



Til sentralane

Dato: 27.05.2014
Vår ref.: 2014/381-15
Saksbehandlar: annvedv
Dykkar ref.:

SAMARBEIDSMØTE ONSDAG 11. JUNI 2014

Samarbeidsmøte onsdag 11. juni 2014 kl. 10-14 nærmar seg og me viser til innkalling med sakliste sendt ut 11. april. Her kjem ei orientering om dei ulike sakene.

Sak 1) Rullestoltransport – krav til biltype

Som nemnt i innkalling er representantar frå Bergen trafikkstasjon, Handikapforbundet og Kommunalt råd for funksjonshemma invitert til denne saka. Fylkeskommunen har òg mottatt innspel frå storbileigar i Bergen Taxi med forslag til forbetring av storbileigarane sin situasjon:

- Ynskje om omdefinering av storbil frå 10-17 sete til storbil 9-17 sete med plass til 1 rullestol for å unngå krav til minibuss sertifikat, yrkeskompetansebevis og køyre- og kviletidsreglementet, og gjera det lettare å rekruttera sjåførar
- Han meiner rullestolkapasiteten vil auka dersom alle storbildrosjene vert omdefinerte

Definisjonen av personbil og minibuss/buss går fram av køyretøyforskrifta kap. 2 og er ikkje gjenstand for omdefinering.

Fylkeskommunen kan omdefinera den såkalla 7-serien med storbilar i Bergen Taxi til bilar med inntil 9 sitteplassar og plass for ein rullestol. Dersom fylkeskommunen gjer det, og talet på bilar med 10-17 sete går ned, kva konsekvensar kan ei slik omdefinering føra til sett frå

- 1) brukarane sin ståstad
- 2) løyvehavarane sin ståstad
- 3) sentralane sin ståstad
- 4) Statens Vegvesen sin ståstad

Kva alternative biltypar kan eventuelt vera aktuelle å godkjenna som rullestolbilar?

Sak 2) Miljø, drivstoff-forbruk og utslett i drosjenæringa – korleis talfesta det?

I samarbeidsmøte i november opplyste sentralane at dei har problem med å levera tal på drivstoff-forbruk til bruk i statistikken for 2013. Det kom forslag frå sentralane at Statens Vegvesen kan ha opplysingar om dette. Så vidt fylkeskommunen kjenner til har ikkje SVV tal på dette, men det er mogleg å henta ut eit visst talmateriale frå Opplysningsrådet for Veitrafikken AS.

Me bed likevel sentralane sjå nærare på dei statistikkdata om drivstoff-forbruk som fylkeskommunen bad om til evalueringa for 2013, og koma med konkrete forslag til kva sentralane meiner dei sjølve kan levera av talmateriale på dette området.

Sak 3) Brukarundersøking drosjetenester i Bergen køyreområde

Det vil bli gjennomført brukarundersøking hausten 2014 til bruk i evalueringa. Gjennom telefonundersøking vil både privatpersonar, større arbeidsplassar og hotell i køyreområdet bli kontakta. Det vert nytta innleigd konsultentselskap til å gjennomføra undersøkinga. Vedlagt fylgjer forslag til spørjeskjema. Sentralane kan gjerne koma med synspunkt eller kommentarar til spørsmåla og/eller undersøkinga.

Sak 4) Kontroll av drift og driveplikt

Vedtak i samferdselsutvalet PS 11/14:

Samferdselsutvalet vil be om at det innan 01.06.2014 vert lagt fram ei sak om korleis det for kvart enkelt løyve kan rapporterast total tid i drift og drift i periodar med etterspørselspress. Likeeins korleis det kan sanksjonerast mot løyve som er lite i bruk. Nødvendige endringar av reglementet som fylgje av dette bør handsamast i saka.

Fylkeskommunen legg til grunn at all køyring er elektronisk loggført i sentralane sitt elektroniske system. Me legg vidare til grunn at det er mogleg for sentralane å levera rapportar/utskrift frå systemet om total tid i drift og drift i nærare avgrensa periodar for alle løyve tilknytt sentralen, og at rapportane gjer det mogeleg å identifisera det einskilde løyve.

Også andre sider ved drifta må tidvis kontrollerast og det vil dermed kunne vera behov for rapportar/utskrifter som viser kva sjåførar som har køyrt på det einskilde løyve.

Ved tidlegare høve har Bergen Taxi vist til personvernet og Datatilsynet sin restriktive praksis med utlevering av denne type opplysingar til fylkeskommunen. Me har derfor kontakta Datatilsynet som ved brev av 4. april 2014 har svart på våre spørsmål. Når det gjeld utlevering av elektroniske rapportar/utskrifter som viser kor mykje kvar einskild løyve faktiske køyrer svarer Datatilsynet slik:

Datatilsynet har funne at løyvestyresmaktene har heimel i yrkestransportforskrifta § 50 til å innhente opplysingar frå drosjesentralane på om talet på drosjer dekker behovet. I sin førespurnad viser fylkeskommunen til at dei har behov for å kontrollere driveplikta, altså kor mykje kvart einskild 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 løyvestyresmakta innhentar slik informasjon med heimel i yrkestransportforskrifta § 50.

Når det gjeld opplysingar om kven som faktisk har køyrt på løyva uttalar Datatilsynet:

Løyvestyresmakta må ha eit alternativt behandlingsgrunnlag for å innhenta desse opplysingane. Sidan det er løyvestyresmakta som utstedar drosjeløyve 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.

Fylkeskommunen har lovheimel til å innhenta opplysingar som nemnt over frå sentralane. Ved kontroll av driveplikta og ved mistanke om andre brot på regelverket, t.d. utleige av løyve, kan det verta aktuelt å be om datautskrifter frå sentralane for alle løyve tilknytt den einskilde sentral. Ved utarbeiding av sak for SAMU vil administrasjonen visa til Datatilsynet si utgreiing. Dersom sentralane har synspunkt på dette, bed me om tilbakemelding på det.

I fylgje yrkestransportforskrifta § 46 kan løyvestyresmakta påleggja sentralane å innføra køyreplanar og gjera endringar i køyreplanar for å sikre eit effektivt drosjetilbod. Etter det fylkeskommunen kjenner til har ingen av sentralane i køyreområde detaljerte vaktplanar/køyreplanar for dei tilslutta løyvehavarane. Det vil då vera eit spørsmål kor den nedre grensa går for når køyringa er for liten til at løyvehavar oppfyller driveplikta. Me bed om innspel på kor sentralane meiner denne grensa bør gå.

Sak 5) Praktisering av overgangsreglane ved overgang mellom sentralar

Etter endring av praksis ved overgang, må no alle løyvehavarar på overgangslista gå over etter 3 månader eller levera ny overgangssøknad. Søkjarar som står på overgangslista over tid, men som ikkje har «fornya» overgangssøknaden sin vert no fjerna frå lista etter 6 månader.

Det er eit gjentakande spørsmål og usikkerheit kring kor rigid sentralen som løyvehavar går frå, kan vera når det gjeld dato for overgang. Me minner om at dette ikkje gjeld oppseiing av eit arbeidsforhold. Utmontering/innmontering av taksameter gjer at absolutt dato for overgang ikkje alltid er praktisk mogeleg. Det er behov for å finna fram til føreseielege og like reglar for overgang i alle sentralane. Det kan ikkje vera opp til sentralen sin godvilje eller vrangvilje kor tid løyvehavar kan gå over eller må levera ny overgangssøknad, og reglane må ikkje føra til ytterlegare behov for kontroll frå løyvestyresmakta si side. Me bed om sentralane sine synspunkt på dette.

Sak 6) Piratdrosjer – idédugnad tiltak

Til denne saka kjem representantar frå SVV, politiet og skatteetaten. Me bed sentralane tenka gjennom kva tiltak dei meiner kan vera føremålstenlege og kva bidrag dei innbedne etatane kan bidra med.

Rolf Rosenlund
Leiar

Anne Vedvik
Rådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.