



Notat

Dato: 25.11.2015
Arkivsak: 2015/1393-15
Saksbehandlar: annvedv

Revidert drosjereglement for Bergen køyreområde - administrasjonen sine kommentarar til høyringssvara

1. Bakgrunn

Gjeldande drosjereglement vart vedteke i 2009 og har vore justert årleg i samband med evaluering av drosjeverksemda i køyreområde. Ved drosjeevalueringa 2014 vart det varsla at administrasjonen var i gang med ei større revidering av reglementet og at ein ville koma attende med eiga sak om dette.

Drosjeevalueringane dei siste åra har vore eintydige på at etterspurnad etter drosjetenester går ned, medan tilbodet om drosjetenester går opp. Talet på løyve er 750 løyve og det er vorte 6 drosjesentralar i Bergen køyreområde. Den største sentralen ligg konstant på makstaket på 60% av løyvetalet medan Taxi 1 eig 9 % av løyva. I realiteten konkurrerer fire sentralar om 31 % av løyvetalet. Det er knytt utfordringar til m.a. språk og kultur, næringa er mindre gjennomsiktig enn før og ein ser at nye problemstillingar og kreative løysingar i høve til gjeldande regelverk oppstår. Administrasjonen har vurdert det slik at det er trong for ei heilskapleg revidering og utviding av reglementet.

Løyvestyresmakta har etter yrkestransportforskrifta § 46, siste ledd, vide fullmakter til å fastsetja nærare regler for drosjeverksemda i løyvedistriktet. Ein har no utvida drosjereglementet med tydelege presiseringar av regelverk og forvaltningspraksis. Ein har konkretisert plikter for sentralar og løyvehavarar og ein søker å sikra meir balansert konkurranse mellom sentralane i von om at dette skal leggja til rette for fleire konkurransedyktige sentralar. Revideringsarbeid har pågått sidan hausten 2014. Ein har teke utgangspunkt i drosjeforskrifta for Oslo og dagens drosjereglement for Bergen køyreområde. Administrasjonen har hatt juridisk bistand frå Advokatfirmaet Thommessen i arbeidet.

2. Høyringssvar

Fylgjande har svart på den endelege høyringa: A-Taxi, Bergen Taxi (BT), Norgestaxi Bergen (NTB), Taxi 1, Norges Taxiforbund avd. Bergen og avd. Hordaland, Bergen kommune.

Fylgjande har ikkje svart på den endelege høyringa: Bryggen Taxi (Bryggen), Christiania Taxi Bergen (CTB), Askøy kommune, Sund kommune og Fjell kommune.

A-Taxi har ingen merknader til forslaget til nytt drosjereglement. Ein legg til grunn at A-Taxi såleis sluttar seg til reglementet.

Taxi 1 er positiv til reglementet, men har kommentarar knytt til reserveløyva. Norgestaxi Bergen er positiv til reglementet, men har kommentarar til nokre punkt. Bergen kommune er òg positiv til reglementet, men har nokre merknader.

Bergen Taxi er sterkt kritisk til drosjereglementet. Norges Taxiforbund avd. Bergen (NT avd. Bergen) er kritisk til reglementet, hovudsakleg til pkt. 2.4 og til behovet for endringar i det heile. Norges Taxiforbund avd. Hordaland (NT avd. Hordaland) er hovudsakleg kritisk til dei same punkta som NT avd. Bergen.

3. Saksbehandlinga

Utkast til nytt drosjereglement har vore ute på høyring i fleire omgangar, først skriftleg blant drosjesentralane i Bergen køyreområde og lokale avdelingar av Norges Taxiforbund hausten 2014. Deretter vart nytt utkast drøfta munnleg i samarbeidsmøte med sentralane i juni 2015. Ei siste høyring hausten 2015 gjekk òg til dei fire kommunane i køyreområdet.

3.1 Drosjereglementet for Bergen køyreområde er lokal forskrift

BT er kritisk til saksbehandlinga. Sentralen hevdar at endring av drosjereglementet for Bergen køyreområde er å sjå som eit enkeltvedtak, særleg pkt. 2.4 som gjeld reduksjon av makstal på løyve knytt til ein sentral. BT har nytta advokat Rasmus Broch i saka. I sitt siste brev 06.11.2015 hevdar advokat Broch at saka ikkje har «*vært undergitt en inngående saksbehandling*», at HFK ikkje har hatt oppfyljande dialog med BT, at HFK ikkje har besvart BT sine høyringsbrev og ikkje gjeve sentralen høve til kontradiksjon, samt at HFK har akseptert at endring av pkt. 2.4 var så spesifikt gjeldande for BT og omfatta interne forhold i BT av forretningsmessig og kommersiell art, at det ikkje var korrekt å drøfta dette i fellesmøte mellom HFK og sentralane.

I samband med første høyringsutkast hausten 2014, hevda Broch i brev 08.12.2014, at sjølv om drosjereglementet har karakter av lokal forskrift, må ein på grunn av punktet om reduksjon av løyvetalet, handsama revidering av drosjereglementet som eit enkeltvedtak retta mot BT. I nytt brev 18.12.14 argumenterte advokat Broch ut frå at drosjereglementet er ei lokal forskrift og bad om utsett svarfrist, noko HFK gav samtykke til. I brev 30.01.15 viser advokat Broch til utgreiingsplikta i forvaltningslova § 37 som gjeld forskrifter og til utredningsforskrifta.

Samferdselsavdelinga la spørsmålet om lokal forskrift eller enkeltvedtak og kva saksbehandlingsreglar som skal nyttast i denne saka fram for Advokatfirmaet Thommessen v/Svein Åge Valen. Spørsmålet var greia ut i eige notat 08.01.2015. Ein siterer frå konklusjonen:

«Fastsettelse og eventuelle endringer av detaljert drosjereglement vil innebære pålegg og krav til de som til enhver tid er løyvehavere og sentraler i kjøreområde. Etter vår oppfatning vil reglementet derfor være en forskrift i forvaltningslovens forstand.

Det er ingen krav til begrunnelse for vedtak som er forskrifter.

Ved vedtak (og vedtak om endring) av forskrifter kommer saksbehandlingsreglene i forvaltningslovens kap VII til anvendelse. Loven stiller krav til at saken skal være så godt opplyst som mulig, men dette kan ikke tas på ordet. I praksis er utredningsplikten ved forberedelse og vedtakelse av forskrifter langt mindre streng enn kravene som gjelder enkeltvedtak. Det kan ikke utledes noe ubetinget krav til forhåndsutredning av økonomiske og administrative konsekvenser.

Utredningsinstruksen (forskrift 18.2.2000 nr. 108) kommer ikke til anvendelse. Det er heller ikke grunnlag for å anvende forskriftens krav analogisk.

Kravene til høring innebærer at de private og offentlige institusjoner og organisasjoner for de interessegrupper som forskriftene skal gjelde for, eller hvis interesser berøres, skal gis anledning til å uttale seg før forskriften blir endret. I dette tilfellet har nåværende drosjesentraler og taxiforbundet mottatt forslaget til endringer. Kravet er at berørte interesser skal gis anledning til å uttale seg. Det gjelder ingen formkrav til hvordan utsendelsen skal skje. Kravet til høring er oppfylt.»

I sjølve drøftinga i notatet heiter det:

«Et drosjereglement vil være bestemmende for alle nåværende og fremtidige drosjesentraler og løyvehavere. Det er med andre ord tale om et ubestemt antall personer selv om det teoretisk vil være mulig å foreta en entydig identifisering av de som på vedtakelsestidspunktet eller endringstidspunktet vil bli forpliktet av regelverket.»

Drosjereglementet er altså ei lokal forskrift. Dei endringar ein no gjer i reglementet er forskriftsendringar. Forvaltningslova sine saksbehandlingsreglar for forskrifter i kap VII har vore nytta i denne saka. Det er etter desse saksbehandlingsreglane ikkje krav til kontradiksjon, eller at løyvestyresmakta skal gå i direkte dialog med høyringspartane eller svara på det enkelte høyringssvar slik BT og advokat Broch legg til grunn.

Ein har i tråd med utgreiingsplikta i fvl. § 37, innhenta skriftleg høyringssvar frå interessepartar i to omgangar. I tillegg har ein gjennomført munnlege drøftingar i fellesmøte 26.05.15 med partane. Dei har såleis fått høve til å uttala seg fleire gonger og etter kvart som ein har endra utkastet etter å ha vurdert innspel og opplysingar frå partane. Saksbehandlinga har gått føre seg i omlag 1,5 år. Saka er godt opplyst.

3.2 Særskilt om drosjereglementet pkt. 2.4

BT bad i brev 13.05.15 om at ein ikkje skulle drøfta pkt. 2.4 i samarbeidsmøtet med dei andre sentralane. Ein siterer frå brevet:

«Vi anser at saken ikke kan behandles på et samarbeidsmøte, og derigjennom diskuteres med parter som vil nyte fordel av at 07000 Bergen Taxi bygges ned. En diskusjon rundt saken vil medføre gjennomgang og klarlegging av interne forhold i 07000 Bergen Taxi, også forhold av kommersiell art, omfattet av taushetsplikt, og derfor uegnet for drøftelser i et åpent møte.»

Samferdselsavdelinga aksepterte å utelata pkt. 2.4 frå plenumsdiskusjon i e-post 13.05.15 med fylgjande ordlyd:

«Samferdselsavdelinga imøtekjem ynskje frå Bergen Taxi om å utelata pkt. 2.4 i utkastet til drosjereglementet frå drøftinga i samarbeidsmøtet.»

Advokat Broch tolkar dette på vegne av BT i brev 06.11.15 slik:

«(...) HFK aksepterte at en endring av punkt 2.4 var så spesifikt gjeldende for Bergen Taxi, at det ikke var korrekt i fellesmøte mellom HFK og sentralene å adressere denne saken i åpent møte. Interne forhold i Bergen Taxi av forretningsmessig og kommersiell art knyttet til saken, tilsa konfidensialitet i forhold til øvrige sentraler, hvilket også ble akseptert fra HFK, jf. e-post fra Anne Vedvik til Bergen Taxi ved Jan Valeur av 13.5. d.å.»

Her gjer advokat Broch to ulike ting. For det første omtalar han pkt. 2.4 som ei eige sak, for det andre nyttar han ei svært vid og kreativ tolking som ordlyden i samferdselsavdelinga sin e-post ikkje gjev grunnlag for.

For å ta det siste først. Det var klart kva standpunkt dei ulike partane hadde til pkt. 2.4, noko BT òg gjev uttrykk for i sin e-post 13.05.15. Realiteten i dette punktet stod uendra frå første høyring og det låg føre høyringssvar til dette. Ein fann såleis at ein kunne utelata punktet frå plenumsdiskusjonen.

BT har elles ved to høve bede om eige møte med samferdselsavdelinga. Det fann stad møte med BT både 21.11.2014 og 22.01.2015. Det vart ikkje lagt fram konfidensielle opplysingar av økonomisk eller driftsmessig art i desse møta, sjølv om sentralen hadde høve til det. Ein legg til grunn at BT ville nytta høve til å gje konfidensielle opplysingar dersom sentralen meinte dette burde verka inn på saksbehandlinga.

Samferdselsavdelinga har lagt dei skriftlege høyringssvara og dei kommentarar ein fekk i samarbeidsmøte til grunn for saksbehandlinga. Det vart utarbeidd referat frå samarbeidsmøtet. BT kommenterte punktet om reserveløyya i e-post 04.06.15. Samstundes opplyste sentralen at BT ville koma attende med fleire innspel til referatet på eit seinare tidspunkt. Det har BT ikkje gjort.

Advokat Broch legg til grunn at pkt. 2.4 er ei eige sak som skal behandlast som eit enkeltvedtak. Samferdselsavdelinga har innhenta juridisk vurdering frå Advokatfirmaet Thomessen v/Karl O. Wallevik knytt til dette spørsmålet. Ein siterer konklusjonen i notatet:

«Drosjereglementet må i sin helhet anses som en forskrift i forvaltningslovens forstand. Selv om nedjusteringen av Løyvetaket fra 60 % til 50 % sannsynligvis bare vil få faktiske konsekvenser for Bergen Taxi de første årene etter ikrafttredelsen, er det ikke grunnlag for å anse bestemmelsene i drosjereglementet om løyvetak som et enkeltvedtak rette mot Bergen Taxi.

Ettersom drosjereglementet er å anse som en forskrift vil ikke reduksjonen av Løyvetaket innebære en omgjøring av tidligere enkeltvedtak. Realiteten er at Fylkeskommunen endrer en forskrift med virkning for fremtiden.

Vedtaket av 18. november 2009 om fastsettelse av Løyvetaket til 60 % innebærer ikke at Fylkeskommunen har bundet seg til ikke å foreta ytterligere reduksjon av Løyvetaket på et senere tidspunkt.

Fastsettelsen av Løyvetaket har etter vår vurdering hjemmel i yrkestransportforskriften § 46 siste ledd, og vil ikke ramme Bergen Taxi i en slik grad at det kan anses uhjemlet ut fra myndighetsmisbrukslærens forbud mot grovt urimelige vedtak. Vi har i denne sammenheng lagt vesentlig vekt på at reduksjonen i antall løyver tilknyttet Bergen Taxi vil skje gradvis over flere år, og at selskapet dermed vil ha god tid til å tilpasse seg endringen.

Etter vår vurdering er endringen av Løyvetaket fra 60 % til 50 % ikke i strid med EØS-rettslige regler, herunder den såkalte «Inno-doktrinen»

Samferdselsavdelinga har konsekvent behandla heile drosjereglementet som lokal forskrift.

3.3 Grunngeving for revidert og utvida drosjereglement

BT og dei to avdelingane av Norges Taxiforbund, har i heile høyringsprosessen hevda at det ikkje er behov for ei omfattande revidering av drosjereglementet og etterlyst grunngeving for dette.

I BT sitt høyringssvar 06.11.15 heiter det m.a. BT har

«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 rettsstridig. (...) 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»

NT avd. Bergen hevdar i høyringssvaret 06.11.15 m.a.:

«Evaluering av drosjesituasjonen i Bergen kjøreområde for 2014, gir etter vår oppfatning ikke grunnlag for en betydelig utvidelse og byråkratisering av drosjereglementet for Bergen kjøreområde. (...) Det som karakteriserer gjeldende reglement, er en betydelig generell utvidelse og detaljering, som anses unødvendig og byråkratiserende for næringen/løyvehaverne».

I NT avd. Hordaland sitt svar 09.11.15 heiter det m.a.:

«Vi ser ikke behov for et slikt rigid reglement. Det betviles at det finnes andre bransjer, hvor både dens organisasjoner og den enkelte næringsdrivende blir så detaljregulert.»

Taxi 1 er i høyringssvaret 29.10.15 «positiv til det foreslåtte regelverket som helhet».

I Bergen kommune si byrådssak 1315/15 heiter det at

«Bergen kommune ser positivt på at fylkeskommunen reviderer drosjereglementet for å tydeliggjøre regelverket og sikre en balansert konkurranse.»

Som sitert frå Advokat Thommessen v/Valen sitt notat er det ikkje krav til grunngeving ved forskriftsending. Samferdselsavdelinga har likevel ved fleire høve grunnjevne behovet for ei så omfattande omarbeiding/revisjon av gjeldande drosjereglement som no ligg føre, sist i høyringsbrevet 21.09.15:

«Næringa er mindre gjennomiktig enn tidlegare og ein ser at nye problemstillingar og kreative løysingar i høve til gjeldande regelverk oppstår. Det er derfor trong for tydelegare presisering av regelverk og praksis og konkretisering av pliktar for sentralar og løyvehavarar. Vidare er det trong for justeringar for å sikra ein meir balansert konkurranse mellom sentralane og leggja til rette for fleire konkurransedyktige sentralar.»

BT og Taxiforbundet sine lokalavdelingar er ikkje einig i grunngevinga.

Ein vesentleg del av dei endringar ein no gjer i drosjereglementet er ikkje nye materielle plikter, korkje på sentral eller løyvehavar. Endringane samsvarar med lov og forskrift og byggjer på forvaltningspraksis i HFK samt på tilsvarende reglement frå Oslo kommune. Det er ikkje snakk om innføring av nye og uprøvde ordningar med usikre konsekvensar, heller ikkje meir byråkratisering. At enkelte lovfesta forhold vert gjentekne i reglementet må vera uproblematisk. Skulle det vera direkte motstrid mellom yrkestransportregelverket og drosjereglementet, noko ein ikkje kan sjå at det er, vil «lex superior»-prinsippet slå gjennom, dvs. reglar på høgare nivå står over reglar på lågare nivå.

4. Drosjereglementet

Det som er nytt i drosjereglementet gjeld forslag til fylgjande punkt:

Del 1 Grunnlag Heimelsgrunnlaget (1.1) og definisjonar (1.4).

Del 2 Drosjesentralar Omsyn løyvestyresmakta vektlegg ved handsaming av søknad om etablering (2.1). Vilkår for å driva drosjesentral (2.2). Krav til innhald i søknaden (2.3). Reduksjon i makstalet på løyve knytt til ein sentral (2.4). Sentralen sine plikter med omsyn til: drift (2.5), publikum (2.7), sjåførar og løyvehavarar (2.8), journaldata og loggføring (2.9), meldeplikt (2.10). Ny rapportering (2.11). Sanksjonar og tilbakekalla konsesjon til å driva drosjesentral (2.12).

Del 3 Drosjeløyve Løyvehavar sine plikter overfor sentral (3.4). Løyvehavar si rapporteringsplikt (3.5).

Del 4 Køyreoppdrag Løyvehavar sine plikter m.o.t. identifikasjon, vedlikehald av drosjen mm (4.1). Løyvehavar sine pliktar i forhold til køyreoppdrag (4.2). Reglar for bruk av reserveløyva (4.3). Framferd overfor publikum (4.4). Takstar og betaling (4.5). Framferd på drosjehaldeplass (4.6). Transport av gods (4.7). Hittegoods (4.8).

Del 5 Klage Høve til å klage og klageinstans (5.1)

Del 6 Kontroll Løyvestyresmakta si rett til å føre kontroll (6.1)

Del 7 Reglementet Verknadstidspunkt (7.1) og overgangsbestemming (7.2)

Merknader frå høyringspartane i den endelege høyringa vert sitert i forkorta form i gjennomgang av dei einskilde punkt i reglementet. Ein tek berre med punkt der merknader gjeld det materielle innhaldet. Vedlagt saka fylgjer drosjereglementet der ein har innarbeidd dei endringar administrasjonen foreslår i gjennomgangen under.

1 Grunnlag

1.1 Heimel

Hordaland fylkeskommune er løyvestyresmakt for drosjeløyve i Hordaland løyvedistrikt, jf. yrkestransportlova § 12.

Drosjereglementet for Bergen køyreområde er heimla i yrkestransportforskrifta § 46, siste ledd:

Løyvemyndigheten kan fastsette nærmere regler for drosjevirkoshameten i løyvedistriktet. Slike regler kan i detalj foreskrive hvordan virksomheten skal utøves, herunder løyvehaver og drosjeførers plikter overfor publikum, drosjesentral m.v.

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

Bergen kommune: *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.*

Administrasjonen sine kommentarar:

Yrkestransportforskrifta § 46, siste ledd gjev løyvestyresmakta vide fullmakter ved at ein ikkje berre kan fastsetja reglar for drosjeverksemda i løyvedistriktet, jf. første punktum, men òg «i detalj foreskrive hvordan virksomheten skal utøves», jf. andre punktum. Ein forstår BT slik at sentralen meiner at dette ikkje gjeld for drosjesentralar fordi «løyvehavar og drosjeførers plikter» er nemnt særskilt. Yrkestransportforskrifta § 46 er heimla i yrkestransportlova § 9, tredje ledd der det går fram fylgjande:

«Løyvestyresmakta kan gje påbod om at det skal skipast drosjesentralar og om korleis dei skal drivast, om plikt til å betale innskott og avgift til sentralen og om at sentralen skal ha rett til å fastsetje køyreordninga og gje andre reglar for verksemda. Slike føresegner kan gjerast gjeldande både for løyvehavar og førar, og ha med pålegg om bruk av uniform.» (vår understreking)

Det er etter ordlyden klart at løyvestyresmakta kan instruera drosjesentralen og gje drosjesentralen høve til å laga føresegner som gjeld både løyvehavar og sjåfør. Administrasjonen legg til grunn at løyvestyresmakta har heimel til å detaljregulera drosjesentralar når det gjeld korleis verksemda skal drivast i løyvedistriktet.

2 Drosjesentralar

2.1 Drosjesentralar

Løyvestyresmakta kan gje konsesjon til etablering av drosjesentral i køyreområde. Ved handsaming av søknad om konsesjon skal løyvestyresmakta ta omsyn til den totale drosjemarknaden i køyreområde, dvs. balansen mellom løyvetal og tal på sentralar, samt etterspurnaden etter drosjetenester.

NTB: Kriterier for tildeling av konsesjon burde også ha med kvalitativ vurdering av nåværende sentraler.

Administrasjonen sine kommentarar:

Ein forstår NTB slik at sentralen meiner at dersom allereie etablerte sentralar ikkje har god nok kvalitativ standard på drift og drosjetenester, kan dette opna for at fleire får etablere seg. Ved slik type vurdering må ein ha konkretisert kva «god nok» kvalitativ standard er, og dette må vera allment kjent. Elles kan vurderinga verta rein subjektiv synsing. Slik konkretisering ligg ikkje føre i dag. Det ligg i sakas natur at det vil vera omfattande å koma fram til omforeint kvalitativ standard. Administrasjonen rår til at ordlyden i pkt. 2.1. vert ståande uendra.

2.2. Vilkår for å kunne drive drosjesentral

Drosjesentralen skal til ei kvar tid oppfylle følgjande vilkår:

1. Drosjesentralen må ha godkjenning frå løyvestyresmakta.
2. Drosjesentralen skal ha vedtekter for sentralen sin organisasjon og verksemd som er godkjent av løyvestyresmakta, jf. yrkestransportforskrifta § 46 fjerde ledd.
3. Drosjesentralen skal ha uniformsreglement som er godkjent av løyvestyresmakta, jf. yrkestransportforskrifta § 48 siste ledd.
4. Drosjesentralen skal tilby sine løyvehavarar eit taksametersystem som tilfredsstillar krav i gjeldande regelverk.
5. Drosjesentralen skal gi publikum høve til å tinge drosje heile døgnet.

Løyvestyresmakta kan når ein finn behov for det, innhente dei opplysingar som er nødvendig for å kontrollere at ein drosjesentral oppfyller vilkåra. Dersom løyvestyresmakta finn at drosjesentralen ikkje oppfyller vilkåra, får sentralen ein frist på 6 månader til å retta opp vilkåra.

Bergen kommune: *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.*

Administrasjonen sine kommentarar: Alle sentralar skal til ei kvar tid oppfylla vilkåra. Tanken bak ein frist til å retta opp vilkår som ikkje er oppfylt, har sin bakgrunn i at det ikkje har vore stilt skriftlege krav til allereie etablerte sentralar om pkt. 3-5 tidlegare. Desse må ha rimeleg frist til å innretta seg om dette ikkje skulle vore oppfylt på verknadstidspunktet, og for det tilfelle at endringar i styre og/eller eigarstruktur i sentralen fører til at vilkår ikkje lenger er oppfylt. Fristen er romsleg og administrasjonen rår til at fristen vert endra til 3 månader.

2.3 Søknad om konsesjon til å etablere drosjesentral

Følgjande dokumentasjon skal vere vedlagt søknad om konsesjon til etablering av drosjesentral:

1. Namn på drosjesentral.
2. Firmaattest.
3. Namn og adresse til dagleg leiar og personar som har vesentleg innverknad på verksemda, jf. andre ledd.
4. Finansielt grunnlag for etablering og drift av sentralen, her under kva marknadsstrategi for å sikra eit tilstrekkeleg kundegrunnlag og plan for å sikra at ein får tilknytt nok løyvehavarar.
5. Vandelsattest for dagleg leiar.
6. Forslag til vedtekter for sentralen.
7. Forslag til uniformsreglement for sentralen.
8. Opplysingar om sentralen si lokalisering, samband og taksametersystem.
9. Opplysingar om sentralen si bestillingsteneste, jf. pkt. 2.2. nr. 5.

Ein person vert alltid rekna å ha vesentleg innverknad på verksemda dersom vedkomande eig ein vesentleg del av verksemda eller av eit selskap som driv verksemda, tar imot ein vesentleg del av avkastninga eller som i kraft av stillinga si som leiar har vesentleg innverknad på den. I vurderinga av om ein person har vesentleg innverknad på verksemda, reknar ein dei eigarandelar vedkomande eig eller stemmer vedkomande har saman med eigarandelar eller stemmer tilhøyrande fylgjande personar:

- a) Ektefelle eller person som vedkomande bur saman med i ekteskapsliknande forhold
- b) Slektningar i rett oppstigande eller nedstigande line, samt sysken.
- c) Ektefelle til person som nemnt i b) eller person som bur saman med person som nemnt i b) i ekteskapsliknande forhold.

Konsesjon til å etablere drosjesentral fell bort dersom sentralen ikkje er i drift innan **eitt år** etter at vedtaket om godkjenning vart fatta.

NTB: Dokumentasjon som burde vært vedlagt er Visjon og Forretningsidé. Samt en markedsvurdering (bransje, kunder, konkurrenter)

Administrasjonen sine kommentarar: Administrasjonen rår til at ein innarbeider eit nytt nr. med fylgjande ordlyd «Søkjar sin visjon og forretningsidé for verksemda».

Ordlyden i nr. 4 vert endra slik: «Finansielt grunnlag for etablering og drift av sentralen, her under ein marknadsanalyse av bransje, kundar og konkurrentar, samt marknadsstrategi for å sikra eit tilstrekkeleg kundegrnlag og plan for å sikra at ein får tilknytt nok løyvehavarar.»

2.4 Tal på løyve tilknytt ein sentral

Eit drosjeløyve er berre tilknytt den einskilde drosjesentral i den tida formidlingsavtale med ein bestemt løyvehavar løper. Frå det tidspunktet løyve vert ledig opphøyrer sentraltilknyttinga.

Ein drosjesentral kan ikkje ha tilknytt meir enn 50 % (maksgrensa) av det til ei kvar tid gjeldande totale løyvetalet i køyreområde. Kjem ein sentral over maksgrensa av det totale løyvetalet, skal den ikkje kunne knyte til seg nye løyve eller ta overgang frå andre drosjesentralar før den kjem under maksgrensa. Dersom eit konsern driv ulike drosjesentralar, skal løyvetalet etter første punktum bli rekna i forhold til løyvetalet i konsernet og ikkje i forhold til den einskilde sentral. Tilsvarande gjeld der same person(ar) direkte eller indirekte eig 33,33 % eller meir av ulike selskap som driv drosjesentral i køyreområde.

Såframt nemnde grense ikkje er nådd, har drosjesentralane i utgangspunkt plikt til å inngå formidlingsavtale med løyvehavarar som søker tilknytting til sentralen. Drosjesentralane kan likevel sjølv setje eit maksimalt løyvetal, dette skal meldast skriftleg til løyvestyresmakta, og talet skal stå i minimum 6 månader før sentralen kan endre det på nytt.

Dersom det er konkurranse mellom nye løyvehavarar og overgangssøkjjarar frå andre drosjesentralar, om å knyte seg til ein drosjesentral som har nær maksgrensa av det totale løyvetalet, har den med lengst ansiennitet føretrinsrett.

Løyvehavar som søker overgang mellom drosjesentralar og som har føretrinsrett til ledig plass i sentral som er nær maksgrensa, kan gå over med det tal løyve han har sjølv om drosjesentralen då kjem over maksgrensa.

NTB: Dette forslaget støtter vi. Dette er vesentlig for en riktigere konkurranse i drosjemarkedet. I tillegg mener vi at det bør være en nedre grense for antall løyver tilknyttet en sentral. For Bergen, 50 løyver som må innfris innen 12 måneder.

BT v/advokat Broch: (...) Selskapets kostnadsbilde består i det vesentlige av faste kostnader, som ikke automatisk vil reduseres som følge av redusert tilknyttet løyvetall. (...) I sum vil derfor en nedbygging kunne ha relativt dramatiske økonomiske konsekvenser for selskapet. (...) Dersom antall løyvehavere tilknyttet Bergen Taxi skal tvangsmessig nedbygges, vil det også i vesentlig grad beskjære selskapets muligheter for videreutvikling. (...) Dersom det eventuelt skulle bli fattet vedtak som innebærer at Bergen Taxi's løyveantall skal tvangsmessig bygges ned, vil det innebære at Bergen Taxi reelt settes ut av konkurransene for en udefinert tidsperiode. (...) Selskapet vil derfor oppleve som paradoksal konsekvens av at selskapet har vært veldrevet og konkurransedyktig, at Bergen Taxi blokkeres for videre konkurranse om nye løyvehavere, og derved fratras også muligheten for videreutvikling av egen virksomhet. (...) Resultatet vil kunne bli skjev alderssammensetning blant løyvehaverne, med et betydelig innslag av eldre løyvehavere/sjåførere, når nyrekruttering er avskåret. (...) Et vedtak om tvangsmessig nedbygging av løyver tilknyttet Bergen Taxi, vil også kunne utgjøre en kvalifisert forventningsbrist for ansatte sjåførere, som har satset på en fremtidig løyvetilknytning til Bergen Taxi. (...) En tvangsmessig nedbygging av selskapets tilknyttede løyvetall, og med klar risiko for bemanningsreduksjoner i forhold til ansatte sjåførere, vil derfor kunne få helt utilsiktede konsekvenser i forhold til muligheten for kontraktsoppfyllelse vis á vis avtaleparter (i stor grad det offentlige). (...) Det kan ikke sees å foreligge tilstrekkelig hjemmel i yrkestransportlovgivningen til å foreta en tvangsmessig nedbygging av Bergen Taxi.

NT avd. Bergen: 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 satsing, vil kunne medføre at næringsaktørene vil være tilbakeholdne med å gjøre investeringer for å utvikle virksomhetene. (...) 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 reserveløyve. 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 blir brutt, slik at 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. (...) NT oppfatter 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.

NT avd. Hordaland: Maksgrensen for den største sentralen (punkt 2.4) må ikke reduseres, ved at det aktivt bygges ned antall løyver, som da overføres til de andre sentralene. Det vil være en ulempe for løyvehavere i øvrige sentraler i Bergen. Dette fordi en aktiv nedbygging av Bergen Taxi vil medføre økt gjennomsnittlig driftseffektivitet for resterende løyvehavere i sentralen. Samtidig vil gjennomsnittlig driftseffektivitet for løyver som ikke er tilsluttet Bergen Taxi forverres.

Administrasjonen sine kommentarer: NTB ynskjer å setja eit minimumstal på løyve i ein sentral. Ved første utkast av drosjereglementet foreslo ein vilkår om minimumstal på løyve i ein sentral. Dette kunne ført til at sentralar som er små forsvann og gjeve grunnlag for at andre kunne veksa. Etter råd frå

Konkurransetilsynet har ein under tvil gått bort frå minimumstal, fordi tilsynet ser minimumstal som eit etableringshinder som avgrensar konkurransen. Administrasjonen meiner det kan verta aktuelt å ta spørsmålet oppatt ved eit seinare høve.

NT avd. Hordaland hevdar reduksjon i makstalet er ein ulempe for alle aktørane i marknaden fordi den gjennomsnittlege driftseffektiviteten vil gå opp i BT, medan den vil gå ned i dei andre sentralane. Merknaden er kryptisk. Ein legg til grunn at NT avd. Hordaland her meiner at løyvehavarane i BT vil få meir å gjera, medan alle andre løyvehavarar vil få mindre å gjera. Det ligg ikkje føre indikasjonar på at dersom alle drosjebilane i BT er opptekne, så vil drosjekundar la vera å ta drosje framfor å nytta andre selskap.

Reguleringa av løyvetaket i ein sentral er meint å fremja konkurransen av omsyn til publikum, ved at ingen aktør kan verta for dominerande. Slik vil ein tilretteleggja for at det skal vera mogleg å få fleire større, gode og konkurransedyktige sentralar med god kvalitet og leveringskapasitet. Når det gjeld eksisterande løyvehavarar og sjåførar, vil reduksjon til 50% ikkje ha innverknad på dei, då reduksjonen skal gå føre seg ved naturleg avgang.

Løyvestyresmakta har heimel i yrkestransportforskrifta § 46, siste ledd til å fastsetja løyvetaket, dvs. gjera marknadsregulerande tiltak. I tidlegare høyringsrundar har alle sentralane utanom BT slutta seg til ein reduksjon av makstal frå 60 % til 50 % i ein sentral. Norges Taxiforbund sentralt har eit anna syn enn dei to lokalavdelingane av forbundet i Hordaland. I notat av 12. april 2011 til statssekretær Erik Lahnstein uttalte forbundet fylgjande:

«For å sikre at ingen får en dominerende stilling i markedet bør løyvemyndigheten få kompetanse til å fastsette den maksimale størrelse på den største sentralen i prosent av det totale løyvetall. Tiltaket vil etablere en mye større grad av reell konkurranse i markedet, der det allerede er delvis liberalisert.»

Konkurransetilsynet har i sitt brev til HFK 20.09.2007, i medhald av konkurranselova § 9 e), fremma forslag om å styrka konkurransen og letta tilgangen for nye konkurrentar slik:

«Dersom en sentral allerede er dominerende, kan dette avhjelpest med en aktiv omfordeling av løyver, både ved innlevering av løyver og ved utstedelse av nye løyver.»

Maksgrensa i Bergen køyreområde vart i 2008 sett til 65 % av løyvetotalen. Prosentsatsen vart fastsett av omsyn til BT fordi dette talet svara til det talet på løyve BT hadde på den tida. I 2009 vart talet redusert til 60 % av løyvetotalen. Dette vart gjort gjennom å oppretta nye løyve slik at løyvetotalen i køyreområdet vart større. På den måten vart BT sin løyveportefølje ikkje rørt. Løyvestyresmakta har i det lengste skåna den eldste og største sentralen. BT har i røynda halde fram som ein dominerande aktør, mykje likt den monopolisten sentralen ein gong var. Når løyvestyresmakta no fremjar forslag om reduksjon, nyttar advokat Broch ein retorikk der reduksjon av makstalet vert framstilt som straff mot BT fordi dei driv godt. Dette er ei fordreiing av saka.

BT og NT avd. Bergen sine kritiske merknadene dreier seg i røynda om verknader av å verta utsett for reell konkurranse. Dei årlege drosjeevalueringane syner at med dagens makstal er det ingen av sentralane som veks til ein storleik som kan gje den største sentralen reell konkurranse. Løyvehavarar flyttar fram og tilbake mellom dei små sentralane medan dei ventar på plass i BT. Ved offentlege anbudsrundar er BT så godt som einerådande med å gje anbod blant sentralane. Samstundes syner drosjeevalueringane at etterspurnaden etter drosjetenester går ned. I ein slik situasjon kan ein ikkje auka det totale løyvetalet ytterlegare. Det er såleis ikkje mogleg å få til endring i konkurransetilhøva utan at løyveporteføljen i BT, i ein periode, vert bygt ned. Dette skal skje gjennom naturleg avgang.

Det ligg ikkje føre dokumentasjon på at ein reduksjon i makstal vil få dramatiske økonomiske konsekvensar for BT og hindra kontraktsoppfylling. Etter dagens regelverk kan drosjesentralane sjølv setja eit makstal på løyve som er lågare enn 60%. Dette har BT allereie gjort. I brev av 12. mars 2014 varsla BT at sentralen vil redusera løyveporteføljen frå 450 til 430 løyve (295 ordinære og 135 reserveløyve). Det er sentralen sjølv som bestemmer når han igjen vil auka løyveporteføljen til 450, dvs. 60 % av løyvetotalen. I dag kan dei andre sentralane ikkje vita når den delen løyve dei konkurrerer om vert redusert. Dette styrer BT. NT avd. Bergen hevdar at ein reduksjon i makstalet skapar utryggeleik i fundamentale rammevilkår for BT. Administrasjonen meiner at 50 % er like føreseieleg som 60 %.

Per i dag er løyvetalet i BT redusert til 434 (301 ordinære + 133 reserveløyve), dvs. at det har tatt omlag 1,5 år å redusera løyveporteføljen med 16 løyve. Ein kan pårekna at det vil ta omlag 6 mnd. til før dei siste 4 løyva er levert inn og reduksjonen på 20 løyve har då tatt 2 år. BT tilpassar seg økonomisk og driftsmessig når sentralen sjølv bestemmer løyvereduksjon.

Kor mange løyve som vert innlevert per år varierer. Ein kan stipulera reduksjon i løyveporteføljen i BT til omlag 10 løyve i året utfrå innleverte løyve tilbake i tid. Ein reduksjon til 50 % av løyvetotalen vil då truleg ta omlag 6 år. Dette gjev sentralen relativt god tid å tilpassa seg. Ein viser elles til at Oslo kommune gjennomførte omfordeling av løyve frå Oslo Taxi til andre sentralar i løpet av perioden 2003-2009. Og etter at den nye drosjeforskrifta vart gjeldande i 2013 har ein redusert Oslo Taxi sin løyveportefølje ytterlegare ned til 50 %.

BT meiner at sentralen ikkje kan vidareutvikle seg med 50 % av løyva er tilslutta sentralen. Implisitt i dette argumentet ligg det at ingen sentral kan vidareutvikle seg til ein veldriven sentral både kvalitativt og økonomisk dersom han har mindre enn 60 %. Dette kan ikkje vera rett. Ein ser at t.d. både Oslo og Rogaland fylkeskommune har ei maksgrense på 50 %. Sør-Trøndelag fylkeskommune er i ferd med å innføra tilsvarande grense.

Når det gjeld merknadene om at BT vert sett ut av konkurransen om løyvehavarane og at løyvehavarane ikkje kan få tildelt reserveløyve er dette rett, for ein periode. Dette er nødvendige konsekvensar for å få til endring i drosjemarknaden i køyreområde. Per i dag får ingen tildelt reserveløyve fordi ein skal inaktivera omlag 20 reserveløyve. Mykje tyder på at eit større tal reserveløyve bør takast ut av drift ved neste evaluering. Såleis er det uvisst om denne konsekvensen vil gjera seg gjeldande spesielt for BT.

Advokat Broch hevdar manglande tilslutning av nye løyvehavarar kan føra til forgubbing i sentralen. Gjennomsnittsalderen i BT er i dag omlag 48 år. Den største aldersgruppa blant løyvehavarane er mellom 40-50 år. BT har lenge hevda at det er urettvist og demotiverande at sjåførar som køyrer for BT og som identifiserer seg med sentralen, ikkje er sikra plass som løyvehavarar i BT. Eventuell forgubbing kan i ein periode verta forsterka, men er ikkje ein fylgje av reduksjon til 50 %. Det er mellom anna ein konsekvens av at ein nyttar eit nøytralt vilkår som ansiennitet ved tildeling av plass i den sentralen som ligg på maksgrensa. BT ynskjer ikkje at ansiennitetsprinsippet skal gjelda ved tildeling av plass i sentralen.

Det er lite truverdig at sjåførar vil søkja seg bort frå BT eller at bemanningssituasjonen vert forverra som fylgje av ein reduksjon. BT vil framleis vera den største sentralen i overskodelig framtid. Administrasjonen meiner at med ein meir balansert fordeling av løyve, er det von om at fleire sentralar veks seg store nok til at dei vert attraktive for løyvehavarane. Løyvehavarar og sjåførar i andre sentralar kan då i større grad identifisera seg med eigen sentral framfor å søkja seg til BT. Dette kan føra til at søkjarmassen som vil til BT kan endra seg til føremon for BT og sjåførane der.

Administrasjonen rår til at ordlyden i pkt. 2.4 vert ståande, i tillegg at ein held 20 løyve - 10 løyve med fast stasjonering i Arna og 10 storbilløyve for rullestoltransport, knytt til Bergen Taxi - utanfor makstalet på 50 %. Dette fordi det kviler særskilte vilkår på desse 20 løyva, og det er løyvestyresmakta som har bestemt at dei

skal vera knytt til BT. For BT sitt vedkomande vil ei utrekning av sentralen sitt makstal vera inntil 50% av det totale løyvetalet i køyreområdet + 20 løyve. Dette betyr i røynda at ei nedbygging av BT sin løyveportefølje vert monaleg mindre enn det som låg til grunn i siste høyringsrunde.

Administrasjonen foreslår at det vert full stans av tildelingar til BT i ein periode på 2 år. Deretter vert det høve for 5 løyvehavarar å slutta seg til sentralen før ein ny periode på 2 år med full stans i tilknytningane til BT osv. inntil 50 % er nådd. Reduksjonen til 50 % vil på denne måten ta lengre tid, men ein unngår at det tek svært lang tid før den største sentralen får tilført nye løyvehavarar i det heile.

2.5 Drosjesentralen sine plikter med omsyn til drift av drosjesentral

Drosjesentralen pliktar å stå for formidling av drosjar og til ei kvar tid halde seg orientert om drosjebehovet i køyreområdet.

Drosjesentralen kan påleggje tilknytte løyvehavarar pliktøyving dersom det er nødvendig for å sikre ei effektiv og god drosjedekning, jf. yrkestransportforskrifta § 46 sjette ledd.

Drosjesentralen pliktar å sjå til at erstatningsbil berre vert nytta når den ordinære drosjen er ute av funksjon grunna reparasjon eller anna langvarig teknisk vedlikehald, jf. yrkestransportforskrifta § 48, tredje ledd.

Reserveløyve skal berre nyttast ved trafikktoppar. Drosjesentralen pliktar derfor å ha eigen køyreplan for tilslutta reserveløyve. Køyreplanen skal godkjennast av løyvestyresmakta, og løyvestyresmakta kan om nødvendig gjera endringar i planen. Dersom sentral ikkje utarbeider slik køyreplan, kan fylkeskommunen utarbeide slik plan for den enkelte sentral. Drosjesentralen pliktar å sjå til at reservedrosjeløyve berre køyrer når dei skal.

Drosjesentralen skal utarbeide logo og anna materiell for identifisering av sentralen. Minimumsprofilering av drosjebilane skal vere godt synleg logo/namn og telefonnummer på sidedørene på bilen.

Drosjesentral kan etter søknad frå løyvehavar bestyre eit løyve etter yrkestransportforskrifta § 51 andre og tredje ledd, dersom ein løyvehavar blir midlertidig ute av stand til sjølv å drive løyve, og løyvestyresmakta samtykker til dette. Alternativt kan løyvestyresmakta bestemme at ein annan løyvehavar kan styre løyve. Det gjeld eigne reglar for styrarordning.

NTB: Dette støtter vi fullt ut.

Taxi 1: I siste utkast er reguleringen av reserveløyvene i praksis frisluppet og det legges opp til at hver enkelt sentral kan regulere bruken av reserveløyvene selv. Dette er sterkt uansvarlig, sett hen til den dramatiske situasjonen i persontransportmarkedet i Bergen som måned for måned forverrer seg. (...) Kun ved reduksjon av reserveløyver og innskrenkning på kjøretidene til reserveløyvene vil en få effekt og virksom kostnadsreduksjon og forbedret lønnsomhet for en samlet løyvehavermasse (...) Dette må politisk vedtas for alle sentralene under ett. Selv om en sentral med rette vil kunne hevde at styringen gjøres på egne hender, er dette ikke tilstrekkelige virkemidler i dagens situasjon. (...)

NT avd. Hordaland: (...) Det viser seg å være delte oppfatninger om definisjonen av trafikktopper. Dette har ført til at svært mange reserveløyver er i drift døgnet rundt. Derfor bør løyvemyndighet ha et redskap som kan forhindre at hver enkelt sentral fritt kan fastsette egne kjøretider for reserveløyvene.

Administrasjonen sine kommentarar: Det er berre køyretidene for reserveløyva i fjerde ledd som vert kritisert. Brot på dagens køyretider for reserveløyva som er sams for alle sentralane, har vore ein gjengangar ved kvar drosjeevaluering. Næringa kan vera sin eigen fiende i så måte. I pkt. 2.5 går ein vekk frå generelle køyretider for reserveløyva.

Forslaget er ikkje frislepp, men reguleringa får ei ny form. Intensjonen i pkt. 2.5 fjerde ledd, er at alle drosjesentralane skal aktiviserast i avgrensinga av reserveløyva ved at dei vert pålagt plikt til sjølv å utarbeida køyreplanar. HFK skal godkjenne den enkelte køyreplan. Finn løyvestyresmakta at køyreplanen i for liten grad avgrensar reserveløyva, kan løyvestyresmakta instruera den enkelte sentral. For dei sentralar som ikkje sjølv utarbeider køyreplan for reserveløyva, kan løyvestyresmakta gjera det.

I praksis er dette ei innstramming. Det er innført sanksjonar ved brot på køyretidene. Sentralar som mislegheld pliktene sine, t.d. lar reserveløyva er vera pålogga taksametersystemet på dei tider dei ikkje skal køyra, risikerer å ikkje få knyta til seg fleire løyvehavarar, jf. reglementet pkt. 2.12, første ledd. Løyvehavarar som bryt køyretidene risikerer tilbakekalling av reserveløyve, jf. reglementet pkt. 4.3. Administrasjonen rår til at pkt. 2.5 vert ståande uendra.

2.8 Drosjesentralen sine plikter overfor løyvehavar og sjåfør

Drosjesentralane har plikt til å inngå formidlingsavtale med løyvehavarar som ynskjer å slutta seg til sentralen, og oversende kopi av formidlingsavtalen til løyvestyresmakta innan 14 dagar etter at avtalen er inngått. Tidspunkt for innbetaling av sentralavgift og/eller reglar for fastsetjing og justering av denne og dato for utbetaling av kredittomsetnad må framgå av formidlingsavtalen dersom slike opplysingar ikkje går fram av sentralen sine vedtekter. Endringar i avtaleverket skal meldast løyvestyresmakta.

Drosjesentralen pliktar å handsame alle tilknytte løyvehavarar likt med omsyn til rettar og plikter i sentralen. Drosjesentralen har likevel høve til å nytta introduksjonstilbod for nye løyvehavarar i ein avgrensa periode.

Drosjesentralen skal utferda identifikasjonskort (ID-kort) til drosjesjåførar tilsett hjå løyvehavar tilknytt sentralen. ID-kortet skal ha oppdatert bilete av drosjesjåføren, sjåførnummer (ID-nr.) og personleg brukar-kode mot sentralen. ID-kortet skal fornyast kvart 3. år. For at sentralen skal kunne utferde ID-kort må følgjande dokumentasjonskrav vere oppfylte:

1. Gyldig førarkort.
2. Gyldig køyresetel frå politiet.
3. Skriftleg dokumentasjon på at drosjesjåføren er tilsett hjå løyvehavar tilknytt sentralen.

Drosjesentralen pliktar å varsle ansvarleg løyvehavar dersom sentralen pga. reglebrot midlertidig sperrar ID-kortet til ein sjåfør, samt opplyse årsaka for sperringa.

BT: *Vedr. 1. ledd. Formuleringa 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).*

NT avd. Bergen: *NT er av den oppfatning at sentralene selv må ha frihet til å avgjøre hvilke løyvehavere som 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. (...) Som enhver annen virksomhet, må drosjesentralene ha mulighet for å dimensjonere veksten, også ut fra bedriftsøkonomiske forutsetninger. (...) 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. (...) 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. (...) 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. (...) Når en slik regel gjelder i et så vidt begrenset løyvedistrikt som Østfold, burde det være uproblematisk å innføre tilsvarende bestemmelse for Bergen.

Administrasjonen sine kommentarar: Pkt. 2.8 vidarefører løyvehavar sin tilslutningsrett i gjeldande regelverk. Det nye er at ein ynskjer å hindra diskriminering av løyvehavarar og ein formaliserer krava til identifikasjon.

BT og NT avd. Bergen ynskjer å oppheva tilslutningsretten i pkt. 2.8, første setning. Det er viktig å presisera at etter gjeldande yrkestransportregelverk er det løyvehavar som er den primære aktøren i drosjenæringa. Løyvehavarane er sjølvstendige næringsdrivande. Drosjesentralane er eigne rettssubjekt, men skal vera serviceorgan for løyvehavarar og skapa orden og effektivitet i næringa. Ein må såleis vera varsam med å opna for reglar som byter om på rollene ved å gjera drosjesentralar til den primære aktøren og løyvehavarane til underordna på linje med tilsette.

Drosjesentralar har vedtekter og avtaleverk som klart kan definera kva reglar som gjeld for løyvehavarar tilslutta den enkelte sentral. Slikt avtaleverk kan innehalda reglar om eksklusjon dersom løyvehavar bryt det interne regelverket. Når det gjeld NT avd. Bergen sin merknad om at drosjesentralane sjølv må kunne dimensjonera veksten, har sentralane i dag høve til det etter pkt. 4 i gjeldande drosjereglement der det heiter at «*Drosjesentralane kan likevel sjølv setje eit maksimalt løyvetal*». Denne retten er vidareført i revidert forslag pkt. 2.4 tredje ledd.

NT avd. Bergen viser til at i Østfold fylkeskommune har sentralane høve til å velja om dei vil ta inn løyvehavarar. Administrasjonen minner om at drosjeverksemnda er organisert annleis i Østfold enn i Bergen køyreområde. I Østfold er ingen løyve frie, men i utgangspunktet knytt til sentral. Eksisterande løyve som vert ledige har tilknytingsplikt til den sentralen løyve vart ledig. Løyvestyresmakta bestemmer sentraltilknyttinga ved nyoppretta løyve. Dette er ei organiseringsmodell som Norges Taxiforbund sentralt rådde frå, jf. forbundet sitt brev til Samferdselsdepartementet 02.12.2013 vedrørende forslag om ny § 46 A i yrkestransportforskrifta. I Østfold er det berre ved søknad om overgang mellom sentralar at sentralen kan takka nei til ein løyvehavar.

Norges Taxiforbund viste i brevet 02.12.2013 til modellen i Bergen som eit forbilde. Her er alle løyve i utgangspunktet frie. Søkjarar som søkjer på ledige løyve må sjølv velja sentraltilknytting. I tillegg kan løyvehavar i ein sentral søkja overgang etter nærare reglar.

Det er ansiennitetsprinsippet som gjeld ved tildeling av drosjeløyve i Bergen køyreområde. Ansiennitetsprinsippet er nøytralt og har stor tilslutning blant løyvehavarane. Ein nyttar same prinsipp når det gjeld tildeling av plass i BT, fordi denne sentralen har få ledige plassar.

I forbundet sitt forslag til ny § 46 A heiter det om løyvehavarar som sentralane ikkje vil ha:

«Dersom søker ikke har gitt melding til løyvemyndigheten om inngåelse av tilslutningsavtale med godkjent drosjesentral innen den av løyvemyndigheten fastsatte frist, kan løyvemyndigheten etter søknad eventuelt tildele løyve, uten tilslutningsplikt til drosjesentral, med fastsettelse av hvilket sted løyvehaver skal ha stasjon (...)»

Forslaget inneber at både tilslutningsrett og tilslutningsplikt slik ein har i Bergen køyreområde i dag, vert fjerna. I staden vert det foreslått å opna for løyvehavarar utan sentraltilknytting av omsyn til det ein meiner er sentralane sin styringsrett. Ei slik endring bryt radikalt med dagens organisering av drosjeverksemnda i Norge generelt og i Bergen køyreområde spesielt. Resultatet kan verta at ein får såkalla «friåkare» slik ein ser døme på i Sverige. Erfaringane derfrå viser uryddige tilhøve og overprising av drosjeturar.

Slik administrasjonen ser det vil sentralen sin valfridom i høve kven som skal få slutta seg til ha fleire negative implikasjonar. Det vil opna for at sentralane overprøver løyvestyresmakta si vurdering av om løyvehavar er skikka. Ein risikerer at ingen sentralar ynskjer å la ein løyvehavar slutta seg til, og utover «friåkar»-problematikken som nemnt, kan dette føra til ein uverdigg situasjon der løyvehavar må gå frå sentral til sentral og verta avvist, sjølv om han oppfyller alle vilkår i regelverket. Drosjesentralane får høve til sortera løyvehavarar t.d. ut frå etnisitet, kjønn o.l. Det finst mange måtar å gjera dette på utan at drosjesentralane ope står ved at slike kriterier er lagt til grunn. Dette kan vera ein farleg veg å gå. Administrasjonen rår til at pkt. 2.8 i forslag til nytt drosjereglement vert ståande uendra.

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

Drosjesentralen pliktar å halde ajourført register over:

1. Sentralen sine tilknytte løyvehavarar med opplysingar om fullt namn, fødselsdato, bustad- og forretningsadresse og løyvehavar sitt organisasjonsnummer.
2. Drosjesjåførar tilsett av løyvehavar tilknytt sentralen med opplysingar om fullt namn, fødselsdato og adresse.
3. Alle drosjer og eventuelle erstatningsbilar tilslutta sentralen, med registreringsnummer på køyretøya, samt opplysningar om løyve som bilen er knytt til.
4. Talet på drosjer som til ei kvar tid er tilgjengelege for drosjesentralen, dvs. drosjar som anten er opptatt med køyreoppdrag eller ledig for køyreoppdrag.
5. Alle taksametre som tilhøyrer drosjesentralen sine tilknytte drosjar og eventuelle inngrep som er gjort i taksametra t.d. plombebrøt.
6. Talet på utførte køyreoppdrag.
7. Tilgjengelege biltimar med spesifikasjon over ledige og opptatte timar.
8. Vaktjournal som registrerer data over trafikkavviklinga med drosjer.
9. Hittegoods.

Drosjesentralen plikter på førespurnad å gjere registrerte data etter dette punktet tilgjengeleg for løyvestyresmakta.

BT: Vedr. 1. ledd, pkt. 8: Hva menes med 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.

Administrasjonen sine kommentarar: Dette punktet er meint å sikra god dokumentasjon på drosjeverksemnda og drosjetilbodet. Dokumentasjonskravet omfattar ikkje meir enn det ein legg til grunn at drosjesentralane allereie i dag faktisk journalførar og som dei i dag er pliktige å rapportera til skattestyresmaktene. Skattestyresmaktene har ikkje høve til å vidareformidla opplysingane, og løyvestyresmakta må derfor innhenta opplysingane sjølv.

BT konkretiserer ikkje nærare kva informasjon sentralen sikter til som løyvestyresmakta ikkje kan krevja utlevert. Siste setning i pkt. 2.9 viser til at det berre er registrerte data «etter dette punktet», dvs. frå nr. 1.-9. som drosjesentralen skal gjera tilgjengeleg for løyvestyresmakta på førespurnad. Dersom det er nokre av desse punkta BT meiner ikkje kan utleverast, burde sentralen nemna det.

Ein veit frå tidlegare drøftingar med BT at sentralen ikkje vil utlevera opplysingar om det enkelte løyve og om tilsette sjåførar, ved å visa til personvernet. Spørsmålet har vore teke opp med Datatilsynet som i brev til HFK 04.04.2014 konkluderte slik:

«I sin førespurnad viser fylkeskommunen til at dei har behov for å kontrollere driveplikta, altså kor mykje kvart einskilt løyve faktisk køyrer eller er i bruk generelt sett, og i travle periodar med mykje

etterspurnad. Datatilsynet meiner at personopplysingslova ikkje er til hinder for at løyvestyresmaktene innhentar slik informasjon med heimel i yrkestransportforskrifta § 50. (...) Den personlege driveplikta inneber kva sjåførar som har køyrt på løyva for å avdekkja om løyvehavar køyrar sjølv eller nyttar eigne tilsette. Løyvestyresmakta må ha eit alternativt behandlingsgrunnlag for å innhente desse opplysningane. Sidan det er løyvestyresmakta som utstedar drosjeløyver må også løyvestyresmakta ha anledning til å føre kontroll med at vilkåra for løyve vert oppfylt. Etter Datatilsynets oppfatning vil løyvestyresmakta ha eit behandlingsgrunnlag i personopplysingslova § 8 litra e.»

BT er tidlegare gjort kjent med Datatilsynet sitt brev, men sentralen ser likevel bort frå tilsynet si juridiske vurdering. Fylkesrådmannen legg Datatilsynet si vurdering til grunn. Personvernomsyn er ikkje i konflikt med dei opplysingar løyvestyresmakta gjer krav på.

Kva «annen lovgivning» BT viser til er uvisst. BT opplyser ikkje det. Opplysingane i nr. 1.-9. er det same som Oslo kommune krev i sitt løyvedistrikt, og ein kan ikkje sjå at nokre at desse opplysingane er juridisk tvilsame for sentralane å utlevera til løyvestyresmakta.

Ein vaktjournal skal gjengi alle tidspunkt kvar enkelt drosjebil er logga på og logga av, samt kven som er vakthavande sjåfør. Ordet «vaktjournal» vert nytta i Oslo sitt drosjereglement og ingen andre høyringspartar har stilt spørsmål ved omgrepet. Ein legg såleis til grunn at det er rimeleg klart. Administrasjonen rår til at ordlyden i pkt. 2.9 vert ståande.

2.11 Drosjesentralen si rapporteringsplikt til løyvestyresmakta

Drosjesentralane pliktar innan 1. september kvart år uoppfordra å sende inn følgjande dokumentasjon til løyvestyresmakta:

- revidert årsrekneskap og årsmelding
- rapport på vegne av løyvehavar om kor mykje kvart løyve har køyrt føregåande inntektsår innan 15. januar kvart år, jf. pkt. 3.5. Det skal gå fram tal på køyreoppdrag, brutto inntening (både kontant- og kredittkøyning) eksklusiv meirverdiavgift, køyrde kilometer for kvar einiskild drosje samt kor mange tilsette som har køyrt på drosjen i året.

Drosjesentralane pliktar også etter krav frå fylkeskommunen å oversende annan relevant statistikk og opplysingar som fylkeskommunen måtte ha behov for, jf. yrkestransportforskrifta § 21.

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

NTB: *Godt tiltak. Dette støtter vi*

Administrasjonen sine kommentarar: Som kjent har levering av den årlege rapporteringa i samband med drosjeevalueringa vore mangelfull. Frå sentralane og frå politisk hald har det vore sett fram ynskje om ei enklare rapportering. Den nye rapporteringa er same type rapportering som Oslo kommune nyttar i dag og i samarbeids møte var det semje om at denne type rapportering var meir handterleg for sentralane.

Ved ein inkurie vart kulepunktet om disposisjon av drosjebilparken for veke 22-26 falle ut av siste høyringsutkast, men dette punktet vert vidareført. Disposisjon av drosjebilparken fortel om løyveutnyttinga og denne gjev grunn for å vurdere det totale løyvetalet i køyreområdet. Dagens rapportering om fordeling av oppdragstype per time osv. vert ikkje vidareført.

Sentralane rapporterer alltid på vegne av løyvehavarane som står for den faktiske persontransporten. Det nye i pkt. 2.11 er at ein bed om data for kvart enkelt løyve og ikkje berre for heile løyveporteføljen under eitt. Utover statistikkgrunnlag for den årlege evalueringa, kan slik rapportering gje løyvestyresmakta eit tenleg verktøy for å kontrollera det einskilde løyve og såleis effektivisera løyveforvaltninga.

Dei to største sentralane i Bergen køyreområde har motsett syn på dette. BT framfører same merknad til kulepunkt to i pkt. 2.11 som til pkt. 2.9. Det er ikkje råd å ta stilling til merknaden, då ein ikkje veit kva BT meiner. Ein kan ikkje sjå at dei opplysingar ein bed om kan vera i konflikt med «personvern og annan lovgivning». Løyvestyresmakta utferdar drosjeløyve og bestemmer om det skal vera drosjesentralar, då må løyvestyresmakta òg har høve til å kontrollera at vilkåra er oppfylte. Drosjesentral som serviceorgan for løyvehavarane rapporterer til løyvestyresmakta på vegne av dei.

Næringa har i lang tid sett fram klagar og påstandar om dårlege økonomiske driftstilhøve. Løyvestyresmakta foreslår no å innføra rapportering som gjev konkrete tal på køyreoppdrag og økonomi på kvart enkelt løyve, slik at ein kan få fram fakta og ikkje berre påstandar. BT ynskjer ikkje å gje slike opplysingar. Sentralen viser ikkje til eit konkret rettsleg grunnlag for dette.

Administrasjonen rår til at ein tek med eitt nytt kulepunkt med fylgjande ordlyd: «Årleg drivstoffkjøp fordelt på type drivstoff, for heile drosjebilparken knytt til sentralen.» Vidare vert dato for rapportering endra til 31. juli kvart år. Rapporteringa gjeld data frå føregåande inntektsår. Den årlege evalueringa vil heretter leggjast fram om hausten.

Pkt. 2.11 må ein sjå i samanheng med pkt. 3.5:

3.5 Løyvehavar si rapporteringsplikt til løyvestyresmakta og sentral

Løyvehavar pliktar å føre og oppbevare oppteikning over kven som til ei kvar tid fører drosjen, og på førespurnad opplyse namn og adresse på drosjesjåføren. Vaktliste etter første punktum skal oppbevarast i 3 år og 6 månader.

Løyvehavar pliktar å rapportere til løyvestyresmakta kor mykje det einskilde løyve har køyrt føregåande inntektsår, inkludert tal på køyreoppdrag, brutto inntening (både kontant- og kredittkøyring) eksklusiv meirverdiavgift, køyrde kilometer for kvar einskild drosje samt kor mange tilsette som har køyrt på drosjen i året. Rapporteringa skal skje gjennom sentralen.

Løyvehavar pliktar å melde frå til løyvestyresmakta og til Enhetsregisteret i Brønnøysund om endring i bustad- og/eller forretningsadresse innan 28 dagar, jf. yrkestransportforskrifta § 19.

Løyvehavar pliktar straks å melde frå til løyvestyresmakta dersom drosjen må trekkast ut av køyring i meir enn 1 månad.

Løyvehavar pliktar å melde frå til løyvestyresmakta dersom ein blir heilt eller delvis uføretrygda, og ein pliktar å sende løyvestyresmakta kopi av trygdevedtaket innan to veker etter at løyvehavar sjølv har motteke det.

Løyvehavar pliktar straks å melde frå til løyvestyresmakta dersom drifta av løyve opphøyrer.

NTB: *Enig.*

BT: *På generelt grunnlag vil vi, på vegne av løyvehavar, 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.

Administrasjonen sine kommentarer: Administrasjonen forstår ikkje BT sin merknad vedrørende 2. ledd. Ein viser til det som går fram av yrkestransportforskrifta § 21:

«Løyvehaveren skal gi de økonomiske og statistiske opplysninger Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen eller fylkeskommunen bestemmer og på den måten disse fastsetter.»

I yrkestransportforskrifta § 50 heiter det at

«Løyvemyndigheten har rett til å innhente opplysninger og pålegge drosjesentral og de enkelte løyvehavere å føre de oppgaver som trengs slik at en kan se om antallet drosjer dekker behovet.»

Rapportering av trafikkdata og økonomi, jf. pkt. 3.5 andre ledd i reglementet, er dei same data som ein bed sentralen rapportera i pkt. 2.11 kulepunkt to. Grunnen til at dette kjem fram to stader i reglementet, skuldast to ting. Løyvestyresmakta har bestemt at rapporteringa skal skje gjennom sentralen, av effektivitetsomsyn slik at løyvestyresmakta ikkje må innhenta data frå kvar einskild løyvehavar. Alle desse data har sentralane elektronisk tilgjengeleg. Sentralen si plikt til å stå for den praktiske rapporteringa kjem derfor fram i pkt. 2.11. Ved å gjenta dette i pkt. 3.5, synleggjer ein at det er løyvehavarane sine data det er snakk om. Sentralen rapporterer såleis ikkje meir om løyvehavarane enn det kvar einskild kunne ha rapportert enkeltvis.

All annan rapportering i pkt. 3.5 gjeld meldingar frå løyvehavar sjølv. At det «forefinnes grenser» for kva informasjon løyvestyresmakta kan krevja utlevert er rett, men ein veit ikkje kva opplysingar i pkt. 3.5 BT meiner ligg utanfor slike grenser.

Oversikt over kven som er tilsett og køyrer på drosjen er ein del av det personlege driftsansvaret, jf. første ledd. Meldeplikta i tredje, fjerde og sjette ledd er alle spesifikt nemnd i yrkestransportregelverket. Meldeplikta i femte ledd vedrørende vedtak om uføretrygd, er ikkje spesifikt nemnd i yrkestransportregelverket, men dreier seg m.a. om den personlege driveplikta, og denne er heimla i yrkestransportforskrifta § 1 f). Innvilga uføretrygd kan gje grunn for å stilla spørsmål ved om denne vert teke i vare. Sjukdomen som ligg til grunn for uføretrygd kan t.d. vera av slik art at løyvehavar ikkje lenger har førarkort/køyresetel og vilkåra for å inneha drosjeløyve vil ikkje vera til stades. Det er såleis viktig for løyvestyresmakta å ha oversikt over uføretrygda løyvehavarar. Ein viser elles til at Oslo kommune har innført meldeplikt ved uføretrygd.

Alle dei opplysingar ein bed om skal sikra oversikt over om dei løyve som er utferdta er i drift, korleis dei vert drifta og om det er balanse mellom løyvetalet og etterspurnaden. Administrasjonen meiner at opplysingane ein bed om og måten dei skal rapporterast, er i tråd med yrkestransportregelverket og rår til at ordlyden i pkt. 3.5 vert ståande.

2.12 Sanksjonar og tilbakekalling av konsesjon til å drive drosjesentral

Dersom sentralen mislegheld pliktene sine etter dette reglementet, kan løyvestyresmakta fatta vedtak om at sentralen ikkje skal ha høve til å inngå formidlingsavtale med fleire løyvehavarar.

Dersom sentralen ikkje lenger oppfyller vilkåra i pkt. 2.2 eller for det tilfelle at misleghald av pliktene etter dette reglementet er vesentleg, kan løyvestyresmakta fremje sak for politisk handsaming om tilbakekalling av konsesjonen til å drive drosjesentral.

Bergen kommune: *Vi forutsetter at det er gjort avklaringer med tanke på rettslig grunnlag for aktuelle sanksjoner.*

Administrasjonen sine kommentarar: Det går fram av yrkestransportlova § 9 (3) at «Løyvestyresmakta kan gje påbod om at det skal skipast drosjesentralar og om korleis dei skal drivast (...)» Etter yrkestransportforskrifta § 46, siste ledd kan løyvestyresmakta slik det går fram heimelsgrunnlaget for reglementet i pkt. 1.1 fastsetja i detalj korleis drosjeverksemda i løyvedistriktet skal drivast.

Konsesjon til å driva drosjesentral vert gitt gjennom politisk vedtak i samferdselsutvalet. Det ligg implisitt at når løyvestyresmakta gjev konsesjon til å driva drosjesentral og gjev påbod om korleis drosjesentralane skal drivast, må det òg liggja til løyvestyresmakta sin kompetanse å ileggja sanksjonar, her under trekkja attende konsesjonen dersom drosjesentralar bryt det lokale regelverket.

4.6 Drosjehaldeplass

Drosjane skal stå i kø i den rekkefylgje dei kjem til haldeplassen. Talet på plassar som er tillatt skal ikkje overskridast.

På drosjehaldeplass har publikum rett til fritt å velje kva drosje som skal nyttast. Dersom publikum sjølv vel drosje, skal dei andre drosjane på haldeplassen sleppe fram den aktuelle drosjen. Dersom publikum ikkje sjølv vel drosje, skal drosjen som står først i køen på haldeplassen få turen. Sjuka og uføre skal prioriterast på haldeplass.

Det er ikkje tillatt å ta køyreoppdrag etter teikn frå publikum (praiing) når avstanden til næraste halde-plass er under 100 meter.

Bergen kommune: *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 i nåværende formulering og bør fastsettes. Det er et tilbakevendende problem at drosjer tar i bruk veg-/gategrunn som ikke er satt av til drosjeholdeplasser, bl.a. i påvente av ledig plass på drosjeholdeplassene. (...) Det er behov for at bevillingsmyndigheten følger særskilt opp denne problemstillingen.*

Administrasjonen sine kommentarar: Dette punktet er ei formalisering av uskrivne reglar for åtfærd på drosjehaldeplassane. Løyvehavar har ansvar for sin drosje, men i praksis vil det vera den enkelte sjåfør, anten denne er løyvehavar sjølv eller tilsett sjåfør, som har ansvar for kor drosja vert plassert. Ordlyden kan såleis vanskeleg vera meir spesifikk enn det som no står. Løyvestyresmakta driv ikkje utekontroll på veg og har såleis ikkje verktøy for å kontrollera drosjehaldeplassane i Bergen sentrum.

Andre merknader

NT avd. Bergen: *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 undregrave grunnlaget for lovlig taxivirksomhet innenfor rammen av yrkestransportregelverket. (...)*

Administrasjonen sine kommentarar: Når det gjeld ulovleg persontransport er dette kriminell verksemd og ei oppgåve for politiet. HFK har ved fleire høve kalla inn til møte vedrørande «piratverksemd» der politiet har vore deltakar, og det er varsla om nytt møte i første halvdel av 2016. Problemstillingane kring ulovleg persontransport er eit nasjonalt og internasjonalt problem som både samferdselsdepartementet og justisdepartementet er involvert i. Administrasjonen finn det underleg å stilla behovet for eit revidert

drosjereglement opp mot kampen mot kriminell verksemd, og deretter konkludera med at løyvestyresmakta heller skal prioritere politioppgåver framfor løyveforvaltning.

Bergen kommune: *Bergen kommune ser positivt på at fylkeskommunen reviderer drosjereglementet for å tydeliggjøre regelverket og sikre en balansert konkurranse. Samtidig savner byråden fylkeskommunale ambisjoner om å stille krav til drosjenæringen på klima- og miljøfeltet. Oslo kommune har i flere år vært en pådriver for å stille krav til drosjenæringen om å fase ut fossilbiler, noe som har vært av stor betydning for at Stortinget 16. desember 2014 ba regjeringen om å «sikre fylkeskommunene mulighet til å sette vilkår om null- og lavutslippssaker for nye drosjer gjennom § 11 i yrkestrafikklova» jf. Innst. 72 S (2014-2015). Som oppfølging av Stortingets vedtak, har Samferdselsdepartementet nå sendt forslag til endringer i yrkestransportloven på høring. (...) Allerede i dag har Oslo kommune et drosjereglement (lokal forskrift) der miljøambisjonene er synlige. Blant annet heter det under § 6 Opprettelse av drosjesentral at «Løyvemyndighetene kan gi fortrinnsrett til søker med miljøkonsept ved godkjenning til opprettelse av ny drosjesentral». (...) Etter Bergen kommunes vurdering bør drosjereglementet for Bergen kjøreområde allerede nå vise ambisjoner på klima- og miljøfeltet (...).*

Administrasjonen sine kommentarar: Forslag til ny § 9 nr. 4 i yrkestransportforskrifta vedrørende særskilte miljøkrav til drosjer er ute på høring. Før denne bestemminga eventuelt vert vedteke, har løyvestyresmakta korkje etter administrasjonen eller departementet si lovforståing, heimel i gjeldande regelverk til å stilla særskilte miljøkrav til drosje i løyveforvaltninga.

Som kjøpar av offentlege transporttenester kan HFK stilla særskilte miljøkrav. Slik kan fylkeskommunen og andre offentlege etatar tvinga fram meir miljøvenleg motorteknologi.

Når det gjeld høve til å gje føretrinnsrett til søkjar som har særskilte miljøkonsept, ser administrasjonen dette som eit godt forslag. Næringa treng driftstilhøve som gjer det mogleg å leva av drosjeverksemda. Ein presiserer derfor at vurderinga av balansen i den lokale drosjemarknaden må koma før ein vektlegg miljøkonseptet. Administrasjonen rår til at ein i drosjereglementet pkt. 2.1 først ledd, føyer til setninga: «Løyvestyresmakta kan gje føretrinnsrett til søkjar med miljøkonsept ved godkjenning til etablering av ny drosjesentral.»