



Hordaland Fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
Postboks 7900
5020 Bergen

Ref: 2014/381-33

Bergen, 1. desember 2014

VEDR.: KONTROLL AV DRIVEPLIKT

Det vises til brev datert 23.09.14 til sentralene i Bergen kjøreområde, vedrørende ovennevnte. I brevet adresseres modeller for kontroll av oppfyllelse av driveplikten, med anmodning om tilbakemelding fra sentralene innen 01.12.14.

Innledning – Bakgrunn og hensikt

Problemstilling som tas opp har sin bakgrunn i vedtak i samferdselsutvalgets sak 11/14, vedrørende rapportering av løyvedrift og hvordan det kan sanksjoneres mot løyver som er lite i bruk.

Det går imidlertid ikke klart frem hva som er hensikten, og hva som ønskes oppnådd ved kontroll av det enkelte løyve.

07000 Bergen anser at det er taxisentralens anliggende å sikre at markedet og kundene betjenes på tilfredsstillende måte. Det er i vår egen interesse å sikre tilfredsstillende tilbudt kapasitet i forhold til etterspørselen på ulike tider av døgnet. Høy leveringsevne er i så måte en sentral konkurranseparameter. Likeledes sammenfaller dette med forvaltningsmyndighetens ansvar og interesse for at tilbudet til publikum er tilfredsstillende.

Det er vår oppfatning at taxinæringen i Bergen leverer tilfredsstillende kapasitet. Vi opplever ikke økt klagepågang knyttet til leveranssvikt. I forrige drosjeevaluering kom det tydelig frem at det ikke er for få løyver i Bergen, heller tvert imot. I løpet av de siste 12 måneder har taximarkedet opplevd ytterligere tilbakegang.

Vi anser derfor at hensikten med økt fokus på driveplikten ikke baserer seg på en oppfatning av at markedet ikke dekkes med tilfredsstillende tilbudt kapasitet.

Videreformidling av data/informasjon – Har sentralen rett og/eller plikt?

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 mener at det å oppgi denne type informasjon stiller både etiske og formelle spørsmål, og vi er svært usikker på om sentralene har plikt og/eller rett til å videreformidle slik informasjon, samt om det er klokt sett utfra at løyvehaver/foretak i vår sentral ikke bare er løyvehaver, men også aksjonær.

Som et perspektiv på dette vil vi eksemplifisere problemstillingen med det følgende:

Relatert til skattesvindelsaken i Oslo i 2007 var taxinæringens omdømme generelt sett svært dårlig. 07000 Bergen Taxi anså det hensiktsmessig å være proaktiv i forhold til å styrke eget omdømme, og valgte å ta initiativ til å overføre omsetningstall for hvert enkelt løyve/foretak til skattemyndighetene. Med basis i vår advokats juridiske vurdering var det nødvendig å innhente skriftlig fullmakt fra hver eier, som sikret at sentralen hadde formell hjemmel til å oppgi slik informasjon.

Det å oppgi denne type informasjon er i ettertid regulert i egen forskrift (fra 2013), hvor det er etablert juridisk hjemmel til å kreve at samtlige taxisentraler i Norge oppgir slike data til skattemyndighetene.

At en taxisentral har plikt til å inngi generell informasjon om alle løyvehaveres totale og eventuelt gjennomsnittlige aktivitet, samt andre forhold knyttet til hvordan publikum/market betjenes, oppfattes ukontroversielt. Det antas at problemstillingen er annerledes når det etterspørres data om den enkelte løyvehaver/foretak.

Det oppfattes videre problematisk at hensikt/formål med informasjonsinnsamlingen ikke er tydelig beskrevet, også utfra at det ikke er kjent hvordan kontrollen skal utføres og i hvilken grad og hvordan dette vil kunne få konsekvenser for de enkelte løyvehavere/foretak.

Vi vil understreke at vår oppfatning omkring dette ikke er basert på et ønske om å ikke være samarbeidsvillig overfor fylkeskommunen, men heller utfra hva som er formelt korrekt og klokt overfor aktørene i taxinæringen.

Med dette som bakgrunn har vi engasjert adv. Rasmus Broch til å vurdere saken utfra et juridisk og formelt perspektiv. Hans notat vedlegges vårt høringssvar i sin helhet. Som det fremgår av adv. Broch sin vurdering er saken ikke klar juridisk sett.

Vi mener det derfor er korrekt av oss å peke på at dersom fylkeskommunen ser det formålstjenlig å innføre rapporteringsplikt fra sentralene, som i utstrakt forstand betyr at

sentralene plikter å oppgi data/informasjon om det enkelte løyve/foretak, vil vi ta forbehold om at vi kan komme til å vurdere de rettslige sider av et slikt påbud ytterligere.

Det overstående adresserer seg til problemstillingen knyttet til at selve sentralen skal oppgi informasjon om aktivitet hos den enkelte løyvehaver/foretak. Hvorvidt fylkeskommunen henvender seg til den enkelte løyvehaver/eier og forespør relevant informasjon er ikke en del av våre vurderinger på dette tidspunkt.

Foreslåtte metoder

Som metoder for kontroll er 3 alternativer trukket frem:

1. Kjøreplaner: Pålegg til drosjesentralene om fastsettelse av bindende detaljerte kjøreplaner, som skal godkjennes av HFK. Deretter uthenting av kjøreløgg for det enkelte løyve, hvorpå faktisk kjøring kontrolleres opp mot kjøreplan.
2. Fastsetting av grense for driveplikt: Dette gjennom å identifisere hvor mange skift en taxi skal ha pr. måned. Deretter individuell kontroll av enkeltløyvehavere opp mot kjøreløgg fremskaffet hos sentralene.
3. Inntjening og kjørte kilometer: Innhenting av inntjening og kjørte kilometer for hvert løyve. Deretter beregne gjennomsnittstall og sammenlikne det enkelte løyve mot gjennomsnittet.

Kjøreplaner

Taxisentralene er i henhold til regelverket, samt med bakgrunn i etterspørsel/krav fra markedet, ansvarlig for å sikre tilfredsstillende tilbudt kapasitet. Det vil si å bidra til og sørge for at drift av løyveparken samstemmer med etterspørselen til ulike tider.

En av taxinæringens store utfordringer er at etterspørselen varierer sterkt gjennom dagen, uken og året. Taxitransport er en «ferskvare» og publikum forventer leveranse når behovet er tilstede. Konsekvensen av dette er at når etterspørselen er på sitt absolutt høyeste vil det naturlig nok kunne oppstå forsinkelser. Likeledes er det viktig at tilbudet begrenses (få taxier i drift) når etterspørselen er lavest.

Om alle løyver skulle være i drift samtidig hele tiden, ville det medført svært ineffektiv drift og press på prisnivået.

I større byer (og hos større sentraler) regulerer tilbudt kapasitet seg til etterspørselen «av seg selv». Med basis i erfaring/kompetanse, statistikk og informasjon fra sentralene velger løyvehaverne å ha bilen i drift på de tider hvor etterspørselen krever det. Behovet for innkjøring og inntekter er drivkraften i denne dynamikken.

Likeledes er det ulikt i hvor stor grad den enkelte løyvehaver bemanner løyvet. Noen ser fordeler med fullskift, dvs. 24/7 drift, noen foretrekker 2-skift, andre ansetter kun ekstra helgesjåfører, mens noen velger ikke å ansette sjåfør overhodet. Dette skaper den nødvendige dynamikk/fleksibilitet i forhold til at tilbudet totalt sett tilpasses etterspørselen.

Det er flere/mange tiltak en sentral kan iverksette for å sikre at etterspørselen er dekket. 07000 Bergen Taxi benytter seg for tiden av disse verktøyene:

- Kontinuerlig evaluering og oppfølging av kjøreplanen for reserveløyver
- Evaluering og oppfølging av unødvendig nei-trykk praksis
- Vaktplan for Arna-løyvene
- Vaktplan for stor- og rullestolbiler
- Iverksettelse av kjøreplan – krav til morgenoppmøte (se under)

Med bakgrunn i økt omfang kontraktkjøring fra høsten 2014, som i stor grad sammenfaller med pågang og trafikk i rushtidene, har styret fra august iverksatt kjøreplan (krav til oppmøte) om morgenen alle ukedager. Manglende oppmøte sanksjoneres med tap av turtildeling i perioder med lavere aktivitet.

I henhold til yrkestransportforskriften påhviler det sentralene å sette opp kjøreplaner om det anses hensiktsmessig for å sikre en effektiv drosjetjeneste. Løyvemyndighetene kan kreve planen endret.

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.

Fastsetting av grense for driveplikten

Løyvehaver i en sentral svarer for månedlig sentralavgift. For å sikre tilfredsstillende resultater og overskudd i eget enkeltmannsforetak kreves at løyvet er i tilstrekkelig drift og at aktiviteten genererer tilfredsstillende inntjening.

Skjønnsmessig fastsetting av grenser for tilfredsstillende drift, vil naturlig nok igangsette diskusjoner og vurderinger knyttet til kriterier. Videre hvilke konsekvenser det vil ha å ligge under den fastsatte grense.

Eventuell innhenting av data/informasjon knyttet til det enkelte løyve/foretaks aktivitet (antall skift, innkjørt, inntekter og lignende) må gjøres hos den enkelte løyvehaver, og ikke hos taxisentralen.

Inntjening og kjørte kilometre

For vurderinger knyttet til inntjening og kjørte kilometre vil gjelde det samme som under overstående punkt.

Et kontrollsystem som støtter seg på sammenlikning av aktivitet i forhold til et gjennomsnitt blir 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.

Oppsummering

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/foretak.



Med vennlig hilsen
07000 Bergen Taxi

Jan Valeur
Adm. direktør

Vedlegg: Utredning/notat fra Adv. Rasmus Broch.