

Hordaland Fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
Postboks 7900
5020 Bergen

Ref: 2015/9611-1

Bergen, 6. november 2015

Høring – revidert drosjereglement for Bergen køyreområde

Det vises til brev datert 21.09.15 vedrørende ovennevnte, samt avtale om utsatt høringsfrist til og med mandag 9.11.15.

Taxisentralen i Bergen AS har engasjert advokat Rasmus Broch til å inngi høringsmerknad til pkt. 2.4 i utkast til revidert drosjereglement, hva gjelder maksgrensen for antall løyver en sentral kan ha tilknyttet. Høringsmerknad knyttet til dette punkt er oversendt fylkeskommunen direkte fra advokat Broch.

Forslag til revidert og utvidet drosjereglement er framsatt av fylkeskommunen ved tidligere anledninger, gjennom brev/høring datert 30.10.14 og i forbindelse med samarbeidsmøte med taxinæringen 26.05.15.

Ved disse anledninger har Bergen Taxi gitt uttrykk for, også gjennom formelle/rettslige vurderinger fra vår advokat, at et så omfangsrikt og utvidet drosjereglement som nå presenteres er overraskende, synes unødvendig og er muligens rettstridig.

Det vises i denne sammenheng til brev fra adv. Broch datert 18.12.14 og 30.01.15. Begge refererte brev bes sett på som en del av vårt svar til pågående høring. Vi viser videre til våre innspill på samarbeidsmøte 26.05.15.

Generelle innspill til revidert og utvidet drosjereglement

Bergen Taxi stiller spørsmål til bakgrunnen for og formålet med et utvidet drosjereglement. I fylkeskommunens innledning i høringsbrevet påpekes flere forhold som vi stiller oss uforstående til.

Det refereres til at næringen er mindre gjennomslukt enn tidligere, samt at nye problemstillinger og kreative løsninger oppstår. Det argumenteres med at dette er bakgrunnen for behovet for mer presisering av regelverk og konkretisering av plikter.

I den grad det pågår og avdekkes adferd utenfor regelverket anser vi det som riktig og tilfredsstillende at eventuell ureglementær adferd adresseres i forhold til gjeldende yrkestransportlov med forskrifter, og ikke gjennom et utvidet lokalt drosjereglement.

Yrkestransportlovgivningen med forskrifter er etablert utfra et regime hvor det ikke er flere drosjesentraler i samme kjøreområde, dvs. i en situasjon hvor drosjesentral har monopolstilling. Når myndighetene så beslutter å etablere konkurranse mellom flere sentraler i samme kjøreområde, må det være mot sin hensikt å regulere aktørenes adferd ytterligere i detalj.

Ved innføring av dagens drosjereglement i 2008 ble det lagt vekt på at reglementet skulle være enkelt og ikke regulere mer enn nødvendig.

Med bakgrunn i dagens situasjonen i drosjemarkedet, knyttet til redusert etterspørsel og tøffere konkurranse (ikke minst fra ulovlig persontransport), vil et ytterligere strengt reguleringsregime ikke være positivt for næringen.

Drosjenæringen konkurrerer ikke bare innad, dvs. konkurranse taxisentraler imellom, men også mot annen måte å la seg transportere på. Det være seg konkurranse i forhold til bruk av privatbil, turvogn-transport, selskapsvogn-aktivitet, annen kollektivtransport og dessverre også mot ulovlig persontransport (uten løyve).

En strammere regulering av taxinæringen i Bergen kjøreområde, utover det yrkestransportlov med forskrifter foreskriver, synes ulogisk og unødvendig. Dersom aktører i næringen driver utenfor regelverket, foreligger det jo allerede lov og forskrift som danner grunnlag for nødvendige tiltak fra myndighetenes side.

Taxinæringen har behov for aktiv støtte og tilrettelegging fra forvaltningsmyndighetene side, hva gjelder gode rammebetingelser for næringen, som f.eks. holdeplass løsninger, tilgang til kollektivfelt, bompenger/køprising og tiltak mot ulovlig persontransport. I stedet for ytterligere byråkratisering, har næringen behov for bedre vilkår for effektiv og kundevennlig drift.

På denne bakgrunn vil vi derfor fraråde at det etableres et utvidet drosjereglement i Bergen kjøreområde (fra 4 til 10 sider), og oppfordrer derfor fylkeskommunen om å legge saken «til side».

Innspill til innholdet i utkast til revidert drosjereglement

Det er etter vår oppfatning mange forhold ved utkast til revidert drosjereglement som kunne vært kommentert. Vi vil i det videre kun trekke frem de enkeltpunkter som anses mest vesentlig.

Pkt 1.1 Heimel

Vi er svært usikker på i hvilken grad og i hvilket omfang § 46 hjemler detaljregulering av taxisentraler. Forskriften viser til løyvehaver og drosjesjåførs plikter.

Pkt. 2.4 Tal på løyve tilknytt ein sentral

Taxisentralen i Bergen AS har engasjert advokat Rasmus Broch til å inngi høringsmerknad til pkt. 2.4 i utkast til revidert drosjereglement, hva gjelder maks grensen for antall løyver en sentral kan ha tilknyttet. Høringsmerknad knyttet til dette punkt er oversendt fylkeskommunen direkte fra advokat Broch.

Pkt. 2.7 Drosjesentralen sine plikter overfor publikum

Vedr. 3. ledd: Bergen kjøreområde er unntatt fra maksimalprisforskriften. Taxisentralen fastsetter priser. Det er opp til taxisentralen å vurdere hvor høy eventuelle fastpriser skal være, og fylkeskommunen kan ikke sette krav til at den ikke skal være høyere enn taksameterpris.

Pkt. 2.8 Drosjesentralen sine plikter overfor løyvehaver og sjåfør

Vedr. 1. ledd: Formuleringen i dette punkt bør endres/tilpasses. Drosjesentralen må selv kunne få velge hvilke løyvehaver som får tilslutning til sentralen og bli eier av selskapet. Dette i henhold til tidligere forslag overfor Hordaland fylkeskommune (samsvarende med næringens forslag til § 46A i yrkestransportforskriften).

Pkt. 2.9 Drosjesentralen sine plikter til å føre journal, halde register, lagre skiftdata m.m.

Vedr. 1. ledd, pkt 8: Hva menes egentlig med slik vaktjournal?

Vedr. 2. ledd: Det vil være informasjon/data hos en taxisentral som forvaltningsmyndighetene ikke rettmessig kan kreve utlevert. Dette bl.a. med bakgrunn i personvern og annen lovgivning.

Pkt. 2.11 Drosjesentralen si rapporteringsplikt til løyvestyremaktene

Generelt og vedr. 1. ledd, annet kulepunkt: Det vil være informasjon/data hos en taxisentral som forvaltningsmyndighetene ikke rettmessig kan kreve utlevert. Dette bl.a. med bakgrunn i personvern og annen lovgivning.

Pkt. 3.5 Løyvehaver si rapporteringsplikt til løyvestyremakta og sentral

På generelt grunnlag vil vi, på vegne av løyvehaver, påpeke at det formelt/juridisk forefinnes grenser for hvilken informasjon løyvemyndigheten kan kreve utlevert.

Vedr. 2. ledd: Løyvemyndighetene kan ikke kreve at løyvehaver skal rapportere gjennom sentralen. Sentralen må forholde seg til behandling av informasjon/data utfra egne vurderinger.

Med vennlig hilsen
07000 Bergen Taxi

Jan Valeur
Adm. direktør