

ADVOKATFIRMAET
RASMUSSEN & BROCH

Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelingen
Postboks 7900

5020 BERGEN

Hordaland fylkeskommune

19 DES 2014

ADVOKAT RASMUS S. BROCH
ADVOKAT GUNNAR A. HAAHJEM
ADVOKAT SVEND A. LERRING
ADVOKAT OLE KVELSTAD
ADVOKAT KARSTEN SOLBERG
ADVOKAT KNUT-TERJE WINNTER-SØRENSEN
ADVOKAT ANNE CATHRINE E. BERG

ADVOKAT ØYSTEIN IDEN KNAG
ADVOKATFULLMEKTIG HELENE FRICH HANØY

Bergen, 18.12.2014
Vår ref.: 2791/RB/SHH

Ansvarlig partner:
Rasmus Broch

DERES REF.: 2014/17787-2

VEDR.: FORSLAG TIL ENDRINGER I KJØREREGLEMENTET

Denne henvendelse fremkommer på vegne av 07000 Bergen Taxi.

Ved brev av 30.10.2014 til de lokale drosjesentraler, er under sak 5: "Drosjereglementet for Bergen køyreområde" fremmet forslag om omfattende og vesentlige endringer i reglementet, og med høringsfrist for sentralene til 9.1.2015.

Undertegnede er anmodet om å bistå Bergen Taxi i forbindelse med vurdering av denne sak.

Innledningsvis bemerkes at Bergen Taxi stiller seg noe uforstående til både behovet for og omfanget av det endringsforslag som HFK presenterer, idet det er Bergen Taxi's bestemte oppfatning at levering av drosjetjenester innenfor Bergen kjøreområde, er tilfredsstillende. De evalueringer som er foretatt av drosjetjenestene lokalt, understøtter dette. Det fremtrer som lite relevant å hente inspirasjon fra forskriftene som gjelder for Oslo kjøreområde. Drosjenæringens problemer i Oslo-området har vært helt spesiell, og kan derfor vanskelig sees å ha overføringsverdi til Bergen.

Med dette som bakgrunn er det Bergen Taxi's oppfatning at det ikke burde være noe grunnlag for å ta denne saken videre, og at eksisterende kjørerreglement beholdes/ videreføres.

Uavhengig av dette, har vi foretatt en innledende gjennomgang av de oversendte saksdokumenter. Det konstateres at en rekke av de forslag som er fremsatt, i flere henseender fremtrer som rettslig problematisk, hvortil bemerkes:

1. Det framlegg til endringer i kjørerreglementet som foreligger, har karakter av lokal forskrift ved at reglementet generelt retter seg mot både nåværende og fremtidige sentraler innenfor kjøreområdet, og tilsvarende i forhold til nåværende og nye løyvehaverer.

Foreslåtte endringer er omfattende og impliserer en rekke nye plikter både for drosjesentralene og for løyvehaverne under et reguleringsregime, som også i ikke helt ubetydelig grad overlapper og i noen grad går på tvers av gjeldende yrkestransportforskrift.

Endring av gjeldende kjørereglement som lokal forskrift, betinger saksbehandling i henhold til forvaltningsloven, jf. blant annet kapittel VII og utredningsinstruksen forskrift 2000-02-18-108.

Det følger av forvaltningslovens § 37, første ledd, at:

"Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes."

Og legges utredningsinstruksen til grunn, følger det av kapittel 2, plikt til å foreta en forhåndsvurdering av økonomisk, administrativ og andre vesentlige konsekvenser av fremmede forslag, jf. punkt 2.2.

Vi kan ikke se at forutgående saksbehandling gir nærmere begrunnelse for fremsatte forslag, eller konsekvenser av samme.

I brev av 30.10.2014 under sak 5, er som premiss for fremleggelse av forslaget angitt:

"Gjeldende reglement for Bergen køyreområde synes ikkje tilstrekkeleg detaljert til å fanga opp vesentlege problemstillingar som oppstår i drosjemarknaden. ..."

Det er uklart hva som menes med dette.

For å kunne ha en begrunnet oppfatning om hvorvidt, og eventuelt i hvilken utstrekning aktuelle reformforslag er nødvendig og/eller hensiktsmessig, må det avklares nærmere hva disse anførte problemstillinger består i, og hvorfor de ikke kan løses gjennom gjeldende reguleringsregime; yrkestransportloven, yrkestransportforskriften og det lokale kjørereglement.

En klargjøring av disse forhold fremtrer som en forutsetning for at en reelt skal kunne forholde seg til de endringsforslag som er fremmet, og for å kunne fremkomme med mer begrunnede synspunkter på samme.

2. De forslag som er fremsatt, vil for øvrig ha relativt betydelige økonomiske og praktiske konsekvenser – både for drosjesentralene og for løyvehaverne. Med henvisning til forvaltningslovens § 37, første ledd, jf. også de krav som følger av Utredningsforskriften med hensyn til analyse og avklaring av økonomiske konsekvenser – også for berørt næringsliv – bes avklart om det er foretatt slike analyser opp mot det som antas å kunne vinnes gjennom de konkrete endringsforslag. Slik forslagene nå fremtrer – med de økonomiske og praktiske konsekvenser de har for sentralene/ løyvehaverne – vil det som ledd i en forsvarlig saksutredning, også måtte foretas en kost-/ nytteanalyse.
3. Endringsforslagene er så vidtrekkende, at de også skaper problemstillinger opp mot hjemmelsgrunnlag. Dette gjelder blant annet følgende:
 - I omfang og virkning synes regelendringen å gå utover det som kan anses hjemlet i yrkestransportlovens § 46; det minnes i den forbindelse om at en rekke av bestemmelsene har påleggskarakter med ikke ubetydelig økonomiske virkninger både for sentral og løyvehaver.

- Flere av bestemmelsene er allerede dekket enten gjennom yrkestransportloven eller yrkestransportforskriften, og det å gjenta/ omskrive bestemmelser her, kan fremtre som prinsipielt problematisk og i beste fall unødvendig.
- På grunn av sakens prinsipielle og juridiske side, burde også nærmere avklaringer vært foretatt med departementet som overordnet instans – også for å sikre mot usaklig forskjellsbehandling av løyvehavere innenfor ulike løyveområder, basert på lokalt helt forskjellige kjørereglement (lokale forskrifter).

Det underliggende behov for regelendringene (jf. premisset om problemstillinger som ikke kan løses gjennom nåværende regelverk) bør avklares nærmere, fordi hjemmelsproblemstillinger også må vurderes ut fra et proporsjonalitetsprinsipp.

4. De endringsforslag som foreligger, vil også kunne ha rettslig problematiske sider inn mot gjeldende selskapsstruktur og vedtekter for Bergen Taxi (Taxisentralen i Bergen AS). Formentlig vil tilsvarende problemstillinger også kunne oppstå for andre sentraler. Basert på gjeldende kjørereglement, og kjørereglementets forutsetninger om inngåelse av formidlingsavtaler med tilknyttede løyvehavere, vil også regelendringene skape avtalerettslige utfordringer i forhold til slike avtaler og mulig korresponderende omlegging av gjeldende avtalestruktur i forhold til løyvehaverne. Disse problemstillinger anskueliggjør behovet for stabile rammevilkår rundt næringen; endringer av den art og det omfang som nå søkes introdusert, bør så langt som mulig unngås, med mindre slike endringer fremstår som helt nødvendig.
5. Uten nærmere klargjøring av behov og grunnlag for regelendringene, vil saken slik den nå fremstår, antagelig primært bli et spørsmål om problematisering av tekstforslag opp mot hjemmelsgrunnlag, motstrid, ordlyd, konsistens i ordlyd etc., men altså uten noen egentlig kontradiksjon med utgangspunkt i reelle problemstillinger, konsekvenser og overordnede legalitetsspørsmål.

Med dette som bakgrunn, anmodes om:

- i. HFK revurderer saken, med sikte på å beholde eksisterende kjørereglement, og slik at eventuelle problemstillinger løses innenfor nåværende reguleringsregime.
- ii. I den grad det skal foretas endringer, bør de være mest mulig avgrenset, og helt konkret innsiktet mot det som måtte fremstå som problemstillinger som ikke lar seg løse ved korrekt anvendelse av gjeldende reguleringsregime.
- iii. Dersom saken tas videre fra Hordaland fylkeskommunes side, anmodes om at det foretas en vesentlig mer inngående saksutredning, og at eventuelle endringsforslag fremmes som grunngitte forslag, slik at en høring kan sikre reell kontradiksjon i forhold til endringsforslagene.

Den høringsfrist som er satt, er i ethvert tilfelle for knapp. Normal praksis for innhentelse av høringsuttalelser er 3 måneder, jf. også Utredningsforskriftens punkt 5.2., og noen kortere frist kan det vanskelig sees grunnlag for i denne sak.

Med dette som bakgrunn bes videre saksbehandling avklart, herunder bes avklart om Hordaland fylkeskommune vil fastholde en høringsfrist til 9.1.2015.

Med vennlig hilsen

RASMUSSEN & BROCH ANS

Rasmus Broch
Advokat