



Hordaland Fylkeskommune
V samferdselsseksjonen
P.B 7900
5020 Bergen
hfk@hfk.no

Taxi 1 AS - Janaflaten 10 - 5179 Godvik
P.B 2420 Drotningstovik 5828 Bergen
Org.nr: 987 061 480 Telefon: 05501
Telefax : 555 000 38
E-post : ledelse@taxi1.no - www.taxi1.no

Forslag til endring av maksimalkjøretider for reserveløyver i kjøreområde Bergen, Fjell, Sund og Øygarden.

God dag.

Taxi 1 og andre løyvehavere i Bergen opplever over tid en nedadgående driftsmargin på eksisterende hovedløyver. Som årsak kan en se hen en betydelig overkapasitet av reserveløyver, den sterke konkurransen fra sosiale medier og nye og mer-eller-mindre ulovlige, men innovative og billige App løsninger som tilbyr persontransport.

I lys av dagens situasjon bør en møte den skjeve konkurransen med effektive tiltak og forbedre egen produksjon. For å redusere kostnader og derved kunne yte bedre pris og kvalitet i markedet, kan et effektivt tiltak være å endre på reserveløyvenes kjøretider. I Bergen er det gjennom overnevnte problemstilling etablert en meget kostnadsdrivende overkapasitet i markedet.

Denne overkapasiteten mener blant annet Norges Taxiforbundet hindrer næringen i å kunne redusere sine priser til forbrukerne.¹
En annen tung instans som ivrer etter å få satt ned drosjeprisene er Forbrukerrådet.

I Oslo har løyvemyndighet, for å imøtekomme den utfordrende situasjonen næringen står over for, nylig besluttet en kraftig innskjerping i reserveløyvers adgang til å kjøre i Oslo.²
Sammenlignet med Oslo er næringen i Bergen nå for liberal og lar reserveløyvene få kjøre for fritt. Hver enkelt aktør i Bergen har ikke forutsetning for å stanse den negative utviklingen alene. Her spiller løyvemyndighet en avgjørende rolle.

En reduksjon i kjøretidene til reservene kan by på noen utfordringer for de sentralene som får deler av sin inntekt på bakgrunn av antall løyver hvis endringen medfører at færre tar ut og drifter reserveløyvet.

Imidlertid vil en overkapasitet av antall reserveløyver som ikke er i drift eller sågar ligger inne hos fylkeskommunen, er etter vårt syn et godt virkemiddel og sterkt å foretrekke for kunder og sjåførere på hovedløyver, fremfor at det eksisterer en unødig overkapasitet av ledige reserveløyver i drift.

¹ <http://www.osloby.no/share/article-7808548.html>

² http://www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/trafikk_og_samferdsel/transportloyver/drosjeloyver/article284620-58596.html og vedlagt.

Næringen vil måtte tilpasse seg markedet og bør selv komme endringene i forkant, før overkapasiteten medfører permanente irreversible kostnader.

Et annet moment er at «fri flyt» av reserveløyver gir de sentralene som ikke hensyn tar regelverket et uberettiget konkurransefortrinn, ved at en kan tilby løyvehavere "ekstra" kjøretid med reserveløyve for en lavere sentralavgift. Dette er uheldig.

En annen positiv faktor med å definere strammere retningslinjer når reserveløyvene tillates å kjøre, er at de faktisk da har et selvforsterkende behov for å betjene markedet ved press (helg/natt/pirattider) for å gi god inntjening. På denne måten balanserer en bruken av reserveløyver mer optimalt i forhold til publikums behov.

Innføring av en lignende løsning i Bergen som i Oslo vil medføre effektive endringer. Mindre overkapasitet vil føre til bedre drift på eksisterende hovedløyver. Bedre drift gir rom for lavere priser til kundene, samt lavere miljøbelastning og bedre lønnsvilkår for sjåførene som de mest åpenbare fordelene.

Taxi 1 er enig med Taxiforbundets synspunkt og fremmer herved et forslag om at Hordaland fylkeskommune endrer reserveløyvers adgang til å kjøre til et identisk eller svært likt regelverk som for Oslo.

Med vennlig hilsen
Robert Aasmul

Sign.: *Robert Aasmul*

Leder - Taxi 1 as