



Arkivnr: 2015/5550-14

Saksbehandlar: Anne Vedvik

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		10.02.2016
Fylkesutvalet		24.02.2016

## Evaluering av drosjeverksemnda i Bergen køyreområde 2015

### Samandrag

Evalueringa for 2015 er ei årsmelding om ulike sider ved drosjeverksemnda i Bergen køyreområde. I tillegg er evaluering ei behovsvurdering av løyvetalet i køyreområde. Vedlagt saka ligg AUD-rapport 10-15. Rapporten syner ein lang nedgåande trend i etterspurnaden etter drosjetenester i Bergen køyreområde. Dei siste 12 månadene er det lågaste talet på oppdrag som er registrert og det er ein klår overkapasitet i drosjemarknaden. Med utgangspunkt i rapporten og endringar i arbeidsmarknaden, t.d. nedgangen i oljebransjen og aukande arbeidsløyse, vert det rådd til at ein reduserer det totale løyvetalet med 6 %. Det nye løyvetalet vert då 705 løyve, fordelt på 540 ordinære drosjeløyve og 165 reserveløyve. Reduksjonen skjer ved naturleg avgang. Løyve som vert ledige, vert lagt på is. Inntil det nye løyvetalet er nådd vil det ikkje verta lyst ut ledige løyve. Behovet skal likevel evaluerast årleg. Endringar i drosjereglementet vert lagt fram i eige sak, planlagt handsama i mars, og reglementet vert derfor ikkje handsama no.

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet godkjenner ein reduksjon på 6 % av det totale løyvetalet i Bergen køyreområdet. 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 finn det svært problematisk at Avinor gjennom etablering av Taxi Management Control System (TMCS) på Bergen lufthamn Flesland innfører eit system som kan hindra løyvehavarane i å oppretthalda køyreplikta.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

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

## Fylkesrådmannen, 13.01.2016

### 1. Innleiing

Evaluering av drosjeverksemnda i Bergen køyreområde 2014 vart lagt fram for fylkesutvalet i møte 19.02.2015, og utvalet gjorde fylgjande vedtak i sak 42/15:

*«Fylkesutvalet tek evalueringa av drosjeverksemnda til orientering og godkjenner dei tiltaka som er foreslått».*

Evalueringa for 2015 er skriven som ei årsmelding om ulike sider ved drosjeverksemnda i Bergen køyreområde. I tillegg er evalueringa ei behovsvurdering av løyvetalet i køyreområde. Endringar i drosjereglementet vart lagt fram i eige sak, planlagt handsama i mars, og reglementet vart derfor ikkje handsama no.

### 2. Løyvesituasjonen i 2015

I 2015 var det seks sentralar med totalt 750 løyve – 560 ordinære drosjeløyve og 190 reserveløyve - i Bergen køyreområde. Etter vedtak i fylkesutvalet 19.02.2015 skal 20 reserveløyve vera inaktive etter kvart som dei vart levert inn. Per 31.12.15 var det 11 inaktive reserveløyve, dvs. at det var 179 reserveløyve i drift. Det har ikkje vore utlyst ledige reserveløyve i 2015.

Pr. 31.12.15 var det 3 ordinære drosjeløyve og 11 reserveløyve ledige. I tillegg var det 1 ordinært drosjeløyve som er tildelt etter søkjarlista for våren 2015, men som ikkje var sett i drift ved årsskiftet.

#### A-Taxi

Per 31.12.15 hadde A-Taxi totalt 9 løyve, alle løyva er ordinære drosjeløyve. Dette er 3 løyve meir enn ved evalueringa 2014.

#### Bergen Taxi (BT)

Per 31.12.15 hadde Bergen Taxi totalt 430 løyve, av desse er 299 ordinære drosjeløyve og 131 reserveløyve. Dette er ein nedgang på 10 ordinære løyve og 1 reserveløyve. Sentralen har vedteke at det skal vera 295 ordinære drosjeløyve og 135 reserveløyve i sentralen.

#### Bryggen Taxi

Per 31.12.15 hadde Bryggen Taxi totalt 21 løyve, av desse er 18 ordinære drosjeløyve og 3 reserveløyve. Dette er ein nedgang på 1 ordinært løyve sidan evalueringa 2014.

#### Christiania Taxi Bergen (CTB)

Per 31.12.2015 hadde CTB totalt 56 løyve, av desse er 46 ordinære drosjeløyve og 10 reserveløyve. Dette er ein vekst i sentralen på 24 ordinære drosjeløyve og 5 reserveløyve frå evalueringa 2014.

#### Norgestaxi Bergen (NTB)

Per 31.12.15 hadde NTB totalt 148 løyve, av desse er 119 ordinære drosjeløyve og 29 reserveløyve. Dette er ein nedgang på 4 ordinære sidan evalueringa 2014.

#### Taxi 1

Per 31.12.15 hadde Taxi 1 totalt 71 løyve, av desse er 65 ordinære løyve og 6 reserveløyve. Dette er ein nedgang på 4 ordinære drosjeløyve. Sentralen eig sjølv 62 ordinære drosjeløyve og 5 reserveløyve. Sentralen har 3 tilslutta løyvehavarar.

### 3. Driftssituasjonen i 2015

#### *Søkjarar til ledige løyve*

Etter søkjarlista frå hausten 2014 vart 2 ordinære drosjeløyve tildelt i mars 2015 og knytt høves tid NTB og CTB. 1 reservedrosjeløyve etter lista frå hausten 2014 vart tildelt løyvehavar i BT i februar 2015. Etter vanleg praksis vart ledige drosjeløyve i Bergen køyreområde kunngjort i pressa vår og haust 2015. Det har ikkje vore ledige plassar i BT i 2015, og ingen nye løyvehavarar har fått høve til slutta seg til sentralen.

Ved vårutlysinga var det 35 søkjarar med tilstrekkeleg ansiennitet. Dette er ein auke i søkjarmassen på 9 søkjarar i forhold til våren 2014. Blant søkjarane var det 12 søkjarar som berre ynskte plass i BT. Det var tildelingar i april, mai, august, september og oktober. Det vart tildelt 11 drosjeløyve etter søkjarlista for våren 2015. Av desse slutta 1 løyvehavar seg til A-Taxi, 4 løyvehavarar til NTB og 5 løyvehavarar til CTB. 1 løyvehavarar hadde ikkje sett løyve i drift ved utgangen av 2015.

Ved haustutlysinga 2015 var det 44 søkjarar med tilstrekkeleg ansiennitet. Blant søkjarar til ordinære drosjeløyve ynskte 14 søkjarar berre plass i BT. Det var ingen tildelingar i november og desember 2015 då ingen løyve vart ledige.

#### *Styrarordningar*

Etter yrkestransportforskrifta § 51, andre ledd kan den som innehar drosjeløyve, men som midlertidig er ute av stand til sjølv å leia eller driva verksemda som følgje av alvorleg sjukdom, søkja løyvestyresmakta om samtykke til at drosjesentral eller annan løyvehavar tek over verksemda heilt eller delvis i inntil 3 år. Etter yrkestransportforskrifta § 51, tredje ledd kan ektefelle, sambuar eller livsarving etter løyvehavar som døyr styra løyve i inntil 3 år frå dødstidspunktet.

I 2015 vart 7 ordinære drosjeløyve og 3 reserveløyve drifta gjennom styrarordningar.

#### *Rullestoltransport*

A-Taxi, Bryggen og CTB har ikkje rullestolbilar. NTB har 2 store rullestolbilar, 1 ordinær og 1 reserveløyve. NTB har ikkje svart på spørsmål om utnyttinga av desse.

Taxi 1 har 4 såkalla storbilar/rullestolbilar, av desse er 3 ordinære og 1 reserveløyve. Sentralen opplyser at bilane er i trafikk kvar dag. (Taxi 1 har i tillegg 5 mindre bilar som kan transportera 1 rullestol.) BT har 34 storbilar for rullestoltransport, fordelt på 15 ordinære og 19 reservedrosjeløyve. Sentralen opplyser at driftseffektiviteten - dvs. betalte km og seld tid - er noko høgare for storbilar enn for ordinære småbildrosjer. Det er med andre ord lite tomkøyring på denne type bilar.

Totalt er det 40 store rullestolbilar i køyreområde, av desse er 10 drosjeløyve øyremerka som storbilar. Desse 10 skal vera tilslutta BT. Det er ein liten nedgang i talet på storbilar. Ein ser diverre at nokre storbileigarar søker om å endra vilkåra på løyva til bilar for inntil 9 sitjeplassar. Dette skuldast m.a. vanskar med å skaffa sjåførar, køyre- og kviletidene og avgiftsregimet for denne type bilar. Dei 10 øyremerka løyva kan ikkje endrast og det er såleis dette talet ein er sikra.

Det er omlag 3000 rullestolbrukarar i Bergen køyreområde i følgje Norges Handikapforbund, men ein veit ikkje kor mange som reelt tingar ordinære drosjeturar med rullestolbil. Med eit tilbod på 40 storbilar er det 75 rullestolbrukarar per bil. Denne drosjedekninga er god.

På dagtid er dei fleste storbilane i faste offentlege transportoppdrag, og det kan såleis vera lengre responstid på bestilte ordinære drosjeturar med rullestolbil enn på drosjeturar med vanleg bil. Det kan òg ta tid å få rullestoltransport på andre tider av døgnet på grunn av køyre- og kviletidene i kombinasjon med mangel på sjåførar som kan føra denne type bilar.

#### *Tilbakekalling av drosjeløyve 2015*

I 2015 vart det tilbakekalla 3 ordinære drosjeløyve og 6 reserveløyve, totalt 9 løyve. Talet på tilbakekallingar er meir enn halvert sidan 2014 og var i 2015 nede på eit normalt nivå. Grunnlaget for tilbakekallingane i 2015 var m.a. manglande økonomisk garantierklæring/konkurs, brot på køyreplikt, brot på krav til at drosjeløyve skal vera hovuderverv og brot på den personlege driveplikta.

Når det gjeld tilbakekalling av 16 løyve i 2014 i den såkalla Wercon-saka, har løyvehavarane stemna fylkeskommunen for retten. Saka kjem opp for Bergen tingrett i februar 2016.

### *Kontroll av erstatningskøyretøy*

Det går fram av yrkestransportforskrifta § 48, tredje ledd at løyvehavar kan nytta erstatningsbil dersom den ordinære drosjen er ute av drift på grunn av skade eller reparasjon. Etter at den nye taksameterforskrifta tok til å gjelda i 2011, har det vorte monaleg dyrare og meir komplisert å flytta taksameter frå den ordinære drosjen til erstatningsbil. Ein del løyvehavarane har løyst dette ved å ha fleire bilar med taksameter, og meiner dette må vera greitt dersom talet på bilar på vegen til ei kvar tid ikkje overstig talet på løyve. Samferdselsdepartementet har ved to høve i 2015 presisert at det er taksameter og taklampe i den ordinære drosjen som skal nyttast i erstatningsbilen når vilkår for å nytta slik bil er oppfylt.

Administrasjonen gjennomførte kontroll av erstatningskøyretøy for drosje i 2015. Kontrollen synte at den nemnde praksisen opnar høve til å nytta fleire bilar enn løyve. Praksisen kan vera konkurransevridande og aukar faren for brot på andre sider ved regelverket, t.d. yrkestransportforskrifta § 13 som seier at motorvogn alltid skal ha originalt løyvedokument med under transporten. Vidare opnar praksisen for brot på yrkestransportforskrifta § 48, tredje ledd. Det er såleis ikkje høve å leggja einsidige nummeriske kriterie til grunn for når ein kan nytta erstatningsbil. Alle løyvehavarar med erstatningsbil med eige taksameter fekk utmonteringsfrist. Regelverket er presisert overfor sentralane for at desse ikkje skal tillata fleire taksametre enn løyve. Justervesenet er informert.

### *Klagar på drosje*

Dei fleste klager vert retta til drosjesentral. På skriftleg spørsmål til sentralane om kor mange klagar dei har motteke i 2015, har A-Taxi, Bryggen, BT og Taxi 1 svart, medan CTB og NTB ikkje har svart. På bakgrunn av svara ein har fått, ser det ut til at det vert klaga på under 0,05 prosent av alle køyreoppdrag per år.

Klager dreier seg om åtferd/køyrestil, forseinking/ventetid og prisberekning, at drosjesjåførar nektar å ta med førarhund for blinde og svaksynte, at drosjesjåførar hevdar at taksameter ikkje verkar og foreslår svart betaling og at drosjesjåførar er uhøflege og aggressive mot passasjerar.

Uvanleg mange TT-brukarar har klaga over sjåførar som ikkje handterer TT-ordninga. Alle drosjer i Hordaland skal ta TT-turar. HFK har utarbeidd eigen sjåførinstruks for slik bruk som alle sentralar har fått.

I 2015 har det har kome fleire publikumsklager direkte til løyvestyresmakta enn tidlegare. Fleire hevdar anten at dei ikkje når fram med klaga overfor sentralen, eller at hendingar er så alvorleg at klagar meiner tilbakekalling er nødvendig. Administrasjonen kontaktar ansvarleg sentral og eventuelt løyvehavar. Det har vore sendt ut åtvaring og varsel om tilbakekalling, men publikumsklaga har ikkje ført til inndraging av løyve i 2015.

### *Haldeplasskapasitet*

I 2015 har Entra Eiendom ei rekkje gongar meldt frå om feilparkerte drosjar ved Bergen Storsenter og ved Nonnesetergata 4. Samferdselsavdelinga har teke dette opp med sentralane med pålegg om å innskjerpa overfor tilslutta løyvehavarar at haldeplasskapasiteten ikkje skal overskridast. Ein ser likevel at løyvehavarar frå enkelte sentralar er gjengangarar, og at dette gjeld sentralar som i stor grad berre tilbyr drosjetenester i spotmarknaden. Løyvestyresmakta driv ikkje fysisk kontroll av køyretøy og den daglege trafikken. Dette er ei sak for politiet og trafikketaten i Bergen kommune.

Det er eit misforhold mellom talet på drosjar og haldeplasskapasiteten. Dette vart slått fast i rapport om haldeplass-strukturen i Bergen allereie i 2004. Situasjonen har ikkje betra seg, og problemet synest meir presserande i dag fordi det er fleire løyve samstundes som etterspurnaden etter drosjetenester går ned. Ventetida for kvar drosje aukar. I det vedtekne planprogrammet for Regional transportplan Hordaland 2018-2029 (RTP) som hadde høyringsfrist 16.10.2015 heiter det at

*«Det er behov for oppgraderingar av haldeplasstruktur og oppstillingsplassar, og det har vore utfordringar knytt til at desse både skal dekkja behova i høve til tilgjenge for kundane og i høve til «magasinering» ved låg aktivitet. Det finst også utfordringar i høve til å sikra saumfrie overgangar mellom drosje og buss/bane/tog/fly i trafikknutepunkt og ved kollektivterminalar. For by- og*

*sentrumsløysingar er det viktig å sikra god kapasitet og rett plassering av sentrumsnære haldeplassar. Det er også viktig for næringa at drosjer har kostnadsfri tilgang til trafikkknutepunkt og terminalar, at dei er sikra framkome også i trafikkbelasta periodar, tilgjenge til alle kollektivtrasear og at det vert tilrettelagt for eigne køyremønster for taxi.»*

I fylgje planforslaget skal det setjast i gang eit utgreiingsarbeid i 2016 for å kartleggja status og framtidige utfordringar i høve til haldeplasstruktur for drosjenæringa i Bergensområdet.

#### *Eigarskifte i NTB*

I 2015 fekk NTB nye eigarar. Eit internasjonalt investeringselskap har kjøpt opp selskapet og er i ferd med å omstrukturera drifta. Dei tilsette i sentralen er sagt opp. Det skal etter det samferdselsavdelinga kjenner til, vera 1-2 kontaktpersonar lokalisert i Bergen i framtida. NTB vil etter det ein forstår verta styrt frå Stockholm, der òg booking av drosjeturar skal skje. Det vert liten lokal forankring att i NTB.

Administrasjonen har registrert uro blant løyvehavarane med omsyn til informasjon og korleis framtida som løyvehavarar i NTB vil verta.

#### *Demonstrasjon og krav frå løyvehavarar*

Måndag 21. september demonstrerte løyvehavarar frå fleire av sentralane i Bergen køyreområde og tok bilane ut av drift i nokre timar midt på dagen. Det var appell på Torgalmenningen og ein del løyvehavarar møtte opp på fylkeshuset og leverte eit skriv med 5 krav frå drosjenæringa. Skrivet er adressert til politiet, Bergen kommune, Skatt Vest og Avinor i tillegg til Hordaland fylkeskommune. 2 av krava er retta mot løyvestyresmakta og gjeld reduksjon i talet på løyve i køyreområde samt skjerpning av køyretidene for reser vedrosjane.

#### *Samarbeidsmøter*

Fylkeskommunen inviterte til to samarbeidsmøte med sentralane i 2015 - vår og haust. Vår møtet var eit drøftingsmøte om revidert drosjereglement og køyretidene for reser veløyva, medan trafikkavviklinga i julebordsesongen var tema på haustmøtet. Med representantar frå politiet og vegvesenet tilstade vart òg problemstillingar kring piratverksemd teke opp på haustmøtet. HFK vil fylgja dette opp i samarbeid med politiet.

#### **4. Etterspurnaden etter drosjetenester – behovsprøving av løyve**

AUD-rapport nr. 10-15 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.

Fylkesutvalet vedtok ein reduksjon i løyvetalet på 20 reser veløyve ved drosjeevalueringa 2014, ein reduksjon på omlag 2,5 prosent. Reduksjonen går føre seg ved naturleg avgang, og i løpet av 2015 vart 11 reser veløyve levert inn. Ein kan førebels ikkje sjå at dette har ført til auke i oppdrag på dei andre drosjeløyva. AUD-rapporten syner at 2015 har det lågaste talet oppdrag som er registrert, jf. rapporten s. 7. I Bergen køyreområde har talet på turar per halvår gått jamt ned sidan våren 2011, altså frå det tidspunktet dagens maksimale løyvetal på 750 løyve vart realisert. Første halvår 2015 var det 6 prosent færre oppdrag enn første halvår 2011. Utviklinga i køyreområdet er eintydig negativ når det gjeld etterspurnad i høve til talet på drosjeløyve, dette trass i at folketalet aukar og den generelle aktiviteten i Bergensregionen har vore i sterk vekst dei siste åra. Fleire innbyggjarar samt auka aktivitet fører ikkje til større etterspurnad etter drosjetenester. Med krisen i oljebransjen og med aukande arbeidsløyse fryktar ein at etterspurnaden vert påverka negativt i tida som kjem.

Drosjenæringa sjølv har auka innsatsen når det gjeld tilgjengelegheit av drosjebilar. Løyveutnyttinga, dvs. kor stor del av drosjebilparken som ein gjennomsnittleg time er ute og prøver å få oppdrag var på sitt høgaste i 2015, sjå tabell 3 i rapporten s. 8. I fylgje statistikken har òg den delen som har oppdrag auka noko, men omlag 45 prosent av bilane som er på vegen er utan oppdrag i rushtida då etterspurnaden er størst. Resten av veka er 66 prosent av bilane utan oppdrag, medan omlag 50 prosent er utan oppdrag i helgene. Dette betyr mykje tomkøyning med negative konsekvensar for miljøet og mykje ventetid utan

inntening for sjåfør og løyvehavar. Inntektstapet vert kompensert med høgare prisar, jf. rapporten s. 5. Auka tilbod fører altså ikkje til nedgang i pris. Denne problemstillinga har vore framme i pressa fleire gongar i 2015, sjå t.d. Bergens Tidende 26.11.2015 i artikkelen «Mer konkurranse ga høyere drosjepriser».

Ein viss fleksibilitet i løyveutnyttinga er naudsynt for å ha tilstrekkeleg med drosjar i trafikksterke periodar. Men trass i at løyveutnyttinga er høg på visse tidspunkt, t.d. tidleg på dag, ser ein at sjølv på det høgaste utnyttingstidspunktet der 88,7 prosent av løyva var på vegen, var 11,3 prosent av løyva ikkje tilgjengelege for oppdrag. Dette tilsvarar 84 bilar som stod parkert på topptidspunktet. Justert for at det normalt vil vera omlag 30 bilar på verkstad o.l. til ei kvar tid, var framleis 54 bilar ikkje i aktivitet. I tillegg går det fram av AUD-rapporten s. 9, at på måletidspunktet var 8 løyve ikkje tildelt til nye løyvehavarar. Dette betyr at 62 bilar ikkje var i drift då løyveutnyttinga var på sitt høgste, og dette indikerer eit klart behov for justeringar i det totale løyvetalet i Bergen køyreområde.

Gjennomsnittleg er løyveutnyttinga omlag 69 prosent i dei trafikksterke periodane, dvs. at omlag 517 bilar er i drift, jf. tabell 3 i AUD-rapporten s. 8. På desse tidspunkta har reservedrosjeløyva høve til å køyra og er inkludert i berekninga. Dette betyr at 31 prosent av drosjebilparken gjennomsnittleg ikkje er i drift i dei trafikksterke periodane, dvs. omlag 232 bilar. Av dei 517 aktive bilane, har berre omlag 284 bilar eit oppdrag, dvs. at 233 bilar ventar på oppdrag i rushtida. Trass i at 232 bilar ikkje er i drift i rushtida, fører ikkje dette til underkapasitet. I trafikksvake periodar, mån-fre er 47 prosent av bilparken i drift, dvs. omlag 263 bilar, medan 53 prosent ikkje vert nytta, dvs. omlag 296 bilar (her er reserveløyva ikkje medrekna då desse ikkje skal køyra på desse tidene). Av dei 263 bilane som gjennomsnittleg er i drift i trafikksvake periodar, er 44 prosent opptatt. Dette betyr at 165 bilar ventar på oppdrag. Dersom alle bilane som ikkje er i drift hadde vore på vegen, ville dette ført til meir venting og negative konsekvensar for miljøet. Bilar som ikkje har oppdrag eller som ikkje er i drift, generer ikkje inntekter til drosjeeigar og sjåfør. Såleis er det korkje økonomisk for samfunn eller drosjeeigarane med dagens totale løyvetal.

AUD-rapporten indikerer at det er rom for ein reduksjon på mellom 35 – 45 løyve, dvs. 5-6 prosent av dagens løyvetotal. Fordi reserveløyva berre skal nyttast i trafikksterke periodar og er ein del av fleksibiliteten i næringa, vil truleg ein reduksjon i talet på ordinære drosjeløyve ha større effekt enn ein-sidig reduksjon i talet på reserveløyve. Ein reduksjon på 20 ordinære drosjeløyve og ytterlegare 5 reserveløyve, vil gje eit løyvetal på 540 ordinære drosjeløyve og 165 reserveløyve, dvs. 705 drosjeløyve totalt. Inklusiv dei 20 reserveløyva som ein allereie har vedteke å ta ut av drift, er dette ein reduksjon på 6 %.

Reduksjonen i løyvetalet vil gå føre seg gradvis gjennom naturleg avgang. Estimert tid før løyva er ute av drift er 1-1,5 år. Fram til dei nye maksimaltala er nådd vil ein ikkje kunngjera ledige løyve i køyreområde. Den årlege drosjeevalueringa gjev likevel høve til å vurdere situasjonen fortløpande og eventuelt stoppa eller reversererer reduksjonen undervegs.

## 6. Miljøbilar i drosjenæringa

Utsleppstala for drosjenæringa har ikkje endra seg mykje sidan førre evaluering og ein har derfor ikkje teke med særskilte utsleppstal i evalueringa for 2015. Både utsleppsteknologi og infrastruktur er i utvikling, men framleis er det knytt vanskar ved å nytta t.d. el-bilar i drosjeverksemda.

Administrasjonen retta skriftleg spørsmål til næringa om talet på miljøbilar i næringa i dag. Miljøbil er definert som bil med lågutslepps- og/eller nullutsleppsteknologi, dvs. både hybrid, el-bil og bil som nyttar hydrogen. På spørsmål om talet på miljøbilar i drosjenæringa i Bergen køyreområde har A-Taxi, Bryggen, BT og Taxi 1 svart, medan CTB og NTB ikkje har svart. Ein har såleis ikkje eit fullstendig bilete av talet på miljøbilar i køyreområdet.

For dei 4 sentralane som har svart, er talet 151 miljøbilar og desse er hybridbilar. For sentralane som har svart utgjer miljøbilane omlag 27 prosent av det totale talet på bilar knytt til desse sentralane. Taxi 1 skil seg positivt ut med heile 44 prosent av sentralen sin bilpark som miljøbilar.

## 7. Kjønnbalanse, gjennomsnittsalder og integrering i drosjenæringa i Bergen køyreområde

Per 31.12.2015 er omlag 9 prosent av alle løyvehavarar kvinner og 91 prosent er menn.

Gjennomsnittsalderen blant løyvehavar i køyreområdet er omlag 49 år. Det same er gjennomsnittsalderen for mannlege løyvehavarar. Blant kvinnelege løyvehavarar er gjennomsnittsalderen omlag 57 år.

Omlag 42 prosent av alle løyvehavarane i køyreområde har annan etnisk bakgrunn enn norsk. Av desse er 0,5 prosent kvinner.

Per 31.12.15 har A-Taxi, BT og NTB representasjon av kvinner, medan Bryggen, CTB og Taxi 1 ikkje har kvinnelege løyvehavarar i det heile. Dei siste åra har gjennomsnittleg 1 kvinne utan løyve frå før, søkt om drosjeløyve per 30 menn.

Kjønnsfordelinga blant tilsette sjåførar er noko betre enn blant løyvehavarane, men ikkje mykje. CTB og NTB har ikkje svart på skriftleg spørsmål om kjønnsfordeling blant tilsette sjåførar. Ein har såleis ikkje eit fullstendig bilete, men i dei fire sentralane som har svart, er det 121 kvinnelege sjåførar og dette utgjer omlag 13 prosent av sjåførane i desse sentralane samla. I kvar sentral fordeler kvinneandelen av tilsette sjåførar seg prosentvis slik: A-Taxi omlag 5 prosent, BT omlag 12 prosent, Bryggen 1 prosent og Taxi 1 21 prosent.

Drosjenæringa bør arbeida for å oppnå ein betre balanse mellom kvinner og menn både på løyvehavarsida og på sjåførsida. God kjønnsbalanse styrker arbeidsmiljøet og det kan og gje marknadsmessige positive effektar.

Dei fleste søkjarar til drosjeløyve og som ikkje har løyve frå før, har utanlandsk etnisk opphav. På søkjarlista for våren 2015 var 14 prosent av søkjarane etnisk norske, men 40 prosent av desse hadde løyve frå før og ynskte såkalla byløyve i BT. Hausten 2015 var 27 prosent av søkjarane etnisk norske, 42 prosent av desse hadde løyve frå før. I realiteten var det høvesvis 8,5 prosent og 15,5 prosent etnisk norske søkjarar som ynskte å verta nye løyvehavarar i 2015.

I køyreområdet under eitt nærmar det seg ei jamvekt mellom løyvehavarar med etnisk norsk opphav og med utanlandsk opphav. Dette speglar seg ikkje i fordelinga av etnisk opphav på sentralane. I BT og A-Taxi er det flest løyvehavarar med etnisk norsk opphav, og eit lite mindretal som har utanlandsk opphav. Bryggen og CTB har med få unntak berre løyvehavarar med utanlandsk opphav. NTB har eit litt større mindretal av løyvehavarar med etnisk norsk opphav enn Bryggen og CTB, men også i NTB har hovudvekta av løyvehavarane utanlandsk opphav.

## **8. Kjentmannsprøve og språktest**

Opphavleg var det politiet som gjennomførte såkalla kjentmannsprøve i drosjenæringa. Dei siste 20-15 åra har drosjesentralane sjølv hatt fullmakt til å gjennomføra kjentmannsprøve i eigen regi. Administrasjonen har stilt skriftleg spørsmål til sentralane om korleis slike prøver vert gjennomført. CTB og NTB har ikkje svart.

A-Taxi, BT, Bryggen og Taxi 1 gjennomfører prøver. Kjennskap til adresser, stadnamn og køyreruter inngår i testen. Det er variasjon i korleis prøva vert gjennomført. To av sentralane har både ein praktisk og ein teoretisk del, medan to sentralar berre har teori. Tre sentralane har faste vurderingskriterier der 75-80 prosent av svara må vera rett, medan ein sentral operer med godkjent/ikkje godkjent utan at det er kjent kor grensa går.

Sentralane verkar fornøyd med å ha regien over kjentmannsprøvene. Taxi 1 meiner at sjølv eksamen burde vore gjennomført av ein nøytral tredjepart, t.d. Bergen trafikkstasjon. Sentralen ynskjer læreplan med krav til kursinnhald som sikrar eins opplæring i alle sentralane. I tillegg meiner Taxi 1 at ordninga med separat køyresetel bør avviklast og at bestått kjentmannsprøve bør førast inn i sjåføren sitt ordinære førarkort med eigen kode for å hindra juks med eksamen og falske køyresetlar.

Norsk språktest i drosjenæringa har vorte aktualisert i takt med auken av framandspråklege løyvehavarar og sjåførar. Bryggen har opplyst at sentralen gjennomfører språktest, men har ikkje oppgitt detaljer eller



synspunkt på testen. BT gjennomfører både munnleg og skriftleg språktest der ein vurderer både lytte-, lese og språkforståing. Testen inngår i sentralen sine obligatoriske sjåførkurs. Taxi 1 nyttar nettbasert test der både norsk, matematikk og samfunnskunnskap inngår. A-Taxi ynskjer at ein nøytral tredjepart, t.d. fylkeskommunen, arrangerer språkkurs.

### **9. Sentralane sine tilbod og frynsegodar til løyvehavarar**

Det er ein føresetnad etter gjeldande regelverk at løyvehavarar har tilstrekkeleg fagleg kompetanse og sjølvstendig økonomisk evne til å driva drosjeverksemda både for eigen rekning og risiko, men òg i eigen administrativ regi. Vidare er det ein føresetnad at sentralen skal handsama alle tilslutta løyvehavarar likt med omsyn til rettar og plikter. Det er likevel høve for sentralane å tilby løyvehavarar som vil slutta seg til ei form for introduksjonstilbod.

Administrasjonen har motteke opplysingar om at drosjesentralar i køyreområdet yter lån og syter for løyvegaranti til løyvehavarar. Slike praksis kan binda løyvehavar til sentralen av økonomiske årsaker, og dermed hindra fri flyt av løyvehavarar mellom sentralane. Å yta lån og/eller løyvegaranti til løyvehavarar som ikkje på eige hand kan skaffa seg dette, undergrev yrkestransportregelverket og opnar for at løyvehavarar utan økonomisk evne får høve til å driva drosjeverkesemd.

Administrasjonen har stilt skriftleg spørsmål til sentralane om dei tilbyr økonomiske ytingar og/eller andre gode til sine tilslutta løyvehavarar – t.d. fri sentralavgift, garanti, forskott, lån o.l. samt kva vilkår som eventuelt er knytt til slike ytingar eller gode.

Ein sentral har ingen spesielle tilbod eller ytingar til løyvehavarar, utover dei tenester løyvehavarane betaler for gjennom sentralavgifta. Tre sentralar har ulike variantar av introduksjonstilbod når det gjeld fri sentralavgift og/eller taksametermontering. Ein sentral har knytt vilkår om 12 månaders bindingstid til tilbod om fri sentralavgift, men etterfakturerer gratisperioden dersom løyvehavar går ut av sentralen før dette. CTB og NTB har ikkje svart administrasjonen.

### **10. Ulovleg persontransport**

I Bergen køyreområde ser det ut til å vera eit aukande problem med såkalla piratkøyring. Dette skjer openlyst, også på dagtid. Det er etablert fleire lokale facebook-grupper som tilbyr transport mot vederlag.

I 2015 har den såkalla delingsøkonomien vore gjenstand for mykje debatt og pressemerksemd, ikkje minst dei drosjeliknande app-selskapa Uber og Haxi som driv ulovleg persontransport i ei rekkje land. I Stavanger vart Haxi-sjåførar bøtelagt og i Oslo har politiet bøtelagt og avskilta fleire Uber-sjåførar.

I dom frå Stavanger tingrett 11.05.15 vart tre Haxi-sjåførar frikjente. Tingretten fann at handlinga til dei tiltalte klart var straffverdige, at sjåførane dreiv persontransport mot vederlag utan løyve og at dette er med på å undergrava systemet med offentleg regulerte drosjeløyve. Likevel kom retten til frifinning fordi tilbod om slik ulovleg persontransport går føre seg via ein app og ikkje frå «offentleg plass», jf. yrkestransportlova § 4, første ledd. Tolkninga av omgrepet «offentleg plass» vart såleis avgjerande. Retten kom til at det ikkje er grunnlag for å tolka omgrepet utvidande, slik at det omfattar bruk av app som kunden må lasta ned for å få kontakt med Haxi-sjåførar. Same konklusjon kom Oslo tingrett til den 07.12.2015 i sak mot ein Uber-sjåfør. Oslo tingrett meiner at handlinga er straffverdig, men ordlyden «offentleg plass» kan i fylgje retten ikkje omfatta Uber-appen. Domen er anka og er såleis ikkje endeleg rettskraftig.

Frå regjeringshald, frå store organisasjonar som NHO og frå offentlege etatar som skattestyresmaktene er ein på den eine sida positive til den nye teknologien som ligg i dei nye app'ane og på den andre sida uroa over veksande svart økonomi. Sjølve løyveproblematikken ser ut til å vera underordna i debatten. Det er HFK sitt syn at etter gjeldande yrkestransportregelverk er Uber, Haxi og alle andre tilbydarar av persontransport mot vederlag ulovleg så lenge dei ikkje har løyve, uavhengig av om app kan omfattast av omgrepet «offentleg plass».

## 11. Innføring av Taxi Management Control System på Bergen lufthavn Flesland

Tilbringartenestene på norske flyplassar skal effektiviserast. Prinsipp for slik effektivisering vart konkretisert i dåverande samferdselsminister Liv Signe Navasete sitt brev til Norges Taxiforbund 11.10.2006. I fylgje desse prinsippa kan Avinor etablere automatiske trafikkporter der berre drosje/buss har tilgang, venteplassar med kortast mogleg avstand mellom terminal og drosje/buss samt opphaldsrom for sjåførar. Investeringane skal finansierast gjennom at brukarane betalar vederlag, medan Avinor har ansvar for drift og vedlikehald.

Hausten 2015 ville Avinor innføra såkalla Taxi Management Control System (TMCS) på Flesland og Sola. TMCS skal driftast av selskapet Europark. Drosjar som ynskjer å henta passasjerar på flyplassen må inngå avtale med Avinor/Europark og betala såkalla tilkomstvederlag. Vederlaget skal dekke både investeringar og drift av systemet. Europark innfører på vegne av Avinor eige sanksjonsreglement og kan stenga drosjar ute frå terminalområdet.

I fylgje ei juridisk vurdering utført på vegne av Norges Taxiforbund, er innføring av avgift og høve til utestenging av drosjar, ulovleg. Fleire av drosjesentralane i Bergen køyreområde har oppmoda sine tilslutta løyvehavar til ikkje å signera avtale med Avinor/Europark. Næringa meiner at dei tiltak som Avinor/Europark vil setja i verk går ut over departementet sine prinsipp for effektivisering av tilbringartenestene frå 2006 og er fordyrande. I røynda fører avgifta til dyrare drosjetenester for kundane. Etter det ein kjenner til er TMCS førebels ikkje implementert på Flesland, og det går føre seg ein dialog mellom Norges Taxiforbund og Avinor om saka.

HFK kan vanskeleg sjå at haldeplassar på flyplassen ikkje skal handsamast som offentleg infrastruktur tilrettelagt for alminneleg ferdsel til liks med andre haldeplassar. Systemet Avinor vil innføra grip inn i drosjane sine plikter og rettar etter yrkestransportregelverket. Ein finn det svært problematisk at Avinor og eit kommersielt parkeringsselskap som i utgangspunktet er ein konkurrent til drosjenæringa, får høve til hindra køyreplikten utan rettsleg grunnlag i yrkestransportregelverket. Så langt HFK kjenner saka, kan det verka som Avinor ved innføringa av TMCS i den forma som til no er presentert, suspenderer yrkestransportregelverket og dermed løyvestyresmakta sin mynde på Avinor sin grunn.

## 12. Fylkesrådmannen sine kommentarar.

Drosjenæringa i Bergen køyreområde har vorte pressa på fleire frontar i 2015 og dette gjev dyrare drosjetenester til publikum og nedgang i etterspurnaden. Andre tilhøve i næringa er slike som næringa sjølv kan gjera noko med.

Behovet for kjentmannsprøver og språkprøver er stort med ein auke av løyvehavarar og sjåførar med utanlandsk bakgrunn. Mykje tyder på at kjentmannsprøvene og språktestane ikkje held tilstrekkeleg kvalitet eller at aktørar i drosjenæringa har ein likesæl haldning til dette. Dette gjev misnøgde kundar og grunn for kritikk av næringa. Yrkestransportregelverket omhandlar ikkje slike prøver og korleis dei skal gjennomførast, men dette kan vera eit tema på samarbeidsmøte med sentralane. Endring i reglane om køyresetel og førarkort krev endring i yrkestransportregelverket og ligg utanfor løyvestyresmakta sin mynde.

Den generelle gjennomsnittsalderen i køyreområdet ligg relativt høgt. I ein behovsprøvd marknad med avgrensa tal på løyve og med ein aldersgrense på 70 år, er dette ein pårekeleg konsekvens. Søkinga til ledige drosjeløyve er relativt konstant, og den høge gjennomsnittsalderen er såleis ikkje alarmerande med omsyn til rekruttering til yrket. Ein finn flest eldre løyvehavarar blant dei etnisk norske og flest yngre blant dei med utanlandsk opphav. Det er ubalanse i fordelinga av etnisk norske løyvehavarar og løyvehavarar med annan etnisk bakgrunn mellom dei ulike sentralane.

Det er svært stor ubalanse mellom kjønn i næringa. Kvinnerepresentasjonen er lågast eller fråverande der hovudvekta av løyvehavarane har utanlandsk opphav, dette gjeld både for kvinnelege løyvehavarar og sjåførar. Gjennomsnittsalderen for kvinnelege løyvehavarar er monaleg høgare enn for dei manlege. Dersom det ikkje skjer endringar i næringa med omsyn til rekruttering, vil det om få år knapt vera kvinnelege løyvehavarar i Bergen køyreområde. Grunnen til dette er ukjent, men det er fleire kvinner enn

menn som har førarkort i Norge. Det kan såleis vera grunn til å stilla spørsmål ved om det er tilhøve i næringa sjølv som gjer at kvinnene ikkje søker seg til drosjeyrket.

Fylkesrådmannen konstaterer at dei to sentralane CTB og NTB ikkje har svart på løyvestyresmakta sine skriftlege spørsmål, heller ikkje etter purring. Dette stiller dei to sentralane i eit underleg lys.

Det totale løyvetalet på 750 løyve har vore uendra sidan 2011. AUD-rapport 10-15 syner at den negative utviklinga i etterspurnaden etter drosjetenester varar ved og har gått føre seg i heile perioden ein har hatt dette løyvetalet. Overkapasiteten er eit faktum. Fleire sentralar og meir konkurranse har ikkje ført til at prisane går ned. I staden kompenserer ein nedgang i turar, med auke i prisane. Samstundes ser ein at kampen om kundane og stramme økonomiske marginar genererer stress som kan skape uheldige situasjonar i drosjekvardagen.

Fylkesrådmannen rår til at ein reduserer det totale løyvetalet på 750 løyve med 6 %, inklusiv dei 20 reserveløyva som ein allereie har vedteke å ta ut av drift. Det nye løyvetalet vert då 705 løyve, fordelt på 540 ordinære drosjeløyve og 165 reserveløyve. Løyve som vert ledige, vert lagt på is, og reduksjonen skal gå føre seg gjennom naturleg avgang. Inntil det nye løyvetalet er nådd vil det ikkje verta lyst ut ledige løyve. Behovet skal likevel evaluerast årleg.