



Til sentralane i Bergen køyreområde

Dato: 30.10.2014
Vår ref.: 2014/17787-2
Saksbehandlar: annvedv
Dykkar ref.: «REF»

Evaluering av drosjeverksemnda i Bergen køyreområde 2014

Utover statistikken for veke 22-26 ynskjer me sentralane sine synspunkt på enkelte sider ved drosjeverksemnda i køyreområde.

1. Styrarordning

Det går fram av yrkestransportforskrifta § 51, andre ledd at

«Blir den som innehar løyve midlertidig ute av stand til selv å lede og drive virksomheten, kan løyvemyndigheten etter søknad samtykke i at virksomheten i inntil tre år helt eller delvis blir overlatt til drosjesentral. Er det ikke drosjesentral i distriktet, kan løyvemyndigheten godkjenne annen bestyrerordning. Det samme gjelder når løyvemyndigheten av andre grunner finner det mest hensiktsmessig å godkjenne annen bestyrerordning. (...)»

Det er opp til løyvestyresmakta sitt skjønn å vurdere om løyvehavar oppfyller vilkåra for å nytta styrarordning i kvart enkelt tilfelle. Regelen er meint for dei tilfelle der **løyvehavar grunna eigen alvorleg sjukdom** ikkje kan drifte drosjeverksemnda sjølv. Om løyvehavar ikkje sjølv kan køyra drosja, kan han likevel ha det administrative ansvaret og syta for at drosja er i drift, då med tilsette sjåførar.

I Bergen køyreområde ser me no ein aukande tendens til at løyvehavarar driv drosjeverksemnda utan tilsette sjåførar, og at ein søker om styrarordning ved mindre alvorleg sjukdom, t.d. ryggproblem. Hovudregelen er at det er sentralen som skal styra løyve, men dei fleste søker om annan styrarordning. Samferdselsavdelinga får spørsmål om det er mogleg å få styrarordning dersom løyvehavar med utanlandsk opphav må reisa til heimlandet i lengre periodar for å ta seg av sjuke slektningar. Vidare vert det stilt spørsmål om kor lenge ein løyvehavar må driva løyve sjølv før han på nytt kan søkja om styrarordning. Me har óg avdekka uryddige og tildels regelstridige tilhøve i samband med styrarordningar.

På denne bakgrunn er det trong for å presisera reglene for styrarordning. Vedlagt fylgjer utkast til retningsliner og skjema, sjå vedlegg. Me bed om sentralane sine synspunkt på dette.

2. Maksimaltal på løyve i ein sentral

Bergen Taxi er framleis den dominerande sentralen i køyreområdet. Sentralen er i ferd med å redusera løyveporteføljen til 430 løyve, dvs. ca 57% av løyvetotalen, men sentralen kan oppjustera dette til 60% igjen. Taxi 1 har 9% av løyvetotalen som sentralløyve og desse er ikkje gjenstand for sirkulasjon.

Slik løyvetalet er regulert i dag, skal dei fire andre sentralane konkurrera om 233 løyve. Med makstak på 60% av løyvtotalen ser det ikkje ut for at den største sentralen kan få reell konkurranse. For at det skal skje, må makstalet for løyve i ein sentral justerast ned. Me bed derfor om sentralane sine synspunkt på eventuell nedjustering av makstal på løyve i ein sentral, og eventuelt kor langt ned sentralane meiner at makstalet bør justerast. Ei eventuell nedjustering må praktisk gjennomførast ved gradvis nedtrapping av løyvetalet i den største sentralen.

3. Minimumstal på løyve i ein sentral

Etter vårt syn får ein sentral reell gjennomslagskraft i marknaden fyrst når løyveporteføljen er omlag 50 løyve. Me ynskje derfor å sjå på om det er aktuelt å innføra eit minimumstal på løyve i ein sentral. Ved eventuell innføring av minimumstal vil dette få konsekvensar for sentral som ligg under minimumstalet. Sentralen må innan ei viss tid auka løyveporteføljen og greier han ikkje det, bør sentralen avviklast og løyvehavarane fristillast slik at dei kan slutta seg til annan sentral. Slik praksis kan stimulera løyvehavarar til å rekruttera løyvehavarar til eigen sentral og gje sentralar ekstra incentiv til å auka løyveporteføljen.

Eventuell endringar i maks/minimumstal på løyve i ein sentral, må innarbeidast i drosjereglementet for køyreområde. Me bed om sentralane sitt synspunkt på innføring av minimumstal, kor dette bør liggja og kor lang tid ein sentral bør ha til å auka løyveporteføljen.

4. Innmontering av taksameter ved overgang til ny sentral

Det skal gå fram av løyvedokumentet kva sentral løyve er tilslutta. Ved fleire høve har me erfart at løyvehavarar går over til ny sentral og får innmontert taksameter utan at løyvedokumentet er endra. Det er ikkje høve til å gå over til annan sentral, utan at løyvehavar fyrst får endra løyvedokumentet hjå samferdselsavdelinga. Då det er sentralen som administrerer inn- og utmontering av taksameter, har sentralen eit særskilt ansvar for at dette skjer i korrekte formar. Me foreslår derfor ei presisering om dette i drosjereglementet, sjå under.

5. Drosjereglementet for Bergen køyreområde

Gjeldande reglement for Bergen køyreområde synes ikkje tilstrekkeleg detaljert til å fanga opp vesentlege problemstillingar som oppstår i drosjemarknaden. Me har med utgangspunkt i drosjeforskrifta for Oslo kommune, laga utkast til revidert og utvida drosjereglement for Bergen køyreområde, sjå vedlegg. Utkastet omfattar óg dei punkt som er nemnt over. I utkastet er endringar og ny tekst merka raudt. Me bed om innspel frå sentralane til utkastet.

Frist for tilbakemelding er **1. desember 2014**

Rolf Rosenlund
seksjonsleiar

Anne Vedvik
rådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi: Norges Taxiforbund, avd. Bergen v/Arve Halvorsen
Kopi: Norges Taxiforbund, avd. Hordaland v/Berit Jacobsen