

Møtereferat

Dato: 12.06.2014

Til stades:	Arve Samland (A-Taxi), Jan Valeur (BT), Arve Halvorsen (BT), Toralf Alsaker (Bryggen Taxi), Børge M. Hovland (NTB), Lars Magnus Klintbäck (NTB), Lars Øystein Dolva (NT, Oslo), Robert Aasmul (Taxi 1), Rolf Rosenlund (HFK), Gerd Eva Napsøy (HFK), Anne Vedvik (HFK)		
Forfall:	Christiania Taxi Bergen		
Emne:	Samarbeidsmøte 11. juni 2014	Sak:	2014/381-17
Møtetid:	11. juni 2014 Kl. 10-14	Møtestad:	Møterom «Sunnhordland», fylkeshuset

Møteleiar: Rolf Rosenlund**Referent: Anne Vedvik**

Rolf Rosenlund ynskta velkomen.

Sak 1) Rullestoltransport – krav til biltype

Til denne saka møtte fylgjande inviterte gjester: Anita Nymark Scheie og Egil Hope (KRFF), Astrid Haugstad Tangerås og Arild Birkenes (NHF), Sissel Wiik og Lars Harald Drange (SVV).

Bakgrunn for saka er på den eine sida klager frå rullestolbrukarar på tilbodet om rullestoltransport, på den andre sida klager frå løyvehavarar med storbilløyve (10-17 sete) på at driftstilhøve er vanskelege som fylgje av sjåførmangel og køyre- og kviletidsreglementet. Bilane er derfor ikkje i drift på ettermiddag/kveld og i helgene. Ein løyvehavar har sendt brev til HFK og opplyst at han representerer dei 10 løyvehavarane i 7-serien i BT. I brevet bed løyvehavar om at vilkåra for 7-serien vert omdefinert slik at ein unngår krav til bussertifikat og køyre- og kviletidene.

Det er totalt 48 rullestolbilar i køyreområdet, av desse er det 36 storbilar, og 12 bilar som har inntil 9 sete og kan transportera 1 rullestol. Det er BT, NTB og Taxi 1 som har rullestolbilar. I BT er det 10 løyve, den såkalla 7-serien, som er øyremerkt som storbilar. For alle andre storbilar er det løyvehavar sjølv som har sett rullestoltransport som vilkår på løyve. Nokre rullestolbilar er reserveløyve og desse er ikkje i drift i trafikksvake periodar. BT som har hovuddelen av rullestolbilane er ikkje positive til å la desse reservedrosjene køyra på tider der dei andre reservedrosjene ikkje har høve til å køyre.

NHF opplyste at generelt har brukarane ikkje særskilte preferansar når det gjeld storleiken på bil. Det viktigaste er at rullestolbilane vert meir tilgjengelege. Det er behov for storbilar slik at det er mogleg for to rullestolbrukarar å reisa saman. NHF var opptatt av diskrimineringsaspektet både når det gjeld tilgjengelegheita og når det gjeld pris på rullestoldrosje. Som gruppe føler dei seg nedprioritert i forhold til andre grupper i samfunnet.

SVV orienterte om køyre- og kviletidene og ga tilbod om eit orienteringsmøte for drosjeeigarar i BT og for Taxi 1 om regelverket. Dette har vore gjort i NTB med stort hell.

SVV opplyste at både Caddy og Sprinter kan godkjennast som rullestolbilar, med visse vilkår. Sprinter kan gå både som 9-seter personbil med plass til 1 rullestol og som storbil/minibuss 10-17 med plass til 2 rullestolar. Som storbil er Sprinter billegare i innkjøp på grunn av avgiftsreglementet. Det er mogleg å kjøpa minibuss og nedklasse denne til personbil.

Sentralane hevda at når drosjeeigar kjøper minibuss og klasser den ned, må drosjeeigar betala avgift for personbil, medan dette ikkje er tilfelle for institusjonar og kommunar. Nokre institusjonar og kommunar kjøper minibusser og klasser dei ned og overtar sjølv transport som tidlegare gjekk med drosje. Ein kommersiell aktør som Aleris skal óg har fått høve til slik nedklassing utan å måtta betala avgift. Dette er konkurransevridande. Dagens avgiftsregime på storbilar fører til at rullestolbrukarar må betala høgare pris for drosjeturar enn andre drosjekundar, meiner sentralane.

Sentralane bed HFK om å øva press på toll- og avgiftsetaten for å få avgiftsreduksjon for denne type bilar og/eller få godkjenning for avgiftsfritak ved nedklassing når bilen skal gå som drosje. Avgiftsfritak må ein truleg søkja om i kvart enkelt tilfelle. NHF oppmoda om å få Konkurransetilsynet på banen i denne saka.

NHF stilte spørsmål til sentralane om det kan vera aktuelt å innføra ein rullerande vaktordning mellom sentralane på tider der det er vanskar med å få rullestoltransport.

NHF bad HFK få fram utnyttingsgraden for storbilar kontra ordinære drosjer i neste drosjeevaluering. HFK tek med seg innspelet vidare.

NFH viste til fleire tilfelle der ordinær drosje nekta å ta med rullestolbrukar med samanleggbar rullestol. Sentralane opplyste at slikt ikkje skal skje, og oppmoda rullestolbrukarar til å ta taxinummeret på takskiltet og oppgje dette ved klage til sentralen.

Når det gjeld spørsmål om omgjering av 7-serien i BT registrerer HFK at det ikkje har kome klager frå andre storbileigarar enn frå denne 7-serien. Over 70% av storbileigarane har med andre ord ikkje klaga på tilhøva for storbilar. Det er eit behov for storbilar i marknaden, og det er viktig å sikra at det alltid finst eit minimum av slike bilar i køyreområdet. HFK finn på denne bakgrunn at det ikkje er grunnlag for omgjera vilkåra for 7-serien i BT.

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

Sentralane opplyste at dei ikkje kan gje tal for drivstoff-forbruk, men dei kan gje tal for km køyrt med passasjer samt CO₂-utslepp per sentral. Det vart presisert at tal for utslepp baserer seg på teoretiske berekningar frå billeverandørane og ikkje faktisk utslepp. HFK meiner at tala kan visa noko om utviklinga av utsleppa og vil be om dette for evalueringa 2014.

Sak 3) Brukarundersøking drosjetenester i Bergen køyreområde

Det vil bli gjennomført brukarundersøking via telefon hausten 2014. Sentralane presiserte at undersøkinga må skilja ordinære privatkundar, hotell – og bedriftskundar, og det vart foreslått å ta inn spørsmål om køyrestil, pris og kva selskap kunden føretrekk, samt eit avsluttande punkt om kunden sine egne kommentarar. BT hadde konkrete endringsforslag til nokre av spørsmåla som inngår i undersøkinga. HFK tar innspela med vidare.

Sak 4) Kontroll av drift og driveplikt

Det var ikkje tid til å gå gjennom denne saka. HFK kjem attende til den i skriftleg form.

Sak 5) Praktisering av overgangsreglane ved overgang mellom sentralar

Det var semje om at overgangssøkjjarar får 1 veke slingringsmonn etter utgangen av oppseiingstida på 3 månader for overgang. Dersom overgangssøkjjar skal få byta sentral før dei 3 månadene er ute, må han ha med stadfesting frå opphavleg sentral om at han kan gå over før tida.

Sak 6) Piratdrosjer – idédugnad tiltak

Til denne saka møtte fylgjande inviterte gjester: Øystein Frotaule (politiet), Svein Holmedal (SVV) og Torunn Lodgaard (skatteetaten)

Saka speglar eit nasjonalt/internasjonalt problem. Det bør derfor koma løysingar frå sentralt hald. Drosjenæringa lokalt har likevel interesse av lokale avbøtande tiltak.

Internett og dei nye sosiale media har gjort formidling av ulovleg persontransport enklare enn før og vanskelegare å få bukt med. Den profesjonelle amerikanske pirattaxiaktør UBER er enno ikkje er komen til Norge, men UBER opererer internasjonalt, har heimeside og tilbyr tenester via app. Dersom UBER får foffeste her vil problemet med pirattaxi bli ytterlegare forsterka. Haxi.no er landsdekkande og tilbyr såkalla kompisturar via app. På facebook er det ulike grupper som tilbyr piratturar, t.d. «Kjøre i kveld» og den lokale facebook-gruppa «Tilgjengelige sjåførar i Bergensområdet». Denne sida har over 5500 brukarar.

Kvifor er det viktig å få slutt på pirattaxi-verksemd?

- Det er ulovleg å driva persontransport mot vederlag utan løyve
- Det går ut over inntektsgrunnlaget til den lovlege taxinæringa
- Det lovlege taxitilbodet vert svekka
- Det vert unndrege skattar og avgiftar
- Det byggjar opp om ein svart økonomi
- Det gjev dårleg tryggleik for dei som nyttar seg av pirattaxi

Fylgjande kom fram i debatten:

- politiet har lite ressursar til å gjera noko med internett-formidling av piratverksemd
- det er i seg sjølv ikkje ulovleg å reklamera for piratturar
- ein kan ikkje melda piratar under føresetnad av dei kjem til å begå lovbrøt, men ein må ta dei med framande i bilen
- i 2013 vart 23 piratar meldt, men desse er ute på gata att straks dei har betalt førelegget
- piratkøyring er ein del av ein svart økonomi som unndrar skatt og avgifter
- skatteetaten har lite ressursar til å etterforska den skattemessige sida av slikt svart arbeid

Forslag tiltak:

- innspel til politikarane
- formidling av persontransport mot vederlag er konsesjonsbelagt - nettsider og facebook-grupper kan stengast
- kan politiet konfiskera bilar?
- kan bøtenivået aukast?
- kan skatteetaten trekkja inn omsetnaden?
- kontrollera trygdemisbruk
- sjekka arbeids- og opphaldsløyve
- sentralane kan gå til erstatningssøksmål for tapt inntekt
- gjennomføra aksjonar med politi og skatteetaten
- haldningskampanje mot etterspurnadssida
- meir effektiv organisering av drosjehaldeplassane i helgane og «læra» opp drosjekunder til kva haldeplass dei bør gå til alt etter kor dei skal

Det vart sett fram ynskje om at HFK set ned ei arbeidsgruppe med representantar frå sentralane og dei ulike etatane som kan arbeida vidare med denne problematikken. HFK vil sjå nærare på dette.