

Hordaland Fylkeskommune  
Samferdselsavdelinga  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Ref: 2014/17787-2

Bergen, 8. desember 2014

## **VEDR.: EVALUERING AV DROSJEVIRKSOMHETEN I BERGEN KJØREOMRÅDE 2014**

Det vises til brev datert 30.10.14 vedrørende ovennevnte. Sentralenes synspunkt på følgende punkter etterspørres:

1. Styreordning
2. Maksimalltall på antall løyve i en sentral
3. Minimumstall på antall løyver i en sentral
4. Innmontering av taksameter ved overgang til ny sentral
5. Drosjereglement for Bergen kjøreområde

For punktene 1, 2, 3 og 4 er det satt høringsfrist til 8.12.14  
For punkt 5 er høringsfristen utsatt til 9.01.15.

Vi vil med dette gi våre synspunkt på punktene 1, 2, 3 og 4, samt gi innspill til øvrige tema som bør vies oppmerksomhet i forestående evaluering, nærmere bestemt:

- Ulovlig persontransport (pirattaxi, Haxi, Uber)
- Drosjenes plass i kollektivtransporten
- Køprising (tidsdifferensierte bompenger)

På generelt grunnlag vil vi peke på at taxitransport i Bergen kjøreområde, etter vår oppfatning, leveres med tilfredsstillende kvalitet. Sammenliknet med nivået i øvrige norske byer er også prisnivået på taxileveranser i Bergen på et rimelig nivå.

Med bakgrunn i det overstående anser vi at det er unødvendig og uhensiktsmessig å innføre vesentlige endringer i rammebetingelsene for taxinæringen i Bergen.

## Styreordning

Det er vist til yrkestransportforskriften § 51, andre ledd.

07000 Bergen Taxi tar for gitt at samtlige søknader om styreordning fra løyvehaver i vår organisasjon fremlegges for oss, hvorpå vi som hovedregel vil påta oss bestyreransvaret for innvilgede ordninger.

Vi har pr. dato 1 bestyrerordning, og har ikke opplevd økning i antall søknader til slike ordninger.

Noen innspill til utsendt utkast til regelverk og skjemaer:

- Vi opplever skjemaopplegget som formelt og byråkratisk.
- Vi er ikke kjent med at det er et krav at løyvehaver skal være 100% alvorlig syk, og derigjennom ikke kan drive taxivirksomheten, for å få innvilget bestyrerordning. Vårt inntrykk er at bestyrerordning tidligere er innvilget også i forbindelse med behov for omskolering og lignende.
- Vi anser det unødvendig at det skal etableres en standard styrerkontrakt mellom løyvehaver og styrer.
- Vi stiller oss uforstående til at eier i en bestyrerordning skal få utbetalt et omforent pengebeløp per måned.

## Maksimaltall på antall løyver i en sentral

Vi er svært forbauset over at maksimaltall for antall løyver i en sentral fremsettes som tema i forestående drosjeevaluering. Temaet var på dagsorden for noen år siden, hvorpå det ble kommunisert at dagens 60% ville bli stående, og at dersom 07000 Bergen Taxi fant det formålstjenlig å redusere antall løyver for en periode, ville dette ikke gjøre at «bordet fanget» og diskusjon om lavere prosent skulle aktualiseres.

Vi vil anta at 07000 Bergen Taxi er den eneste sentralen i Bergen kjøreområde som entydig vil hevde at 60%-en ikke må reduseres. Det er nærliggende å anta at øvrige sentraler vil argumentere for at 07000 Bergen Taxi må bygges ned, da slik nedbygging vil medføre flere løyver til egen sentral og høyere driftsinntekter, helt uavhengig av hvilke sentral publikum/taxikunden prefererer.

Vi tar avstand fra at det konkluderes med at den største sentralen (07000 Bergen Taxi) ikke har reell konkurranse. Konkurransen er i høyeste grad reell og aktuell. At 07000 Bergen Taxi hevder seg godt i konkurransen gjennom å levere et godt produkt til markedet, kan ikke få den konsekvens at fylkeskommunen inndrar kapasitet, og derigjennom bidrar til at publikum ikke får den taxileveranse som etterspørres.

Respons Analyse gjennomfører årlige markedsundersøkelser for vår organisasjon. I den ferskeste undersøkelsen (oktober/november 2014) svarer 72 % av de spurte at de foretrekker å bruke 07000 Bergen Taxi. Dette til tross for at vår organisasjon kun har 60% av løyveantallet.

Vi antar at en eventuell nedbygging av løyveantallet også har formelle/juridiske aspekter, relatert til at vår selskap har påtatt seg forpliktelser både overfor kontraktspartnere og publikum generelt. Taxisentralen i Bergen AS har brukt store ressurser på å bygge merkevare og seriøsitet, hvilket har slått ut i god etterspørsel etter selskapets tjenester. En «frarøvelse» av nødvendig kapasitet vil forringe vår leveringsevne og omdømme, og derigjennom ha økonomiske konsekvenser for selskapet. En nedbygging og inndragning av kapasitet vil ikke bare få negative økonomiske følger for aksjeselskapet i seg selv, men også for den enkelte aksjonær i selskapet.

Vi har bedt vår advokat om å bistå med juridiske betraktninger knyttet til en reduksjon av 60%-en og en tvungen nedbygging av selskapets kapasitet. Adv. Brochs notat vedlegges i sin helhet og er en del av vårt høringsvar.

Vi refererer fra adv. Broch's oppsummering i notatet:

**Oppsummering:**

- *Yrkestransportlovgivningen kan ikke anses å gi tilstrekkelig hjemmel til den type markedsinngrep som en tvungen nedbygging av Bergen Taxi's tilknyttede løyvetall innebærer, noe et eventuelt slikt vedtak har direkte konkurranseregulering som formål, i en situasjon hvor det ellers er tilfredsstillende markedsdekning innenfor næringen.*
- *Under ingen omstendighet foreligger tilstrekkelig holdbart grunnlag for å omgjøre tidligere vedtak vedrørende løyvetaket, med direkte skadevirkninger for Bergen Taxi, selskapets løyvehavere/ aksjonærer og tilknyttede sjåførere.*
- *Et eventuelt omgjøringsvedtak må for øvrig også behandles på annen måte enn det som gjelder for forskrifter, noe som vil betinge blant annet en helt annen type kontradiksjon for Bergen Taxi, enn det høringsutkastet kan synes å legge opp til, jf. de strengere saksbehandlingskrav som knytter seg til enkeltvedtak.*
- *En markedsregulering for å etterkomme krav fra konkurrerende sentraler, vil for øvrig ha samme virkning som en kvotefordeling avtalt mellom sentralene, noe som vil kunne være i strid med "State Action Doctrinen". Slike tiltak på myndighetsplan vil derfor kunne stride mot Norges forpliktelser etter EØS-avtalen, og være i strid med rettspraksis fra EF-domstolen og EFTA-domstolen.*
- *Rettstridige vedtak med tapskonsekvenser, vil kunne danne grunnlag for erstatningskrav.*

Reduksjon av maksimaltallet fra 60% og nedover og/eller nedbygging av vår transportkapasitet vil ha store konsekvenser for Taxisentralen i Bergen AS, praktisk, juridisk og økonomisk. For oss er en nedbygging uakseptabelt og uaktuelt.

### **Minimumstall på antall løyver i en sentral**

Ved tidligere søknader om etablering av nye sentraler i Bergen kjøreområde har saken vært sendt til høring hos øvrige aktører i kjøreområdet.

Vi er av den oppfatning at for mange taxisentraler i Bergen kjøreområde er uheldig, da dette ofte medfører sviktende leveringskvalitet, uoversiktighet i markedet, sviktende effektivitet og høyere priser.

### **Innmontering av taksameter ved overgang til ny sentral**

Vi oppfatter regelverket knyttet til at det i løyvedokumentet skal fremgå hvilken sentral en løyveholder er tilknyttet, som klart og entydig.

Det er opplagt at en løyveholder ikke kan gå over til en ny sentral uten godkjenning/vedtak fra fylkeskommunen. Likeledes gjelder for en sentral at ny løyveholder ikke kan tas inn uten formell godkjenning fra fylkeskommunen.

Det overstående bør/kan kommuniseres/presiseres tydelig til sentraler/løyveholdere i forbindelse med løpende tildeling av løyver (det månedlige tildelingsvedtaket).

Vi kan derfor ikke se nødvendigheten av å presisere reglene nærmere i drosjereglementet.

### **Andre innspill**

Vi vil benytte anledningen til å fremheve ytterligere tre punkter som bør/kan behandles i forbindelse med drosjeevalueringen:

#### Ulovlig persontransport (pirattaxi, Haxi, Uber)

Vi viser til samarbeidsmøte 11. juni 2014 hvor Politiet, SVV og skatteetaten deltok under punktet «Piratdrosjer – idedugnad tiltak».

Det er vår oppfatning at ulovlig persontransport må vies større oppmerksomhet, samt at det settes inn tilstrekkelige ressurser til å avdekke og hindre denne type virksomhet.

I den forbindelse viser vi til rundskriv/brev fra samferdselsdepartementet til fylkeskommunene datert 20.11.14 (ref: 14/2408) vedrørende «Samkjøring, bruk av apps mv til å formidle persontransport mot vederlag». Departementet er i sitt rundskriv tydelig på kravet til løyveplikt ved persontransport, selv når vederlaget er lavt. Videre peker departementet på medvirkningsansvaret i forbindelse med markedsføring og transportformidling. Taxisentraler skal som kjent godkjennes av løyvemyndigheten.

Det er kommunisert at det er løyvemyndighetene som er rette instans til å sikre at ulovlig persontransport ikke skjer, og Oslo kommune har på den bakgrunn anmeldt Uber for deres virksomhet.

Vi anser at Hordaland fylkeskommune bør være proaktiv i forhold til det overstående.

#### Drosjenes plass i kollektivtransporten

Vi vil igjen minne om viktigheten av at drosjenes rolle i kollektivsammenheng vies tilstrekkelig oppmerksomhet.

Dagens regjering/storting definerer tydelig at drosje er et viktig og integrert del av kollektivtransporten. Fylkesutvalget i HFK har tydelig pekt på at grensesnittet mot drosjenæringen må hensyntas i planlegging og tiltak.

Vi har i flere sammenhenger tatt til orde for viktigheten av at taxitransport sees på som en integrert del av kollektivtransporten. Taxi er «den dynamiske del» av kollektivtransporten («limet i kollektivtransporten») og derved viktig for å tilby/fremskaffe et komplett offentlig transporttilbud til publikum.

I den endelige behandlingen av Kollektivstrategi for Hordaland ble forholdet til taxi som kollektivtransportør inkorporert. I disse dager behandles «Handlingsprogram 2015-2018, Kollektivstrategi for Hordaland». Så vidt vi kan registrere er ikke taxi tatt med overhodet i utkast til handlingsprogram.

Vi peker derfor igjen på at for å sikre tilfredsstillende tilgjengelighet (sømløs overgang) overfor publikum må taxiholdeplasser inngå som en del av planlegging/tilrettelegging:

- Større taxiholdeplasser etableres som integrert del av alle kollektiv- og bussterminaler.
- Oppstillingsplasser for taxi på mellomstore trafikknutepunkt/holdplasser.
- Av- og påstigningsplasser på mindre trafikknutepunkt.

For å sikre tilfredsstillende leveringsevne- og presisjon overfor publikum må fremkommelighet i trafikken sikres ved:

- At taxi gis tilgang til samtlige kollektivfelt og – gater, på lik linje med øvrig kollektivtransport.
- At taxi gis anledning til effektive kjøremønstre, også der hvor ikke buss/bybane ferdes (fremkommelighetslinjer for taxi).

#### Køprising (tidsdifferensierte bompenger)

Vi er gjennom media gjort kjent med at det vurderes innføring av kjøprising (tidsdifferensierte bompenger) i Bompengeringen i Bergen.


Prinsipielt er 07000 Bergen Taxi, som kjent, uenig i at taxinæringen skal belastes med bompenger.

Når det gjelder eventuell innføring av «køprising» tar vi for gitt at taxinæringen ikke vil bli rammet av slik innføring. Hensikten med kjøprising er å «flytte» transport fra tidspunkt med mye trafikk til tidspunkt med lavere aktivitet.

Taxinæringen leverer «ferskvare», i den forstand at transport må foregå når kunden har behov for å la seg transportere. I den forbindelse blir det uten mening at taxier skal betale høyere bompenger på visse deler av døgnet.

Vi oppfordrer fylkeskommunen til å sikre at taxinæringens interesser i denne forbindelse ivaretas i den videre diskusjon og prosess.

Med vennlig hilsen  
07000 Bergen Taxi



Jan Valeur  
Adm. direktør

Vedlegg: Utredning/notat fra Adv. Rasmus Broch.