



Arkivnr: 2015/11689-37

Saksbehandlar: Anne Vedvik

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		28.04.2016
Fylkesutvalet		19.05.2016

Evaluering av drosjeverksemnda i distrikta i Hordaland 2015

Samandrag

Evalueringa tek opp ulike sider av drosjeverksemnda i distrikta i Hordaland 2015, og gjev oversikt over løyveomfanget og inntektsnivået. Talet på løyve er i dei fleste kommunane i samsvar med etterspurnaden etter drosjetenester. Den private etterspurnaden er for liten til å gje leveveg åleine, og i dei fleste kommunar er offentlege transportoppdrag avgjerande for at det finst eit drosjetilbod.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet tek evalueringa til etterretning og legg til grunn at talet på aktive drosjeløyve i distrikta er i samsvar med etterspurnaden
2. Fylkesutvalet oppmodar næringa til å rekruttera kvinner som løyvehavarar og sjåførar
3. Fylkesutvalet godkjenner at inaktive løyve som ikkje har vore kunngjort ledige dei siste 5 åra vert sletta frå løyveregisteret.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 15.03.2016

Innleiing

I sak PS 23/15 Evaluering av drosjeverksemnda i Bergen køyreområde 2014 vart fylgjande oversendingsforslag vedteke i Utval for miljø og samferdsel:

«Evaluering og framtidige tiltak for køyreområde for resten av Hordaland (utanom Bergen). I ei slik sak bør ein belyse tema som til dømes antal løyve dei neste åra, organisering, konsekvensar for pasient/skolekøyning, utgifter i høve ny bompengepolitikk (tidsdifferensierte bompengesatsar), tiltak mot piratverksemd.»

Løyvestyresmakta i Hordaland innfører f.o.m. 2015 årleg evaluering av drosjeverksemnda i distrikta i Hordaland. Evalueringa er skriven som ei årsmelding og gjev ei statusoppdatering over drifta. Løyvestyresmakta har innhenta statistikk og andre aktuelle opplysingar frå alle løyvehavarane. Drosjesentralar rapporterer på vegne av tilslutta løyvehavarar, medan bustadløyvehavarar rapporterer kvar for seg. Løyvehavarane i Samnanger og Jondal har ikkje levert statistikk.

Løyvesituasjonen i 2015

Per 31.12.2015 var det 172 ordinære drosjeløyve og 57 reserveløyve som var i drift, medan 29 ordinære drosjeløyve og 20 reservedrosjeløyve var ledige/inaktive. Av desse vart 10 ordinære drosjeløyve og 9 reservedrosjeløyve kunngjort i 2015. Dette gjaldt løyve i kommunane Stord, Granvin, Ullensvang, Etne, Osterøy, Vaksdal og Odda.

I kommunane Bømlo, Fitjar, Fusa, Kvinnherad, Kvam, Ullensvang, Øygarden og Tysnes har talet på aktive drosjeløyve gått ned i løpet av dei siste 10 åra. Ein del løyve har vore inaktive i 5-10 år.

For å sikra drosjetilbodet til publikum der det ikkje er søkjarar til ledige løyve, har ein gjort unntak frå hovudregelen og tildelt fleire løyve til eksisterande løyvehavarar. Dette gjeld kommunane Bømlo, Kvinnherad, Stord, Øygarden, Masfjorden, Samnanger og Tysnes. Ein har òg tildelt løyve til selskap eller til drosjesentral. Dette gjeld Modalen-Eksingedalen Billag (3 ordinære + 1 reserveløyve) i Dale Taxiformidling, Tveita Bilruter AS (1 ordinært løyve) i Fusa Taxisentral, Turbuss Vest AS (1 ordinært løyve) i Øygarden Taxi, Nordhordland Taxisentral (3 ordinære løyve), Os Taxi (1 reserveløyve), Leirvik Taxi (2 ordinære løyve), Norheimsund og Øystese Taxi (1 ordinært løyve), Bremnes Taxi (3 reserveløyve) og Sveio Taxi (5 reserveløyve).

Øygarden Taxi har vore inaktiv sidan 2011 og det har berre vore 1 løyvehavar med totalt 3 løyve i kommunen fram til hausten 2015. Hausten 2014 kunngjorde løyvestyresmakta alle dei ledige drosjeløyva i Øygarden på nytt, dvs. 3 ordinære drosjeløyve og 1 reserveløyve. Det melde seg 2 søkjarar, blant dei selskapet Turbuss Vest AS som søkte både ordinært løyve og reserveløyve. Løyvestyresmakta tildelte eitt ordinært løyve til kvar søkjar samt reserveløyve til Turbuss Vest AS. Eksisterande løyvehavar i Øygarden klaga tildelingsvedtaket inn for klagenemnda då han meinte det ikkje er marknadsgrunnlag for fleire løyvehavarar i kommunen. Klaga vart ikkje teken til fylgje i klagenemnda. Dei to nye løyvehavarane tok ut kvar sitt ordinære drosjeløyve hausten 2015. Turbuss Vest AS sette rullestolbil på det ordinære løyve, men tok ikkje ut reserveløyve. Øygarden har omsider fått tilbod om rullestoltransport og Øygarden Taxi er no aktivert med tre tilslutta løyvehavarar. Det er framleis 1 ordinært og 1 reserveløyve ledig i Øygarden. Ein vil ikkje kunngjera desse før ein ser korleis etterspurnaden i Øygarden utviklar seg.

Bustadløyve i Ullensvang med stasjonering Lofthus, vart kunngjort for tredje gong i 2015, men det melde seg ingen søkjarar. Bustadløyvehavar i Kinsarvik melder at manglande drosjetilbod på Lofthus, aukar presset på løyva i Kinsarvik. Han melder at fordi det ikkje er mogleg for han å dekkja etterspurnaden begge stader, går etterspurnaden gradvis ned medan piratkøyning og andre løysingar tek over. Løyvestyresmakta vil på nytt kunngjera løyve i Lofthus i 2016.

Aktive løyve fordelte seg slik i kommunane per 31.12.2015:

Kommune	Drosjesentral	Bustadløyve- havar	Ordinære drosjeløyve	Reserve- drosjeløyve	Stasjonering
Sveio kommune:	Sveio Taxi		5	7	
Etne kommune:		4	4	3	Kyrping, Etne, Skånevik
Bømlo kommune:	Bremnes Taxi		6	3	
		2	4	2	Bømlo, Mosterhamn
Fitjar kommune:		1	1	0	Fitjar
Stord kommune:	Leirvik Taxi		8	0	
	Stord Taxi		10	1	
Austevoll kommune:	Austevoll Taxi		5	1	
Tysnes kommune:	Tysnes Taxilag		3	2	
Kvinnherad kommune:	Kvinnherad Taxi		7	2	
		3	3	2	Åkra, Varaldsøy, Fjelberg
Odda kommune:	Odda Taxilag		7	0	
		1	1	1	Røldal
Ullensvang herad:	Nå Taxi		3	0	
		1	1	2	Kinsarvik
Eidfjord kommune:		1	2	0	Eidfjord
Ulvik herad:		1	1	1	Ulvik
Granvin herad:		1	1	2	Granvin
Voss kommune:	Voss Taxi		13	2	
Kvam herad:	Norheimsund og Øystese Taxi		7	0	
		1	1	1	Ålvik
	Ytre Hardanger Taxisentral		3	2	
Jondal kommune:		2	2	1	Herand, Jondal
Fusa kommune:	Fusa Taxisentral		6	0	
Os kommune:	Os Taxi		17	1	
Samnanger kommune:		1	2	1	Tysse
Osterøy kommune:	Osterøy Taxi		6	11	
Vaksdal kommune/Modalen kommune:	Dale Taxiformidling		5	1	
Masfjorden kommune:	Masfjorden Taxisentral		4	1	
Kommunane Austrheim / Lindås/Meland/ Radøy:	Nordhordland taxi		29	5	
Øygarden kommune:	Øygarden Taxi		4	1	
Fedje kommune:		1	1	1	Fedje

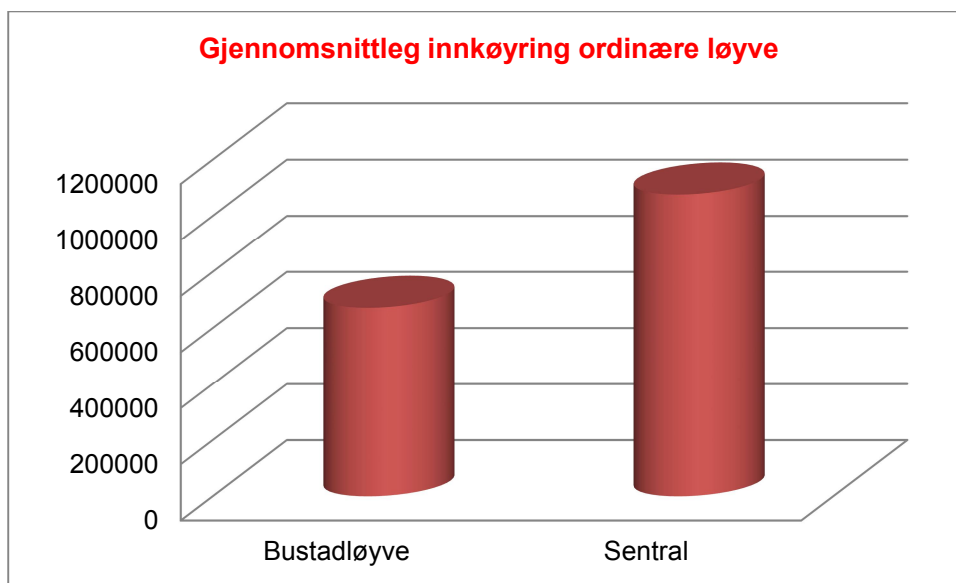
Tabell 1

Drift

Distrikta i Hordaland er underlagt maksimalprisforskrifta og det er såleis ingen priskonkurrans. I dei fleste kommunar der geografien ligg til rette for det og det er fleire løyvehavarar, er det etablert drosjesentral. Basert på dei tal som er innrapportert, køyrde drosjenæringa i distrikta i Hordaland inn omlag 216 millionar kroner i 2015.

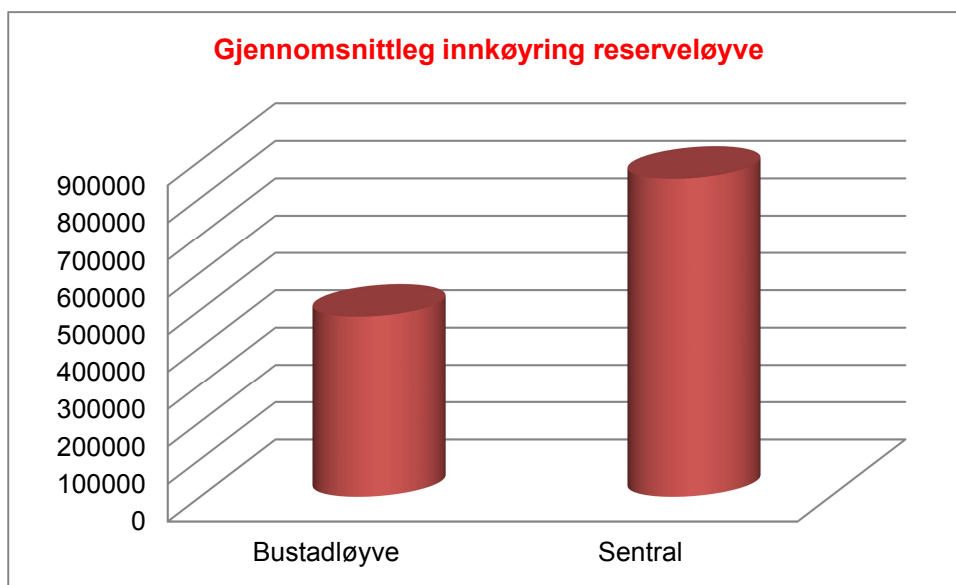
Gjennomsnittleg køyrelengde for ordinære drosjeløyve i distrikta var 64 764 km. Gjennomsnittleg brutto innkøyring var NOK 1 022 892,- med gjennomsnittleg 2812 køyreoppdrag.

Dersom ein samanliknar løyve knytt til sentral og bustadløyva, ser ein at den gjennomsnittlege innkøyringa for dei ordinære løyva tilslutta drosjesentral var vesentleg høgare enn for dei ordinære bustadløyva:



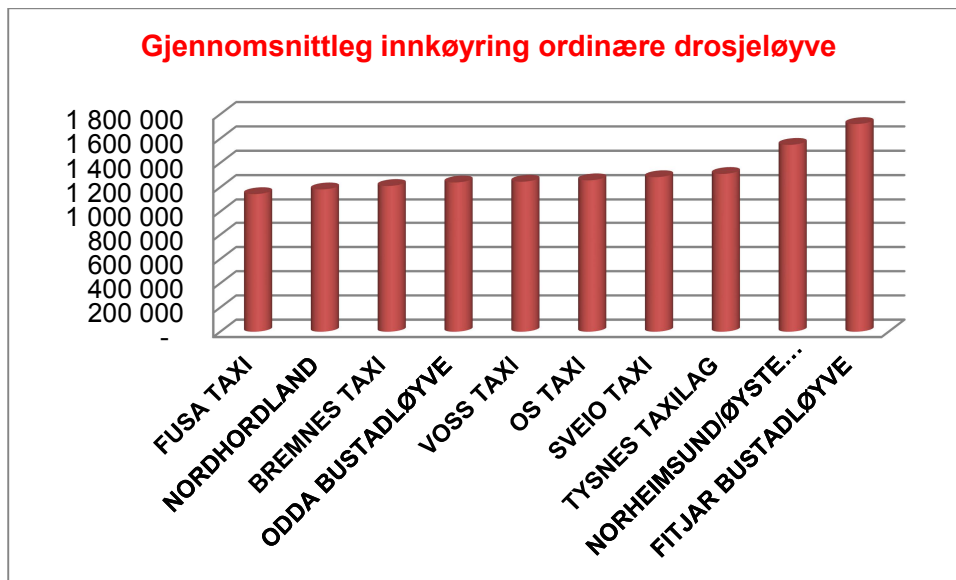
Figur 1

Reserveløyva køyrde noko mindre enn dei ordinære drosjeløyva - gjennomsnittleg 41 301 km. Gjennomsnittleg innkøyring per reserveløyve var NOK 716 251,-, med gjennomsnittleg 1365 køyreoppdrag. Også her ser ein at reserveløyva tilknytt sentral gjennomsnittleg køyrde inn meir enn reserveløyve hjå bustadløyvehavarar:



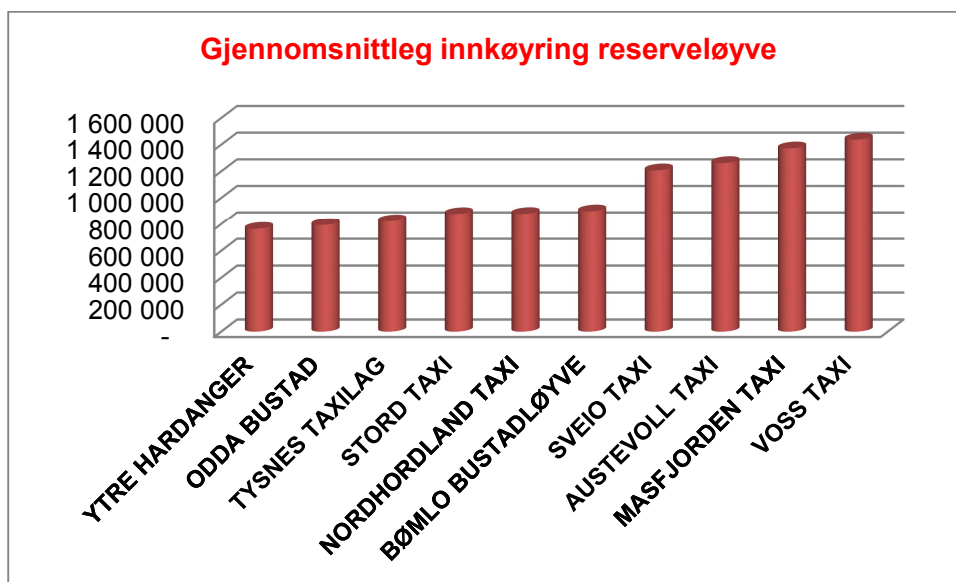
Figur 2

I enkelte sentralar har ingen løyvehavarar reserveløyve medan nokre sentralar har mange reserveløyve. Det vil vera samansetnaden av oppdragstypar og lokale tilhøve som avgjer om og kor mykje ein skal nytta reserveløyve i drifta. For å få ei balansert samanlikning har ein rekna ut gjennomsnittleg innkøring på alle ordinære løyve og alle reserveløyva kvar for seg. Under ser ein ei rangering av dei 10 aktørane som gjennomsnittleg køyrde inn mest på dei ordinære løyva:



Figur 3

Ein tilsvarande rangering av dei 10 aktørane som køyrde inn mest på reserveløyva, syner at reserveløyva køyrde inn noko mindre enn dei ordinære løyva, men også her var innkøringa god.



Figur 4

Offentlege transportoppdrag

Offentlege transportoppdrag er avgjerande for at det skal eksistera distriktsdrosjar utanom tettstadane. Gjennomsnittleg utgjer offentlege transportoppdrag 66 prosent av alle køyreoppdrag i distrikta, men mange stader utgjer offentlege transportoppdrag mellom 90 og 100 prosent av all køyring, hovudsakleg skulekøyring og helsekøyring. Helseføretaka i Hordaland melder at fylgjande sentralar og bustadløyvehavarar har avtalar om helsekøyring:

Helse Bergen	Område
Bergen Taxi	Øygarden
Nordhordland Taxi	Meland, Lindås, Radøy og Austrheim
Egil Waage	Fedje
Masfjorden Taxi	Masfjorden
Dale Taxiformidling	Vaksdal og Modalen
Voss Taxi	Voss
Indre Hardanger Taxisentral	Ulvik, Granvin og Ålvik
Norheimsund Øystese Taxi	Kvam
Ytre Hardanger Taxisentral	Oma og Ølve
Fusa Taxi	Fusa
Trond Haga	Samnanger
Os Taxi	Os
Austevoll Taxi	Austevoll
Helse Fonna	Område
Bremnes Taxi	Bømlo
Sigmund Sæbø	Eidfjord
Svein Malvin Marås	Fitjar
Jon Olav Haavik/Arne Mælen	Jondal
Nå Taxi	Vikebygd-Aga-Nå
Odda Taxilag	Odda
Olav M. Sævareid	Etne
Taraldsøy Transport	Etne
Odd Arne Oppistov	Røldal
Stord Taxi	Stord
Sveio Taxi	Sveio
Tysnes Taxilag	Tysnes

Tabell 2

Arbeidskøyring

Personar med varig tilrettelagt arbeid i verna verksemdar kan etter søknad få innvilga arbeidskøyring. Ved utgangen av 2015 var 148 personar med innvilga arbeidskøyring busett i distrikta i Hordaland. Av desse vart 56 personar frakta med drosje, medan resten vart frakta med turvognløyve og Tide Buss AS sine handikapløyve. Følgjande drosjesentralar og bustadløyvehavarar hadde avtale om arbeidskøyring i 2015:

Transportør	Tal reisande
Bremnes Taxi	3
Bømlo Taxi/Oddbjørg Vika	1
Fitjar Taxi/Svein Malvin Marås	1
Fusa Taxisentral	3
Jondal Taxi/Arne Mælen	1
Kvinnherad Taxi	3
Leirvik Taxi	2
Masfjorden Taxi	2
Nordhordland Taxi	2
Norheimsund Øystese Taxi	22
Odda Taxilag	3
Osterøy Taxi	2
Stord Taxi	2
Trond Haga Taxi/Samnanger	1

Tabell 3

Skulekøyring

Fylkeskommunen har ansvar for skuleskyss etter reglane i opplæringslova § 7-2 for elevar som er busette i fylket. Tide og Nobina er kontraktspartar for dei fleste anbodspakkane på skuleskyss i Hordaland. Fylgjande drosjesentralar og enkeltløyvehavarar i distrikta var underleverandør av skuleskyss i 2015:

Bergen og omegn	Osterøy Taxi
Tide Hardanger og Voss	Fusa Taxi
	Granvin/Leif Espelid
	Samnanger/Trond Haga
	Tysnes Taxilag
	Jondal/Jon Olav Håvik, Arne Mælen
	Kinsarvik/Jon Gunnar Dale
	Norheimsund-Øystese Taxi
	Nå Taxi
	Odda Taxi
	Varaldsøy/Ole Skjelnæs
	Røldal/Odd Arne Oppistov
	Ytre Hardanger Taxi
	Fjelberg/Sverre Bjellebø
	Etne/Olav Sævareid, Taraldsøy Transport
	Ulvik/Lars-Petter Børsheim
	Voss Taxi
	Ålvik/Ingrid Gårdsvoll
Tide Austevoll	Austevoll Taxi
Nobina NHL	Nordhordland Taxi
	Fedje/Egil Waage
Nobina SHL	Bømlo/Oddbjørg Vika, Aud Lillian Grindheim
	Fitjar/Svein Malvin Marås
	Leirvik Taxi
	Stord Taxi
	Sveio Taxi

Tabell 4

TT-ordninga

TT-ordninga (tilrettelagt transport) i Hordaland hadde 13.708 godkjende brukarar i heile Hordaland per 31. desember 2015. Omlag 6000 brukarar er busett i distrikta, og omlag 30 prosent av all TT-køyring i fylket går føre seg her. TT-køyring utgjør ein vesentleg del av privatmarknaden i distrikta, men også denne delen av marknaden er hovudsakleg finansiert av det offentlege. Fylkeskommunen utbetalte 38,3 mill. kr. til TT-køyring i 2015 og omlag 11,50 mill. kr. gjekk TT-køyring i distrikta. I tillegg betalar TT-brukarane ein eigenandel på 15 prosent.

Spotmarknad og piratverksemd

Medan det i enkelte område i fylket ikkje finst spotmarknad i det heile, kan det i andre område likevel vera ein viss privat etterspurnad i helger og ved lokale arrangement. Næringa melder om at piratverksemda i distrikta har eksplodert dei siste 3-4 åra og at piratkøyring tek opp mot 80 % av helgekøyringa. Mange piratsjåførar nyttar mobile betalingsautomatar og organiserer den ulovlege verksemda via facebook og andre sosiale mediar. Dette fører til tapte inntekter for drosjene, men òg vanskar med å skaffa sjåførar.

Miljøbilar

Hybridbilar og bilar med nullutsleppsteknologi vert definert som miljøbilar. Hovudsakleg er det dieslbilar som vert nytta i distrikta i dag. Totalt har næringa meldt om 4 hybridbilar i drift som distriktsdrosjar. Elles vert det meldt at korkje infrastruktur, vegstandard eller tilhøve vinterstid gjer det mogleg for næringa å nytta dagens miljøbilar i drosjedrift i distrikta.

Rullestolbilar

Det er totalt 41 rullestolbilar fordelt rundt i distrikta, men ikkje alle kommunar har eit tilbod om rullestoltransport med drosje. Nokre løyvehavarar melder at det ikkje er etterspurnad etter rullestoltransport i det heile i deira køyreområde, eller at det berre er spørsmål om slik transport 2-3 gongar per år og at det såleis er dårleg butikk å drifta stor rullestolbil. Enkelte har løyst dette ved å ta ut turvognløyve som ein nytter til rullestoltransport eller at liten bil (inntil 9 sitjeplassar) har dispensasjon til å transportera 1 rullestol. Andre plassar, t.d. på Voss og i Etne, melder ein om stor/ aukande etterspurnad etter rullestolbilar.

Vaktordningar

Det er køyreplikt på drosjeløyve, dvs. at drosjen skal vera klar for å ta oppdrag heile døgnet, heile året. Køyreplikta er ein del av drosjene sitt samfunnsoppdrag. Bustadløyve har såleis plikt til å ta alle oppdrag så sant drosjen ikkje er oppteken i anna oppdrag. Der det er etablert drosjesentral kan tilslutta løyvehavarar inngå i ein vaktplan. Dei fleste sentralane har meldt frå om at dei har rullerande vaktplan som sikrar at det alltid er bilar klar for oppdrag.

Klagar

Hordaland fylkeskommune har ikkje fått publikumsklagar på distriktdrosjane i 2015. Dei få publikumsklagene som næringa sjølv har meldt inn gjeld ventetid, manglande levering og service.

Kjønnsbalanse og gjennomsnittsalder

Per 31.12.2015 var det 139 personlege løyvehavarar som driv løyva i enkeltpersonføretak i Hordaland utanom Bergensområdet. I tillegg var det 3 selskap og 5 sentralar som innehar drosjeløyve.

For personlege løyvehavarar er aldersgrensa for å inneha drosjeløyve 70 år, jf. yrkestransportforskrifta § 52, første ledd. Ved tildeling av drosjeløyve til selskap vil aldersgrensa gjelda dagleg leiar. Eit selskap kan byta dagleg leiar som oppfyller vilkåra etter lova og vil då kunna halda fram som løyvehavar.

Gjennomsnittsalderen for løyvehavarar i distrikta var 49 år i 2015. Dei fleste løyvehavarar held fram med drosjeverksemda til aldersgrensa, og det er såleis pårekeleg at gjennomsnittsalderen er så vidt høg. Gjennomsnittsalderen for dei kvinnelege løyvehavarane er 51 år, medan gjennomsnittsalderen for dei manlege er 48 år.

Samanlikna med Bergen køyreområde er kjønnsamansetnaden blant løyvehavarane i distrikta betre enn i Bergen køyreområde. Kvinnedelen er likevel låg. 25 prosent av dei personlege løyvehavarane er kvinner, medan 75 prosent er menn. For tilsette sjåførar er kjønnsfordelinga 36 prosent kvinner og 64 prosent menn.

Kontroll erstatningsbil – yrkestransportforskrifta § 48

Det går fram av yrkestransportforskrifta § 48, tredje ledd at:

«Er løyvehavers ordinære vogn som følge av skade eller reparasjon ute av drift, kan løyvehaver i stedet sette inn annen vogn som fyller kravene i første og annet ledd. Bestemmelsene i § 13 gjelder tilsvarende for slik vogn»

Det er eit vilkår at drosjebilen må vera ute av drift på grunn av «skade eller reparasjon» for at løyvehavarar skal ha høve til å nytta erstatningsbil. Vidare er det eit vilkår at taklykt og taksameter i den ordinære drosjen vert nytta i erstatningsbilen. Originalt løyvedokument skal fylgja med i erstatningsbilen.

Etter at den nye taksameterforskrifta tok til å gjelda i 2011, har det vorte monaleg dyrare og meir komplisert å flytta taksameter frå den ordinære drosjen til erstatningsbil. Ein del løyvehavarane har løyst dette ved å ha fleire bilar med taksameter enn løyve, og meiner dette må vera innanfor regelverket dersom talet på bilar på vegen til ei kvar tid ikkje overstig talet på løyve.

Våren 2015 gjennomførte administrasjonen kontroll av alle løyve løyvehavarar i Hordaland løyvedistrikt i høve til bruken av erstatningsbil. Kontrollen synte at denne praksisen opnar høve til å nytta fleire bilar enn løyve, og bryt med regelverket på fleire punkt. Etter yrkestransportforskrifta § 48, tredje ledd, er det eit

absolutt vilkår for å kunne nytta erstatningsbil at den ordinære drosja er ute av drift grunna skade eller reparasjon. Det er såleis ikkje høve å leggja einsidige numeriske kriterie til grunn. Departementet har ved to høve i 2015 presisert at det er taksameter og taklampe i den ordinære drosjen som skal nyttast i erstatningsbilen når vilkåra for å nytta slik bil er oppfylte.

Alle løyvehavarar med erstatningsbil med eige taksameter fekk utmonteringsfrist, og ein har presisert regelverket. Løyvestyresmakta ser likevel at distriktsdrosjar som hovudsakleg baserer drifta kontraktskøyring, er meir sårbar i forhold til driftsstans enn t.d. drosjar i bynære strom. På stader der det vart dokumentert behov for større fleksibilitet enn med dei løyve ein hadde, fekk ein høve til å søkja om etablering av fleire reserveløyve. I Etne og på Osterøy vart det etablert fleire reserveløyve etter søknad.

Justervesenet er informert om innstramma i Hordaland. For framtida vil bruk av erstatningsbil utan å oppfylla vilkåra i regelverket, gje grunn for tilbakekalling.

Kontroll hovuderverv - yrkestransportforskrifta § 45

Det går fram av yrkestransportforskrifta § 45 at:

«Den som innehar drosjeløyve, skal som hovedregel ikke ha annet hovederverv eller heldagsstilling. Når særlige grunner taler for det, kan løyvemyndigheten etter søknad gi samtykke til at drosjeyrket kombineres med annet hovederverv eller heldagsstilling.»

Hordaland fylkeskommune praktiserer regelverket restriktivt, men løyvehavar kan ha bierverv på inntil 18,75 t/v (50 %) utan å innhenta samtykke. Stilling utover 18,75 t/v krev samtykke. «Særlige grunner» for å gje slikt samtykke er hovudsakleg sviktande marknad i grisgrendte strom som gjer det vanskeleg å leva av drosjeverksemda åleine.

Hausten 2015 vart det gjennomført kontroll av alle løyvehavarar i distrikta i høve til yrkestransportforskrifta § 45. Gjennomgang av AA-registeret synte at 24 løyvehavarar var registrert med meir enn 18,75 t/v i anna arbeid, men det var mange feilregistreringar. Der registreringane var korrekte fekk løyvehavar høve til å søkja om samtykke til å ha større stilling enn 18,75 t/v. To løyvehavarar fekk slikt samtykke etter søknad.

Innføring av konkurranse mellom sentralane i Stord kommune

Stord kommune er den einaste kommunen i Hordaland utanom Bergen køyreområde, der det er meir enn ein sentral. Kommunen ligg i eit prisregulert område og dei to sentralane, Stord Taxi og Leirvik Taxi, kan ikkje konkurrera på pris.

I utgangspunktet har det heller ikkje vore høve for dei to sentralane å konkurrera om tilslutta løyvehavarar. Løyva i dei to sentralane hadde fast sentraltilknytning og det var ikkje mogleg for løyvehavar å byta sentral utan samstundes å byta løyve. Som følgje av dette kunne ein løyvehavar ikkje søkja overgang til den andre sentralen, men ved kunngjering av ledige løyve i ein sentral kunne løyvehavar søkja på løyve i den andre sentralen.

Den 18.03.2015 vedtok Samferdselsutvalet samrøystes å innføra eige drosjereglement for Stord kommune. Reglementet vart gjeldande frå 01.05.2015. Reglementet regulerer mellom anna overgang mellom sentralane med det/dei løyve løyvehavar har. I prinsippet er det òg innført konkurranse mellom sentralane om tilslutta løyvehavarar. Løyve som vert ledige er frie utan særskilt sentraltilknytning. Den som får tildelt eit ledig drosjeløyve må sjølv velja kva for sentral ho eller han vil slutta seg til.

Etter at reglementet vart innført har ingen løyvehavar meldt overgang mellom sentralane. 2 ordinære drosjeløyve og 1 reserveløyve vart levert inn i 2015 etter at reglementet tok til å gjelda. 1 drosjeløyve vart kunngjort ledig og løyvehavar slutta seg til Stord Taxi. Dei to andre løyva er lagt på is etter felles ynskje frå dei to sentralane.

Fylkesrådmannen sine kommentarar

Alle kommunane i Hordaland har eit drosjetilbod, men innanfor den einskilde kommune kan tilbodet variera og nokre plassar er det lang tilkøyring. Løyvestyremakta har berre fått klagar på drosjetilbodet i Ullensvang der det p.t. ikkje er drosje i Lofthus. På bakgrunn av tilbakemeldingar frå løyvehavarane sjølve, vurderer ein det slik at løyvetalet er dekkande i forhold til etterspurnaden. Innkøyringa på dei løyva som er aktive i dag syner at distriktsdrosjane i Hordaland har god inntening, men at denne er basert på offentlege transportoppdrag og berre i liten grad har inntekt frå privatmarknaden.

Det er lite som tyder på at etterspurnaden vil auka så mykje at det vil gje leveveg for nye løyvehavarar på alle ledige løyve. Fylkesrådmannen rår til at løyve som har vore inaktive i meir enn 5 år og som heller ikkje har vore kunngjort ledige i denne perioden, vert sletta frå løyveregisteret.

Det er ynskjeleg med fleire kvinner i drosjenæringa både på løyvehavar- og sjåførsida. Ved kunngjering av ledige løyve skal løyvestyresmakta oppmoda kvinner til å søkja.

Drosjeverksemda i distrikta synest å vera godt organisert med fungerande vaktplanar i sentralane. Det er urovekkande at piratverksemda veks. Problemet er både nasjonalt og internasjonalt. Piratkøyring er kriminalitet og ei sak for politiet, men tilgjengelegheit av drosjebilar har òg noko å seia for utviklinga.