



Arkivnr: 2014/381-48
Saksbehandlar: Anne Vedvik

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		22.01.2014

Kontroll av driveplikta

Samandrag

I sak PS: 11/14 Evaluering av drosjeverksemda i Bergen køyreområde 2013 fatta samferdselsutvalet fylgjande vedtak:

«Samferdselsutvalet vil be om at det innan 01.06.2014 vert lagt fram ei sak om korleis det for kvart enkelt løyve kan rapporterast totalt tid i drift og drift i periodar med etterspørselspress. Likeeins korleis det kan sanksjonerast mot løyve som er lite i bruk. Nødvendige endringar av reglementet som fylgje av dette bør handsamast i saka.»

I utgangspunktet gjeld driveplikta 24 timar i døgnet heile året. Dette er likevel ikkje praksis for sentraltilknytte løyve i byane. Her kan sentralen fordela køyringa mellom løyvehavarane avpassa etter etterspurnaden. For å kunna kontrollera driveplikta må ein ha ein standard å måla den enkelte drosjeverksemd mot, men det er ingen slik fastsett standard i den strukturen som er etablert i drosjenæringa i byane. Samferdselsavdelinga har skissert ulike modellar som har vore på høyring blant sentralane, men drosjeeigarane er sjølvstendige næringsdrivande og generell kontroll av driveplikta vil representera eit uvanleg strengt kontrollregime for ei særskilt gruppe næringsdrivande. Både AUD-rapport nr. 13-14 og brukarundersøkinga AUD-rapport 12 a og b som var lagt fram i drosjeevalueringa for 2014, syner at drosjedekninga i Bergen køyreområde er god. Fylkesrådmannen meiner såleis at behovet for generell kontroll av driveplikta ikkje er tilstade, og rår til at samferdselsavdelinga held fram med praksisen å kontrollera einskilde løyvehavarar der det ligg føre info om brot på driveplikta. Endringar i reglementet er ikkje turvande.

Forslag avgjerd

Samferdselsutvalet tar saka til etterretning.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 22.12.2014

Bakgrunn

I sak PS: 11/14 Evaluering av drosjeverksemda i Bergen køyreområde 2013 fatta samferdselsutvalet fylgjande vedtak:

«Samferdselsutvalet vil be om at det innan 01.06.2014 vert lagt fram ei sak om korleis det for kvart enkelt løyve kan rapporterast totalt tid i drift og drift i periodar med etterspørselspress. Likeeins korleis det kan sanksjonerast mot løyve som er lite i bruk. Nødvendige endringar av reglementet som fylgje av dette bør handsamast i saka.»

Ved brev av 23.09.2014 til sentralane i Bergen køyreområdet sende samferdselsavdelinga forslag til alternative måtar å kontrollera driveplikta ut på høyring, sjå vedlegg. I utgangspunktet gjeld driveplikta 24 timar i døgnet heile året. Dette er likevel ikkje praksis for sentraltilknytte løyve i byane. Her kan sentralen fordela køyringa mellom løyvehavarane avpassa etter etterspurnaden. For å kunna kontrollera driveplikta må ein ha ein standard å måla den enkelte drosjeverksemd mot, men det er ingen slik fastsett standard i den strukturen som er etablert i drosjenæringa i byane. For å kunna gjennomføra ein generell og dermed omfattande kontroll, vil det vera nødvendig å etablere målestandardar, og samferdselsavdelinga skisserte tre modellar: 1) Fastsetjing av køyreplanar i kvar sentral, 2) Skjønnsmessig fastsetjing av minimumsgrense for driveplikta, 3) Gjennomsnittleg inntening og køyrde kilometer. Det var skissert at kontroll av driveplikta mest effektivt kan gjerast ved å innhenta utskrifter frå sentralane sine elektroniske taksametersystem.

A-Taxi, Taxi 1 og Bergen Taxi har svart på høyringa:

A-Taxi:

Alternativ 3 fremstår som det alternativ som på enklast mulig måte dekker behovet for å kontrollere driften av løyvene. A-Taxi mener det bør beregnes ett gjennomsnitt av innkjøringen per måned og løyver som ikke oppnår «innkjøringsmålet» kan kontrolleres ytterligere for å se på hvordan løyvehaver disponerer løyvet sitt. Et hovedløyve bør som minimum ha 75.000 kroner innkjørt per måned.

Taxi 1:

Taxi 1 har ingen store bemerkninger i forhold til de tre foreslåtte alternativene. Sentralen vil på generelt grunnlag ønske en løsning som i størst mulig grad samspiller med datasett som etterspørres fra f.eks. SSB.

Bergen Taxi:

(...) Det er vår oppfatning at taxinæringen i Bergen leverer tilfredsstillende kapasitet. Vi opplever ikke økt klagepågang knyttet til leveransesvikt. (...) Alle 3 foreslåtte modeller med formål å kontrollere kjøreplikten medfører at taxisentralene skal oppgi data/informasjon om det enkelte løyvehaver/foretaks aktivitet. 07000 Bergen Taxi er prinsipielt sett svært skeptisk til at taxisentralene skal distribuere opplysninger om det enkelte løyves aktivitet, med basis i at forvaltningsmyndigheten skal gjennomføre kontroll av hvert løyve/foretak med det formål å avdekke brudd på regelverket. (...)

Vi anser at det er taxisentralene som er best i stand til å vurdere hvordan kjøreplaner i egen sentral kan/bør utformes og etableres, og vi kan ikke se hensiktsmessigheten av at fylkeskommunen skulle kontrollere løyvedrift opp mot eventuelle oppsatte kjøreplaner. (...)

Skjønnsmessig fastsetting av grenser for tilfredsstillende drift, vil naturlig nok igangsette diskusjoner og vurderinger knyttet til kriterier. (...)

Et kontrollsystem som støtter seg på sammenlikning av aktivitet i forhold til et gjennomsnitt er meningsløst. Det vil jo alltid ligge noen under gjennomsnittet, og dersom løyver som ligger under snittet øker sitt aktivitetsnivå vil gjennomsnittet i neste omgang øke.

07000 Bergen Taxi kan ikke se hensikten med nytt og økt kontrollregime knyttet til driveplikten. Det går ikke klart frem hva som ønskes oppnådd ved kontroll, og hvilken konsekvens kontrollen vil kunne få for det enkelte løyve/foretak. Vi er videre svært usikker på i hvilken grad taxisentralene har rett/plikt til å distribuere detaljert informasjon om aktivitet knyttet til det enkelte løyve.

Fylkesrådmannen sine kommentarar:

Berre tre av dei seks sentralane i køyreområdet svarte på høyringa. Bergen Taxi er skeptisk til kontroll av driveplikta, medan dei to andre sentralane ikkje har sterke synspunkt på dette. BT har engasjert advokat som har skriva ei juridisk betenkning som vedlegg til svarbrevet. Denne omhandlar juridiske sider ved sentralen sitt høve til å gje opplysingar om den enkelte løyvehavar til løyvestyresmakta, heimelsspørsmål knytt til løyvestyresmakta sitt høve til å påleggja sentralar å ha køyreplanar og prinsipielle sider ved å detaljstyra drosjesentralane.

Drosjeeigarane er sjølvstendige næringsdrivande, og generell kontroll av driveplikta vil representera eit uvanleg strengt kontrollregime for ei særskilt gruppe næringsdrivande. Utan å gå nærare inn på dei problemstillingane som BT sin advokat reiser, kan ein konstatere at både AUD-rapport nr. 13-14 og brukarundersøkinga AUD-rapport 12 a og b lagt fram i drosjeevalueringa for 2014, syner at drosjedekninga i Bergen køyreområde er god. Fylkesrådmannen meiner såleis at behovet for generell kontroll av driveplikta ikkje er tilstade.

I dei tilfelle der samferdselsavdelinga har opplysingar som tyder på at einskilde løyvehavarar ikkje oppfyller driveplikta, har administrasjonen praksis på å kontrollere desse. Ein innhentar køyrelogg, næringsoppgåve og utskrift av likning frå løyvehavar og ein rettar spørsmål til sentralen om løyve er i drift. Ved brot på køyreplikta kan det vera aktuelt å tilbakekalla løyve etter yrkestransportlova § 29, jf. yrkestransportforskrifta § 16. Dette vart t.d. gjort i eitt tilfelle i 2014.