

Hordaland Fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
Postboks 7900
5020 Bergen

TIDE BUSS AS

Telefonnr : 05505
Telefaks : 55 23 88 79
Org.nr. : NO910500805
Dato : 19.10.2015

Kommentarer til høringsvar fra Taxi1 knyttet til søknad fra Tide om traséendring

Det vises til brev fra Taxi 1 til Hordaland Fylkeskommune (HFK) vedrørende Tides søknad om tilleggstrasé for flybussen i Bergen.

Bakgrunnen for Tide sin søknad er et ønske om å utvikle og forbedre flybusstilbudet i Bergen.

Taxi1 trekker fram at de er gitt en konsesjon for ekspressbuss mellom Bergen Sentrum og Flesland og at tilleggstraséen Tide har søkt om således innebærer å kopiere Taxi1 sin konsesjon. Dette er en uriktig framstilling av saken.

Tides nåværende løyve definerer kjøring mellom Bergen Sentrum og Flesland. Løyvet inneholder ingen bestemmelser om trasé eller krav om stopp mellom Sentrum og Flesland. Den omsøkte endringen av trasé ligger derfor innenfor Tides eksisterende løyve slik dette er utformet. Det er Tides oppfatning at den omsøkte traséendring kunne blitt behandlet administrativt, slik Taxi1 også anfører for sitt eget vedkommende. Tide har imidlertid tatt til etterretning at HFK mener at saken krever politisk behandling og har innrettet seg deretter. Det er imidlertid intet grunnlag for å skille mellom Tides søknad og søknaden fra Taxi1 når det gjelder behovet for politisk behandling. Skulle Taxi1 bli hørt med dette må konsekvensen være at også Tides søknad behandles administrativt.

Tide finner at høringsfristene det er lagt opp til sikrer en forsvarlig saksbehandling. Taxi1 er ikke part i saken og har således ikke partsrettigheter etter forvaltningsloven. Taxi1 har dessuten allerede gitt innspill i saken. Dette viser at Taxi1 har hatt tid til å sette seg inn i saken og har allerede redegjort for sitt syn på Tides søknad. Det er i henvendelsen fra Taxi1 heller ikke utdypet hva som eventuelt skulle kreve ytterligere utgreiinger og behov for lengre høringsfrist. Ønsket om lengre høringsfrist synes å være basert på et ønske om å hindre politisk behandling i november, med den konsekvens at de omsøkte forbedringene vil bli utsatt i flere måneder.

Det er som nevnt over grunnlag for å diskutere hvorvidt saken er av en slik karakter at høring og politisk behandling er påkrevet. Slik Tide oppfatter situasjonen har HFK gjennom å sende saken på høring strukket seg lenger enn rettslig sett nødvendig for å ivareta høringsinstansenes tarv. I en slik situasjon kan det ikke være tvil om at det er anledning til å operere med en noe kortere høringsfrist enn normalt.

Som nevnt over er det i realiteten ikke forskjell på Tides søknad og den søknad som Taxi1 har framsatt. At Taxi1 da samtidig argumenterer for at høringsfristen for Tides søknad er for kort, mens Taxi1 sin søknad kan behandles administrativt, uten høringsrunde overhodet, faller på sin egen urimelighet.

Effektivitet er også et viktig prinsipp i forvaltningsretten, hvilket tilsier at saksbehandlingstiden aldri bør være lenger enn det som er absolutt nødvendig for å ivareta rettsikkerheten til de involverte parter. I denne saken er en 14-dagers høringsfrist klart tilstrekkelig.

Når det gjelder Taxi1 sitt løyve vil Tide påpeke at et løyve ikke bare gir en rett til å drive persontransport med buss, men også en plikt til å drifte ruten. At løyvet også representerer en plikt har Taxi1 også erkjent i sitt brev av 09.10.15 side 2, fjerde avsnitt. Tide har tillit til at HFK tar dette i betraktning i sin forvaltning av regelverket.

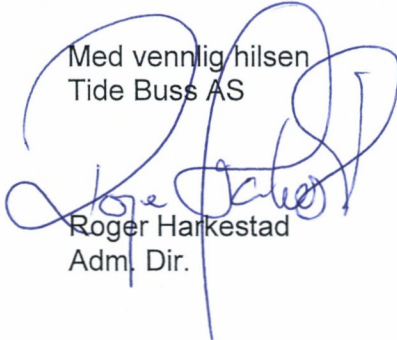
Avslutningsvis vil Tide også kommentere Taxi1s påstand om at Tides søknad medfører «at utslippsnorm for kjøretøy med Euro 6 eller nyere skal følges». Det framstår som uklart hva denne påstanden er basert på. For busser som nyregistreres etter 1. januar 2014 stilles det krav om Euro 6, som er den nyeste standard for utslippsmål. Dette er også reflektert i Fylkesutvalgets vedtak av 20.05.14 vedørende søknad fra Tide Buss AS om ruteløyve for flybussrute, der det i godkjenningen er satt vilkår om «at nye bussar som vert kjøpt inn til rutedrifta har Euro VI-motor» (vår understreking). Ved innkjøp av nye busser vil Tide oppfylle dette kravet.

Vi kan imidlertid ikke se at det eksisterer noe generelt krav om at kjøring under nye løyver må skje utelukkende med nye busser, slik Taxi1 synes å legge til grunn. Et krav om Euro 6 innebærer i praksis et krav om utskiftning av velfungerende busser, noe som i seg selv er svært lite miljøvennlig. Miljøhensyn kan derfor vanskelig begrunne et krav om Euro 6 ved tildeling av det løyvet Tide har søkt om.

Dagens avtale med Avinor varer ut 2016. Samtidig må flybusstilbudet tilpasses markedets behov når bybanen blir ført frem til Flesland. I en slik situasjon vil det være bedriftsøkonomisk utfordrende å investere i nytt materiell nå, som tidligst kan leveres medio 2016, og hvor bruken videre i bussens levetid er beheftet med usikkerhet. Et krav om Euro 6 vil derfor forsinke en mulig oppstart vesentlig, samtidig som det trolig vil være til hinder for en økonomisk forsvarlig drift av en ny trasé. HFK anmodes derfor på det sterkeste om ikke å oppstille slike krav til busser som hindrer anvendelse av brukt materiell.

Tide anmoder om at HFK ikke lar seg påvirke av de truslene som fremsettes fra Taxi1 og at behandlingen av saken følger den planlagte framdriften.

Med vennlig hilsen
Tide Buss AS



Roger Harkestad
Adm. Dir.