

Fra: Bergen Transfer Service | Håkon Herø (post@turbiler.no)

Sendt: 19.01.2018 11:40:22

Til: Anne Vedvik

Kopi:

Emne: SV: Selskapsvognløyve - innhenting av statistikk

Vedlegg: image004.png;image003.jpg

Hordaland Fylkeskommune

Samferdselsetaten

Hei,

Har mottatt Deres ønske om rapportering gjeldende året 2017.

Har full forståelse for at Dere har behov for et visst innblikk i hvordan markedet i Bergen (og verden for øvrig) fungerer, og setter pris på at Samferdselsetaten nå ønsker et grunnlag for å kunne sørge for at også vår del av bransjen får en forutsigbar fremtid, hvor vi vil være i stand til å betjene markedet på best mulig måte.

Innledningsvis vil jeg åpne med å si at jeg ikke har tid eller mulighet til å gå gjennom alle kjøreoppdragene vi utførte med selskapsvogn i 2017 for å regne kilometer, pris samt definere oppdragstype.

Om Dere før året hadde begynt hadde sagt at det må legges til rette for en slik rapportering hadde det selvsagt ikke vært noe problem, men i ettertid å gå gjennom hvert enkelt oppdrag blir en jobb som vil være voldsomt tidkrevende, uten at resultatet av det som kommer frem er mer verdt enn en forenklet fremstilling, som skissert nedenfor:

Antall selskapsløyper 2017:	1
Utførte oppdrag:	Ca. 800
Kjørte kilometer	Ca. 40.000
Omsetning	Ca. 700.000,-
Andel turister:	Ca. 50%
Andel crew/flycrew o.l.	Ca. 45%
Artister o.l.	Ca. 5%

Det oppleves stadig økende etterspørsel etter våre tjenester, og spesielt segmentet «private transfers» er sterkt økende.

Alle har sikkert sett når man ankommer internasjonale lufthavner at det står uniformerte sjåførere og venter på

klienter, som møtes med navneskilt, får en hyggelig velkomst, eksklusiv bil, sjåfør som vet hvor man skal samt en fast avtalt pris.

Bergen Transfer Service AS representerer 14-15 internasjonale selskaper som tilbyr denne formen for transport, et produkt som er vesentlig dyrere enn ordinær taxitransport, men som kunden er villig til å betale mer for fordi det er et bedre produkt. Det forventes en meget kraftig økning når det gjelder denne type oppdrag, og det kan nevnes at en av de tre største hotellbookingsidene i verden vil legge våre tjenester til som et tilvalg for dem som booker hotell i Bergen.

Ellers merkes en økende etterspørsel som er basert på noe så enkelt som at drosjenæringen ikke leverer den kvaliteten markedet etterspør. Det er et altfor stort innslag av sjåfører uten tilstrekkelig kunnskap, og uten evne til å yte den service kunden forventer å få når man betaler for en tjeneste. Det er nok ikke helt ubegrunnet at Avinor har sett seg nødt til å innføre «drosjevakt» på Bergen lufthavn, hvis en av oppgavene er å påse at drosjesjåfører ikke nekter å kjøre kunder, at de oppfører seg på holdeplassen og ikke eksempelvis ender i slåsskamp m.v. Den uniformerte drosjesjåføren er vel bortimot en saga blott, og til og med Bergen Taxi har valgt å fjerne skjorte og slips, til fordel for en mer «folkelig bekledning».

En av de aller største utfordringene vår del av bransjen står overfor er at vi har kapasitetsproblemer. I sesongen blir det å ringe rundt til alle andre for å få hjelp, ofte er det ikke mulig og vi må gang på gang avvise kunder.

For utenlandske turoperatører er det vanskelig å forstå at vi ikke kan levere basert på at kapasitet er begrenset, men slik er situasjonen i dag.

Vi forstår det slik at Samferdselsetaten har valgt å lytte til drosjenæringen som hevder at de få selskapsvognene som eksisterer i Bergen tar en for stor del av drosjemarkedet, og derav igangsatt en utredning rundt dette.

Etter vår oppfatning er det nok slik at dersom kunder er villig til å betale 50-100% mer for å benytte våre tjenester kontra drosjenæringen, da er det et tegn på at det er drosjenæringen som har et kvalitetsproblem, ikke vi som tar markedsandeler.

Det vi opplever som et problem er vel at drosjenæringen tar for stor del av vårt marked.

Christiania Taxi har blant annet drosjeeiere som fjerner takskilt, de har ingen profilering, og markedsfører seg mot hoteller i Bergen som VIP-transport. Dette er et tilbud Christiania taxi sågar hadde på egne hjemmesider tidligere.

Samme sentral benytter seg jo også av turvognløyper til å utføre drosjetransport, hvor disse har montert taksameter koblet opp mot sentral, noe som etter det jeg mener å ha kunnskap om ikke er tillatt i henhold til regelverket.

Bergen Taxi har opprettet egne sider på sitt nettsted for sightseeing, turkjøring, private transfers, crewkjøring m.v.

Også Bergen Taxi benytter biler på turvognløype til å utføre drosjetransport, mener det er fem biler de har i drift.

Disse er også utstyrt med taksameter koblet opp mot sentral og benyttes hovedsakelig til å utføre skoleskys for Hordaland Fylkeskommune.

Drosjeregulativet sier vel klart at drosjer skal være profilert med taklampe, samt reklame på minst to dører som tydelig tilkjenner hvilken sentral bilen opererer for. Dette «syndes» det stort mot, og da spesielt blant dem med litt finere biler, som opererer inn mot den delen av markedet vi ordinært betjener.

Så vidt jeg har oversikt over operer det i Bergen nå ca. 12-13 biler på selskapsvognløype.

Oslo med sine ca. 685' innbyggere har satt et tak på 100 selskapsvognløyper, og det var sist jeg hørte om saken

ventetid for å få slike løyver.

I Bergen kan det virke som om Samferdselsetaten har et ønske om å «strupe» denne bransjen ved å innføre et tak på antall løyver som er uforholdsmessig lavt, jeg har selv i muntlig samtale med en av Deres representanter fått høre at man må beskytte drosjenæringen. Det er vel ikke etatens funksjon å beskytte en gruppering innen en næring ved å legge hindringer i veien for en annen, men å legge til rette for gode driftsvilkår for alle grupperinger.

Kvalitet på det produktet den enkelte gruppering leverer er nok heller det som burde ha en innvirkning, slik fungerer markedet. Leveres det ikke bra nok velger kunden et annet alternativ.

Bergen er en av de største cruisehavnene i Europa, vi har årlig rundt to millioner turister som besøker byen, det arrangeres stadig store konferanser og messer og mengden kunder som ønsker å betale ekstra for et godt produkt øker.

Demografisk sett burde man for Bergens del kanskje satt et tak på rundt 40 selskapsvogner (jmf. Oslos 100 løyver), dersom man finner det nødvendig å i det hele tatt innføre en begrensing.

Om det er slik at Samferdselsetaten likevel krever å få opplyst alle de spesifiserte tall man nå etter driftsåret etterspør vil jeg be etaten ta høyde for at dette er et meget omfattende arbeid, som må gjøres ved siden av de oppgaver man allerede har relatert til ordinær drift, og man bør da muligens vurdere å forlenge svarfrist med et par måneder.

Kan som note nevnes at Bergen Transfer Service har inngått avtale med et flyselskap om transport av Deres personell. Dette dreier seg om til tider 35-40 turer pr uke.

Dette selskapet hadde prøvd to drosjesentraler, med heller dårlig resultat. Jeg fikk telefon sent en kveld, faktisk så sent som halv elleve, med spørsmål om vi kunne hjelpe.

«Ja jeg kan endelig sende inn et tilbud sa jeg», men slik var det ikke ment. Dette selskapet var så desperate etter å finne noe som fungerte, den dagen hadde drosjene uteblitt flere ganger (basert på at det er en veldig kort tur som ingen vil ta),

og de var i det hele tatt ganske fortvilet. Om jeg kunne begynne allerede syv timer etter med første oppdrag hadde det vært fint.... Vår pris på dette ligger nær tre ganger så høy som ordinær drosjepris, men kunden har nå vært strålende fornøyd i et halvt år. Aldri har bilen uteblitt, aldri har mannskaper blitt kjørt til feil hotell o.s.v. Kan for øvrig nevnes at ved første tur, som jeg kjørte selv, hadde ikke den gjeldende drosjesentral klart å registrere avbestillingen. Både jeg og kapteinen prøvde å fortelle drosjesjåføren at han ikke skulle kjøre og at det var avbestilt. Sjåføren kunne nesten ikke norsk, var utrolig hissig og endte med å dra kapteinen etter jakkeermet bort mot drosjen.....

Ta gjerne kontakt dersom jeg kan bidra med andre tall som er enklere tilgjengelig, og jeg skal selvsagt gjøre så godt jeg kan.

Har heller ikke noe imot rapportering, det har jo andre deler av bransjen hatt i alle år (om enn ikke alltid levert), poenget er så enkelt som at dersom vi vet dette på forhånd så er det ikke noe problem å legge til rette for det.

Til sist, det kunne kanskje for Samferdselsetaten vært formålstjenlig å utstede noe informasjon rundt denne evaluering eller utredning som nå foregår rundt vår del av bransjen. Selv ble jeg gjort oppmerksom på dette ved en drosjeeier i byens største sentral som sa til meg at «nå sørger «vi» for at dere ikke får kjøre mer. Ledelsen har fått det gjennom hos Fylkeskommunen...»

Selvsagt ikke korrekt gjengivelse fra denne drosjeeieren, men denne type uttalelser kunne muligens vært unngått dersom bransjen hadde blitt informert om hva etaten arbeider med.

Med vennlig hilsen,



Håkon Herø

Daglig leder/ CEO

Bergen Transfer Service AS

Tlf.: +47 926 60 360

Tlf.dir. +47 922 60 360

E-post: post@turbiler.no

Web: www.bt-service.no

Fra: Anne Vedvik [mailto:Anne.Vedvik@hfk.no]

Sendt: 8. januar 2018 15:36

Emne: Selskapsvognløyve - innhenting av statistikk

Viktighet: Høy

Vedlagt følger brev og rapporteringsskjema. Svarfrist er 15. februar 2018.

Med helsing

Anne Vedvik

Seniorrådgjevar

Samferdselsavdelinga | Forvaltningsseksjonen



Tlf: 55 37 80 56

www.hordaland.no