

Hordaland Fylkeskommune

Samferdselsavdelingen

Forvaltningsseksjonen

Fjell 27.11.2014

Deres referanse: 2014/17787-2

Evaluering av drosjeverksemnda i Bergen køyreområde 2014

Styrarordning

A-Taxi har ingen merknader til retningslinjene for styrerordningen.

Maksimalt på løyve i ein sentral

For å få en realistisk konkurranse mellom sentralene bør ingen sentraler ha større løyveportefølje enn 30% av løyvetotalen.

Minimumstal på løyve i ein sentral.

A-Taxi mener det i utgangspunktet må være opp til hver sentral å avgjøre hvor mange løyver de har i porteføljen så lenge man holder seg innenfor tillatte løyvetotal.

Vi viser også til følgende:

Når Bergen Taxi ble etablert fantes det ikke konkurranse i markedet og alle biler var således tilsluttet samme sentral. Dette har selvsagt vært en fordel for Bergen Taxi da disse først, og med størst portefølje kunne inngå kontraktskjøring etc. Som soleklar størst sentral vil det også være naturlig at det er denne sentral alle ønsker å ende opp i på sikt. Sentralen eies av løyvehaverne i selskapet.

Når Norgestaxi ble etablert overtok denne samtlige løyver knyttet til Taxi Vest. Norgestaxi har også i flere omganger fått tildelt løyver som har vært øremerket NT. Dette har vært med å sikre NT en stor del av løyveporteføljen i Bergen kjøredistrikt. Norgestaxi eies av aksjonærer som ikke er knyttet til drosjenæringen i Bergen.

Når Taxi1 ble etablert fikk denne sentral egne løyver knyttet til sentralen. Løyvene eies også av sentralen. Dette sikrer en stabil og jevn løyveportefølje for Taxi1. Aksjemajoriteten i Taxi1 eies av Aasmul, noe som gir lokal forankring i Bergen.

Når Bryggen Taxi ble etablert ble denne sentralen startet som et sameie der løyvehaverne eier sentralen sammen. Bryggen Taxi har ikke fått tildelt øremerkede løyver.

Når A-Taxi ble startet ble det i form av e-post fra samferdselsavdelingen under utarbeidelsen av konsesjonssøknad gjort klart at HFK ikke ville gi sin tilslutning til etablering av ny sentral dersom ikke

sentralen ble eiet av løyvehavere og at fremtidige løyvehavere skulle ha mulighet for å kjøpe aksjer i sentralen. Slik lyder også vedtektene i A-Taxi. A-Taxi AS har ikke fått tildelt øremerkede løyver.

Når Christiania Taxi Bergen fikk konsesjon hadde HFK gått bort fra kravet om lokalt eierskap og krav om at løyvehaverne måtte få anledning til å kjøpe aksjer i selskapet. CTB eies av aksjonærer fra Oslo området.

I dag har vi en situasjon i Bergen som løyvehaverne i lengden ikke er tjent med. NT og CTB «kjøper» i stor grad løyvehaverne som er tilknyttet sentralen. Dette foregår ved at forskudd på fremtidig innkjørt kreditt utbetales til løyvehaverne. Når en løyvehaver låner penger gjennom sentralen, eller tilbys kontantsummer for å signere formidlingsavtaler med sentralene vil løyvehaveren i stor grad være låst til sentralen all den tid det tar å tilbakebetale lånt/forskuttert beløp. Eller at man møtes med krav om tilbakebetaling av «sign on fee» før man kan gå ut av sentralen. Vi er kjent med at en del løyvehavere føler seg låst i sentralen de er tilknyttet og ikke føler de har reell overgangsmulighet. De kan ved misnøye ikke søke overgang til annen sentral all den tid de skylder store pengesummer som forfaller til betaling ved overgang til annen sentral.

A-Taxi og Bryggen Taxi er de eneste sentraler, i tillegg til Bergen Taxi, som er eiet av løyvehaverne. Ingen av sentralene ønsker å delta i «kjøp» av løyver. Det kan i utgangspunktet fremstå som mindre attraktivt for en ny løyvehaver å gå inn i en sentral som ikke tilbyr lån av penger. A-Taxi er likevel av den oppfatning av at Bergen kjøredistrikt bør drives etter det prinsipp at man ikke låser løyvener økonomisk i noen sentraler og ønsker ikke å delta i det vi ser som helt feil utvikling av næringen. Det er et kjent faktum at NT og CT også i Oslo opererer på samme måte og det finnes en stor misnøye blant drosjeeierne. Det lånes blant annet ut penger til bilkjøp, forskuddsskatter, restskatter osv. A-Taxi er av den oppfatning at dersom et enkeltmannsforetak, som en løyvehaver er, skal ha «livets rett» må denne også sørge for å ha økonomiske forutsetninger på egen hånd til å håndtere slike økonomiske ting.

Dersom HFK fremdeles mener at det bør innføres et minimumsantall løyver i hver sentral må de minste sentralene først gis tilstrekkelig tid til å innhente eksterne aksjonærer og deretter tilstrekkelig tid til å gjennomføre samme «kjøp» av løyver som andre sentraler bedriver.

Dersom sentraler må legges ned som følge av endrede vilkår for innhav av konsesjon vil dette selvsagt også medføre at det vil komme krav om refusjon av utgifter sentralene har hatt i forbindelse med etablering og investering i utstyr all den tid HFK selv har valgt å tildele konsesjoner for drift av drosjesentraler på så ulike premisser.

Dersom det innføres minimumstall på antall løyver i en sentral bør dette tallet ligge vesentlig under tallet 50 som er tallet det opereres med i Oslo. Oslo har tross alt en langt større løyvemengde enn Bergen og det vil være fullstendig urealistisk å innføre samme tall som for Oslo. Tallet bør da mer korrekt ligge på ca en tredjedel av det som er krav for Oslo med tanke på totalantallet løyver i Bergen kjøredistrikt. Det bør også i en overgangsperiode, til minimumsantallet løyver er nådd, tildeles øremerkede løyver for å få de minste sentralene opp i rett antall.

Innmontering av taksameter ved overgang til ny sentral

A-Taxi har ingen merknader til dette.

Drosjereglementet for Bergen k yromr de

Dette punkt t vil bli besvart i henhold til den utsatte svarfristen.

Med vennlig hilsen

Arve Samland

Daglig leder

A-Taxi AS

Dette brevet er elektronisk signert og har derfor ikke signatur.