

Fagnotat

Saksnr.: 201500990-288
Emnekode: ESARK-03
Saksbeh: OYHA

Til: Seksjon byutvikling v/ Øyvind Hauge Støle Kopi til:

Fra: Trafikketaten

Dato: 07. oktober 2015

Fagnotat Trafikketaten - Høring vedrørende nytt drosjereglement for Bergen kjøreområde

Hva saken gjelder:

Hordaland fylkeskommune er bevillingsmyndighet for drosjebevillinger i Hordaland løyvedistrikt, jf. yrkestransportlova § 12.

Drosjereglementet for Bergen kjøreområde er hjemlet i yrkestransportforskriften § 46, siste ledd hvor det framgår at bevillingsmyndigheten kan fastsette nærmere regler for drosjevirkksomheten i bevillingsdistriktet. Slike regler kan i detalj foreskrive hvordan virksomheten skal utøves, herunder bevillingshavers og drosjeførers plikter overfor publikum, drosjesentral m.v.

Forskriftens formål er å sikre kvalitet i fylkeskommunen sitt arbeid med å vurdere behovet for drosjebevillinger i Bergen kjøreområde. Videre etableres det rutiner for justering av bevillingstallet som er kjent for aktørene i næringen. Det skal sikres en sunn konkurranse i drosjenæringen både mellom drosjesentraler og mellom bevillingshavere. Det er også et mål å øke utnyttingsgraden av eksisterende bevillinger og kvaliteten på drosjetjenestene. Forskriften skal sørge for et tjenlig drosjetilbud i Bergen kjøreområde.

Bergen kommune er høringsinstans i saken.

Anbefalt forslag fra Trafikketaten

Trafikketatens innspill til høringsuttalelse innarbeides i Bergen kommunes høringsinnspill til nytt drosjereglement for Bergen kjøreområde.

Øyvind Haga - fagdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Saksutredning:

Trafikketaten ser det som positivt at en tar sikte på å tilpasse reglementet etter dagens forutsetninger. Det er bra at behovet for antall bevillinger blir gjennomgått.

Forskriften er perifer i forhold til Trafikketatens forvaltningsområde, og vi har derfor begrensede forutsetninger for å kommentere det rent faglige innholdet. I det etterfølgende kommenteres derfor enkelte bestemmelser ut fra denne forutsetningen. Der hvor vi ser at forskriften er uklar, eller etter vår oppfatning kan forbedres, bemerkes dette.

Pkt. 1.1: Dette er et nytt punkt sammenlignet med tidligere reglement. Det er viktig at hjemmelen for reglementet kommer tydelig fram, slik revidert reglement med denne forskriften legger opp til. Med nytt punkt 1.1 er dette på plass.

Pkt. 1.3: Punktet beskriver virkeområdet for forskriften. Ut fra prinsippet om at lovregler ikke skal få tilbakevirkende kraft, blir formuleringen om at reglementet gjelder fra 01.12.09 uheldig i lys av at forskriften nå er revidert. Her bør formuleringen endres, og samordnes med punkt 7.1 .

Pkt.1.4: Dette er også et nytt punkt sammenlignet med tidligere reglement. Det er ryddig og klargjørende med et eget punkt med aktuelle definisjoner. Bokstav f) kunne med fordel vært flyttet opp som bokstav c) da flere av definisjonene før f) inneholder drosjebegrepet i en eller annen form – det vil si i i selve definisjonsbegrepet og/eller definisjonsforklaringen. Når det kommer til bokstav g): vil det for en utenforstående ikke nødvendigvis være gitt hva som er et «hovudløyve» og hva som er et «reserveløyve». Disse begrepene burde etter vår oppfatning vært definert.

Pkt. 2.2: Det kan stilles spørsmål ved om en frist på 6 måneder til å rette opp i vilkår som ikke er overholdt er i lengste laget – i alle fall i forhold til noen av vilkårene virker denne fristen noe romslig.

Pkt. 2.3: Etter vår oppfatning er formuleringen i første linjen språklig uheldig og lite leservennlig – rekkefølgen bør være «Følgjande dokumentasjon skal vere vedlagt søknad...» Det utfyllende avsnittet mellom underpunkt 9 og a) har store muligheter for lettere språk med flere punktum.

Pkt 2.4: Det er en fordel å være konsekvent i benevnelsene som brukes – det benyttes begrepet «sentral» i første setning mens det brukes «drosjesentral» under definisjoner i andre avsnitt i forskriften.

Pkt. 2.5: Som nevnt under punkt 1.4 bør begrepet «reserveløyve» være definert.

Pkt. 2.6: Bestemmelsen, slik den er utformet, må leses som en plikt til klar og godt synlig prisinformasjon på blant annet utsiden av køyretøyet – i tillegg til at det skal være slått opp på drosjeholdeplasser. Vi legger til grunn at det er dette som er ment med bestemmelsen.

Pkt. 2.7: Slik første setning i bestemmelsen er utformet kan den leses som at det til en hver tid skal være nok biler i drift i forhold til etterspørselen. Spørsmålet er om dette lar seg gjøre for eksempel i julebordsesongen.

Pkt. 2.8: Bestemmelsen kan med fordel knyttes tettere sammen med pkt. 2.4 da den til dels har overlappende innhold når det gjelder plikter overfor løyvehavere. Det er blandet bruk av begrepene «sjåfør» i forhold til definisjonen av «drosjesjåfør» i pkt. 1.4. Det samme gjelder litra a i nest siste avsnitt.

Pkt. 2.12: Vi forutsetter at det er gjort avklaringer med tanke på rettslig grunnlag for aktuelle sanskjoner

Pkt. 3.2: Begrepet «storbilloyve» burde vært definert under pkt 1.4

Pkt. 3.3: Begrepet «byloyve» burde vært definert under pkt 1.4

Pkt. 4.1: Henvisningen til punkt 2.9 fjerde ledd – vi kan ikke se at denne bestemmelsen eksisterer.

Pkt. 4.3: Se innspill til pkt. 2.5

Pkt. 4.6: Dette punktet er sentralt og viktig for Trafikketaten. Det er uklart hvem som har ansvar for at antall plasser på drosjeholdeplasser ikke blir overskredet. Dette kommer ikke tydelig fram av i nåværende formulering, og bør fastsettes. Det er et tilbakevendende problem at drosjer tar i bruk veg-/gategrunn som ikke er sett av til drosjeholdeplasser, bl.a. i påvente av ledig plass på drosjeholdeplassene. Dette er svært uheldig, spesielt der drosjene står slik at de hindrer sikt ved fotgjengerkryssinger. Eit konkret eksempel er Veiten. Det er behov for at bevillingsmyndigheten følger særskilt opp denne problemstillingen.

Pkt. 5.1: Henvisning til forvaltningsloven sitt kapittel om klage er formålstjenlig. Klagefristen bør nevnes eksplisitt i reglementet.

Pkt. 6.1: Se innspillet under 4.6. knyttet til kontroll.

Pkt. 7.1: Se innspill under pkt. 1.3. Her er det nødvendig med samordning.