

ADVOKATFIRMAET  
**RASMUSSEN & BROCH**

Hordaland fylkeskommune  
Postboks 7900

5020 BERGEN

Att.: Seniorrådgiver Anne Vedvik, e-post: [Anne.Vedvik@hfk.no](mailto:Anne.Vedvik@hfk.no)

ADVOKAT RASMUS S. BROCH  
ADVOKAT GUNNAR A. HAAHJEM  
ADVOKAT SVEND A. LERRING  
ADVOKAT OLE KVELSTAD  
ADVOKAT KNUT-TERJE WINTHER-SØRENSEN  
ADVOKAT ANNE CATHRINE E. BERG  
ADVOKAT ØYSTEIN IDEN KNAG

ADVOKATFULLMEKTIG HELENE FRICH HANØY  
ADVOKATFULLMEKTIG INGSE NARVESTAD FATNES

Bergen, 10.02.2016  
Vår ref.: 2868/RB/SHH

Ansvarlig partner:  
*Rasmus Broch*

**VEDR.: AVINOR, FLESLAND LUFTHAVN**

Jeg viser til min e-post i går vedrørende ovennevnte, og til hyggelig telefonsamtale i dag.

I oppfølgingen av min e-post av i går, er det nødvendig å understreke at Norges Taxiforbund ikke vurderer Avinors opplegg for taxinæringen ved Flesland lufthavn (og for så vidt Sola lufthavn), gjennom det såkalte Taxi Management Control System (TCMS) som rettslig holdbar, hvilket Norges Taxiforbund har gitt uttrykk for gjennom omfattende korrespondanse med Avinor.

Løsninger for taxinæringen ved bl.a. Flesland lufthavn, har vært definert av Avinor, uten at næringen har vært trukket inn.

I et forsøk på å reversere denne prosess, og for å gi næringen mulighet for å være delaktig i beslutningsgrunnlag og beslutningsprosesser, har det vært drøftet å inngå en intensjonsavtale med Avinor gjennom et prøveprosjekt, og intensjonen fra forbundets side har vært å få vurdert og utprøvd ulike løsninger for taxinæringen ved lufthavnen. Dette uten at taxinæringen har akseptert TMCS som rettslig holdbar, eller at næringen har oppgitt sin anførsler i den sammenheng.

Det er ikke korrekt når Avinor gir uttrykk for at avtaler vil bli signert; det foreligger fortsatt divergerende oppfatninger mellom Norges Taxiforbund og Avinor om saksforholdet.

Norges Taxiforbund har konsekvent gjort gjeldende at det opplegg Avinor ønsker å innføre (TMCS) – derunder krav om vederlag/avgift – anses rettstridig og uholdbart, og har tatt forbehold om å kunne prøve dette rettslig.

Norges Taxiforbund deler fullt ut Fylkesrådmannens vurdering av de rettslige aspekter i saken.

Siden saken etter det vi forstår skal behandles politisk, har Norges Taxiforbund funnet det hensiktsmessig helt summarisk å angi en del av de rettslige problemstillinger TMCS vil implisere, og som innebærer at ordningen mangler tilstrekkelig rettslig grunnlag.

Det foreligger heller ingen avklaringer juridisk, på overordnet myndighetsnivå.

1. Speilvending av prinsippet om offentlig tilgang til lufthavnens infrastruktur knyttet til hentetjenesten.

- TMCS-systemet innebærer at taxinæringen avskjæres tilgang til lufthavnens infrastruktur for henting av passasjerer ved lufthavnene, med mindre næringen aksepterer de vilkår/ vederlagskrav/ avgiftskrav Avinor fremsetter.
- Ordningen representerer prinsipielt en nydannelse, og er i strid med yrkestransportregelverket, som er basert på grunnforutsetningen om at enhver løyvehaver har driveplikt, og plikt til å utføre oppdrag på alle veier som er åpne for alminnelig ferdsel, jf. yrkestransportforskriftens § 1, jf. §§ 38 og 47. Avinors lufthavner er allment og offentlig tilgjengelig, og driften av lufthavnene representerer en offentlig oppgave, og utgjør et offentlig tilbud. Avinor kan dermed ikke utestenge taxinæringen fra lufthavnen med henvisning til eiendomsretten.

2. Ordningen savner holdbart hjemmelsgrunnlag.

- Legalitetsprinsippet i norsk rett innebærer at pålegg av plikter/ innskrenkning av rettigheter, krever et formelt hjemmelsgrunnlag.
- I Stortingsmelding St. nr. 38 (2012-2013) «Verksemda til Avinor», jf. Innst. 492S (2012-2013), fremgår at Avinor formelt er eier og ansvarlig for drift og utvikling av lufthavnene. Avinor har i den forbindelse plikt til å tilrettelegge for «... at transport til og frå lufthavnene kan skje med kollektive transportmiddel».
- Avinor utfører således en offentlig pålagt oppgave, og kan ikke stille vilkår for oppfyllelse av disse plikter gjennom å avkreve avgift eller vederlag fra drosjenæringen, som vilkår for å gi drosjene tilgang til å hente passasjerer ved lufthavnene, uten at dette forankres i et formelt hjemmelsgrunnlag.
- Det er på det rene at det ikke foreligger noe formelt hjemmelsgrunnlag for innføring av TMCS, og ordningen og de avgift-/ vederlagskrav den baserer seg på, kan derfor ikke ensidig påtvinges drosjene.
- Avinor er også pålagt gjennom gjeldende reguleringsplan for Flesland lufthavn (Bergen kommunes reguleringsplan nr. 61710000) å tilrettelegge for taxinæringen og annen kollektivtrafikk, derunder etablering av depot.
- En ordningen med styring og sanksjoner ovenfor drosjene, effektivert gjennom et privat parkeringsselskap, vil også være i strid med yrkestransportregelverket.
- Dersom Avinor kan innføre TMCS, vil det i prinsippet innebære at enhver taxiholdeplass kan undergis egendefinerte vilkår for bruk av det subjekt som eier grunnen holdeplassen er beliggende på.

### 3. Myndighetsmisbruk.

- Avinor har selv definert løsningen ved lufthavnen gjennom etablering av depot i stor avstand fra terminalområdet (ca. 1 Km). Dette for å prioritere bl.a. privat parkering i områder som ellers kunne vært benyttet til oppstillingsplasser for drosjene. Taxinæringen har ikke på noe tidspunkt fremsatt ønsker eller krav om et slikt system som Avinor vil innføre.
- Det foreligger myndighetsmisbruk gjennom forskjellsbehandling i forhold til ulike aktører som benytter lufthavnene, da det kun er taxinæringen som skal underlegges en ordning som TMCS. Det skal ikke innføres lignende ordninger for buss, bane eller privatbilisme.
- De driftsomkostninger Avinor ønsker å pådra seg, som resultat av disse omleggingene – herunder de kostnader Avinor vil ha i forhold til Europark, for drifting av de systemer Avinor ønsker å implementere – vil være et utslag av myndighetsmisbruk ensidig å pålegge drosjenæringen. Særlig fordi ordningen verken er ønsket, langt mindre krevd, fra næringens side.
- Det er heller ikke klart hva et vederlagskrav/ avgiftskrav er ment å dekke, og kravene fremtrer derfor også som vilkårlig, uten underliggende dokumentasjon for hvilke driftskostnader Avinor med dette mener å ha krav på å få dekket.
- Det tilføyes i denne sammenheng at det ikke foreligger alternative muligheter for taxinæringen til å hente passasjerer ved lufthavnen, verken innenfor eller utenfor selve flyplassområdet.

### 4. TMCS-ordningen er også i strid med konkurranselovgivningen.

- Avinor innehar en dominerende stilling i forhold til Flesland lufthavn.
- Å pålegge drosjenæringen en avgift/ vederlagskrav, vil favorisere bruken av Avinor sine parkeringsanlegg, og derved generell bruk av privatbil, idet drosjetjenester relativt sett blir dyrere.
- Dette vil innebære en konkurransevridding, bl.a. i favør av Avinor og Europark, som driver næringsvirksomhet i forhold til parkeringsvirksomheten ved lufthavnene. Å gjennomtvinge ordningen vil derfor også være i strid med konkurranseloven av 5.3.2004 nr. 12, jf. § 11 om misbruk av dominerende stilling.

### 5. Avinors tildeling av driftskontrakt til Europark.

- Det er ikke fremkommet opplysninger som tilsier at ikke engasjering av Europark for håndtering av TMCS-systemet, skulle vært utlyst i henhold til regelverket for offentlige anskaffelser.
- Anskaffelser i strid med lov om offentlige anskaffelser av 16.7.1999 nr. 69, vil være ugyldig.

-----

Med dette som bakgrunn, er Norges Taxiforbund av den oppfatning at Avinor ikke ensidig kan gis adgang til å implementere TMCS-ordningen ved Flesland lufthavn.

Norges Taxiforbund er innstilt på at det eventuelt kan avholdes et møte med Hordaland fylkeskommune som overordnet løyvemyndighet, dersom det er ønskelig.

Det er uansett vesentlig at beslutninger av politisk eller annen art, ikke fattes uten at de treffes på et tilstrekkelig kvalifisert grunnlag.

I den utstrekning det skulle eksistere tvil rundt de rettslige sider ved ordningen, bør også det som overordnet prinsipp gjelde at ordningen ikke iverksettes før enhver tvil om den juridiske holdbarhet, er ryddet av veien.

Med vennlig hilsen  
**RASMUSSEN & BROCH ANS**

Rasmus Broch  
Advokat