

Hordaland fylkeskommune  
Samferdselsseksjonen  
Postboks 7900  
5020 Bergen

[hfk@hfk.no](mailto:hfk@hfk.no)



B : Janaflaten 10 - 5179 Godvik  
P : P.B 2420 Drottningsvik 5834 Bergen  
T : 55 70 00 00  
E : ledelse@taxi1.no  
W : www.taxi1.no  
O : 987 061 480 mva

Godvik 11.7.2018

## **Tilbakemelding og klage i sak 2017 / 200 - 62**

God dag.

Vi viser til brev dagsett her pr post 25.6.2018 fra Hordaland Fylkeskommune ved Samferdselsavdelingen (heretter benevnt SA)

Taxi 1 er i vedtak av 28.6.2018 innvilget tilnærmet hva en søkte om i sin opprinnelige søknad, å få drive sine omsøkte løyver med biler som kan besettes med nullutslippskjøretøy.

Taxi 1 har vært pådriver i mange år for å få dette til. Først nå ved innvilgelse av søknaden er dette mulig. Taxi 1 har som kjent bestilt 11 elektriske kjøretøy, fått levert 1 hydrogenbil og har 5 til i bestilling. Dette er helt i tråd med Taxi 1 sine ønsker om å bli den første taxisentral som har 100 % utslippsfrie drosjer innen 2025.

I tilbakekallingsvarsel argumenteres det for at generelt manglende drift på utvalgte løyver er grunnlaget for tilbakekallingen. SA mener seg litt ukjent med at driften på løyvene til Taxi 1 er svak og mener Taxi 1 sin modell må stilles likt med tilsvarende krav til drift på enkeltstående løyvehavers løyve. SA poengterer samtidig at Taxi 1 sin modell var et prøveprosjekt i sin tid som var godkjent med unntak fra hovedregelen i yrkestransportregelverket.

Taxi 1 sin modell er imidlertid fortsatt en modell som utfordres av sterke påvirkninger og kraftige endringer i rammevilkår. Taxi 1 har i disse dager oppnådd akkurat det som er kjernen i hva som var politikernes målsetting når modellen ble etablert, en fremtidsrettet taxidrift, med organiserte sjåfører og et bærekraftig konsept som hensyntar særlige miljøkrav. Spesielt innvilgelsen av å kunne besette de omsøkte løyvene med små kjøretøy har gjort at Taxi 1 er i front med å bidra til at delmålmalene i den Fylkeskommunale klimaplanen oppnås.

Taxi 1 sitt innvilgede konsept og drift bør fortsatt anses som et konsept med unntak fra hovedregelen. Til støtte for dette kommer SA sin egen uttalelse om at Taxi 1 ikke vil få tildelt løyver etter hovedregelen. Det vil dermed være irreversibelt og ramme Taxi 1 særlig hard om en må redusere driften med 11 løyver uten mulighet for å få tildelt nye løyver og attpåtil med 3 års karantenetid.

Hvis en allikevel konsekvent fastholder dette, må SA se på hvorfor driften på enkelte av Taxi 1 sine løyver har vært svak.

Konklusjon må da være at Taxi 1 vanskelig kan lastes for at driften har vært svak og manglende drift på særlig spesielle løyver.

Taxi 1 fikk for mange år siden noen frister til å sette drift på løyvene og har gjort det, foruten enkelte løyver som en omsøkte i 2017.

Taxi 1 har ikke fått forvaltningsmessig rett eller anledning å fremskynde drift på løyvene, selv om det var Taxi 1 som selv ba om å få dette til, gjennom om-søking.

Hvis en fastholder at feilen Taxi 1 har gjort er så vesentlig at inndragning fastholdes, vil Taxi 1 mene at en er forskjellsbehandlet. I høyesterettsavgjørelse fra Rogaland påpekte domstolen at Rogaland fylkeskommune ikke kunne lastes for hva andre fylkeskommuner har besluttet mot løyvehaver i andre fylker.

Taxi 1 vil hevde for det tilfelle at inndragning fastholdes, at SA ikke har legebehandlet Taxi 1, gjennom ikke å ha agert på Taxi 1 sine henvendelse, anmodninger eller varslinger som ville gitt Taxi 1 helt andre forutsetning for å fremskynde drift på løyvene og ville kunne ha sikret drift på alle løyver for mange år siden.

Andre ordinære løyvehavere er ikke ilagt inndragelse av løyve selv etter 10 års drift i strid med regelverket. Det ikke ukjent at administrative leder i andre sentraler er tillatt å drive sine løyver uten å kjøre selv, men uten at dette har medført inndragning.

Andres sentralers løyvehavere er ikke ilagt inndragelse selv etter flere tusen klager i strid med regelverket.

Taxi 1 er imidlertid hardt rammet av ikke å bli hørt, gjennom at andre sentraler og løyvehavere i en årrekke uten å bli sanksjonert for å drive i strid med regelverket og gjennom at Taxi 1 ikke har fått utøve sin konsesjonsrett og plikt til å drive flybuss.

Taxi 1 har siden 2011 ved mange anledninger påpek urett, anmodet om hjelp og bistand og bedt om at løyvestyremakt sikrer Taxi 1 sin rett til å drive sine konsesjoner.

Taxi 1 har de siste årene også varslet om konkurranbsestridig adferd, og påpekt at SA har et klart ansvar for å sikre Taxi 1 sine rettigheter. Taxi 1 opplever at en selv blir satt søkelys på, men at ingen av de elementene Taxi 1 har varslet får konsekvenser for andre. Dette har skadet Taxi 1 og bidratt til at spesialløyver ikke er blitt besatt.

Konsekvensen av å kunne bli ilagt 3 års karantene mot å kunne søke om nye løyver anses urimelig og alt for strengt.

«Feilen» Taxi 1 har gjort er å ikke ha alle løyver i drift. Feilen er «positiv» og faktisk hensiktsmessig sett i fra et miljøperspektiv. Feilen rammer heller ingen andre løyvehavere negativt, og feilen rammer ingen kunder. Det er ikke dokumentert en målbar mangel i markedet hva gjelder kapasitet, tvert i mot. Feilen reduserer ikke inntjening eller gir andre løyvehavere mindre gode rammevilkår, heller tvert i mot. Feilen rammer heller ingen andre taxisjåførere i Hordaland. Feilen rammer ikke kolleger i andre sentral. Feilen er dermed helt teoretisk og rammer altså ingen andre parter i særlig grad, tvert i mot. Feilen kan dermed ikke anses særlig grov. At feilen har lagt der i flere år gjør den av den grunn ikke større.

Det å reparerer feilen på et tidligere tidspunkt ville kun ha medført ulempe for alle parter slik Taxi 1 ser det i etterkant. Taxi 1 beklager uansett at saken har fått et så stort omfang at en ikke tidligere har rette feilen og tatt innover seg at dette kunne blitt ansett som et grovt brudd.

Hvis SA mener Taxi 1 sin feil må anses som grov, er det derimot litt uforståelig og det kan anses usaklig forskjellsbehandling at ikke andre løyvehaveres med antatt langt mer alvorlige brudd sanksjoneres.

SA fremholder at Taxi 1 kan skaffe seg flere løyvehavere fremfor å drive egne løyver.

Taxi 1 har bedt SA om tall på antall klager som er innrapportert på Taxi 1. Det er ikke meldt tilbake om en eneste klage. Andre løyvehavere og sentraler er ilagt flere tusen svært alvorlige kundeklager bare det siste året.

Det har formodningen mot seg at SA ønsker en større del av næringen basert på denne type løyver fremfor Taxi 1 sin modell som ikke gir kundeklager. Taxi 1 ser det derfor ikke som hensiktsmessig eller aktsomt at en skal bygge opp kapasiteter og tilegne seg flere løyvehavere som påfører kunder så store ulemper.

SA hevder at inndragning ikke medfører økonomiske ulemper for Taxi 1. Dette er feil. Det vil det naturligvis få. Høyesterett har imidlertid uttalt at inndragning normalt vil medføre ulemper. For Taxi 1 vil inndragning av 11 løyver og ileggelse av karenperiode medføre svært mye mer og gi større økonomiske og plamessige ulemper enn hva som er «normalen».

Taxi 1 trenger reserveløyve som erstatningsløyver for ikke å ramme ansatte sjåførere som blir uten bil når hovedbil er ute av drift.

Taxi 1 trenger etter å ha investert flere millioner kroner i ladestruktur, eiendom, kjøretøy for å sikre finansiering til nettopp de 11 løyver.

Videre trenger Taxi 1 mer ekstra inntekt, da drift av utslippsfrie drosjer er mye mer kostbar enn konvensjonelle fossile biler. Dette er SA vel kjent med gjennom egne fagrapporter. Videre så dokumenteres dette også i selve behovet for tilskuddsordninger.

SA mener at Taxi 1 kan sette utslippsfrie drosjer på selskapet 56 andre løyver. Det kan en teknisk sett gjøre, men med reduksjon av inntekt fra 11 løyver vil bærekraften i Taxi 1 sitt regnestykke forvitte og satstingen på fossilfri taxidrift er tilbake på status q.

Ironisk nok vil det ta 4-5 år før løyvestyresmakt er i nærheten av å kunne sette miljøkrav til taxiløvere hvis Taxi 1 sine utslippsfrie drosjer må selges grunnet manglende finansiering.

Som eksempel kan vi påpeke at de drosjer som Taxi 1 kjøper med hydrogendrift koster i dag 2-3 ganger prisen an en dieseletaxi, hydrogendrosjen kan kun fylle på en stasjon i Bergen, den har mindre bagasje plass og kun 3 passasjerplasser.

Økonomisk og konkurransemessig kan hydrogendrosjen pr i dag ikke drives uten subsidier.

Det er slik vi ser det rimelig klart at en ikke vil kunne bære kostnadene med å drive utslippsfrier drosjer i stor skala i Taxi 1 sin regi hvis driften på 11 løyver må innstilles.

SA mener miljøatsingen til Taxi 1 ikke vil lide hvis 11 løyver trekkes inn. Dette blir feil.

Taxi 1 ønsker derfor å være klar og tydelig i sin tilbakemelding på at inndragning av 11 løyver vil få svært alvorlige konsekvenser for Taxi 1 sin miljøatsing.

Inndragning av 11 løyver i Taxi 1 bør derfor avveies nøye i lys av allerede inngåtte miljøforpliktelser og avtaler.

Taxi 1 vil åpenbart bli mye hardere rammet enn hva som ellers kan anses som «normalt».

Det er ikke riktig at Taxi 1 ikke har biler på løyver og sjåfører ansatt på R-5001 m.f. Taxi 1 vil bli påført ytterligere skader og må trolig i tillegg si opp sjåfører hvis inndragning fastholdes.

Av hensyn til de ansatte i bedriften bør en også revurdere inndragning. Konsekvensen ved at Taxi 1 sitt søsterselskap ikke fikk drive sine løyver var at 60 sjåfører mistet arbeidet. Konsekvensen av at Taxi 1 mister 11 løyver i en sårbar fase med tunge investeringer kan potensielt bli større. Det har formodningen mot seg at Høyesterett skal ha ment at en slik relativt beskjeden og lite merkbar feil skal kunne få så store konsekvenser for en hel bedrift.

SA argumentere med at Taxi 1 har unnlatt å informere om vanskelig og svak drift. Videre, at hvis en bare unnlater å informere om manglende drift så vil en hvis en tillates å reparere feilen ikke sikre preventiv virkning.

Taxi 1 har for god ordens skyld selv varslet fylkeskommunen, gjentatte ganger om vanskelig drift og urimelige rammevilkår helt siden kort tid etter oppstart. Taxi 1 har selv bedt om møte med SA og informert om at en blir stengt ute flybussholdeplasser og forskjellsbehandlet på taxiholdeplasser, med svak drift som følge av dette. Undertegnede har selv bedt SA om å anmelde ulovlig persontransport som også har gått ut over Taxi 1. Taxi 1 har altså gjentatte ganger klaget til SA på lovbrudd som hindrer Taxi 1 sin drift. Taxi 1 nektes som kjent fortsatt å drive sine rutekonsesjoner, og hvor SA mener seg helt ubundet av å skulle sikre Taxi 1 adgang til holdeplassen.

Til dette skal det kommenteres at Hordaland Fylkeskommune for Skyss ordnet med en enkelt e-post adgang for andre sine rutebusser inne på Avinors område. Taxi 1 anser unnlattelse av å sikre Taxi 1 tilsvarende adgang til holdeplassen som stor urett.

Det har altså formodningen mot seg at SA ikke er kjent med at driften i Taxi 1 har vært svært vanskelig. Tallmateriale som er levert fra Taxi 1 de siste årene viser med tydelighet svak drift.

At saken ble evaluert i 2009 og Taxi 1 fikk frist til 1.12.2011 er naturlig.

I mange år deretter har derimot manglende tilrettelegging for infrastruktur, manglende holdeplasskapasitet, overkapasitet av løyver, ulovlig persontransport og rovdrift på reserveløyver utover oppsatt kjøreplan og økonomiske hindringer vært til hinder for at Taxi 1 har kunnet sette drift på alle løyvene sine.

Det Taxi 1 har vært igjennom siden 2011 kan ikke sidestilles med hva som er normalt på noen som helst måte. Taxi 1 har utvilsomt og etter beste evne under de rådende rammevilkår forsøkt å bedre driften på alle sine løyver.

TAXI 1 AS  
Postboks 2420 Drotningstrik  
5834 BERGENDato: 18.06.2018  
Vår ref.: 2015/2797-35  
Saksbehandlar: annvedv  
Dykkar ref.:

Unnateke offentleggjering OFFL § 13, Fvl. § 13

## Vedtak om tilbakekalling av drosjeløyve R-5001, R-5002, R-5005, R-5006, R-5007, R-5008, R-5009 og reserveløyve R-5032, R-5033, R-5034 og R-5036 - løyvehavar Taxi 1 AS

### 1. Bakgrunn for saka

Me viser til Hordaland fylkeskommune sitt varsel om mogleg tilbakekalling av drosjeløyve R-5001, R-5002, R-5005, R-5006, R-5007, R-5008, R-5009 og reserveløyve R-5032, R-5033, R-5034 og R-5036, dagsett 14.05.2018. Frist for Taxi 1 AS (heretter Taxi 1) sine kommentarar og eventuell dokumentasjon av dei faktiske tilhøva var 04.06.2018. Fristen vart forlengja til 15.06.2018 etter søknad frå Taxi 1.

Bakgrunnen for varselet er Taxi 1 sin innleverte statistikk av 21.07.2017. Statistikken syner at det i 2016 ikkje har vore køyring på dei nemnde løyva dette året. Innhenta dokumentasjon frå Justervesenet syner at det ikkje har vore taksameter installert i bilar på desse løyva, og følgeleg heller ikkje drift på løyva i fleire år.

På bakgrunn av dette varsla løyvestyresmakta om mogleg tilbakekalling av drosjeløyva dersom ein etter ei samla vurdering kom til at Taxi 1 har brote driveplikta. Taxi 1 har i brev av 15.06.2018 kommentert varselet.

Løyvestyresmakta sende varsel om tilbakekalling av dei same løyva 02.11.2017, med grunnlag i det same faktum som no er aktuelt. Den gangen kommenterte Taxi 1 saka og stadfesta at løyva var teken ut av drift. Det vart fatta vedtak om tilbakekalling av dei aktuelle løyva den 04.12.2017. Taxi 1 klaga på dette vedtaket 11.01.2018. Klagenemnda handsama klaga 10.04.2018. Klaga frå Taxi 1 vart ikkje teke til følge.

Den 27.04.2018 sende Taxi 1 prosessvarsel og bad om utsett iverksetting av tilbakekallinga. Løyvestyresmakta gav utsett iverksetting inntil vidare i varsel om mogleg tilbakekalling av 14.05.2018. Grunnen til at løyvestyresmakta utsette iverksetjinga av det førre vedtaket og varsla Taxi 1 på nytt om eit mogleg tilbakekallingsvedtak, var at løyvestyresmakta fann grunn for å vurdere saka på nytt.

### 2. Rettsleg grunnlag

Det følgjer av yrkestransportforskrifta § 1 bokstav f) at drosjeløyvehavar har ein rett og ei plikt til å driva transport utanfor rute med motorvogn. Det er såleis driveplikt på drosjeløyve.

Det følgjer av yrkestransportforskrifta § 51, første ledd, første punktum, at løyvehavaren utan samtykke frå løyvestyresmakta ikkje må trekkja drosjen ut av køyring utan at det føreligg tvingande grunn for det. Det følgjer vidare av § 51 første ledd andre punktum at dersom løyvehavaren i meir enn ein månad ikkje vil vera i stand til å oppretthalda verksemda, skal melding straks sendast løyvestyresmakta.

Tilbakekall av drosjeløyve er heimla i yrkestransportlova § 29 første ledd, jf. yrkestransportforskrifta § 16. Tilbakekall kan skje dersom løyvehavar ikkje oppfyller dei krav som er fastsett i lov og forskrift, eller ikkje rettar seg etter forskrift og vilkår som gjeld for drift av løyvepliktig verksemd. Det kan kallast tilbake eitt eller fleire løyve avhengig av art og grovheit ved brotet.

Det følgjer av yrkestransportforskrifta § 18, jf. yrkestransportlova § 29 fjerde ledd, at ved tilbakekallinga kan det samstundes fastsettast ei karantenetid på maksimum tre år frå tilbakekallingstidspunktet før ny løyvetildeling kan finna stad.

### 3. Vurdering

Spørsmålet er om Taxi 1 har brote plikta til å driva transport utanfor rute med motorvogn for dei omtalte løyva, jf. yrkestransportforskrifta § 1 bokstav f). Regelen om driveplikt på drosjeløyve er sentral i yrkestransportregelverket. Løyvehavar må setja løyve i drift innan dei fristar løyvestyresmakta set, jf. yrkestransportforskrifta § 38, første ledd.

Taxi 1 fekk tildelt 25 løyve i 2004. Fylkesutvalet sette som vilkår at 10 av desse løyva skulle vera bil med 10-17 sete. I januar 2007 fekk Taxi 1 tildelt 5 ordinære drosjeløyve og 5 reserveløyve og i august 2007 fekk selskapet tildelt ytterlegare 30 ordinære drosjeløyve. Totalt har selskapet fått tildelt 60 ordinære drosjeløyve og 5 reserveløyve. I tillegg er 2 ordinære drosjeløyve overført til selskapet frå Robert Aasmul, slik at løyveporteføljen i Taxi 1 i dag er på 67 løyve.

Taxi 1 hevdar at det ikkje har vore tydeleg for selskapet at alle løyva skal vera i drift. Dette kan ikkje vera rett. Løyvestyresmakta viser til evaluering av drosjeverksemda i Bergen køyreområde handsama i fylkesutvalet sitt møte 18.11.2009 i sak 279/09. Av saka går det fram følgjande om Taxi 1:

*«Taxi 1 har vore i drift i Bergen køyrområde sidan 2004. Det er sentralen som er løyvehavar, og ein har tilsette sjåførar. Denne sentralen er difor organisert på ein annan måte enn dei andre tre sentralane. I 2004 fekk sentralen 25 ordinære løyve i samband med oppstarten. Seinare er løyvetalet utvida, seinast ved vedtak i fylkesutvalet 15.08.07 då det vart tildelt 30 nye løyve, og sentralen har etter dette 67 løyve. I samband med den siste løyvetildelinga fekk sentralen fyrst eit halvt års frist på å setja drift på løyva. Denne fristen er seinare utvida to gonger, fyrst med enno eit halvt år og deretter med eitt år, det vil sei til 01.09.09. Taxi 1 har betalt løyvegebyr og fysisk teke ut løyva. I fylgje køyretøyregisteret til Statens vegvesen var det per september 2009 32 løyve som det ikkje var registrert bil på. Det tyder på at desse løyva ikkje er sett i drift.» (vår understreking)*

På denne bakgrunn fatta fylkesutvalet følgjande vedtak:

*«Taxi 1 vert gjeve ein frist på to år for å setje i drift alle tildelte løyve. Løyve som ikkje er i drift etter 01.12.2011 vert trekte inn og fristilt for tildeling til nye løyvesøkjarar.» (vår understreking)*

Det er ikkje tvil om at føresetnadene for å tildela drosjeløyve til Taxi 1 er og har vore, at alle tildelte drosjeløyve skal vera i drift samstundes. Det er heller ikkje tvilsamt at Taxi 1 er og har vore kjent med dette.

I 2016 vart drosjereglementet for Bergen køyreområde endra, noko som førte til at løyvestyresmakta byrja å innhenta statistiske opplysingar om kvart einskild løyve. Fram til den nye statistikken for 2016 låg føre, var det ukjent for løyvestyresmakta at ikkje alle løyva i Taxi 1 AS var i drift. Taxi 1 AS har ikkje søkt og heller ikkje fått samtykke frå løyvestyresmakta til å ta drosjeløyve ut av drift. Taxi 1 AS har ikkje tilbakevist at dei 11 løyva er ute av drift.

Det er taksameterplikt på drosjeløyve i Hordaland. Justervesenet har følgjande registreringar på dei aktuelle løyva:

R-5005 og R-5007 ikkje aktive sidan 2012  
 R-5006 og R-5033 ikkje aktive sidan 2013  
 R-5009 sist kontrollert 26.11.13, ikkje aktivt no  
 R-R-5001, R-5002, R-5008, R-5036 ikkje aktive sidan 2015  
 R-5032 og R-5034 er ikkje registrert hjå Justervesenet i det heile

Justervesenet sine registreringar syner at brotet på driveplikta gjeld for eit stort tidsrom. Dei 11 løyva har vore ute av drift i sær lang tid, ein del i fleire år.

Taxi 1 har tidlegare stadfesta driftsstansen ved å visa til forseinking i levering av nye el-minibussar og til miljøsatsinga i samarbeid med fylkeskommunen. Løyvestyresmakta kan ikkje sjå at miljøsatsinga gjev grunn for å suspendera driveplikta, og i alle tilfelle har løyva vore ute av drift i så lang tid at Taxi 1 ikkje kan verta høyrte med denne merknaden.

Taxi 1 hevdar no at marknadssvingingar og endra ramevilkår er grunnar for at selskapet har funne det tvingande nødvendig å ta løyva ut av drift for å sikra sunn drift, og at dette sidan oppstart ikkje har vore problematisert frå løyvestyresmakta si side. Drosjeevalueringa i 2009 som fylkesutvalet som nemnt handsama i november 2009, står i direkte motstrid til dette og viser at Taxi 1 fekk fleire fristar for å setja alle løyva i drift. Taxi 1 kan såleis heller ikkje verta høyrte med denne merknaden.

Taxi 1 er både drosjesentral og løyvehavarer. Drosjeløyva er tildelt selskapet som løyvehavar, og som løyvehavar skal Taxi 1 oppfylle alle vilkår og handsamast like med ein kvar løyvehavar med omsyn til gjeldande regelverk.

Taxi 1 blander dei to rollene saman i sin argumentasjon. Taxi 1 hevdar at selskapet har fått ein løyveportefølje som selskapet forvaltar, og at selskapet derfor kan ta løyve ut av drift dersom selskapet finn det hensiktsmessig. Som støtte for dette synet viser Taxi 1 til løyvestyresmakta sitt brev av 22.05.2018. I dette brevet skriv løyvestyresmakta at «*Taxi 1 har ein stabil løyveportefølje. Med dei særskilte driftsfordelar som Taxi 1 har ved å vera både sentral og løyvehavar for eit stort tal løyve, finn løyvestyresmakta at det er rimeleg at selskapet opprettheld rullestolkapasiteten [...]*»

Med dei to rollene in mente, vil løyvestyresmakta presisera at denne tilbakekallingssaka dreier seg om Taxi 1 som løyvehavar, og etter gjeldande regelverk har løyvehavar driveplikt. At Taxi 1 som sentral med stor og føreseieleg løyveportefølje har eit særskilt ansvar for rullestolkapasitet, har ikkje relevans for Taxi 1 sitt brot på driveplikta som løyvehavar.

Taxi 1 viser vidare til yrkestransportforskrifta § 51, første ledd, første punktum og hevdar at Taxi 1 sin økonomi og driftssituasjon er tvingande nødvendige grunnar for å ta løyva ut av drift. Løyve det ikkje er næringsgrunnlag for, skal leverast inn. Drosjesentralar og løyvehavarar har ikkje høve til å driva behovsprøving, dette er løyvestyresmakta si oppgåve. Vanskelegare økonomiske vilkår og endra ramevilkår er tilhøve som gjeld for heile drosjenæringa. Løyvehavarar kan ikkje av den grunn ta løyva ut av drift og setja drosjeløyve i drift att når det er større etterspurnad eller oppgangstider. Økonomi, driftssituasjon og marknadssvingningar er såleis ikkje tvingande grunnar etter yrkestransportforskrifta § 51.

Det er på det reine at enkelte av Taxi 1 sine løyve som har vore sett i drift, seinare har vore tatt ut av drift igjen. Løyvehavar har varslingsplikt dersom driftsstansen varar i meir enn 1 måned, jf. yrkestransportforskrifta § 51, første ledd, andre punktum. Taxi 1 har trekt løyva ut av drift i sær lang tid utan å varsle løyvestyresmakta. At Taxi 1 no beklagar dette, endrar ikkje faktum i saka. Løyvestyresmakta har aldri samtykka til at desse løyva skal takast ut av drift. Ved brev av 04.06.2012 søkte Taxi 1 om midlertidig driftsstans i samband med utskifting av bilar til hybridbilar. Dette gjaldt 15 bilar, og det var opplyst at alle på ein gong ikkje skulle takast ut av drift. Løyvestyresmakta ga Taxi 1 frist til 31.12.2012 med å få alle løyva i drift igjen. Dette syner at Taxi 1 var fullt på det reine både med driveplikta og varslingsplikta.

Løyvestyresmakta har etter ei samla vurdering kome til at Taxi 1 har brote driveplikta på fleire av drosjeløyva sine, jf. yrkestransportforskrifta § 1 bokstav f. Det er på det rene at enkelte av løyva aldri har vore sett i drift, medan andre har vore tatt ut av drift utan at løyvestyresmakta har fått beskjed om det. Det er såleis klart at Taxi 1 òg har brote meldeplikta si, jf. yrkestransportforskrifta § 51 første ledd andre punktum. Selskapet har såleis ikkje retta seg etter dei forskrifter og vilkår som gjeld for å drive drosjeverksemda, og løyvestyresmakta kan kalle tilbake drosjeløyva, jf. yrkestransportloven § 29 første ledd, jf. yrkestransportforskrifta § 16. Spørsmålet er da om løyva bør kallast tilbake, jf. yrkestransportlova § 29 første ledd, jf. yrkestransportforskrifta § 16. Det kan kallast tilbake eitt eller fleire løyver avhengig av brotets art og grovheit. Løyvestyresmakta har etter ei konkret skjønsmessig vurdering kome til at alle drosjeløyva som Taxi 1 har brote driveplikta med bør kallast tilbake.

Taxi 1 hevdar at selskapet ikkje har fått høve til å reparera brotet på regelverket når det vart oppdaga, og at dette er ei forvaltningsrettsleg saksbehandlingsfeil. Løyvehavar har ikkje krav på å innretta seg etter at brotet er oppdaga. Høgsterett har slått fast at formålet med sanksjonane er å sikra at regelverket vert etterlevd, sjå RT. 2011 s. 111, avsnitt 77. Dersom Taxi 1 skulle få høve til å reparera brotet no, ville dette ha som konsekvens at løyvehavarar kan bryta driveplikta så lenge dei ikkje vert oppdaga, og dersom dei vert oppdaga får det ikkje andre konsekvensar enn at dei må innretta seg. På den måten ville den som ikkje innrettar seg etter regelverket koma betre ut enn dei som er lojale mot reglande. Sanksjonane i yrkestransportlova § 29 vil då mista den preventive effekten som er tilsikta.

Løyvestyresmakta meiner Taxi 1 sitt brot på regelverket er grovt. Taxi 1 har brote driveplikta på mange løyve over fleire år. Løyvestyresmakta viser til at dei omtalte løyva har vorte tatt ut av drift i særst lang tid utan samtykke frå løyvestyresmakta. Me viser til at kravet til driveplikt skal ivareta omsynet til brukarane av transporttenester i Hordaland, og at kravet må oppfyllest av alle som får tildelt drosjeløyve. Talet på drosjeløyve i Hordaland er fastsett av fylkeskommunen for å dekkja kundane og marknaden sine behov for drosjar. Det vert difor lagt til grunn av løyvestyresmakta at tildelte drosjeløyve er i dagleg drift, og ikkje vert trekt ut av marknaden. Gjennom dei årlege drosjeevalueringane har det vore klart at løyvestyresmakta har lagt til grunn at løyva i Taxi 1 har vore i drift og løyva har såleis vore rekna med i behovsprøvinga for Bergen køyreområde.

Løyvestyresmakta kan ikkje sjå at miljøatsinga i Taxi 1 står i fare som følgje av tilbakekalling av dei 11 løyva som ikkje er i drift. Taxi 1 AS vil framleis ha ein løyveportefølje på 56 løyve. Taxi 1 AS har høve til å registrera miljøbilar på løyve som er i drift og byggja ladestasjon uavhengig av tilbakekalling av løyve som ikkje er i drift.

Når det gjeld Taxi 1 sin tidlegare merknad om at dei har styringsrett ved å fastsetja køyreplan for reserveløyva, vil løyvestyresmakta vise til at dette gjeld kva tider reserveløyva har tillating til å køyra i marknaden. Sjølv om sentralen har høve til å fastsetja desse tidene da det er ekstra behov for bilar, betyr det ikkje at sentralen kan velja vekk å setja bil på reserveløyve som dei har fått tildelt. Løyvestyresmakta legg til grunna at tildelte reserveløyve er sett i drift og køyrer i marknaden når det er ekstra behov.

Taxi 1 viser til at som selskap kan ikkje Taxi 1 søkja om ledige drosjeløyve slik andre personlege løyvehavarar kan, og at dersom drosjeløyva vert kalla tilbake, kan selskapet ikkje auka løyveporteføljen igjen. Taxi 1 meiner at selskapet må verta handsama annleis enn andre løyvehavarar, elles kan selskapet risikera gradvis å verta barbert for løyve i dårlege tider, som følgje av driftsmodellen. Fylkesutvalet ga i 2004 Taxi 1 konsesjon som drosjesentral og tildelte løyve direkte til sentralen som eit «prøveprosjekt» og unntak frå hovudregelen i yrkestransportregelverket som er bygd opp omkring personlege drosjeløyvehavarar. Fylkesutvalet sitt vedtak var ikkje einstemmig, men fleirtalet la til grunn at yrkestransportregelverket kom til å verta endra innan kort tid på grunn av signal som departementet hadde sendt ut om mellom anna oppheving av behovsprøvinga. Det vart likevel ikkje gjort endringar i yrkestransportregelverket tilpassa Taxi



1 sin forretningsmodell i perioden Taxi 1 har vore i drift. Taxi 1 har heile tida vore kjent med gjeldande vilkår for drosjedrift, og selskapet må sjølv bera risikoen for at brot på regelverket medfører sanksjonar.

Tilbakekalling av 11 løyve fører til at Taxi 1 har ein løyveportefølje på 56 løyve. Dette er framleis ein stor løyveportefølje. Taxi 1 som sentral kan auka løyveporteføljen gjennom å skaffa seg tilslutta løyvehavarar slik andre sentralar gjer.

Det er korkje bil eller tilsette sjåførar på løyva som ikkje er i drift, og tilbakekalling vil ikkje føra til særskilt tyngjande økonomisk tap for løyvehavar. Løyvestyresmakta kan uansett ikkje sjå at eit stadfesta økonomisk tap som følgje av tilbakekallinga, skal føre til at ein ikkje skal kalla tilbake løyva. Tilbakekalling av drosjeløyve vil alltid føra til økonomisk tap for løyvehavaren, og dersom ein skal ta særskilt omsyn til løyvehavarens økonomi, vil det ikkje vera rom for å kalla tilbake drosjeløyve ved brot på regelverket. Løyvestyresmakta viser vidare til at Taxi 1 er ein stor og profesjonell aktør i drosjemarknaden. Løyvestyresmakta kan ikkje sjå at det er tilhøve i denne saka som gjer at Taxi 1 må handsamast annleis enn andre løyvehavarar som bryt driveplikta. Av omsyn til likehandsaming og føreseielegheit bør løyva som ikkje er i drift, kallast tilbake.

Løyvestyresmakta har difor etter ei konkret skjønsmessig vurdering **kome til at drosjeløyve R-5001, R-5002, R-5005, R-5006, R-5007, R-5008, R-5009 og reserveløyve R-5032, R-5033, R-5034 og R-5036 bør kallast tilbake.**

Løyvestyresmakta har vurdert ilegging av karantene etter yrkestransportforskrifta § 18. Det ville verke urimeleg dersom løyvehavar etter å ha fått løyve kalla tilbake, kan søkja om å få tildelt ledige løyve i Hordaland med det same. Taxi 1 AS er eit selskap, og hovudregelen er at løyvestyresmakta ikkje tildeler ledige drosjeløyve til selskap dersom det er personlege søkjarar. Sjølv om det er lite sannsynleg at Taxi 1 AS vil kunne vera aktuell for tildeling av ledige løyve, meiner løyvestyresmakta at for å sikra at regelverket verkar etter sin hensikt og at vedtaket har ein preventiv effekt, er det likevel naudsynt å gje karantene.

Karantene kan gjevast for inntil 3 år frå tilbakekallingstidspunktet. Løyvestyresmakta har etter ei samla vurdering kome til at det skal gjevast karantene på 3 år før ny løyvetildeling kan finne stad. Ved denne vurderinga har løyvestyresmakta blant anna sett hen til perioden Taxi 1 AS har brote yrkestransportregelverket og grovheita ved tilhøva.

#### 4. Vedtak

Hordaland fylkeskommune fattar følgjande vedtak:

1. **Drosjeløyve R-5001, R-5002, R-5005, R-5006, R-5007, R-5008, R-5009 og reserveløyve R-5032, R-5033, R-5034 og R-5036 vert kalla tilbake.**
2. **Iverksetjinga av tilbakekallet skjer ein månad frå datoen på vedtaket.**
3. **Det vert fastsatt ei karantenetid på 3 år frå tilbakekallstidspunktet før ny løyvetildeling kan finne stad. Tilbakekallingstidspunktet er det same som innleveringstidspunktet av løyvedokumenta.**

#### 5. Meir informasjon

Me gjer merksam på at karantenetida berre gjeld tildeling av drosjeløyve til Taxi 1 som ein løyvehavar. Andre løyvehavarar kan framleis knyta seg til sentralen ved overgang frå andre sentralar, eller ved tildeling av drosjeløyve til nye løyvehavarar.

Vedtaket kan klagast på til Hordaland fylkeskommunes si klagenemnd. Klagefristen er tre veker etter at dette vedtaket er motteke. Ei eventuell klage må framsetjast for samferdselsavdelinga. I klaga bør det nemnast kva endringar som er ønskja, og ei forklaring på kvifor vedtaket bør gjerast om. Me viser til reglane om klage og omgjerding i forvaltningslova kapittel 6. Søksmål om lovlegskapen av vedtaket eller

erstatningskrav kan berre reisast dersom klagemulegheita er nytta først. Eit eventuelt søksmål må reisast innan to månader rekna frå underretninga om klagevedtaket kom fram, jf. yrkestransportlova § 34.

Ein kan etter forvaltningslova § 42 første ledd be om at vedtaket ikkje vert sett i verk før klagefristen er ute eller klaga er avgjort (utsetjande verknad). Når ein part eller ein anna med rettsleg klageinteresse aktar å gå til søksmål eller har reist søksmål for å få vedtaket prøvd ved ein domstol, kan fylkeskommunen utsetje iverksetjinga til det ligg føre ein endeleg dom. Det same gjeld når ein part eller ein anna med rettsleg klageinteresse aktar å bringa eller har brakt ei sak inn for ombodsmannen for forvaltninga. Dersom dette er aktuelt må ei eventuell grunngeve oppmoding om utsetjande verknad sendast oss snarast.

Med dei avgrensingar som følgjer av forvaltningsloven §§ 18 og 19 har du rett til å sjå dokumenta i saka.

Rolf Rosenlund  
seksjonsleiar

Anne Vedvik  
seniorrådgjevar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*