøve vart aldri etablert i Bergen. Kvar sentral gjennomfører prøver sjølv.

Det er ikkje krav i yrkestransportregelverket om språktest. Behovet er likevel stort då svært mange drosjesjåførar og løyvehavarar ikkje har norsk som morsmål. Sentralane står sjølv for språktestane.

## **2.2 Økonomi og etterspurnaden etter drosjetenester**

Behovsprøvinga baserer seg m.a. på innlevert statistikk frå drosjesentralane og endringar i samfunnet og næringslivet som påverkar etterspurnaden etter drosjetenester. Rapporteringsplikta er heimla i yrkestransportlova § 32, jf. Yrkestransportforskrifta §§ 21 og 50.

AUD-rapporten syner at drosjenæringa i Bergen køyreområde i sum køyrde inn 727 millionar kroner fordelt på 2,4 millionar oppdrag. Gjennomsnittleg køyrer eit ordinært drosjeløyve 68 000 km fordelt på 3 500 oppdrag, med ei innkøyring på kr. 1 049 000,-. Eit reserveløyve køyrde i snitt 63 000 km fordelt på 3 300 oppdrag, og med ei innkøyring på kr. 1 027 000,-. Dette vert høvesvis 16 og 17 kroner i snitt per kilometer køyrt eller i overgang kr. 300,- per oppdrag.

AUD-rapporten syner svingingar i etterspurnaden etter drosjetenester, men med overkapasitet dei fleste tider på døgnet. Statistikken tyder på at løyveøkonomien har gått noko ned frå 2015 til 2016. Talet på turar på det einskilde løyve har gått ned, samstundes er løyvetalet redusert.

### 2.3 Drosjereglementet pkt. 4.3 - bruk av reservedrosjeløyve

Reserveløyve skal berre nyttast ved trafikktoppar, jf. drosjereglementet pkt. 4.3. Etter drosjereglementet pkt. 2.5, fjerde ledd skal drosjesentralane utarbeide eigne køyreplanar for sine tilslutta reserveløyve. Køyreplanane skal godkjennast av løyvestyresmakta.

For drosjesentralar utan eigen køyreplan, har løyvestyresmakta utarbeidd generelle maksimale køyretider for reserveløyva som er gjeldande i dag:

Måndag – torsdag	kl 05:00 – 10:00	kl 12:00 – 18:00
Fredag	kl 05:00 – 10:00	kl 12:00 – laurdag kl 06:00
Laurdag	Kl 17:00 – søndag kl 06:00	
Sundag	Inneståing	

I julebordsesongen, under Festspillene og på 17. mai køyrer reserveløyva fritt

Det har vore stendige brot på køyretidene, noko figur 5 i AUD-rapporten tyder på. Løyvestyresmakta varsla hausten 2016 ei rekkje løyvehavarar om tilbakekalling for gjentekne brot på køyretidene. Situasjonen betra seg, og ingen reserveløyve vart kalla tilbake. Etter ei tid tok meldingar om brot på køyretidene seg likevel opp att. Når reserveløyva bryt køyretidene, konkurrerer dei med dei ordinære drosjeløyva. Det er i næringa si eiga interesse, og ikkje av omsyn til publikum, at reserveløyva berre skal nyttast ved trafikktoppar.

Figur 5 i AUD-rapporten syner at det er i inneståingsperioden mellom kl. 10-12 ein får dei store toppane i løyveutnyttinga. I fylgje ein del løyvehavarar, skapar inneståingstida om føremiddagen på kvardagar vanskar med å bemanna reserveløyva med delte skift. Løyvestyresmakta har teke dette til etterretning og lagt fram fylgjande forslag til endring av dei maksimale køyretidene:

Måndag – torsdag	Kl 05:00 – 17:30	
Fredag	Kl 05:00 – 19:00	Kl 21:00 – 24:00
Laurdag	Kl 00:00 – 07:00	Kl 17:00 – 24:00
Sundag	Kl 00:00 – 07:00	

Sentralane har ikkje merknader til forslaget.

Mange løyvehavarar har av praktiske og økonomiske årsaker innarbeidd ei driftsform med veksling mellom reserveløyve og ordinære løyve. Det vil seie at reserveløyve delar av døgeret går som ordinær drosje i staden for den ordinære drosjen. Løyvestyresmakta har nekta denne bruken av reserveløyva, og vist til yrkestransportforskrifta § 48, 3. ledd som set klare vilkår for å nytta erstatningsbil i staden for den ordinære drosjen. Løyvehavarar og sentralar har argumentert for at vekslande bruk av reservedrosjebil og ordinær drosjebil, ikkje kan sidestillast med bruk av erstatningsbil, men er ei dynamisk driftsform som tek i vare økonomi, effektivitet og miljø. Dersom reserveløyvet går i staden for, men ikkje i tillegg til det ordinære løyve, på tider der reserveløyve ikkje skal køyra, vert det mindre ekstra køyring/tomkøyring i samband med

vaktskifte mellom sjåførar fordi dei kan nytta kvar sin bil. Det vert hevda at med dagens taksameterteknologi til styring og avstenging av løyvedrift, vil det ikkje vera behov for merking av bilen i samband med slik bruk.

## 2.4 Overgang mellom drosjesentralane i Bergen køyreområde

Overgang mellom sentralane er regulert i drosjereglementet for Bergen køyreområde pkt. 3.6, sjå vedlagte reglement. Reguleringa er basert på konkurranseprinsippet om fri flyt av løyvehavarar mellom sentralane. Alle ledige løyve er i utgangspunktet frie, dvs. utan særskilt sentraltilknytning. Løyvehavar står fritt til å byta sentral. Det er fastsett maksimumstal på løyve i ein sentral som hindrar flyten noko, men det er ikkje fastsett eit minimumstal av løyve i ein sentral.

Norgestaxi Bergen vil ha meir formalisering av overgangsordninga. Sentralen meiner løyvestyresmakta bør fatta enkeltvedtak om ny sentraltilknytning og at løyvehavar bør ha overgangsplikt når oppseiingstida er ute. A-Taxi meiner at dagens overgangsreglar bør vidareførast, men at òg sentralen bør ha høve til å seia opp formidlingsavtalen med løyvehavar med 3 månaders varsel. Bergen Taxi meiner at løyvehavar sin frie tilknytningsrett bør opphevast for overgangssøkjjarar. Løyvehavar skal berre kunne søkja om overgang til ein sentral som er viljug til å inngå formidlingsavtale med han/ho. Bergen Taxi viser til at Østfold fylkeskommune lar den enkelte sentral sjølv bestemmer om den vil ta imot nye løyvehavarar.

## 3. Miljø

Slik AUD-rapporten syner er miljøbildelen i Hordaland løyvedistrikt på minimum 25%. I fylgje nytt fjerde ledd i yrkestransportlova § 9 kan løyvestyresmakta gje påbod om at drosjekøyring skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadelege utslepp. Når grensa er fastsett i forskrift, vil løyvehavarane få ein frist på minst fire år for å oppfylla krava. Det vil verta lagt fram sak om øvre grense for miljøskadelege utslepp i Hordaland løyvedistrikt.

## 4. Selskapsvognløyve

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

Ved utgangen av 2016 var det 23 aktive selskapsvognløyve i Hordaland løyvedistrikt. Gjennom året vart 4 selskapsvognløyve levert inn og 7 løyve vart utferda. Av desse har eigaren av 1 selskapsvognløyve adresse i Eidfjord, 2 i Voss, 1 i Kvam, 2 i Os medan resten har adresse i Bergen køyreområde.

Selskapsvognløyve er behovsprøvde løyve som er regulert i yrkestransportforskrifta § 40:

*«Virksomheten skal drives fra det sted som er fastsatt i løyvet.*

*Løyvehaver kan bare utføre oppdrag som betinger at transporten begynner, går gjennom eller slutter i hans løyvedistrikt.*

*Løyvemyndigheten i det fylket hvor oppdraget begynner kan gjøre unntak fra denne bestemmelsen.*

*Løyvemyndigheten skal innta motorvognens registreringsnummer i løyvedokumentet.*

*Selskapsvogntransport må bare foretas etter bestilling av en enkelt oppdragsgiver. Løyvemyndigheten kan i enkeltstående tilfeller gjøre unntak fra denne bestemmelse.»*

Visse krav og restriksjonar er meint å sikra at denne løyvekategorien ikkje konkurrerer med ordinær drosjetransport, men vert nytta til transport for særskilde typar transportoppdrag, t.d. statsbesøk, bryllaup o.l. Det skal ikkje monterast taksameter i ei selskapsvogn.

I 2014 vert det fastsett retningslinjer for saksbehandling ved søknad om selskapsvognløyve i Hordaland. Bil som skal nyttast på løyve må synast fram for godkjenning hjå samferdselsavdelinga. Utanom spesielle veteranbilar, er hovudregelen at bil på selskapsvognløyve ikkje skal vera eldre enn 3 år ved første gangs registrering på løyve. Bil på selskapsvognløyve vert kontrollert kvart 5 år. Ny godkjenning vert berre gitt fram til bilen er 8 år. Bil som har gått som drosje eller bilmodell som vert mykje nytta som drosje, kan ikkje nyttast som selskapsvogn. Omgrepet «eksklusivt materiell» er nærare definert. Retningslinjene er tilgjengelege på [www.hordaland.no](http://www.hordaland.no). Løyvestyresmakta ser til at det er eit godt utval av ulike eksklusive biltypar på marknaden i Hordaland.

Talet på aktive selskapsvognløyve har vore stabilt på rundt 20 løyve i mange år. I 2016 var det tydeleg aukande interesse for denne type løyve, og i 2017 vart talet på aktive selskapsvognløyve i Hordaland dobla. Den store auken i søknader om selskapsvognløyve er kjend frå andre fylkeskommunar. Det er grunn til å stilla spørsmål ved at selskapsvogntransport tar seg opp samstundes som det er nedgang i etterspurnad etter drosjetenester. Drosjenæringa átvarar om at selskapsvognløyve no grip inn i drosjemarknaden, og at selskapsvogner vert nytta i konkurranse med drosjane til transportoppdrag som ikkje krev særskilt eksklusivt materiell.

Sommaren 2016 vart samferdselsavdelinga varsla om at eit finsk/estisk selskap har etablert seg i Bergen og køyrer selskapsvogntransport utan løyve. EØS-avtalen gjev ikkje personbilar disponert av føretak heimehøyrande i andre EØS-land, marknadstilgang korkje for grensekryssande transport eller internt transport i anna land (kabotasje). Eit lokalt føretak med selskapsvognløyve i Hordaland melde den finsk/estiske operatøren til politiet. Samferdselsavdelinga bad politiet prioritera saka, men saka vart lagt bort. Samstundes som etterspurnaden etter selskapsvognløyve aukar, melder fleire løyvehavarar med selskapsvognløyve at det er fleire utanlandske aktørar som driv ulovleg løyvepliktig persontransport med reisegrupper i Norge, og at omfanget er aukande i Bergen og på Vestlandet elles.

## 5. Løyve for transport for funksjonshemma

Løyve for transport for funksjonshemma, såkalla handikapløyve, er regulert i yrkestransportforskrifta §§ 41 og 42. På handikapløyve skal det 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 følgje til den funksjonshemma.

Per 31.12.2016 var det 43 handikapløyve i Hordaland løyvedistrikt. Ingen nye handikapløyve vart utferda i 2016.

## 6. Høyring om endring av yrkestransportlova

Samferdselsdepartementet sende 09.12.2016 ut høyring om endring av yrkestransportlova § 9, andre og tredje ledd samt § 20, første ledd. Departementet foreslår å heva aldersgrensa for å inneha drosjeløyve frå 70 til 75 år. Det vert opna for samkøyring for personar som har samanfallande transportbehov mot vederlag, der vederlaget ikkje overstig kostnaden med transporten fordelt på talet personar i bilen. Vidare vil departementet oppheva løyvehavar sin tilslutningsrett og tilslutningsplikt til drosjesentral, fjerna konsesjonskravet til drosjesentralar og opna for at ein kvar som ynskjer å drive drosjeforidling kan gjere det.

Fylkesdirektør samferdsel svarte på høyringa i februar 2017. Ein slutta seg til å tillata samkøyring som foreslått. Aldersgrensa på 70 år heng saman med behovsprøvinga og skal sikra sirkulasjon av løyve og rekruttering til drosjeyrket. Departementet held fast på behovsprøvinga og fylkesdirektør samferdsel er



derfor kritisk til å heva aldersgrensa for løyvehavarar til 75 år. Ein løyvehavar som slutter ved fylte 70 år, kan køyra drosje som tilsett sjåfør til han er 75 år, og såleis har løyvehavar høve til å halda fram i drosjeyrket.

Når det gjeld oppheving av konsesjonskravet for å driva drosjefordring er fylkesdirektør samferdsel kritisk av fleire grunnar. Drosjemarknaden kan verta fragmentarisk og uoversiktleg for publikum. Rapportering gjennom sentralane fell bort og effektiviteten i løyveforvaltninga går ned. Kontroll av løyvehavarar vert meir ressurskrevjande. Gjennomføring av kjentmannsprøver og språktestar kan falla bort og kvaliteten på drosjetenestene kan verte svekka.

## 7. Fylkesrådmannen sine merknader

### Behovsprøving av drosjeløyve

Gjennomsnittleg innkøyringa i drosjenæringa i dei prisregulerte områda samanlikna med Bergen køyreområde har ikkje store skilnader. AUD-rapporten syner at drosjane i Bergen køyreområde har noko høgare tal på køyrde km enn distriktsdrosjane.

Distriktsdrosjane vert sikra gjennom offentlege transportoppdrag. Skuleskyss og andre offentlige oppdrag er dimensjonerande for behovet for drosjeløyve. Det er likevel overkapasitet store delar av døgnet. Fylkesrådmannen ser ikkje grunn for å gjera endringar i løyvetalet i distrikta.

AUD-rapporten syner at løyvetalet i Bergen køyreområde ikkje bør aukast. Det kan framleis vera rom for å redusera løyvetalet noko, men nedbygging av løyvetalet har skjedd over tid. Løyvetalet på 705 løyve har såleis ikkje fått verka i eit heilt driftsår. Overkapasiteten kan òg reduserast ved at løyvehavarar og sentralar respekterer køyretidene for reserveløyva. Fylkesrådmannen rår til at løyvetalet vert ståande uendra fram til neste evaluering.

### Innhenting av statistikk – endring av drosjereglementet for Bergen køyreområde pkt. 2.11

Etter drosjereglementet for Bergen køyreområde pkt. 2.11, kulepunkt 2 skal sentralane levera informasjon om disposisjon av drosjebilparken for veke 22-26 føregåande år. Denne rapporten har løyvestyresmakta kravd i mange år. Framleis leverer ikkje alle sentralar rapporten og viser til at taksameterleverandøren ikkje kan henta ut denne type rapport. Denne rapporten vert ikkje kravd frå løyvehavarane i dei prisregulerte områda.

Fylkesrådmannen rår til at kulepunkt 2 i drosjereglementet pkt. 2.11 går ut. I staden innhentar ein eins type statistikk både frå distrikta i Hordaland og frå Bergen køyreområde.

Med ei slik endring vert dagens kulepunkt 3 i drosjereglementet for Bergen køyreområde pkt. 2.11 til kulepunkt 2. Fylkesrådmannen rår til at dette kulepunktet vert endra slik kursivert tekst viser:

- Rapport om kor mykje kvart løyve har køyrt i løpet av inntekståret 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.

### Bruk av reserveløyve i Bergen køyreområde – endring av drosjereglementet for Bergen køyreområde pkt. 4.3

Av omsyn til logistikktilhøva for løyvehavarane rår fylkesrådmannen til at ein endrar køyretidene slik det går fram av saka. Den einskilde sentral har høve til å ha meir restriktive køyretider for sine tilslutta reserveløyve dersom marknaden tilseier at det er naudsynt.

Rullestolkapasiteten vert redusert når rullestolsreservebilane må stå i ro. For å sikra god kapasitet på rullestoltransport, rår fylkesrådmannen til at reserveløyve med rullestolbil ikkje vert omfatta av dei generelle køyretidene for reserveløyve, men at den enkelte sentral pliktar å utarbeida eigen køyreplan for

reserveløyve med rullestolbilar. Eigen køyreplan kan avvika frå dei køyretidene som gjeld for reserveløyva elles, men likevel avgrensa køyringa for rullestolsreservane i høve til ordinære drosjar.

Vekslande bruk av reserveløyvebilen og den ordinær drosjen går ikkje ut over drosjetilbodet til publikum, og fører i prinsippet ikkje til at det er fleire drosjebilar på vegen enn det som er tillate. Dette kan kontrollerast med taksameterutskrift. Utan synleg merking med sideskilt, vil det ikkje kunne signaliserast til kollegaer i næringa at det dreier seg om reserve som går i staden for og ikkje i tillegg til, ordinær bil. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at dette er eit behov som må sikrast gjennom regulering. Det er opp til den einskilde sentral å vurderer om det skal nyttast sideskilt. Fylkesrådmannen rår til at drosjereglementet pkt. 4.3 får nytt andre 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 løyva.*

#### Overgang mellom drosjesentralar i Bergen køyreområde

Fordi drosjeløyva i utgangspunktet er frie, fattar løyvestyresmakta i Hordaland berre enkeltvedtak ved tildeling av løyve og ikkje vedtak om sentraltilknytning. Sjølv sentraltilknytninga skjer på initiativ frå løyvehavar sjølv. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at enkeltvedtak om sentraltilknytning slik Norgestaxi Bergen ønskjer, er i tråd med dagens organisering av drosjemarknaden i Bergen køyreområde. Det kan heller ikkje vera rett å påleggja overgangssøkjar plikt til å gå over når oppseiingstida er ute. Løyvehavar kan ha ulike grunner til han/ho ikkje ser seg i stand til å byta sentral likevel, t.d. økonomiske årsaker. Løyvehavar må derfor ha høve til å ombestemma seg og verta verande i sentralen.

Tilhøve mellom drosjesentral og løyvehavar er asymmetrisk. Dersom sentralen seier opp formidlingsavtalen er dette i realiteten eksklusjon av løyvehavar. Sentralen har høve til eksklusjon, men dette er ein sanksjon som krev sakleg grunngeving og bør derfor ikkje regulerast i overgangsreglane slik A-Taxi ønskjer.

Prinsippet om fri flyt av løyvehavarar mellom sentralane har tilslutnad både frå Konkurransetilsynet, Norges Taxiforbund og løyvehavarane i Bergen køyreområde. Bergen Taxi foreslår innføring av overgangsreglar lik dei Østfold praktiserer. Dette krev ei anna organisering av drosjeverksemda. Østfold har ikkje eit prinsipp om fri flyt av løyvehavarar. Ledige løyve i Østfold vert kunngjort med fast sentraltilknytning og søkjarar kan i utgangspunktet ikkje velja sentral. Sentralane avgjer om dei skal ta inn nye løyvehavarar. Overgang kan berre skje 1 gong per år. Fylkesrådmannen rår til at ein i Hordaland held fast på prinsippet om fri flyt av løyvehavarar mellom sentralane, og at drosjereglementet pkt. 3.6 vert ståande uendra.

#### Selskapsvognløyve

Den store interessa for å ta ut selskapsvognløyve er ny. Marknaden for selskapsvognløyve, korleis løyva faktisk vert bruk, talet på køyreoppdrag og økonomi i bransjen bør analyserast. Fylkesrådmannen rår til at ei ny behovsprøving av selskapsvognløyve vert gjennomført og at det vert lagt fram eiga sak for politisk handsaming våren 2018. På bakgrunn av behovsprøvinga fastset løyvestyresmakta makstal på selskapsvognløyve i Hordaland. Det må vurderast om ledige selskapsvognløyve skal kunngjerast før det vert høve til å søkja, på same måte som for drosjeløyve. Selskapsvognløyve må deretter evaluerast årleg. Fram til behovsprøvinga er klar bør det ikkje tildelast nye selskapsvognløyve.