

Hordaland fylkeskommune  
Samferdselsseksjonen  
Postboks 7900  
5020 Bergen

[hfk@hfk.no](mailto:hfk@hfk.no)



**B** : Janaflaten 10 - 5179 Godvik  
**P** : P.B 2420 Drotningstveit 5834 Bergen  
**T** : 55 70 00 00  
**E** : ledelse@taxi1.no  
**W** : www.taxi1.no  
**O** : 987 061 480 mva

Godvik 15.6.2018

## **Tilbakemelding i sak 2017 / 200 - 62**

God dag.

Vi noterer oss at det er gitt utsatt iverksettelse av vedtak i sak 2017/200-62. Dette setter vi pris på og anser det positivt for prosessen og dialogen.

Videre har også løyvestyresmakt strukket seg og imøtekommet en søknad fra Taxi 1 ved å gi midlertidig dispensasjon på krav om å frakte rullestoler på 8 løyver.

Taxi 1 har investert i nye kjøretøy og satser for fullt på utslippsfrie kjøretøy, senest er R 5001 besatt med kjøretøy HY10319.

Som kjent har også Hordaland fylkeskommune gitt Taxi 1 støtte til kjøp av 6 hydrogendrevne kjøretøy. Videre er det dokumentert at Hordaland fylkeskommune sammen med Miljødirektoratet har besørget ladeinfrastruktur til Taxi 1 slik at en kan drifte de 11 elektriske kjøretøyene Taxi 1 har bestilt, men i tillegg også tilby alle løyvehavere i Hordaland tilgang til hurtigladere.

Taxi 1 har alltid hatt en klar oppfatning av at selskapet er gitt en portefølje som en selv forvalter.

I dette ligger det at Taxi 1 styrer egen portefølje ut i fra selskapet og markedets behov. Det er således tilrettelagt en fornuftig, til tider påkrevd og hensiktsmessig drift. At Taxi 1 har en stabil og fast løyveportefølje fremgår også av løyvestyresmakt sitt brev av 22.5.2018 hvor en poengterer at dette er en av Taxi 1 sine særskilte driftsfordeler, styrke og rettigheter.

Dette fremheves av løyvestyresmakt gjentakende at det er driveplikt på et løyve, men samtidig altså at Taxi 1 har særskilte rettigheter.

Taxi 1 har aldri tidligere fått anledning til å reparere en anført feil hva gjelder inndragning av løyver. Dette er forvaltningsmessig galt.

Hvis det har vært tvingende påkrevd, og særskilt viktig for løyvestyresmakt å sikre at alle Taxi 1 sine løyver til enhver tid benyttes, er dette ikke tydelig for selskapet.

Det er dokumentert ganske grundig siden oppstart om hvorfor Taxi 1 har måtte endre og tilpasse seg markedssvingninger og endrede rammevilkår. Konkurransesvridning med utestengelse fra flybussholdeplasser, tvunget inn i et taxikøystyringssystem som er i strid med yrkestransportloven, blitt utsatt for et årelangt misbruk av reserveløyver som kjører utover oppsatt kjøretid, opplevd et eksploderende pirat taxi markedet og sist men ikke minst opplevd å bli utestengt fra anbudskjøring, til tross for påviste anbuds feil. Dette er noen av de påvirkningene Taxi 1 har måttet tåle.

Alle momentene er løyvestyresmakt kjent med. Slik vi vurderer det har løyvestyresmakt også et ansvar i å beskytte og ivareta Taxi 1 sine rettigheter. Taxi 1 opplever at politikere og byråkratiet har satt helt stille i båten uten å iverksette nødvendige tiltak for sikre Taxi 1 sine rettigheter.

Det er nærliggende å tenke at hvis det var særskilt viktig for løyvestyresmakt at Taxi 1 sine spesialbiler og reserveløyver gikk hele tiden, ville det av hensyn til likebehandlingsprinsippet jf forvaltningsrett også måttet forventes at en var særskilt opptatt og også sikret at det var grunnlag for at Taxi 1 fikk nødvendig omsetning slik at sjåfører ville kunne leve av å kjøre en reservebil eller spesialbil.

Vi kan ikke se at denne særskilte interessen har materialiserer seg i form av en aktiv behovsprøving eller i å sanksjonere mot de svært mange avvik som over flere år er rapportert og tatt opp i samarbeidsmøter. Spesielt overkapasitet og drift av reserveløyver utover tillatt tid er problematisert.

1. Dette har siden oppstart ikke blitt særlig problematisert av løyvestyresmakt.

Gjennom dette har en vurdert situasjonen og funnet det hensiktsmessig å be om endrede vilkår på noen løyver for kunne drive både mer effektivt og mer miljøriktig.

Taxi 1 startet altså selv i forkant av varselet å reparerer en tenkt situasjon hvor en kunne få krav mot seg om å levere inn løyver

Imidlertid har løyvestyresmakt innvilget dispensasjon fra rullestol krav, men har nektet Taxi 1 å klasse ned løyver permanent. Taxi 1 har forpliktet seg å fremme nullutslippskjøretøy og manglende permanent tillatelse til å kjøre biler, fremfor store maxitaxier er tenkt løst ved at Taxi 1 innvilges midlertidig dispensasjon, noe en altså har søkt om.

Måloppnåelse å kunne tilfredsstillte forventninger til mer miljøvennlig taxitransport fra hele det politiske miljø og regjering anses å kunne oppnås ved å gi Taxi 1 den aksept en søker om.

Løyvestyresmakt mener Taxi 1 har gjort seg skyldig i så alvorlige brudd på driveplikten at en vil inndra flere løyver og mener å ha rett til dette.

Vi mener at dette blir en unødig overilt og disproporsjonal reaksjon i strid med forvaltningsretten.

Videre så mener Taxi 1 seg ikke vel ivaretatt av løyvestyresmakt hva gjelder krav på beskyttelse av sine konsesjonsrettigheter

For det tilfelle en skal følge god forvaltningsskikk, kan Taxi 1 ikke se at en ikke skulle få anledning til å reparerer en sådan feil. Feilen skal normalt rettes ved at det settes en frist for drift på løyvene som er dagsfersk. I den forbindelse anses gamle forhold mange år tilbake til å ha liten relevans hva gjelder



dagens situasjon.

Etter vårt syn er bruddet i lys av overnevnte momenter og saken for øvrig over fullt ut forklarbar og unskyldbar og under enhver omstendighet en unødig og for sterkt reaksjon. Inndragning fremstår i lys av saken mer som en aktiv behovsprøving av Taxi 1 sin markedsposisjon.

Løvestyresmakt og det politiske miljø har påpekt at en mener at Avinor dispenserer yrkestransportloven ved å hindre løyvehavere fri adgang til oppstillingsplassene for å hente passasjerer. Taxi 1 har lidt flere titalls millioner kroner i tap og mistet 50 - 60 arbeidsplasser av denne grunn.

Det er utvilsomt at løvestyresmakt har et ansvar for å sikre adgang til helt nødvendig infrastruktur og skulle for lengst sikret eller tvunget grunneier Avinor til å la en løyvehaver, Taxi 1 få sin rettmessige adgang til å hente passasjerer på Bergen lufthavn tilsvarende som for andre løyvehavere, i tråd med selskapets plikt og konsesjon til å drive tilbringervirksomhet.

Ved å sitte helt stille har løvestyresmakt unnlatt å hjelpe Taxi 1, parallelt med at tilbringertilbudet til publikum har rast og prisene på flybuss har eksplodert. Dette har for Taxi 1 medført enda sterkere behov for aktivt å styre egen løyveportefølje.

Videre har løvestyresmakt ikke vært konsistent på det motsatte av driveplikten, nemlig hindre andre løyvehavere og sikre driftsstans ved behov og har latt andre drosjesentraler og løyvehavere over mange år utenfor utvidet og også latt reserveløyver utenom oppsatt kjøretider, uten å agere få lov til å ta markedsandeler på bekostning av Taxi 1 sin drift. Taxi 1 har som kjent protestert kraftig på dette, uten at en har agert mot dette.

... inn nye spesialkjøretøy, da en ikke får ta del i denne type anbudskjøring. Det har formodningen mot seg å kjøpe ti maxitaxier for kr 10 000 000 og deretter la dem stå på stallen i på vente av neste anbudsrunde.

Det er også dokumentert tidligere at Taxi 1 har mer enn nok kjøretøy i sin portefølje til å besette egne løyver, r

Sett i ettertid og slik Taxi 1 har tolket regelverket, holdt opp i mot løvestyresmakt sin forståelse av Taxi 1 sin faste størrelse på porteføljen kan en gjerne også hevde at Taxi 1 ikke har tatt innover seg at en er så sterkt rettslig forpliktet å informere om at løyve som ikke er i drift forblir ute av drift. Det fremgår av ordlyden i brevet av 14.5.2018.

Det hitsettes:

*Det går videre frem av yrkestransportforskriften § 51, første ledd, at løyvehaver ikke må ta drosjeløyve ut av kjøring uten samtykke fra løvestyresmakt uten at det ligger tvingende grunner for det. (vår understrekning)*

Bokstavelig har en, slik vi leser det rett til å ta løyve ut av drift uten samtykke av tvingende grunner.

Taxi 1 har altså tidligere beklaget at det ikke er kommunisert tydeligere til løvestyresmakt at driften på reserveløyvene og spesialløyvene at disse uteblir utover 1 mnd. Vi kan på nytt beklage det.

Stans i driften på disse løyvene er allerede forklart og grunnlagt over. Det er over flere år dokumentert en betydelig overkapasitet i markedet.

Som kjent kan Taxi 1 aldri komme i vanlig søknadsposisjon til å få flere løyver og vil med risiko hengende over seg om varsel av inndragning av løyver hver gang markedet kolliderer eller går ned, til slutt være barbert til ikke å ha løyver igjen.

Dette var åpenbart ikke i fylkesutvalgets tanker når en ønsket seg en ny og annerledes modell i 2003.

Taxi 1 kan derfor ikke helt se hva innsendelse av gamlenæringsoppgaver og skattemeldinger vil tilføre saken utover hva som allerede er kjent.

Årsaken er grundig beskrevet i saken og i vel kjent i media for øvrig.

Taxi 1 har sterkt bekymring for å måtte blottlegge seg overfor andre aktører som naturlig kan begjære innsyn i denne tye dokumenter som en ber om å få tilsendt. Det som fylkeskommunen ber om er også svært konkurransesensitive opplysninger som vanskelig kan la seg hemmeligholde når disse er journalført.

Vi ber derfor om at løyvestyresmakt revurderer ønske om innsendelsen og eventuelt ber om mer spesifikk statistikk på noen utvalgte løyver.

Som nevnt har Taxi 1 etter mange år opparbeidet seg et eget nisjemarked og igjen fått behov for større kapasitet, derav søknaden om endrede vilkår.

I dette ligger at Taxi 1 må behandles som en sentral med tilhørende en tildelt fast løyveportefølje, og ikke et og et løyve. Taxi 1 sine behov skal også vektlegges jf dagens regelverk,

Vi håper løyvestyresmakt kan vurdere saken på nytt og komme et annet resultat og at det er hensiktsmessig at Taxi 1 med sin særlige og spesielle tildeling av løyver og driftsform må få beholde sin faste portefølje.

*Robert Aasmul*

---

Robert Aasmul  
Daglig leder