

Hordaland Fylkeskommune  
Samferdselsavdelinga  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Os, 9.11.15

### **Vedrørende 2015/9611-1 – Drosjereglement i Bergen**

Jeg viser til høringsbrev med dato 21.09.15.  
Høringsfristen er slik vi har hørt utsatt til 9. november.

Vi har følgende kommentarer til forslaget:

1. Vi ser ikke behovet for et slikt rigid reglement. Det betviles at det finnes andre bransjer, hvor både dens organisasjoner og den enkelte næringsdrivende blir så detaljregulert. Det burde heller vært lagt til rette for en fremtidsrettet dialog, da både Hordaland Fylkeskommune og drosjenæringen har samme målsetting. Det er å sørge for et best mulig drosjetilbud i Bergen og omegn.
2. Maksgrensen for den største sentralen (punkt 2.4) må ikke reduseres, ved at det aktivt bygges ned antall løyver, som da overføres til de andre sentralene. Det vil være en ulempe for løyvehavere i øvrige sentraler i Bergen. Dette fordi en aktiv nedbygging i Bergen Taxi vil medføre økt gjennomsnittlig driftseffektivitet for resterende løyvehaverne i sentralen. Samtidig vil gjennomsnittlig driftseffektivitet for løyver som ikke er tilsluttet Bergen Taxi forverres.
3. *Forslag til endringer i reglementsforslaget:*

#### *3.1. Kjøreoppdrag, 2. avsnitt:*

Løyvehaver plikter å se til at drosje i trafikk tar alle kjøreoppdrag når drosjen er ledig og publikum ber om det, og avstand til næreste holdeplass er over 100 meter, Jf Pkt 4.5, sjette ledd. Tillegg: Dersom skilting og øvrig trafikk tillater stans.

Begrunnelse: Sjøføren må ha sin rett til å sørge for at trafiksikkerheten ivaretas, både ved stans og passasjerenes på- og avstigning.

#### *3.2. Kjøretider for reservedrosjeløyve:*

Det er driveplikt for reserveløyva, men reserveløyva skal likevel bare brukes ved trafikk topper. Løyvehaver plikter å sørge for at reservedrosjeløyve bare kjører i henhold til vaktplan godkjent av løyvemyndigheter.

Det viser seg å være delte oppfatninger om definisjonen av trafikktopper. Dette har ført til at svært mange reserveløyver er i drift døgnet rundt. Derfor bør løyvemyndighet ha et redskap som kan forhindre at hver enkelt sentral fritt kan fastsette egne kjøretider for reserveløyvene.

Med vennlig hilsen

Tor Anders Hauge  
Leder Norges Taxiforbund avd Hordaland.