

Til sentralane i Bergen køyreområde

Dato: 23.09.2014
Vår ref.: 2014/381-33
Saksbehandlar: annvedv
Dykkar ref.:

Brevet er berre sendt som e-post

Kontroll av driveplikta

HFK viser til vårens samarbeidsmøte der det ikkje vart tid til å ta opp denne saka. Me kjem no attende til saka i skriftleg form, jf. referatet.

Samferdselsutvalet bad i sak 11/14 om å få ei sak om korleis fylkeskommunen kan kontrollere driveplikta og sanksjonere brot på denne. Administrasjonen har etter dette kontakta Datatilsynet som har gjeve ei utgreiing når det gjeld kva opplysingar me som løyvestyresmakt har heimel til å innhenta frå drosjesentralane, jf. vårt brev til sentralane av 27.05.2014. Vidare har me innhenta opplysingar om korleis Oslo kommune har kontrollert driveplikta.

Det er viktig å koma fram til kontrollformar som er føreseielege, rettferdige og mest mogleg effektive både kva gjeld å avdekke brot og ressursbruk. HFK har sett på alternative måtar å kontrollere driveplikta i køyreområdet.

1. Køyreplanar

Det går fram av yrkestransportforskrifta § 46, sjette ledd at:

«I den utstrekning det trengs for å sikre en effektiv drosjetjeneste, kan styret i drosjesentralen fastsette en bindende detaljert kjøreplan som angir det tidsrom den enkelte drosje skal gjøre tjeneste. Løyvemyndigheten kan gi pålegg om endring av slik kjøreplan.»

Ved etablering av drosjesentralar i Bergen køyreområde har det vore ein føresetnad at sentralane i praksis skal ha kontroll med at drosjane er i drift og oppfyller køyreplikta. I samarbeidsmøte våren 2013 kom det fram at ingen av sentralane hadde detaljert køyre- eller vaktplan, men at nokre sentralar har køyreplikt i spesielle tidsrom.

Dersom ein tek utgangspunkt i forskrifta § 46, kan HFK påleggja alle sentralane i Bergen køyreområde å utarbeide detaljerte køyreplanar som skal godkjennast av oss. Dersom sentralane får slikt pålegg, kan HFK kontrollere aktiviteten i kvar einskild drosjeverksemd opp mot den detaljerte køyreplanen. HFK må då henta ut inntektsstatistikk/køyrelogg frå sentralane.

2. Fastsetjing av grense for driveplikta

Frå sentralane si side har det vore stilt spørsmål ved kor grensa for driveplikta går, dvs. kor mange skift i månaden ei drosje må vera i drift for å oppfylla driveplikta. I utgangspunktet gjeld driveplikta 24 timar i døgnet heile året. Dette er likevel ikkje praksis for sentraltilknytte løyve der sentralen kan fordela køyringa mellom løyvehavarane avpassa etter etterspurnaden.

Dersom HFK set ei grense for driveplikta under slike tilhøve, må grensa fastsetjast etter skjønn. Når grensa eventuelt er fastsett, kan HFK kontrollera driveplikta ut frå inntektsstatistikk/køyrelogg innhenta frå sentralane.

3. *Inntening og køyrde kilometer*

Eit tredje alternativ er å samanlikna inntening og køyrde kilometer på kvart einskild løyve. Ved å kontrollera ei viss mengde eller heile drosjeparken, får ein fram eit gjennomsnitt som den einskilde kan kontrolleraast mot. Det kan vera aktuelt å skilja mellom drosjeverksemder med og utan tilsett sjåfør. Rapportar og køyrelogg må hentast ut frå sentralane.

Me bed om sentralane sine kommentarar til dei alternativa som går fram over, og tar gjerne imot eventuelle andre innspel. **Svarfrist er sett til 1. desember 2014.**

Rolf Rosenlund
seksjonsleiar

Anne Vedvik
rådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi:
Norges Taxiforbund avd. Bergen