



**NORGES TAXIFORBUND**  
Avd. Bergen

**Kokstadveien 8**  
**5257 Kokstad**  
**Telefon: 55 99 70 50**  
**Telefaks: 55 99 12 09**

Hordaland fylkeskommune  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Ref: 2015/9611-1

Bergen, 6. november 2015

## **MERKNADER - FORSLAG TIL NYTT DROSJEREGLEMENT FOR BERGEN KJØREOMRÅDE**

Vi viser til tidligere korrespondanse vedrørende forslag til nytt drosjereglement.

Utkast til nytt reglementet ble første gang utsendt 30.10.2014. Vi innga en høringsuttalelse 30.1.2015. Det er senere gjort en del justeringer i utkastet. Opprinnelig frist for kommentarer til revidert reglementsutkast var satt til 31.10.2015. Vi er kjent med at denne frist har vært forlenget i forhold til noen sentraler til 9.11.2015, og legger til grunn at det da også må gjelde høringsuttalelser fra Norges Taxiforbund avd. Bergen (NT).

Innledningsvis bemerker vi at vi ser det som positivt at HFK på en del av problematiske punkter som tidligere var søkt innregulert, nå har foretatt justeringer, blant annet knyttet til reservedrosjeløyvene.

Vi har imidlertid fortsatt flere kritiske kommentarer til utkastet, jf. også vårt tidligere skriv om dette 30.1.2015.

### 1. Behov for nytt og betydelig byråkratisert reglement?

Evalueringen av drosjesituasjonen i Bergen kjøreområde for 2014, gir etter vår oppfatning ikke grunnlag for en betydelig utvidelse og byråkratisering av drosjereglementet for Bergen kjøreområde.

Vi kan ikke se at det foreligger problemstillinger, som ikke i dag kan håndteres via gjeldende reglement. Og i den utstrekning det skulle være enkeltforhold som HFK mente var mindre tilfredsstillende regulert, ville alternativet være en spesifikk regelendring.

Det som karakteriserer gjeldende reglement, er en betydelig generell utvidelse og detaljering, som anses unødvendig og byråkratiserende for næringen/ løyveholderne.

Det alt vesentlige av de bestemmelser som nå medtas, finnes i annet relevant regelverk for næringen.

Innføring av bestemmelser som er unødvendig og/eller allerede dekket i annet regelverk, bør unngås idet en byråkratisering av regelverket også vil ha kostnadmessige konsekvenser. En kostnadseffektivisering av næringen burde i stedet tilstrebes, også av hensyn til prisdannelsen i forhold til kundene.

Vi ser det også slik at flere av bestemmelsene kan være uklare – dels opp mot annen lovgivning, og dels gjennom utformingen av enkeltbestemmelsene i seg selv. Klarhet bør tilstrebes, særlig når det gjelder bestemmelser av plikt karakter. Pliktregler som følger av annen lovgivning bør derfor ikke omskrives inn i reglementet. Dette kan være egnet til å skape uklarhet for løyvehavere/ sentraler.

Vi viser ellers til tidligere kommentarer til utkastet til nytt regelverk.

## 2. Vedr.: Reglementets punkt 2.4. – Endring av makstall/ Løyvetak.

Gjeldende drosjereglements punkt 4, fastsetter at en sentral ikke kan ha mer enn 60 % av det totale løyvetall i Bergen kjøreområde tilknyttet sentralen.

Denne bestemmelse har nå gjeldt siden 2009.

Bestemmelsen utgjør et sentralt rammevilkår for næringen.

Flere drosjesentraler i dag representerer større kapitalintensive virksomheter med ikke ubetydelig omsetning, og hvor stabile rammevilkår er sentralt.

NT finner det prinsipielt betenkelig at HFK foreslår en ny bestemmelse i punkt 2.4., som representerer en vesentlig endring av det maksimale løyvetall som kan være tilknyttet en sentral.

Gjeldende grense på 60 % av det totale antall løyver i kjøreområdet, har nå gjeldt over flere år, og vært ansett som en forutsigbar ramme, som næringen har forholdt seg til.

Vi kan ikke se at det er forhold innenfor Bergen kjøreområde i dag, som skulle tilsi en regelendring med så vidt alvorlige konsekvenser for berørt drosjesentral (Bergen Taxi).

Vi er av den oppfatning at det å skape vesentlig usikkerhet rundt fundamentale rammevilkår, vil kunne være egnet til å undergrave utvikling av sunne virksomheter. Usikkerhet rundt grunnlaget for vekst, og derved økonomisk satsning, vil kunne medføre at næringsaktørene vil være tilbakeholdne med å gjøre investeringer for å utvikle virksomhetene.

Skapes det usikkerhet for næringen gjennom mangel på forutberegnelighet, og gjennom vesentlige endringer av rammevilkår, vil det være skadelig for virksomhetene.

Når konkurranseloven i seg selv ikke har hjemler for direkte markedsinngrep, finner vi det også påfallende at løyvestyresmakten foreslår slike inngrep. Særlig gjelder dette fordi vi heller ikke kan se et slikt inngrep er kvalifisert begrunnet.

Også for løyvehavere og ansatte, er endringer i disse rammevilkår, svært problematisk. Løyvehavere tilknyttet Bergen Taxi, vil gjennom eventuell vedtagelse av nytt punkt 2.4., også bli skadelidende i forhold til andre løyvehavere. Dels vil dette blant annet gjelde muligheten for å få

reserveløyver. En sentral som må bygge ned antall løyver tilknyttet sentralen, vil heller ikke få reserveløyver, slik at løyvehaverne her eksponeres for en direkte konkurranseulempe, også med tapskonsekvenser. Adgangen til å få tildelt løyver i henhold til ansiennitetsprinsipper, vil ved en slik tvangsmessig nedbygging, i vesentlig grad bli brutt, slik at virkningen av en eventuell regelendring også vil medføre brudd på yrkestransportlovgivningen. Særlig gjelder dette hvor det er tale om vesentlige nedbygginger av løyvetallet tilknyttet sentralen, fordi det vil kunne innebære at nedbyggingen vil måtte skje over en årrekke, uten utsikt for sentralens løyvehavere til å oppnå reserveløyver.

Løyvehaverne vil også kunne erfare større problemer med å få tilsatt kvalifisert personell (sjåførere). En sentral (her Bergen Taxi), som blir underkastet et myndighetspålegg om nedbygging, vil ikke kunne tilby ansatte samme utsikt til opptak som løyvehaver i sentralen, tilsvarende det som gjelder sjåførere knyttet til andre sentraler. En rekke sjåførere har valgt å være tilknyttet Bergen Taxi, med sikte på opparbeidelse av ansiennitet, for senere tilslutning til denne sentral. Deres innsats gjennom en årrekke for å kvalifisere seg for tilknytning til sentralen, vil oppleve at verdien av opparbeidet ansiennitet nullstilles, dersom HFK skulle vedta forslaget til endring av reglementets punkt 2.4. Ved en tvangsmessig nedbygging av Bergen Taxi, vil slike sjåførere med lang ansiennitet, ikke lenger innen rimelig tidshorisont, ha utsikt til å kunne tre inn som løyvehaver i sentralen. Også for disse vil derfor en eventuell regelendring få meget alvorlige følger.

Et vedtak som i realiteten impliserer en tvangsmessig nedbygging av Bergen Taxi, vil også kunne forverre både løyvehaverne og sentralens mulighet for å knytte til seg kompetente sjåførere, og altså derved kunne svekke sentralens leveringskapasitet også kvalitativt. På den måten vil også konkurransen i næringen kunne svekkes, ved at en undergraver mulighet for kvalitativ vekst.

Så langt HFK's siktemål med en nedregulering skulle være å legge til rette for inndragning av løyver, for å ta ned det totale løyvetall i kjøreområdet, vil et vedtak om endring av punkt 2.4., også bryte med demokratiske grunnprinsipper. Skal løyvetallet i distriktet tas ned, må det skje balansert og forholdsmessig i forhold til sentralene.

Et vedtak som ensidig åpner for nedregulering/ inndragning av løyver i forhold til en sentral, er prinsipielt betenkelig ut fra et myndighetsutøvelsesperspektiv. Skulle reglementets punkt 2.4. bli vedtatt, vil det kun være Bergen Taxi og tilknyttede løyvehavere, som her rammes.

NT oppfattet det slik at saken kan ha flere juridiske sider, men har p.t. ikke selvstendig foretatt en juridisk vurdering av dette – heller ikke hva gjelder eventuelle virkninger av en slik regelendring i forhold til tilknyttede løyvehavere og ansatte sjåførere.

### 3. Vedr.: Reglementets punkt 2.8. - Drosjesentralen sine plikter ovenfor løyvehaver – Særlig om plikten til å inngå formidlingsavtale med løyvehavere som ønsker tilslutning til særskilt sentral.

NT er av den oppfatning at sentralene selv må ha frihet til å avgjøre hvilke løyvehavere som eventuelt skal tilknyttes sentralen.

Skal det være reell konkurranse i markedet, blir det prinsipielt feil om drosjesentralene fratras muligheten for selv å ha kontroll med både når det skal opptas nye løyvehavere, det antall som skal tilknyttes, og hvilke løyvehavere det eventuelt skal inngås formidlingsavtale med.

Dette er uheldig ut fra flere hensyn, og vårt forslag er at regelen oppheves, slik at den enkelte drosjesentral selv gis rett til å bestemme hvilke formidlingsavtaler sentralen skal inngå. Vi peker blant annet på følgende:

- Drosjesentralenes virksomhet i dag, er i en helt annen grad enn tidligere kapitalintensiv, og flere av drosjesentralene er større bedrifter, hvor løyvehaverne også er eiere.
- Som enhver annen virksomhet, må drosjesentralene ha mulighet for å dimensjonere veksten, også ut fra bedriftsøkonomiske forutsetninger. Det gir uforutberegnelige rammevilkår at drosjesentralene skal være pliktige til å inngå formidlingsavtaler med enhver løyvehaver som ønsker tilslutning til sentralen (forutsetningsvis innenfor maksgrensen).
- Så langt myndighetene ønsker å spore til konkurranse, må det tilligge drosjesentralene selv å velge hvilke løyvehavere som er best egnet til å fremme den virksomhetsprofil, som angjeldende sentral ønsker å satse på. Bestemmelsen i punkt 2.8. fratar drosjesentralene enhver påvirkningsmulighet her, hvilket vil undergrave en eierstyrt rasjonell utvikling av sentralen og sentralens virksomhet/ tilbud til kundene.
- Drosjesentraler hvor løyvehaverne også har eierinteresser, har gjennomgående vist seg å gi et godt grunnlag for oppbygging av veldrevne drosjesentraler. Men slike demokratiske organisasjonsstrukturer betinger at eierne/ sentralene selv har mulighet for å bestemme hvem som skal komme inn på eiersiden. Myndighetspålegg er et fremmedelement i bedriftsdemokratiske organisasjoner.
- Frihet for sentralene til selv å bestemme veksttakt m.m., er også det beste utgangspunkt for å skape sunn konkurranse i næringen.

I Bergen kjøreområde bør også en slik mer fleksibel ordning være uproblematisk. Dette med bakgrunn i at det eksisterer en rekke sentraler, slik at løyvehaverne har flere alternativer å velge mellom.

En ordning hvor drosjesentralene selv får større privatautonomi, er heller ikke uforenlig med yrkestransportlovgivningen. Innenfor andre løyveområder eksisterer ordninger, som ikke fratar sentralene den privatautonomi som ellers tilligger enhver virksomhet. Det vises blant annet til "Rammebetingelser for drosjedrift i Østfold". Bestemmelsen i reglementet her, punkt 4.3. d), annet ledd, er sålydende:

*"Den enkelte sentral bestemmer selv om den vil motta løyvehavere som vil flytte fra en sentral til en annen."*

Når en slik regel gjelder i et så vidt begrenset løyvedistrikt som Østfold, burde det være uproblematisk å innføre tilsvarende bestemmelse for Bergen.

Det pekes også på at når HFK først har opphevet systemet med myndighetsstyrt sentraltilknytning, for å legge til rette for konkurranse, bør konkurransen også være reell ved at drosjesentralene som næringsaktører beholder sin privatautonomi.

#### 4. Vedr.: Reglementets punkt 5.1. – Saksbehandling/ rettssikkerhet.


Bestemmelsen om klage i punkt 5.1., fremtrer som uklar, uten nærmere regulering av klagebehandlingen før enkeltvedtak fra HFK.

Når det først i reglementet gis nærmere regler om dette, burde de også hatt relevante henvisninger til forvaltningsloven av 4. februar 1967. Og siden reglementet i så stor grad ellers omskriver, refererer til, eller skriver inn bestemmelser av plikt karakter for løyvehaverne fra annet lov/regelverk, ville det vært naturlig å gjøre det samme her, slik at løyvehaverne, som blant annet adressat for reglementet, også får klargjort sine rettigheter knyttet til prosedyrene rundt en eventuell klagesak.

-----

Snarere enn å ha et så stramt styringsfokus på en drosjenæring, som i Bergen kjøreområde fungerer godt, er det NT's oppfatning at myndighetene i større grad burde rette søkelyset mot utviklingen innenfor det illegale marked, som kan være egnet til å undergrave grunnlaget for lovlig taxivirksomhet innenfor rammen av yrkestransportregelverket. Problemområdene her tør være kjent, og NT vil være positiv til et samarbeid med myndighetene her, i retning av tiltak til beskyttelse av lovlig drosjevirksomhet.

Vi ber om å bli holdt underrettet om sakens utvikling, og samtidig om å få oversendt høringsuttalelser også fra andre instanser.

Med vennlig hilsen  
Norges Taxiforbund avd. Bergen  
  
Arve Halvorsen  
Styreleder