

**Vad vet vi om taxi? Rapport
Kartläggning och analys 2018:9
av datakällor**

Vad vet vi om taxi? Rapport
Kartläggning och analys 2018:9
av datakällor

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2018-05-25

Förord

Taxi kan användas i många delar av transportsystemet: ersätta viss kollektivtrafik, sörja för transportbehov för personer med olika funktionsnedsättningar och uppfylla samhällets lagstadgade och andra åtaganden.

Trafikanalys har gjort denna studie för att få en bättre överblick över taxis olika roller i transportsystemet, och inte minst för att kartlägga vilka kunskapskällor och kunskapsluckor som finns om taxi i dessa roller. Avslutningsvis lämnas några förslag till hur dessa luckor skulle kunna minskas.

Projektledare har varit Tom Petersen. Övrig projektdeltagare har varit Andreas Holmström. Maria Melkersson har granskat rapporten.

Stockholm i maj 2018

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	5
Summary	6
1 Inledning	9
1.1 Taxis roller.....	9
1.2 Bakgrund.....	12
1.3 Metod	14
1.4 Avgränsning och disposition	14
1.5 Statistikkällor	14
2 Taxibranschens organisation	17
2.1 Taxifordon	17
2.2 Taxibranschens ekonomi	20
3 Utbud	29
3.1 Körsträckor.....	29
4 Resande med taxi	31
4.1 Definition	31
4.2 Antal resor, köruppdrag och färdlängd.....	31
4.3 Företagsresor.....	37
5 Priser och kostnader	39
5.1 Samhällsbetalda resor	40
6 Kombinationer av datakällor	47
7 Diskussion och slutsatser	49
7.1 Avgränsning av taxibranschen.....	49
7.2 Beställningscentralerna (BC)	49
7.3 Vad vi vet och vad vi inte vet.....	50
7.4 Rekommendationer.....	51
Referenser	53
Bilaga - Tabeller och metod	55

Sammanfattning

Taxi används till att lösa många olika uppgifter i transportsystemet. Kanske just på grund av taxis mångfald finns det idag inte något enkelt sätt att få en helhetsbild av branschen. Man måste betrakta branschen ur olika vinklar och får då överlappande perspektiv. I den här kartläggningen redovisas vilka källor som finns att tillgå om taxi, för kunskaper om resor, trafik och ekonomi, och demonstrerar dessa med vissa analyser. Det handlar i huvudsak om fem källor: Företagsdatabasen (FDB) och Företagens ekonomi (FEK) från SCB, den nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige) från Trafikanalys, Vägtrafikregistret på Transportstyrelsen (även kallad Fordonsdatabasen), och Körsträckedatabasen från Trafikanalys och SCB.

Den ekonomiska statistiken har på grund av brister i branschkodsindelningen en stor blind fläck – beställningscentralerna (BC). I rapporten har vi efter bästa förmåga identifierat de viktigaste BC, och analysen ger därför vissa insikter om t.ex. storlek och lönsamheten i BC, i jämförelse med transportörföretagen. De cirka 6 700 transportörföretagen omsätter i genomsnitt 2,2 miljoner kronor per år och har 2,9 anställda per arbetsställe, vilket innebär 765 000 kronor per anställd. De 164 renodlade BC-arbetsställena omsätter vardera i genomsnitt 58 miljoner kronor per år och har 10 anställda, eller 5,6 miljoner kronor per anställd. En stor del av omsättningen i de två branscherna är dock överlappande, eftersom de är sammanflätade ekonomiskt.

Regionala analyser visar att de största BC finns i storstadslänen medan de största transportörföretagen återfinns i Kalmar, Västerbotten och Dalarna. Transportörföretag med företagsformen enskild firma har väsentligt större omsättning per anställd än aktiebolag.

Resandet med taxi kan studeras genom den nationella resvaneundersökningen, men eftersom taxiresor är av så ringa omfattning – endast 4 promille av alla resor – blir osäkerheterna stora även om sex års undersökningar slås samman. En brist i RVU är att den enbart omfattar folkbokförda i Sverige, medan man kan anta att en viss del av taxikunderna är tillfälliga besökare. Man kan inte heller särskilja skolskjuts med taxi från skolskjuts med buss.

Analyserna av Fordonsdatabasen visar fördelningen av taxifordon med alternativa drivmedel och miljöfordon per län, där fordonet är registrerat. Även körsträckorna kan delas upp på olika typer av drivmedel, miljöfordon och län.

De olika datakällorna kan i viss mån kombineras och nyckeltal presenteras här om bland annat antal arbetspass, beläggning, antal köruppdrag och andel betalda kilometer.

Trafikanalys rekommenderar att göra det enklare att isolera BC i den ekonomiska statistiken, t.ex. genom att SCB inrättar en specifik branschkod. En annan möjlighet är att förverkliga förslaget om att även BC ska bli tillståndspliktigt.

En annan rekommendation är att pröva möjligheterna med en särskild undersökning inriktad på taxibranschen, bl.a. för att fånga resandet med samhällsbetalda transporter som skolskjuts och sjukresor. En stor del av resorna kan antagligen fångas via BC. En ny möjlighet till datafångst är via de nya redovisningscentralerna (RC). För att dessa underlag ska kunna användas för statistikändamål behövs sannolikt ändringar i lagen.

Summary

Taxis are used to perform many different tasks in the transport system. Because of this versatility, there is currently no simple way of obtaining an overall picture of the taxi industry, which must be viewed from various perspectives to gain a comprehensive overview. This mapping reports on the information sources available with respect to taxis, covering taxi trips, traffic, and finances, and uses these sources in conducting certain analyses. There are basically five such sources, i.e., the Company Database (CD) and Structural Business Statistics (SBS) from Statistics Sweden, the National Travel Survey (NTS Sweden) from Transport Analysis, the Road Traffic Database from the Swedish Transport Agency (also known as the Vehicle Database), and the Mileage Database from Transport Analysis and Statistics Sweden.

Because of deficiencies in the breakdown of businesses by industry code, the financial statistics on the taxi industry have a major blind spot, i.e., the order centres (OCs). In the report, we have identified the most important OCs to the best of our ability, and the analysis consequently offers certain insights into, for example, the scope and profitability of OCs as compared with taxi service companies. Each of the roughly 6700 taxi service companies has an average annual turnover of SEK 2.2 million and 2.9 employees per workplace, for an average of SEK 765,000 per employee. Each of the 164 dedicated OC workplaces has an average annual turnover of SEK 58 million and 10 employees, for an average of SEK 5.6 million per employee. However, much of the turnover overlaps between the two industries, as they are financially intertwined.

Regional analyses indicate that the biggest OCs are found in the urban counties, while the biggest taxi service companies are found in the counties of Kalmar, Västerbotten, and Dalarna. The taxi service companies established in the form of sole proprietorships have significantly higher turnover per employee than do those established as limited liability corporations.

Travel by taxi can be studied via the National Travel Survey, but because taxi rides are so limited in scope (constituting only 0.4% of all trips), the uncertainties are considerable, even when six years of surveys are consolidated. One deficiency of the NTS is that it includes only people registered in the Swedish Population Register, though it may be assumed that temporary visitors constitute a certain share of taxi users. Nor is it possible to distinguish school transport service by taxi from school transport service by bus.

Analyses of the Vehicle Database indicate the breakdown of taxi vehicles using alternative fuels by county of registration. The mileage data can also be broken down by different fuel types and county.

The various data sources can be combined to some extent, and key figures are presented here with respect to the number of shifts worked, occupancy, number of rides, and share of paid kilometres.

Transport Analysis recommends making it easier to isolate OCs in the financial statistics, for example, by Statistics Sweden establishing a separate industry code. Another possibility is that of implementing the proposal that OCs be subject to permit requirements.

Another recommendation is to test the feasibility of a separate survey targeting the taxi industry, in part to capture trips made by school transport services and patient transport services. A large share of such trips can presumably be captured via OCs. The new Accounting Centres (ACs) offer a new possibility in terms of capturing data. Legislative changes would likely be needed for these documentary bases to be usable for statistical purposes.

1 Inledning

Taxi är på många sätt den mest flexibla komponenten i transportsystemet. Taxi tar resenären från dörr till dörr när behovet finns, oftast utan någon betydande väntetid. På många platser behövs inte tillgång till en egen bil för att vid behov ta sig snabbt och säkert till en annan plats. När som helst på dagen kan man anropa en bil för snabb transport upp till relativt långa avstånd. Taxi används när man behöver hjälp med bagage, när man inte har eget körkort, när man ska resa onykter eller inte kan eller vill köra av någon annan anledning, och även för rena budtransporter. Förutsättningen är att det finns bilar tillgängliga där resenären eller godset befinner sig, samtidigt som det inte får finnas någon betydande trängsel som påverkar res-tiden alltför negativt.

På avreglerade marknader ska utbudet anpassas till efterfrågan, vilket innebär ett stort utbud av bilar vid tidpunkter och på platser där efterfrågan är hög: på kvällar och helger, vid flyg-plats- och järnvägsterminaler, i städer. Samtidigt finns det på många andra platser inte tillräcklig efterfrågan för att det ska löna sig att bedriva taxiverksamhet, vilket bland annat beror på riklig tillgång till egen bil. Det gör i sin tur att det där blir ännu svårare att klara sig utan egen bil.

Taxi står också till samhällets tjänst i en mer konkret bemärkelse: för att lösa mobilitets-behoven hos grupper med olika funktionsnedsättningar. Inom färdtjänst och riksfärdtjänst tjänstgör taxi för att transportera personer med till exempel synnedsättning eller nedsatt rörlig-het. Inom särskolskjutsen transporterar taxifordon barn med neuropsykiatriska och andra funktionsnedsättningar. Personer i behov av vård eller rehabilitering kan resa med subvention-erad taxi till vårdcentral, sjukgymnast och tandläkare. Inom kollektivtrafiken kompletterar dess-utom taxi buss- och järnvägstrafiken med resor fram till dörren i glesare delar av landet.

Taxi fyller alltså många olika roller i transportsystemet. Denna rapport är ägnad att visa på vad vi vet idag om taxis olika roller, samt att peka på vilka ytterligare kunskapsbehov som finns, till exempel av ny statistik.

1.1 Taxis roller

Taxitrafik är "trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av perso-ner".¹

I en ny proposition föreslår regeringen även en definition av beställningscentraler:

"Med en beställningscentral avses en verksamhet som

1. tar emot beställningar och betalningar samt fördelar köruppdrag mellan inneha-vare av taxitrafiktillstånd, och

¹ Taxitrafiklag (2012:211), 1 kap. 3 §

2. har till uppgift att samla in, lagra och lämna ut uppgifter om sådana förhållanden och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § andra stycket taxitrafiklagen (2012:211).”²

Med "särskild utrustning för taxifordon" menas elektronisk utrustning (som resenären möter i form av en app i mobiltelefonen) för att ta emot beställningar, fördela köruppdrag, beräkna pris och hantera betalningar. Denna utrustning ska ersätta kravet på taxameter i fordonen, men i gengäld krävs anslutning till en eller flera beställningscentraler, som nu föreslås bli tillståndspliktiga liksom taxitrafikföretagen (transportörerna). Lagförslaget är en anpassning till den tekniska utvecklingen, där appar som Uber med flera ersätter den traditionella taxiväxeln.

Taximarknaden

Taximarknaden kan delas upp i fyra segment (SOU 2005:4):

- 1) taxibilar som stannas på gatan,
- 2) taxibilar som anlitas vid en taxikö eller uppställningsplats,
- 3) taxibilar som beställs via telefon eller internet, och
- 4) taxibilar där pris och tillgänglighet förhandlas fram i förtid via olika typer av långa kontrakt (inklusive särskilda persontransporter utförda med taxifordon och hyrverksamhet)

Den svenska taximarknaden kan även delas upp i taxifordon som har taxameter med tillhörande prisinformationsdekal och taxiskyltar, och taxifordon som har dispens från dessa krav (Prop. 2017/18:239). Det är den senare kategorin som ska avskaffas och ersättas med "särskild utrustning för taxifordon" och tillståndspliktiga beställningscentraler.

Svenska Taxiförbundet delar upp taximarknaden i företagsresor, privatresor (dvs. privatfinansierade resor) och samhällsbetalda resor.³

Företagsresor är resor som görs på avtal med organisationer, med förmånliga fasta priser och där betalning kan ske mot faktura. Det finns även en liten nisch som utgörs av limousinervice⁴, som kan söka dispens från taxameterkravet.

Privatfinansierade resor är sådana resor som var och en kan anropa genom att ringa till en taxiväxel eller beställa via en app i mobiltelefonen, genom att vinka till sig en taxi på gatan, eller genom att vänta vid en taxistolpe där sådana finns.

Samhällsbetalda resor är oftast upphandlade av samhället: kommunen eller landstinget. I några enstaka fall drivs beställningscentral i egen regi av kommun, landsting eller regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). En del taxifordon med enbart samhällsbetalda resor har dispens från taxameterkravet, på grund av att beställaren förväntas ha eget intresse av att följa upp verksamheten. Det är inte känt om det även förekommer att själva taxitrafiken bedrivs i egen regi i någon kommun eller något landsting.

² Prop. 2017/18:239, *En ny kategori av taxitrafik*, <http://www.regeringen.se/rattsdokument/lagratsre-miss/2018/03/en-ny-kategori-av-taxitrafik/>. Lagen föreslås träda i kraft 1 sep 2020–1 jan 2021.

³ Svenska Taxiförbundet (2017), *Branschläget 2017*

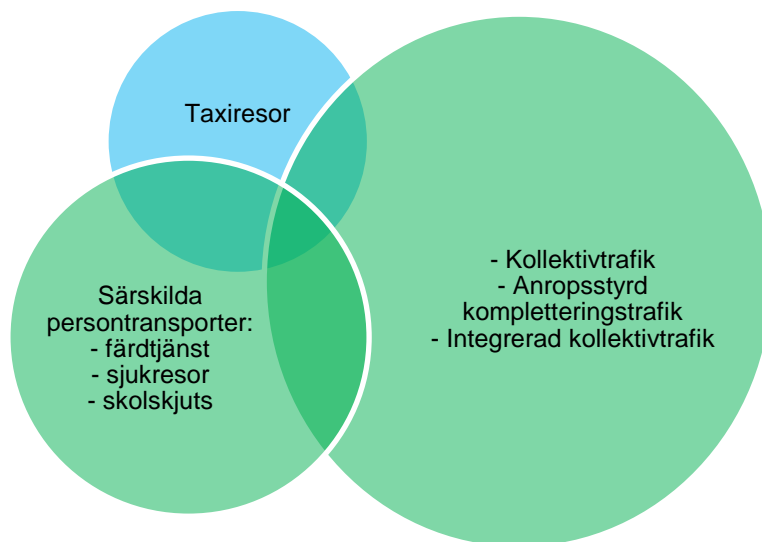
⁴ En limousin är en större elegant personbil, ofta med förlängd hjulbas, som körs av en chaufför och är avdelad med fönster mellan passagerarutrymmet och förarsätet. Trafiken benämns ibland även "hyrverkstrafik" – yrkesmässig trafik med personbil som endast kan förbeställas.

Samhället har genom lag vissa förpliktelser gentemot medborgarna. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är – förutom ansvariga för kollektivtrafiken – även skyldiga att verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.⁵

Eftersom grundskola är obligatorisk finns det en skyldighet för kommunerna att även anordna resor till skolan, där det inte går att organisera på något annat sätt. För grundsärskola och gymnasiesärskola finns en motsvarande skyldighet.⁶ För gymnasieresor har kommunen en ersättningskyldighet om avståndet till närmaste gymnasieskola är större än sex kilometer.⁷

En annan lagstiftad skyldighet riktar sig till personer med funktionsnedsättningar – sedan 1982 måste kommunerna erbjuda färdtjänst.⁸ Sedan 1984 ersätts även resor utanför kommungräns (riksfärdtjänst), men kommunen är inte i dessa fall skyldig att anordna trafiken eller hjälpa till med bokning av resan.⁹ Slutligen ersätts resor till bland annat sjuk- och tandvård av landstingen, när det inte finns kollektivtrafik tillgänglig (sjukresor).¹⁰ Landstingen är inte skyldiga att anordna trafiken.

Ett försök att illustrera relationerna mellan taxibranschen, kollektivtrafiken och särskilda persontransporter, görs i Figur 1.1. Taxitransportörer och BC är utförare för en del av de offentligt finansierade transporttjänsterna, vilket illustreras med de överlappande områdena i figuren.



Figur 1.1. Principdiagram för taxibranschen i en del av transportsystemet. Cirkelarna representerar olika sätt att finansiera transporter – helt privat (blått) eller med offentliga subventioner (grönt). Storleken på cirkelarna och skärningarna är inte några exakta avbildningar av resandet i respektive system.

Anm: Kompletteringstrafik är anropsstyrd trafik som anordnas av RKM i områden eller under tider med låg efterfrågan, för att anknäta till hållplatser med ett större utbud. "Integrerad kollektivtrafik" kallas det när linje- och anropsstyrd trafik samordnats.

Den del av taxiresorna som inte är särskilda persontransporter finansieras av privatpersoner och företag. Särskilda persontransporter och kollektivtrafiken finansieras till stor del av offentliga medel från kommuner och landsting. De särskilda persontransporter som inte sker med

⁵ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

⁶ Skollagen (2010:800)

⁷ Lag (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor

⁸ Nu gällande lag är Lag (1997:736) om färdtjänst

⁹ Nu gällande lag är Lag (1997:735) om riks-färdtjänst

¹⁰ Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor

taxi eller kollektivtrafik kan t.ex. ske i kommunalt anordnad buss eller egen bil. Den största delen av kollektivtrafiken sker i linjetrafik.

I Tabell 1.1 försöker vi illustrera organisationen av taximarknaden. I regel är transportörer anslutna till en större beställningscentral, i synnerhet i tätorter, men de kan också vara sin egen beställningscentral vilket är vanligare på landsbygden. Transportörer som bara tar körningar "på gatan", så kallade friåkare, behöver inte vara anslutna till någon BC. Offentliga kontrakt handlas enbart upp från BC, eller från integrerade BC + transportörer. Riksfärdtjänst och sjukresor, som regleras av ersättningslagar och alltså inte nödvändigtvis behöver handlas upp, kan tänkas genomföras även av fristående transportörer, men det är sannolikt ovanligt. Även kollektivtrafik och kompletteringstrafik kan tänkas kontrakteras utan BC på landsbygden, om det är gles med efterfrågan och det inte finns någon konkurrens om kontrakten.

Tabell 1.1. Organisationen av taximarknaden: erbjudanden från olika aktörer för olika typer av taxitjänster.

Typ av trafik/ delmarknad	Beställnings- central (BC)	Transportör
Privat taxi	X	X
Företagstaxi	X	X
Skolskjuts, skjuts till särskola och särgymnasium	X	Endast via BC
Färdtjänst	X	Endast via BC
Riksfärdtjänst	X	Kan tänkas, då endast ersättning, men sannolikt oftast via BC
Sjukresor	X	Kan tänkas, då endast ersättning, men sannolikt oftast via BC
Kollektivtrafik, kompletteringstrafik, flextrafik	X	Kan tänkas, då linjetrafik eller på landsbygden, men sannolikt oftast via BC

1.2 Bakgrund

Den 1 juli 1990 omreglerades taxibranschen, det blev fri etableringsrätt och antalet bilar ökade markant över en natt. Sedan dess har omregleringarna avlöst varandra, vartefter olika avarter och missbruk avslöjats. Momsen har höjts, sänkts och sedan sänkts igen. Utbudet av taxi har ökat, framför allt i tätorterna. I mer glesbefolkade delar av landet har utbudsutvecklingen dock inte varit lika positiv, och där är det idag svårt och dyrt att få tag i en taxi.

Utvecklingen av branschen sedan 1990 har inneburit att en stor aktör, Cabonline Group (f.d. Fågelviksgruppen), med renodlade BC och med transportörerna som franchisetagare, har vuxit kraftigt och tagit marknadsandelar i större delen av landet, och även verkar i omkringlig-

gande nordiska och baltiska länder. De andra stora aktörerna har BC och transportörer närmare knutna till varandra men opererar enbart lokalt i Stockholm, Göteborg, och runt vissa större städer som t.ex. Linköping (dvs i Östergötland). Resten av taximarknaden i Sverige är uppdelad på många små lokala bolag, som i vissa fall kombinerar rollerna som beställningscentral och transportör, och ibland kombinerar taxi med linjetrafik eller helt andra uppdrag. Några få och relativt stora bolag är specialiserade på enbart samhällsbetalda transporter, varav ett, Samres, är specialiserat på BC och teknisk utveckling, och även de är verksamma utomlands.

Följande avsnitt är hämtat ur Trafikanalys (2014):

Taximarknaden har genomgått en omfattande av- och omreglering sedan den 1 juli 1990, och anses vara den mest avreglerade taximarknaden i världen¹¹. Den finns beskriven och utvärderad i ett stort antal studier och utredningar¹², och vi tar bara upp ett par relevanta punkter här.

Omregleringen förväntades leda till bättre matchning mellan utbud och efterfrågan, ökad dynamik och konkurrens, mer innovation och lägre priser. Åtminstone avseende priserna blev utfallet en besvikelse – från 1990 till 2007 steg de i genomsnitt dubbelt så snabbt som konsumentpriserna (ca 4 % per år mot ca 2 % per år)¹³. Denna prisökning kan dock hänföras till den högre servicegraden, eftersom väntetiderna sannolikt har gått ned kraftigt¹⁴. Väntetiderna i taxiväxeln och den marknad för svarttaxi som hade etablerats var betydande anledningar till varför branschen avreglerades.

Av ovanstående kan man dra slutsatsen att produktens kvalitet har förbättrats, så prisjämförelsen haltar. Att personer med höga tidvärden har möjlighet att snabbt få tag på en taxi har ett betydande samhällsekonomiskt värde¹⁵, som bör kompensera för åtminstone en del av det höjda snittpriset. Man kan dock inte utesluta samhällsekonomiskt ogynnsamma effekter och även brottslighet. Taximarknaden präglas alltjämt av att kunden och taxiföraren har olika information om kostnaden för resan (och risken för till exempel trafikstockning), av kundens sökkostnad att hitta en annan ledig bil, och av det osannolika i att två gånger stöta på samma taxichaufför, om man skulle bli missnöjd med tjänsten.¹⁶

Alexius (2014) konstaterar att när en hårt reglerad marknad som den svenska taximarknaden avregleras, uppstår lätt så allvarliga problem att den snart återregleras. Staten har också reglerat taxibranschen stegvis sedan 1990, bland annat har momssatsen ändrats flera gånger, och olika krav på trafikillstånd, prisinformation och redovisning har införts. Den senaste regleringen gäller redovisningscentraler, vilken kommer att vara fullt införd i maj 2018.¹⁷ Alexius konstaterar dock att mycket av "återregleringen" även har skett av säljare på lokala gränsmarknader, som vid hotell och terminaler.

¹¹ Statskontoret (2004), Johansson m.fl. (2000)

¹² SOU 2005:4, Fölster (1992), Lind och Wigren (1993a), Lind och Wigren (1993b), Nutek (1996), Forssén (2008), Nilsson m.fl. (2013), Transportstyrelsen (2013)

¹³ Forssén (2008)

¹⁴ Fölster (1992) mätte endast väntetider i Stockholm. Någon systematisk uppföljning av väntetiderna i hela landet har såvitt vi vet inte gjorts.

¹⁵ Vilket också visades i Fölster (1992)

¹⁶ Lind och Wigren (1993a), Nilsson m.fl. (2013). Resonemanget bygger mest på situationen i (stor)städer.

¹⁷ Lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, Förordning (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik

1.3 Metod

Denna kartläggning har utgått ifrån befintliga statistikkällor hos Trafikanalys och SCB, från Transportstyrelsens marknadsövervakning¹⁸, erfarenheter från tidigare projekt¹⁹ samt omvärldsbevakning.

De egna analyserna av taxibranschens ekonomi har gjorts i illustrativt syfte med en datamängd som fanns tillgänglig vid Trafikanalys ur Företagens ekonomi gällande 2014²⁰. Den datamängden innehåller inte alla variabler.

I de fall då det finns möjligheter till mer förfinade analyser med ett utökat uttag från SCB, till exempel uppgifter om fordon och trafikillstånd, kommenteras detta i texten eller fotnoter.

1.4 Avgränsning och disposition

Kartläggningen syftar till att ge en överblick över vad vi vet om taxis olika roller, och vilka kunskapskällor som finns främst utifrån ett rent transportperspektiv: utbud, resande, företagens ekonomi och priser.²¹ Inom dessa områden är kartläggningen närapå heltäckande, men analyserna på datakällorna är inte avsedda att vara heltäckande utan tjänar mest som illustrationer.

Syftet är vidare att kunna bedöma om det finns några avgörande brister i kunskapsunderlagen för ett rationellt beslutsfattande utifrån ett samhällsperspektiv, och i förlängningen om det behövs fler statistiska undersökningar på något område.

1.5 Statistikkällor

Det finns ett antal statistikkällor som kan användas för att fånga utbud och resande med taxi, samt taxibranschens ekonomi (Tabell 1.2).

¹⁸ Transportstyrelsen (2016); Transportstyrelsen (2017)

¹⁹ I synnerhet regeringsuppdraget som resulterade i Trafikanalys (2014)

²⁰ SCB (2018a)

²¹ Andra perspektiv som kan vara intressanta, men som inte behandlas här, är tjänstekvalitet, arbetsmiljö, arbetsmarknad, löner, brottslighet, myndighetstillsyn, m.m.

Tabell 1.2. Statistikkällor för taxibranschen avseende utbud, resande, priser och ekonomi.

<i>Producent</i>	<i>Källa</i>	<i>I samarbete med</i>
Trafikanalys	Vägtrafikregistret: branschkod SNI, ägarkategori	SCB
	Körsträckeregistret	SCB
	Transportbranschens ekonomi	Bisnode
	RVU Sverige 2011–2016	Sifo, CMA Research
Svenska Taxi-förbundet (Branschläget)	Vägtrafikregistret: organisationsnummer, trafikillstånd	SCB
SCB	Företagens ekonomi (FEK) och Företagsdatabasen (FDB)	
	Räkenskapssammandrag för kommuner och landsting ²²	
	Konsumentprisindex (KPI) ²³	
	Producentprisindex: taxiindex, tidigare även färdtjänstindex ny definition sedan 2016	Svenska Taxi-förbundet, vissa kommuner

En del av Vägtrafikregistret bearbetas för statistikändamål av Trafikanalys och SCB till det så kallade Fordonsregistret. I Vägtrafikregistret finns mer detaljerade uppgifter om taxiföretagen än i Trafikanalys Fordonsregister, till exempel branschcoder, och även uppgifter om taxiförarliscenser och taxitrafikillstånd.

Körsträckeregistret beräknas utifrån uppgifter från bilbesiktningar och tas fram av Trafikanalys och SCB.

²² SCB (2018c)

²³ SCB (2018b)

2 Taxibranschens organisation

Taxibranschen kan grovt delas in i transportörer och beställningscentraler (BC).²⁴ Beställningscentraler/taxiväxlar tar emot köruppdrag och fördelar ut dem på förare och bilar i trafik, medan transportörerna tillhandahåller bilar och förare. I mindre taxiföretag med ett fåtal bilar kan dessa sammanfalla, dvs taxiföretaget och växeln²⁵ är en enhet. Det finns också en stor andel enskilda företag i taxibranschen, dvs privatpersoner. Om dessa inte är anslutna till någon BC/växel, kallas de friåkare och får sina körningar "på gatan".

Skalfördelarna med en stor beställningscentral med många anslutna fordon som täcker in den relevanta geografiska marknaden gör att väntetiderna minskar och att resurserna i form av bilar och förare i trafik utnyttjas mer effektivt, vilket också leder till snabbare och billigare resor. Sedan omregleringen av taxibranschen började 1990 har det blivit mer lönsamt att bedriva taxiverksamhet som franchise, där beställningscentralen inte förfogar över några egna bilar. BC utgör istället själva varumärket, som förutom fördelningen av körningar även tillhandahåller marknadsföring och andra gemensamma tjänster, medan anslutna transportörer utför själva körningarna. Franchisetagarna betalar både en fast månadsavgift och en rörlig andel av omsättningen till BC, men har inget direkt inflytande över BC. När det gäller offentliga upphandlingar är det BC som lägger anbudet. I några av de största taxiföretagen har dock transportörerna fortfarande kvar ett stort inflytande över växelfunktionen. I franchiseföretagen har det istället bildats åkarföreningar för att söka tillvarata transportörernas intressen.

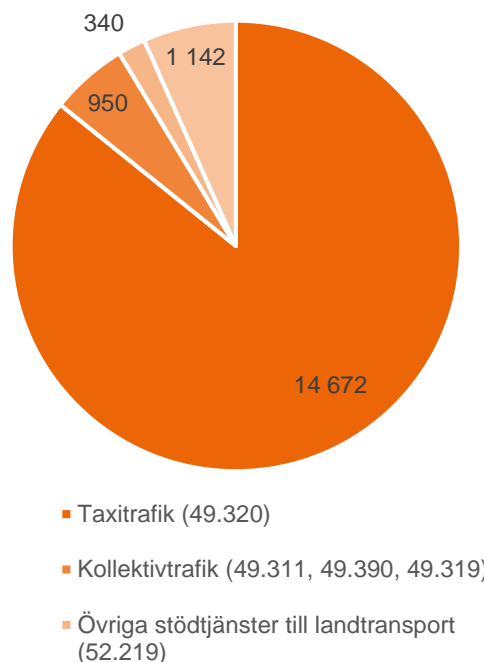
På senare år har den tekniska utvecklingen också möjliggjort beställningar via olika mobiltelefonappar såsom Uber, Cabonline, Taxijakt m.fl. Dessa kan ses som en utvecklad form av beställningscentral med en ökad grad av automation, mindre personalkrävande och därmed mera lönsam och med än större skalfördelar än beställningscentralen via telefonsamtal.

2.1 Taxifordon

Ett sätt att avgränsa taxibranschen är att gå via fordonen med taxitrafikstillstånd i Vägtrafikregistret. I Figur 2.1 här nedan ses fördelningen av taxifordon på olika branschskoder (se även Tabell B.1 i Bilagan).

²⁴ Branschskoder 49.320 och 52.219 enligt SNI 2007. SNI 49.320 inkluderar, förutom taxitrafik, även annan uthyrning av personbil med förare, skolskjutsverksamhet med taxi, samt transport av gamla och handikappade med taxi. SNI 52.219 inkluderar, förutom beställningscentraler och telefonväxlar för taxi, en varierande samling tjänster i anslutning till landtransport av passagerare, djur eller gods, såsom: drift av terminaler såsom järnvägsstationer, busstationer och godsterminaler; drift av infrastruktur för järnvägar; drift av vägar, broar, tunnlar, parkeringsplatser eller garage, cykelparkeringar samt vinterparkering för husvagnar och husbilar; växling och rangering, samt kondensering av gas för transportändamål. Exempel är parkeringsbolag och p-hus, fastighets- och anläggningsförvaltare, Öresundsbrokonsortiet, Trafikverket, billotsar, bussförmedlingar m.m.

²⁵ Tidigare kallades beställningscentralerna även för "växel" eftersom de helt enkelt var en telefonväxel. Här används beteckningarna omväxlande och synonymt.



Figur 2.1. Taxifordonen i riket den 31 december 2016, fördelade på branschkod (SNI 2007). Diagrammets kategorier läses från "klockan tolv" och medsols: taxitrafik, kollektivtrafik, etc.
Källa: Trafikanalys/Transportstyrelsens Vägtrafikregister, 31 december 2016

De två branschposter som är mest relevanta för taxibranschen är Taxitrafik (SNI 49.320) och Övriga stödtjänster till landtransport (SNI 52.219), där bland annat beställningscentraler för taxi ingår. De största beställningscentralerna (BC) ingår i SNI 52.219, men det finns även beställningscentraler i SNI 49.320 och i andra SNI-koder. Det organisationsnummer som används i Vägtrafikregistret är den juridiska enheten, dvs företagsnivån, medan analyserna i avsnittet om Ekonomi nedan utgår ifrån arbetsställets SNI-kod. Det har en viss betydelse, eftersom en del stora företag med offentliga kontrakt och även landsting och kommuner har särskilda arbetsställen för sina BC, medan företagets/organisationens branschkod är en annan.

Tabell B.1 och Figur 2.1 visar tydligt att taxibilarna i landet i huvudsak (86 procent) är registrerade på transportörföretag, och i mycket ringa utsträckning (2 procent) på företag vars huvudsakliga verksamhet är beställningscentral eller annan stödtjänst till landtransport (SNI 52.219). Andra små kategorier företag med taxifordon har en blandad verksamhet, dels persontransporter som linjetrafik, charter, företagstjänster m.m., men även bud- och godstransporter och i andra branscher såsom jordbruk. En del är av naturliga skäl registrerade på tillverkare, bilhandlare och mekaniker, leasingföretag och huvudkontor.

Trafikanalys fordonsstatistik

Trafikanalys publicerar årligen officiell statistik med tabeller på antal taxibilar totalt, per län och kommun och per 1 000 invånare.²⁶ I genomsnitt i landet finns 1,7 taxibilar per 1 000 invånare. Landets mest taxitäta kommun är Arjeplog med 9,4 taxibilar registrerade per 1 000 invånare,

²⁶ Trafikanalys (2017), *Fordon i län och kommuner*, Statistik 2017:3

och det finns ytterligare sex kommuner med mer än 5 taxibilar per 1 000 invånare.²⁷ Det finns 21 kommuner med mer än 3,0 taxifordon per 1 000 invånare, varav endast sju ligger i Stockholms län och 10 i landsbygdskommuner med eller utan besöksnäring.²⁸ 143 kommuner har mindre än 1 taxi per 1 000 invånare, varav åtta kommuner helt saknar registrerade taxibilar.²⁹ Det mest taxitäta länet är Stockholms län med 3,0 bilar per 1 000 invånare, och det glesaste länet vad avser antal taxibilar är Blekinge med 0,8 bilar per 1 000 invånare.

Taxifordon med olika drivmedel och miljöbilar

Trafikanalys publicerar tabeller med fordon och nyregistreringar per drivmedel, men inte specifikt för taxifordon. Det går däremot att beställa "skräddarsydd" statistik om detta från Trafikanalys eller SCB.³⁰ De drivmedel som registreras är bensin, diesel, el, elhybrider, laddhybrider, etanol/etanol flexifuel, och gas/gas flexifuel. Dessutom registreras miljöbil enligt gällande definition.³¹ Se Bilagan Tabell B.2 för länsvis statistik.

Taxibranschen har en hög andel miljöfordon, 46 procent, och fordon med alternativa drivmedel, 36 procent. Man kan jämföra med personbilsflottan totalt, där andelen miljöfordon är 4,0 procent och andelen med alternativa drivmedel 7,3 procent. Att andelen miljöfordon är högre än andelen med alternativa bränslen i taxiflottan kan förklaras av att det finns ett stort antal dieseldrivna taxibilar som är miljöklassade.

Det finns stora skillnader mellan länen vad gäller miljöfordon och fordon med alternativa bränslen (Figur 2.2). Dalarna har minst andel miljötaxi, endast sex procent av taxifordonen, medan samma andel i Stockholms län är 60 procent. I ytterligare två län är mer än hälften av taxifordonen miljöklassade: Uppsala och Halland. Även Västra Götaland, Västmanland och Skåne har höga andelar miljötaxi. I den andra änden av skalan är det åtta län som har mindre än var femte taxi miljöklassad. I fyra län är andelen taxi med alternativa bränslen till och med lägre än genomsnittet för rikets totala personbilsflotta (7,3 procent, markerat med ett lodrätt streck).

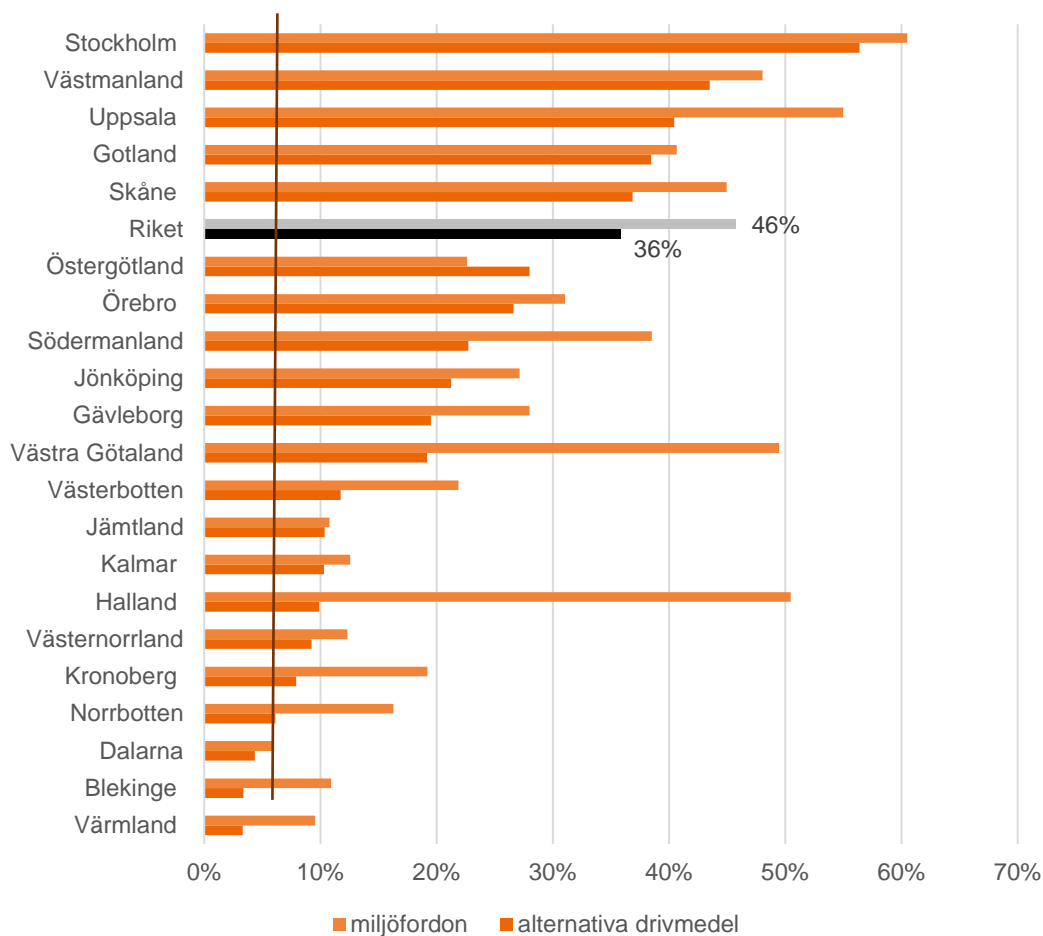
²⁷ Orsa, Skurup, Åsele, Botkyrka, Sorsele och Åre

²⁸ Se SKL:s kommungruppsindelning 2017, Sveriges kommuner och landsting, <https://skl.se/tjanster/kommuner-landsting/faktakommunerochlandsting/kommungruppsindelning.2051.html>.

²⁹ Valdemarsvik, Mellerud, Munkfors, Forshaga, Ljusnarsberg, Hallstahammar, Leksand och Hedemora

³⁰ För uttag ur vägtrafikregistret vänder man sig till fordonsurval@transportstyrelsen.se

³¹ Från och med 1 januari 2013 enligt definitionen för skattebefrielse i Vägtrafikskattelagen (2006:227).



Figur 2.2. Andelar miljöfordon respektive fordon med alternativa drivmedel i taxiflottan, per län.
 Källa: Trafikanalys/Transportstyrelsen, Vägtrafikregistret 31 dec 2016.
 Anm: Det lodräta strecket markerar genomsnittet av miljöfordon i den totala personbilslottan.

2.2 Taxibranschens ekonomi

Det finns åtminstone två olika aspekter av taxibranschens ekonomi: ett företagsperspektiv och ett offentligt perspektiv. För företagsperspektivet kan man studera ekonomin hos de olika typerna av taxiföretag. Från det offentliga perspektivet kan man till exempel studera kostnadsutvecklingen för offentligt subventionerade transporter: skolskjuts, färdtjänst, sjukresor med mera.

Prop. 2017/18:239 identifierar tre olika aktörer på utförarsidan när det gäller taxinäringen:

- 1) beställningscentralerna, som tar emot beställningar och fördelar kunder mellan dem som utför taxitjänsterna,
- 2) innehavarna av taxitrafiktillstånd, som driver taxiverksamhet och utför köruppdragen,
- 3) taxiförarna, som kör fordonen.

I den andra kategorin kan det förekomma både företag och privatpersoner som driver näringsverksamhet. Kategori två och tre kan alltså, men behöver inte, vara en och samma person. I den här rapporten fokuserar vi på de två första kategorierna.

Företagens ekonomi

För att studera taxiföretagens ekonomi kan man till att börja med konstatera att det finns olika typer av taxiföretag med olika specialiseringar, och även olika möjligheter att utifrån befintliga register fånga "taxiföretag".

För det första finns det två huvudgrupper av taxiföretag, de som har en egen beställningscentral (telefonväxel), och de som inte har det. Under de senaste 25 åren har beställningscentralerna (BC) blivit mer specialiserade, och de största BC saknar idag egna taxibilar utan är franchiseföretag som "hyr ut" sina varumärken och BC-tjänsten till mindre transportörföretag, som är de som utför själva transporter och som står för kostnaden för personal och fordon. BC-företagen är nätverksföretag med skalfördelar, som kopplar ihop utbud och efterfrågan i realtid. Förutom det erbjuder de samordnade inköp eller leasing av fordon, bränsle, installationer, reparationer etc. De största av dem utvecklar även nya tjänster för till exempel mobiltelefoner.

Transportörföretagen är i allmänhet små, med ett fåtal bilar och personer anställda. Genomsnittsstorleken har dock ökat gradvis sedan ett antal år.

Det finns en viss andel företag som inte är anslutna till någon beställningscentral, så kallade friåkare. Det finns i dagsläget inga uppgifter om friåkarna, dock kan det i framtiden bli möjligt om uppgifterna i redovisningscentralerna blir tillgängliga för statistiska bearbetningar.³²

Taxibranschen som helhet kan alltså avgränsas på olika sätt, med hjälp av branschkod enligt Svensk näringsgrensindelning (SNI)³³ från SCB, eller med hjälp av trafikillstånd (Transportstyrelsen). Vilken avgränsning som används avgör då vilka företag som ingår i "taxibranschen" och därmed till en viss definition av denna.

Avgränsning med hjälp av trafikillstånd

Ett sätt att definiera och avgränsa taxibranschen är att plocka ut vilka företag som har taxi-trafikillstånd ur vägtrafikregistret. Det är den metoden som Taxiförbundet använder i sin årliga rapport Branschläget. Endast transportörföretag omfattas då, eftersom beställningscentralerna inte omfattas av kravet på trafikillstånd.³⁴ Enbart företag inom branschen Taxitrafik (SNI 49.320) analyseras. Taxiförbundets beteckning av denna population som "taxiföretagen" måste ses som ofullständig, eftersom i så fall de flesta och största BC inte skulle räknas som taxiföretag.

Så när som på antalet konkurser bland transportörföretagen, presenterar eller analyserar inte Taxiförbundet företagens ekonomi, vare sig transportörernas eller BC:s. Transportörföretagen presenteras per storleksklass (antal anställda och antal fordon) och företagsform. De BC som är medlemmar i Taxiförbundet redovisas med namn i Branschläget. Dessa är jämfört med uppskattningarna i Tabell 2.1 nedan huvuddelen av det totala antalet BC i riket, eller cirka 80 procent.

³² <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/redovisningscentraler-for-taxi/>

³³ <http://www.sni2007.scb.se/>

³⁴ I utredningen *Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon* (SOU 2016:86) och i regeringens proposition 2017/18:239 föreslås dock att även BC ska omfattas av krav på registrering i Vägtrafikregistret, vilket i så fall skulle underlätta för att producera statistik om dem.

Avgränsning med hjälp av branschkod

Ett annat sätt är att använda SCB:s näringsgrensindelning, SNI 2007. Det är den metod som Trafikanalys använt i sina rapporter om *Transportbranschens ekonomi* som utkommit vartannat år (senast 2016, avseende åren 2007–2015), och som utförts av Bisnode.³⁵

I denna rapport används också en kombination av SNI-kod och manuella metoder för att sortera ut BC.³⁶ Dock kan vi inte här använda Bisnodes metod eftersom Trafikanalys inte har direkt tillgång till kopplingen mellan fordon/trafikillstånd och fordonets ägare (brukare). Det är dock möjligt att göra särskilda utdrag med den kopplingen från SCB/Transportstyrelsen.

När man analyserar ekonomin för transportörer och BC är det viktigt att komma ihåg att en del av intäkterna i BC kommer från transportörerna, så det finns en överlappning. Därför är det olämpligt att lägga ihop omsättningssiffrorna för de två aktörerna, om man vill ha en total omsättningssiffra för taxibranschen. Vad gäller storlek och effektivitet kan det dock vara intressant att analysera transportörer och BC var för sig.

Tabell 2.1. Sammanställning av uppgifter om antal transportörer och BC enligt olika källor och metoder.

Källa	Antal transportörer	Antal BC	Avser år
Ds 2013:66 Redovisningscentraler för taxi *	7 176	300	2012
Denna rapport **	6 654	164	2014
Trafikanalys Transportbranschens ekonomi ***	7 040	69	2015
SOU 2016:86 Taxi och sam-åkning *	6 700	350	2015
Svenska Taxiförbundets Branschläget 2017 ****	6 992	188	2016

Källor:

* Transportörer: Vägtrafikregistret; BC: Taxiförbundets uppskattningar

** SCB Företagens ekonomi, SNI 49.320 och del av 52.219, arbetsställen i företag med minst 10 000 kr i omsättning

*** Bisnode/SCB, enbart SNI 49.320, företag med minst 10 000 kr i omsättning

**** Vägtrafikregistret (Transportstyrelsen/SCB) samt Taxiförbundets medlemsregister

Notera att antalet BC enligt denna rapport och Trafikanalys produkt Transportbranschens ekonomi (raderna 2 och 3 i Tabell 2.1) är icke-överlappande, eftersom de tillhör olika SNI-grupper, så man borde komma närmare sanningen om siffrorna läggs ihop. Det skulle innebära att det fanns drygt 230 BC i Sverige åren 2014–2015.

³⁵ Till grund för uppgifterna ligger Företagens ekonomi från SCB, Vägtrafikregistret, m.m. Se vidare www.bisnode.se och *Transportbranschens ekonomi 1997–2015 Fakta om statistiken*.

³⁶ Ur arbetsställen med SNI 52.219 har företag valts med "taxi", "cab" eller "beställningscentral" i företagsnamnet, samt efter kontroll vissa med orden "central", "transportcentrum", "skoltransport" etc. Dessutom har relevanta arbetsställen i företagen Samtrans, Samres, Keolis samt landstingen i Uppsala, Kronoberg och Västmanland lagts till, samt de få enskilda firmorna med ordet "taxi" i firmanamnet.

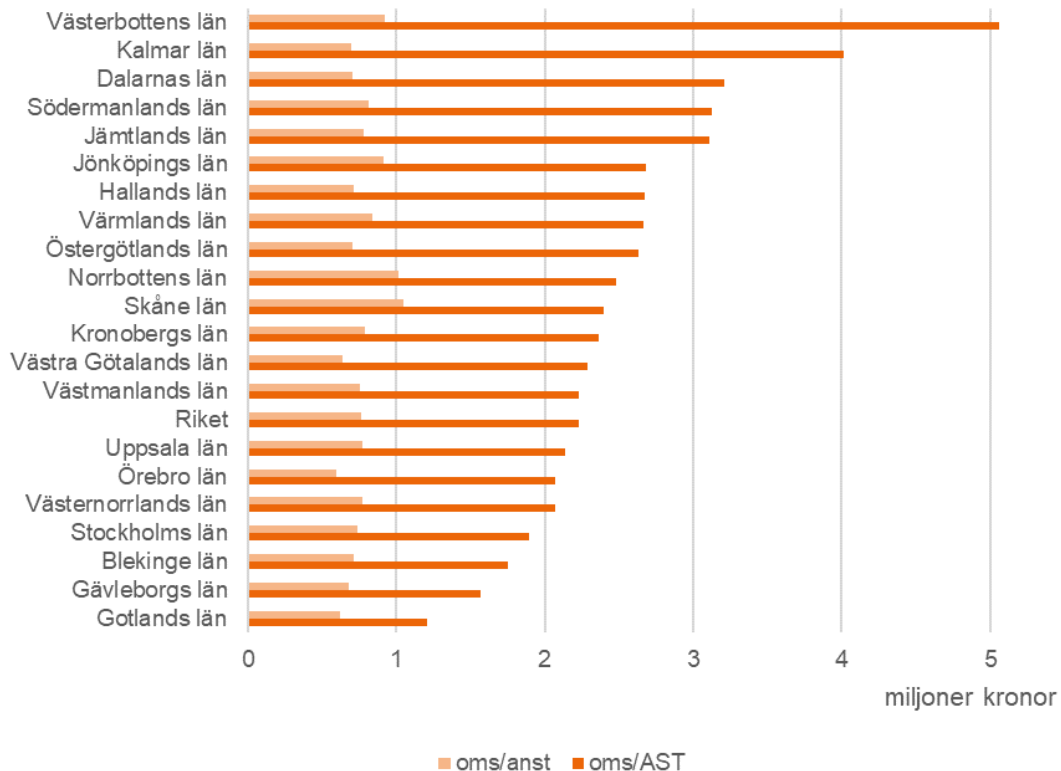
Taxiförbundets medlemsregister innehåller förstås inte alla BC i landet, varför uppgiften därifrån är en underskattning av det verkliga antalet. De offentliga utredningarnas skattningar av antalet BC förefaller att vara överdrivna, men som framgår av ovanstående är uppgifterna osäkra.

Transportörer per län

Enligt SCB:s Företagens ekonomi fanns det 2014 knappt 6 700 taxiföretag (transportörer, SNI 49.320) i riket, vilka sysselsatte närmare 19 400 personer och omsatte knappt 15 miljarder kronor (se Bilagan Tabell B.3). I genomsnitt omsatte företagen 2,2 miljoner kronor vardera, hade 2,9 anställda, som var och en tjänade in 765 000 kronor (Figur 2.3).

Som vanligt är de regionala skillnaderna betydande, men kanske inte helt och hållet de förväntade. Den största verksamheten totalt sett finner vi i storstadslänen, som tillsammans står för två tredjedelar av antalet transportörföretag (arbetsställen) och omsättning. Stockholms län står ensamt för 37 procent av nettoomsättningen för taxi i riket. Resten av länen svarar för mellan 0,3 och 3,8 procent av omsättningen i riket. Lägst omsättning har Gotland, Blekinge och Kronoberg (Bilagan Tabell B.3).

De största transportörföretagen mätt i omsättning och antal anställda finner vi dock i Västerbottens, Kalmar och Dalarnas län (Figur 2.3). De omsätter upp till 5,1 miljoner kronor per år och har upp till 5,8 anställda i genomsnitt. De minsta företagen mätt i omsättning finns i Gotlands, Gävleborgs och Blekinge län, med ned till 1,2 miljoner kronor i omsättning och 1,9 anställda.



Figur 2.3. Transportörföretagens omsättning per anställd och omsättning per arbetsställe, per län.

Källa: SCB, Företagens ekonomi (FEK/FDB) 2014

Anm: Oms = nettoomsättning; anst = antal anställda; AST = arbetsställe

Länen med högst intjäning (omsättning) per anställd är Skåne och Norrbotten med över 1,0 miljoner kronor i omsättning per anställd och år (Figur 2.3). Lägst intjäning per anställd har Örebro, Gotlands och Västra Götalands län, med som lägst 597 000 kronor per anställd och år.

Transportörer per företagsform

Den dominerande företagsformen för transportörerna är fysisk person (enskild firma), motsvarande två tredjedelar av företagen eller cirka 4 400 stycken (Tabell 2.2). Om man däremot tittar på omsättningen är det aktiebolagen som dominerar, med två tredjedelar av omsättningen eller närmare 10 miljarder kronor. Övriga juridiska former utgör undantag, några få procent av företagen. Dessa utgörs av handels- eller kommanditbolag, ekonomiska föreningar m.m.

Tabell 2.2. Statistik och nyckeltal per juridisk form för företag inom branschen Taxitrafik (SNI 49.320).

Juridisk form	Antal AST	Anst	Nettooms (AST), 1 000 kr	Oms/AST, 1 000 kr	Anst/AST	Oms/anst, 1 000 kr
Fysiska personer	4 415	4 499	4 591 244	1 040	1,0	1 021
Aktiebolag	2 067	14 432	9 922 178	4 800	7,0	688
Övriga	172	454	323 776	1 882	2,6	713
Riket	6 654	19 385	14 837 198	2 230	2,9	765

Källa: SCB, Företagens ekonomi 2014

Anm: AST = arbetsställe. Antal arbetsställen och anställda hänför sig till det län där arbetsstället har sin lokalisering. Nettoomsättningen är beräknad i proportion till antalet anställda i förhållande till hela företaget (juridisk enhet). Anst = antal anställda, Nettooms/Oms = nettoomsättning.

Sett till storleken på företagen är aktiebolagen i genomsnitt cirka 4,6 gånger större än fysiska personer räknat i omsättning per arbetsställe, och 2,6 gånger större än Övriga. Räknat i antal anställda per arbetsställe är aktiebolagen nästan 7 gånger större än fysiska personer. När det gäller intjäning per anställd presterar dock aktiebolagen sämre, den ligger endast på cirka 70 procent av den för fysiska personer.

Beställningscentraler per län

En analys av branschkode där de flesta beställningscentraler och telefonväxlar för taxi finns, SNI 52.219, visar att det finns drygt 160 BC med 1 700 anställda vilka omsätter 9,6 miljarder kronor (2014) (Tabell 2.3).³⁷ Inom samma bransch kod finns också en bred blandning av andra stödtjänster till landtransporter (se fotnot 24). Det genomsnittliga antalet anställda per arbetsställe är 10 personer, vilket är 3,6 gånger större än det genomsnittliga transportörföretaget. Omsättningen per arbetsställe är 58 miljoner kronor per år, eller 26 gånger mer än det genomsnittliga transportörföretaget.

³⁷ Hela branschkode sysselsatte cirka 5 100 personer på knappt 800 arbetsställen, vilka omsatte ungefär 16,7 miljarder kronor enligt metod beskriven i tabellens anmärkning. Merparten, 57 procent, av branschkodens omsättning kommer alltså från BC, medan endast en tredjedel av arbetskraften sysselsätts av dem.

Koncentrationen till storstadslänen är än mer markerad för BC än för transportörerna. Storstadslänen hyser cirka 40 procent av antalet arbetsställen, 60 procent av antalet anställda och 80 procent av omsättningen i rikets BC. Storstadslänen har i genomsnitt 4 gånger fler arbetsställen, 8 gånger fler anställda och 20 gånger större omsättning än BC i övriga län.

Notera att det även inom branschen Taxitrafik (SNI 49.320) kan finnas företag med taxiväxlar, eller kombinerad verksamhet som inkluderar växlar (se texten under Tabell 2.1). Dessa företag sorteras ut av Bisnode i Trafikanalys produkt Transportbranschens ekonomi, se definition på s. 22. Det totala antalet arbetsställen, anställda och omsättning i taxis beställningscentraler är alltså troligen högre än de här angivna siffrorna.

Vad gäller omsättningen i BC finns det en betydande överlappning med omsättningen i transportörföretagen, eftersom BC utför betalda tjänster åt dem. Storleken på överlappningen är dock okänd. Vissa BC samlar in hela intäkterna från sina transportörer och betalar sedan ut nettointäkten efter avdrag för anslutningsavgifter. I andra fall kanske BC fakturerar sina transportörer. Redovisningsprinciperna skiljer sig också åt mellan olika BC. Uppskattningsvis är den totala taxibranschens nettoomsättning något högre än den i Taxitrafik, men inte mycket högre. Det kan röra sig om en eller ett par miljarder kronor per år.³⁸

I omsättningssiffrorna saknas dessutom beställningscentraler som ingår i landsting, och företag ägda av regionala kollektivtrafikmyndigheter men som inte finns med som enskilda arbetsställen i Företagsdatabasen (FDB). Exempel på det är Malmö stads beställningscentral (Trafikövervakningscentralen, TÖC), som är en del av den kommunala Serviceförvaltningen.³⁹ Ett annat exempel är Östergötlands läns beställningscentral, som sedan 1 mars 2014 är organiserad inom Östgötatrafiken AB, men vars arbetsställe inte är särredovisat i vår version av FDB (avseende 2014). Av Östgötatrafikens årsredovisning för 2014 framgår emellertid att där finns ett 50-tal anställda.

Alla offentligägda BC är dock inte osynliga i den ekonomiska statistiken. Uppsala, Västmanlands och Kronobergs län har alla beställningscentraler med egna arbetsställen som är särredovisade i FDB, och som därmed ingår i uppgifterna i Tabell 2.3.

Om man vidare jämför BC i storstadslänen med BC i övriga län, med avseende på storlek och andra indikatorer, finner man att antalet anställda per BC är dubbelt så stor i storstadslänen, och att omsättningen per BC i genomsnitt är 5 gånger större där. Omsättningen per anställd är även den större i storstadslänen, 2,3 gånger. Bland transportörföretagen finns inte samma tydliga mönster, utan där utmärker sig enskilda län: Skåne, Norrbottens, Västerbottens och Jönköpings län med ovanligt hög intjäning per anställd, medan Örebro, Gotlands och Västra Götalands län befinner sig i botten av skalan. I genomsnitt ligger därmed omsättningen per anställd ganska lika mellan de tre storstadslänen och övriga län.

³⁸ En beräkning kan utgå från uppgiften om anslutningsavgift på 10 000 kronor per månad. Om hälften av landets taxibilar (ca 8 500) är anslutna till en BC blir denna intäkt 1,0 miljarder kronor per år.

³⁹ Det går inte av Malmö stads årsredovisningar att utläsa hur stor kostnaden för TÖC är, eller hur många anställda den har. Den totala kostnaden för Serviceförvaltningen 2016 var 2,6 miljarder kronor (Årsrapport för Servicenämnden, Tabell 2, s. 12 <http://malmo.se/Kommun--politik/Organisation/Forvaltningar/Stadsrevisionen/Revisionsrapporter/Arvsrapporter.html>) Enligt korrespondens med TÖC framkom dock att det sysselsatte 15 helårsanställda och omsatte 11,5 miljarder kronor (2014) (Malmö stad, 2017).

Tabell 2.3. Statistik och nyckeltal per länskategori för beställningscentraler, dvs företag inom en del av branschen Övriga stödtjänster för landtransporter (SNI 52.219, se urval i fotnot 36).

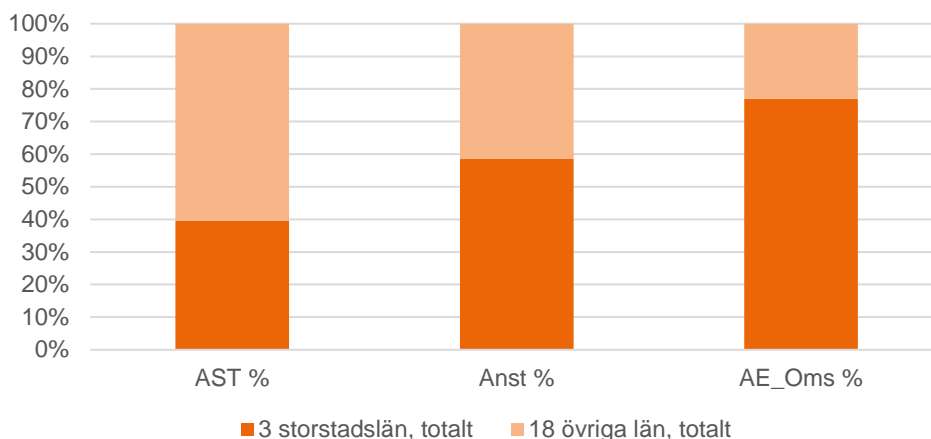
Län	Antal AST	Anst	Nettooms (AST), 1 000 kr	Oms/AST, 1 000 kr	Anst/AST	Oms/anst, 1 000 kr
Stockholm	22	600	5 797 738	263 534	27	9 663
Västra Götaland	25	279	1 398 386	55 935	11	5 012
Skåne*	18	128	186 241	10 347	7	1 455
3 storstadslän, totalt	65	1 007	7 382 366	113 575	15	7 331
3 storstadslän, per län	22	336	2 460 789			
18 övriga län, totalt	99	713	2 208 200	22 305	7	3 097
18 övriga län, per län	5,5	40	122 678			
Riket, totalt	164	1 720	9 590 566	58 479	10	5 576
Riket, per län	7,8	82	456 694			

Källa: SCB, Företagens ekonomi 2014

Anm: AST = arbetsställe. Antal arbetsställen och anställda hänför sig till det län där arbetsstället har sin lokalisering. Nettoomsättningen är beräknad i proportion till antalet anställda i förhållande till hela företaget (juridisk enhet). Tabellen är komprimerad på grund av rönjanderisker på länsnivå. Anst = antal anställda, Nettooms/Oms = nettoomsättning.

* I Skåne ingår inte Malmö stads beställningscentral (Trafikövervakningscentralen, TÖC), som är en del av den kommunala Serviceförvaltningen, och i Övriga län ingår inte Östgötatrafikens beställningscentral (se brödtexten ovanför tabellen).

En bild av skalfördelarna i beställningscentralerna och deras koncentration till storstäderna ges i Figur 2.4. I de tre storstadsläna finns 40 procent av arbetsställena, 59 procent av antalet anställda och 77 procent av omsättningen för beställningscentraler i riket. Notera att BC-verksamhet inte är platsspecifik och att verksamheten kan fördela trafik i hela landet.



Figur 2.4. Fördelning av antal arbetsställen (AST), antal anställda och ungefärlig omsättning per arbetsställe (fördelat med hjälp av antal anställda) för beställningscentralerna i de tre storstadsläna och i övriga län.

Anm: Anst = antal anställda, Nettooms/Oms = nettoomsättning.

Källa: SCB, Företagens ekonomi (FEK)/Företagsdatabasen (FDB) 2014

Beställningscentraler per företagsform

När det gäller beställningscentraler är aktiebolagsformen den dominerande. Mer än nio av tio BC (inom SNI 52.219) är organiserade på detta sätt, och andelen anställda och omsättning finns också till mer än 90 procent i aktiebolag.⁴⁰ Bland dem som inte är aktiebolag finns det en dominerande aktör, varför det inte går att redovisa ekonomiska uppgifter och indikatorer per företagsform på grund av röjanderisken. Generellt kan dock sägas att aktiebolagens arbetsställen är 14 procent större räknat i antal anställda, och 65 procent större räknat i omsättning än övriga företagsformer, och att intjäningen per anställd är 45 procent större.

Tidigare resultat

Forssén (2008) visar i ett diagram fördelningen av transportörföretagens⁴¹ intäkter från olika verksamheter (år 2006, diagram 31 sidan 75). Källan uppges vara SCB:s Företagens ekonomi, men metoden är inte angiven. Där sägs intäkterna från privat- och tjänsteresor utgöra 60 procent av intäkterna, färdtjänst en sjättedel och skolskjuts en åttondel. Sjukresor ser ut att utgöra cirka tre procent i diagrammet. Eftersom den metod som användes inte är dokumenterad går det tyvärr inte att reproducera resultaten med mer aktuella siffror.

⁴⁰ Malmö stads och Östgötatrafikens BC är fortfarande inte medräknade i dessa siffror, se föregående avsnitt. De BC som ingår i SNI 49.320 ingår inte heller, vilket gör siffrorna något snedvridna.

⁴¹ Dåvarande branschkod 60.22 enligt SNI 92

3 Utbud

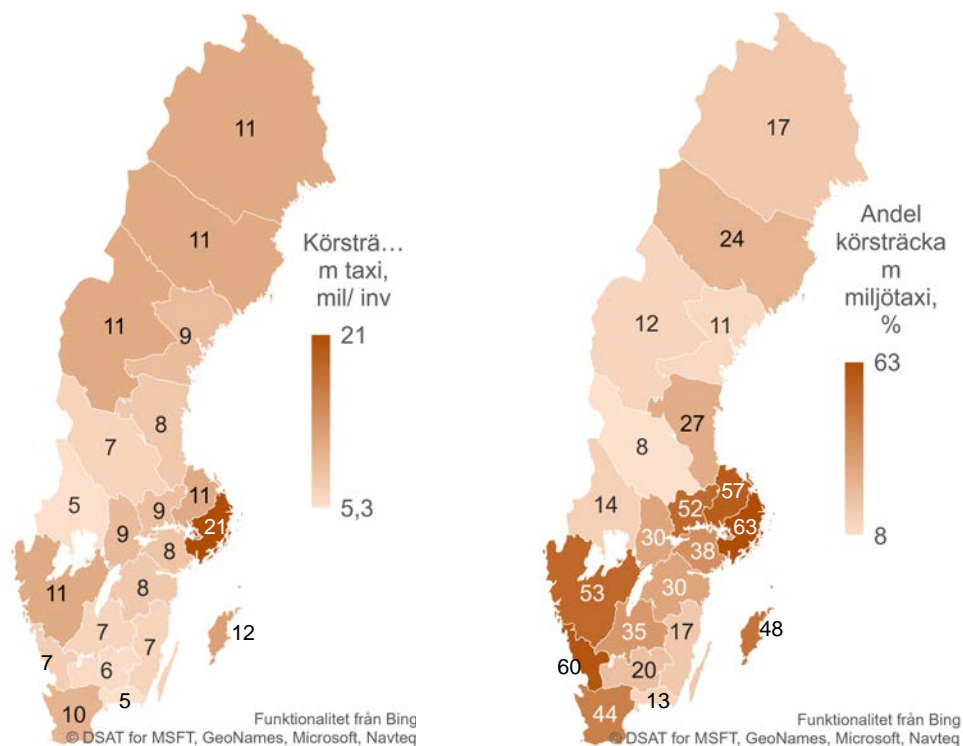
3.1 Körsträckor

Körsträckor för olika typer av vägfordon finns i Trafikanalys körsträckedatabas, som bland annat ligger till grund för beräkningar av totalt trafik- och transportarbete i Sverige. Statistiken kombinerar fordonsuppgifter i Transportstyrelsens Vägtrafikregister med uppgifter från mätarställningar i den årliga bilbesiktningen, en beräkningsmodell som tar hänsyn till hur många dagar som förflyter mellan mätningarna, samt hur många bilar som registreras eller ställs av under året. Där finns också uppgifter om drivmedel, ägarkategorier, viktklasser. Körsträckorna omfattar fordon registrerade i Sverige, oavsett var de kört. Körsträckestatistiken är officiell statistik.⁴²

De drygt 17 000 taxifordonen som är i trafik (år 2016, se Bilagan Tabell B.1 och Tabell B.2) körde 118 miljoner mil 2016. Det utgjorde 1,7 procent av trafikarbetet med personbil, eller 1,4 procent av det totala trafikarbetet på väg. Av dessa 118 miljoner mil kördes 48 procent eller 57 miljoner mil med miljöfordon (se Bilagan Tabell B.4). Störst andel körsträcka med miljötaxi körs det i och runt storstadslänen (karta till höger i Figur 3.1).

Den genomsnittliga körsträckan per invånare var 12 mil, med variationer mellan 5,3 mil (Blekinge) och 21 mil (Stockholms län, se även karta till vänster i Figur 3.1). Den genomsnittliga körsträckan per taxifordon var 6 569 mil, att jämföra med genomsnittet för samtliga personbilar som var 1 224 mil. Landets taxifordon kör alltså i genomsnitt 5,4 gånger längre per år än den genomsnittliga personbilen.

⁴² Den senaste publikationen är *Körsträckor 2017* (Trafikanalys, 2018a).



Figur 3.1. Körsträckor med taxi i mil per invånare och år till vänster, och andel körsträcka med miljötaxi i procent till höger.

Källa: Trafikanalys/SCB, Körsträckedatabasen

Den genomsnittliga körsträckan per fordon är i regel längre med miljötaxi än med taxi i stort. Skillnaden är 9 procent på riksnivå. I Kalmar och Värmlands län är körsträckorna med miljötaxi närmare 60 procent längre än med taxi generellt, medan varje miljötaxi i Västernorrland kör 12 procent kortare än taxifordonen gör totalt.

Körsträckedatabasens uppbyggnad gör det möjligt att göra jämförelser mellan t.ex. olika fordonstyper och ägarkategorier. För att göra jämförelser med egna indelningar som kräver person- eller organisationsnummer måste en specialbeställning göras från SCB eller Transportstyrelsen, och en röjandekontroll måste göras innan utlämning.

4 Resande med taxi

4.1 Definition

Det finns ingen enhetlig definition av begreppet "taxiresa", utan beroende på statistikens källa används olika resbegrepp/definitioner.

För att analysera resandet med taxi finns det två källor, de nationella resvaneundersökningarna⁴³ (RVU) som senast gjordes åren 2011–2016, och *Färdtjänst och riksfärdtjänst* som är årlig. Båda är officiell statistik. RVU omfattar endast folkbokförda i Sverige, vilket blir en begränsning på skattningarna av både antal resor och antal förare (arbetspass), samt skattningar av beläggning, andel betalda kilometer, etc.

4.2 Antal resor, köruppdrag och färdlängd

Nationella RVU kan analyseras med avseende på färd sätt och reseärendet. Det finns också tre resebegrepp som man kan välja mellan: huvudresor, delresor och reselement (Tabell 4.1). En huvudresa är en resa mellan en övernattningsort och arbete eller skola. En delresa är en resa mellan platser där ärenden utförs. Reselement är den del av en (del)resa som görs med samma färd sätt.⁴⁴

Tabell 4.1. Jämförelse mellan olika resbegrepp för taxi och skolskjuts, antal i miljoner per år.

	<i>Huvudresor</i>	<i>Delresor</i>	<i>Reselement</i>
Färdtjänst, taxi, passagerare	5	9	9
Färdtjänst, specialfordon, passagerare	2	3	3
Taxi (ej färdtjänst), passagerare	11	23	31
Skolskjuts	17	18	18
Totalt	36	53	62

Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–2016.

Anm: Alla uppgifter avser enbart passagerare folkbokförda i Sverige.

Som framgår av tabellen är det ingen större skillnad mellan delresor och reselement för färdtjänst och skolskjuts. Det beror sannolikt på att det för dessa resor finns ett väldefinierat ärende med resan, som sammanfaller med förflyttningen vilket gör att den inte är uppdelad på flera färd sätt (reselement). Antalet huvudresor är däremot lägre, speciellt för färdtjänst –

⁴³ Riks-RVU 1994–98, RES 1999–2001, RES0506, RVU Sverige 2011–16, se Trafikanalys (2018b). Ramen för RVU är Registret över totalbefolkningen, RTB: <https://www.scb.se/vara-tjanster/bestalla-mikrodata/vilka-mikro-data-finns/individregister/registret-over-totalbefolkningen-rtb/>.

⁴⁴ För närmare förklaringar av dessa begrepp, se Trafikanalys (2012a).

endast 60 procent av antalet delresor/reselement. Det beror sannolikt på att färdtjänst liksom taxi är ett vanligt färdmedel till terminaler som järnvägsstationer och flyg, och eftersom dessa vanligtvis är längre än anslutningsresan blir huvudresan klassificerad som en tåg- eller flygresa. För skolskjuts finns det ett litet antal andra ärenden än resa till skola, till exempel resor till friluftaktiviteter eller studiebesök som arrangerats av skolan. Om dessa kräver längre anslutningsresor med annat färd sätt kan det vara orsaken till att antalet huvudresor är mindre för skolskjuts.

I de följande analyserna används reselement som resebegrepp. På så vis får vi även med terminalresor med taxi och färdtjänst för långväga resor.

Av Tabell 4.1 framgår att taxiresorna med svenska⁴⁵ passagerare utgör en försvinnande liten del av alla resor på väg i Sverige, endast 44 miljoner reselement. Det totala antalet reselement per år 2011–2016 var i genomsnitt 9 790 miljoner. Taxiresorna utgör alltså 4 promille av alla resor på väg. Även om utländska passagerare räknades in skulle andelen resor förbli blygsam.

Andelen av transportarbetet är 5 promille av transportarbetet på väg, och 6 promille av transportarbetet med personbil.⁴⁶

Andelen av trafikarbetet är större, 1,4 procent av det totala trafikarbetet på väg och 1,7 procent av trafikarbetet med personbil. Det beror antagligen på att trafikarbetet även inkluderar tomkörningen med taxi, vilket gör att den genomsnittliga beläggningen blir lägre.

Vi delar upp analysen på två sätt och i två led, efter färd sätt och efter resärende.

Klassificering efter färd sätt

I den nationella resvaneundersökningen *RVU Sverige* finns det några olika kategorier av "färd sätt" som är relevanta för taxi (Tabell 4.2).

⁴⁵ Här och i resten av rapporten betyder "svensk" folkbokförd i Sverige, dvs de som finns med i ramen, Registret över totalbefolkningen (RTB). Se fotnot 43 på sidan 27.

⁴⁶ Trafikanalys tidsserier om transportarbete 2000–2016, <https://www.trafa.se/vagtrafik/transportarbete-4164/>

Tabell 4.2. Översikt över innehållet i några av kategorierna för färdstätt i RVU Sverige.

"Färdstätt"	Resande med taxi	Resande med buss	Yrkestrafik med taxi
Färdtjänst, taxi, passagerare	X		
Färdtjänst, specialfordon, passagerare	X		
Färdtjänst med specialfordon, förare			X
Taxi (ej färdtjänst), förare			X
Taxi (ej färdtjänst), passagerare	X		
Skolskjuts (innehåller sannolikt även resor med skolbuss)	X	X	

Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–2016.

Anm: Alla uppgifter avser enbart passagerare och förare folkbokförda i Sverige.

Skolskjuts är egentligen inte ett färdstätt, utan snarare en finansieringsform, men finns alltså representerad i RVU som ett färdstätt. De "färdstätt" eller fordon som skolskjuts utnyttjar är i regel buss och personbil. Med personbil sker skolskjuts förutom i taxi även i privat bil, så kallad självskjuts.

Observera att uppgifterna för förare – *taxi (ej färdtjänst)* och *specialfordon* – inte är resor utan arbetspass.⁴⁷

Om man vill studera resandet med taxi analyserar man lämpligen kategorierna för passagerare (och eventuellt skolskjuts).

⁴⁷ Trafikanalys (2012b), s. 14

Tabell 4.3. Antal resor och färdlängd efter olika färdstätt med taxi, med konfidensintervall.

"Färdstätt"	Antal per år, milj*	95 % konfidensintervall, +/- milj*	Färdlängd** per år, milj km	95 % konfidensintervall, +/- milj personkm
Färdtjänst, taxi, passagerare	9	3	135	68
Färdtjänst, specialfordon, passagerare	3	2	64	49
Färdtjänst med specialfordon, förare***	0,2	0,3	0,9	0,9
Taxi (ej färdtjänst), förare***	1	0,8	28	45
Taxi (ej färdtjänst), passagerare	31	5	463	178
Skolskjuts (innehåller sannolikt även resor med skolbuss)	18	4	169	43

Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–2016

* antal reselement

** färdlängd avser transportarbetet i personkilometer

*** antal för förare i yrkestrafik avser antal arbetspass och inte resor

Om vi definierar taxiresor som färdtjänst och taxi kan antalet taxiresor uppskattas till 44 ±5 miljoner reselement per år. Vi vet att även en del av skolskjutsresorna sker med taxi, men vi vet inte hur stor andel så de inkluderas inte här.

Eftersom antalet resor i RVU som berör taxi är relativt blygsamt, endast cirka 6 promille av observationerna, blir också konfidensintervallen relativt stora. Under hela sexårsperioden är det 942 reselement i enkätsvaren som skett med taxi eller färdtjänst, av totalt 166 000 reselement. Det innebär också att det knappast går att bryta ner uppgifterna på finare geografisk nivå eller någon annan finare indelning av tid eller grupp.

Den totala färdlängden oavsett resällskapets storlek för taxi exklusive skolskjuts uppskattas till 662 ±153 miljoner personkilometer per år. För skolskjuts blir det 135 ±68 miljoner kilometer per år, varav en del sannolikt sker med buss. Medelfärdlängden med taxi och färdtjänst är 15 ±4 km och för skolskjuts 9 ±3 km per reselement (inklusive buss).

Med hjälp av uppgifter om resällskapets storlek i RVU kan vi få fram både antal köruppdrag och betald körsträcka, och därmed även beläggningen på de sträckor där det sker transporter för resenärer som är folkbokförda i Sverige (Tabell 4.4).

Tabell 4.4. Beläggning av passagerarna i taxi och färdtjänst för den betalda körsträckan, genomsnitt 2011–2016.

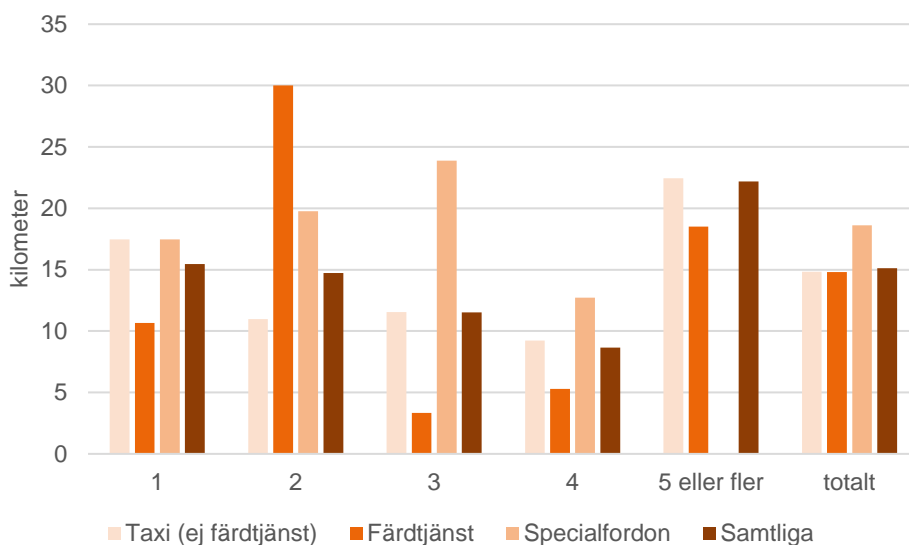
Passagerare	
Taxi (ej färdtjänst)	1,56
Färdtjänst, taxi	1,40
Färdtjänst, specialfordon	1,38
Totalt	1,50

Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–2016.

Anm: Gäller endast passagerare folkbokförda i Sverige.

Den betalda körsträckan uppskattas till 440 miljoner kilometer per år, och antalet köruppdrag med svenska passagerare till 29 miljoner per år.

Medelfärdlängden (genomsnittlig betald körsträcka) är 15 kilometer, men varierar med resällskapets storlek (Figur 4.1). För resor med specialfordon är medelfärdlängden längre, 19 kilometer.



Figur 4.1. Medelfärdlängd (genomsnittlig betald körsträcka) beroende på resällskapets storlek och typ av taxi. Källa: RVU Sverige 2011–2016

Klassificering efter reseärende

Om man vill studera skolskjuts och sjukresor med taxi måste man analysera resorna efter reseärende (Tabell 4.5).

Tabell 4.5. Resande på väg efter färd sätt för vissa resärenden, miljoner reselement per år i genomsnitt. De samhällsbetalda resorna är fetmarkerade och kursiva, mot grå bakgrund.

Ärende	Skol- skjuts	Färd- tjänst, taxi	Färdtjänst, specialfor- don	Taxi (ej färdtjänst)	Summa särskilda pt	Övriga färd- sätt**
Bostad-skola	16	1,0	0	1,3*	18	858
Hälso- och sjukvård	0	2,0	1,1	2,2*	5,2	149
Övriga ärenden	2	6,1	2,4	28	11	8 720
Summa	18	9,1	3,5	31	34	9 727

Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–2016.

* förmodat samhällsbetalda

** t.ex. privat personbil, kollektivtrafik, gång eller cykel

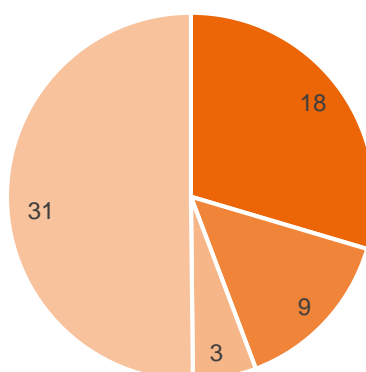
I tabellen ser vi att andelen taxiresor och särskilda persontransporter är blygsamma, jämfört med det totala antalet resor på väg. Av skolresorna sker cirka 2 procent med något stöd av det allmänna, av resor till hälso- och sjukvård cirka 3 procent. Av övriga ärenden 1 promille.

De 2,2 miljoner resorna till hälso- och sjukvård som sker med taxi är sannolikt till viss del finansierade av landstingen (minus egenavgift) som sjukresor. Många resor till hälso- och sjukvård sker dock även mot ersättning i egen bil eller i kollektivtrafik, och dessa är ej inräknade här, utan finns med under "Övriga färd sätt".

Vi ser också att 1,3 miljoner av skolresorna sker med taxi. Dessa är sannolikt betalda av det allmänna.

Av tabellen kan vi dessutom utläsa att 3,1 miljoner eller 60 procent av taxiresorna till hälso- och sjukvård sker med färdtjänst, med eller utan specialfordon, trots att dessa resor ska ersättas i systemet för sjukresor och inte med färdtjänst. En anledning till att det ser ut så här kan vara att egenavgifterna för färdtjänst i allmänhet är lägre än dem för sjukresor, i synnerhet för kortare resor.

Fördelningen på de olika färd sätten som berör taxi framgår av Figur 4.2. Den andel som utgörs av resor till hälso- och sjukvård, ingår med drygt 2 miljoner resor i "Färdtjänst, taxi", med ungefär lika mycket i "Taxi (ej färdtjänst)", och med 1 miljon resor i "Färdtjänst, specialfordon" – sammanlagt 12 procent av totalen (se även Tabell 4.5).



- Skolskjuts
- Färdtjänst, taxi, passagerare
- Färdtjänst, specialfordon, passagerare
- Taxi (ej färdtjänst), passagerare

Figur 4.2. Resor med taxi och skolskjuts, genomsnitt 2011–2016, miljoner reselement per år.
Källa: Trafikanalys, RVU Sverige 2011–2016

Officiell statistik om färdtjänst och riksfärdtjänst

Enligt *Färdtjänst och riksfärdtjänst* var antalet färdtjänstresor 2016 10,9 miljoner, vilket överensstämmer bra med motsvarande siffra från RVU Sverige (färdtjänst i taxi plus färdtjänst i specialfordon, se Tabell 4.3). Antalet resor med riksfärdtjänst var samma år 53 000, men dessa utförs inte enbart med taxi, utan kan även omfatta tåg och flyg. Ofta utförs dock en del av resan med taxi. Antalet resor är för litet för att kunna urskiljas i en urvalsundersökning som RVU Sverige.

4.3 Företagsresor

En del av taximarknaden består av företagsresor, dvs. resor på särskilda avtal mellan arbetsgivare och taxibolag, som ska underlätta taxiresor i tjänsten. Taxiföretagen erbjuder till exempel olika betalningsalternativ – bland annat faktura specificerad på olika kostnadsställen – statistik för uppföljning, rabatter, företräde i beställningscentralen, integrerad resepolicy, tjänster i mobilen, med mera.

Enligt RVU Sverige var i genomsnitt knappt 5 miljoner per år, eller 15 procent, av taxiresorna tjänsteresor åren 2011–2016. Alla tjänsteresor med taxi sker förstås inte i företagsavtal, men det kan ge en uppfattning av den totala marknaden för företagsavtal.

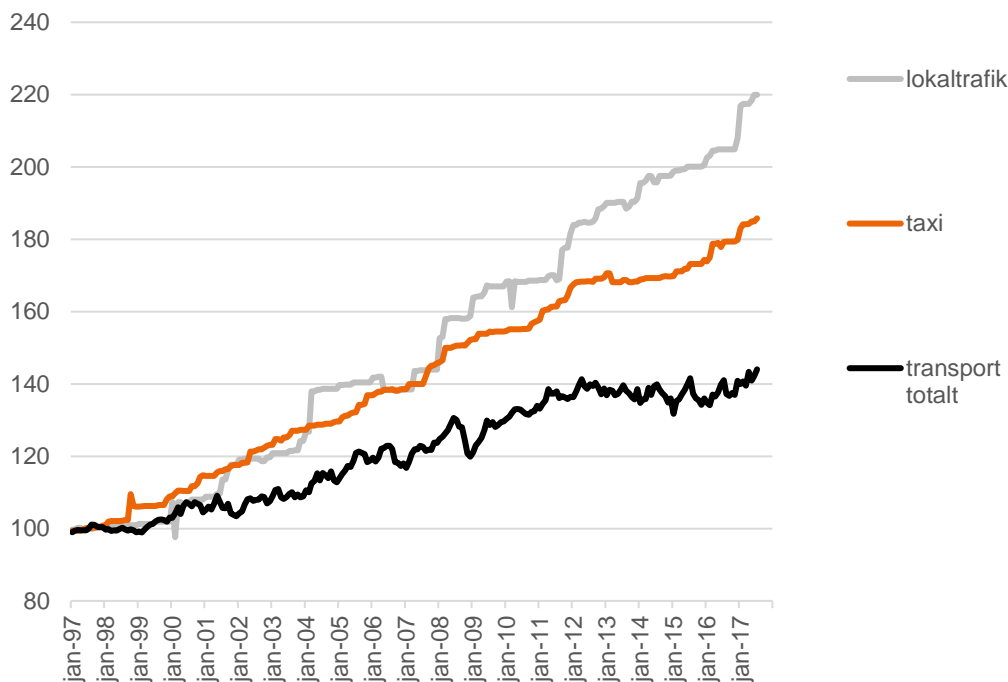
5 Priser och kostnader

Det finns flera olika index över prisutvecklingen inom taxi, färdtjänst och anropsstyrd trafik (Tabell 5.1). Ett *prisindex* produceras inom ramen för konsumentprisindex, några *kostnadsindex* är framtagna på uppdrag av branschorganisationer och beställare av anropsstyrd trafik och kostar pengar att prenumerera på. Vidare kan officiell statistik om färdtjänst och kommunala räkenskapsammandrag användas till att konstruera *nettokostnadsindex* för den skattefinansierade delen av kostnaden för samhällsbetalda resor.⁴⁸

Tabell 5.1. Olika källor för prisindex för taxi och färdtjänst.

Källa	Produkt	Periodicitet	Basperiod / första år	T.o.m. period	Del av / i samarbete med/ på uppdrag av	Typ av index
SCB	Delindex av huvudgruppen Transporter	Månad	Jan 1980	Tills vidare	Konsumentprisindex, KPI	Konsumentprisindex
	Nya taxiindex	Kvartal	Apr 2016	Tills vidare		Producentkostnadsindex
	Gamla färdtjänstindex	Kvartal	Jan 1997	Jan 2016	Vissa kommuner	Producentkostnadsindex
	Kommunernas och landstingens ekonomi (RS)	År		Tills vidare	Nationalräkenskaperna	Kan kombineras med antal färdtjänstresor till ett nettokostnadsindex
TFK – Transport-Forsk AB	Gamla taxiindex	Månad	Jan 1995	Mar 2016	Sveriges Åkeriföretag, AB Åkerikonsult och Svenska Taxiförbundet	Producentkostnadsindex
Trafikanalys/ SIKÅ	Färdtjänst och riksfärdtjänst	År	1998	Tills vidare	Officiell statistik	Kan kombineras med RS till ett nettokostnadsindex

⁴⁸ Med nettokostnad menas här skattebidraget per resa.



Figur 5.1. Konsumentprisindex för taxi, lokaltrafik och för huvudgruppen transport (1997=100).

Källa: SCB, Konsumentprisindex, skuggindex

Anm: I index för lokaltrafiken ingår enbart priserna på de vanligaste biljettyperna, sammanvägda med försäljningsvolym. Det är inte justerat för antalet resor på periodkort. Detta betyder sannolikt en överskattning av de verkliga kostnaderna per resa, åtminstone om priset på periodkorten utvecklas kraftigare än övriga biljettyper.

Priset för taxi har enligt SCB:s konsumentprisindex ökat med 86 procent de senaste 20 åren (sedan 1997). Det är ungefär dubbelt så mycket som transportpriserna i stort, men mindre än lokaltrafiken (dvs. regional linjetrafik), som enligt index har mer än fördubblats i pris.⁴⁹ Fram till 2011 utvecklades priserna för taxi och lokaltrafik i någorlunda samma takt, men efter det har lokaltrafikindex stigit med ungefär dubbla takten gentemot taxi.⁵⁰ Utvecklingen för transportpriserna i stort stannar på 44 procent sedan 1997.

5.1 Samhällsbetalda resor

Med samhällsbetalda resor eller särskilda persontransporter menas resor som organiseras eller ersätts med pengar från det allmänna enligt en uppsättning lagar (Tabell 5.2).

⁴⁹ Index för lokaltrafiken är dock inte justerat för antalet resor på periodkort, vilket kan betyda att indexet överskattar det verkliga priset per resa.

⁵⁰ I januari 2012 trädde en ny kollektivtrafiklag i kraft, men det är okänt om detta haft någon påverkan på priserna.

Tabell 5.2. Lagar som reglerar särskilda persontransporter (sambäslbetalda resor).

Lag	SFS ⁵¹	Typ av ansvar	Ansvarig	Typ av resor
Färdtjänst	1997:736	Resor	Kommun eller RKM*	Färdtjänst inom kommunen**
Riksfärdtjänst	1997:735	Ersättning	Kommun eller RKM*	Riksfärdtjänst dvs resor utanför kommunens gränser**
Skollag	2010:800	Resor	Kommun***	Skolskjuts, skolresor i linjetrafik, särskolskjuts, resor till särskola
Resekostnadsersättning vid sjukresor	1991:419	Ersättning	Landsting	Resor till sjukvård, tandvård, sjukgymnastik m.m.
Kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor	1991:1110	Ersättning	Kommun	Resor till gymnasieskola m.m.

* Regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet, om kommunen har överlåtit ansvaret

** giltighetsområdet för färdtjänst har i många fall utökats till intilliggande kommuner eller till hela länet – i så fall gäller riksfärdtjänstresorna utanför detta område

*** skolskjuts är i många fall samordnad med kollektivtrafiken i länet, som RKM ansvarar för

En del av dessa resor utförs med taxi, i synnerhet färdtjänst, sjukresor och riksfärdtjänst. Riksfärdtjänst på längre sträckor kan även anlita tåg och flyg på en delsträcka. Skolskjuts sker även med regional linjetrafik i regi av regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM), och med kommunalt anordnad buss som inte är öppen för allmänheten. Sjukresor företas även i egen bil och med regional linjetrafik, samt i vissa fall med särskilda sjukresolinjer och även med flyg.

Sjukresor och färdtjänst innebär vanligen att en egenavgift måste erläggas vid varje resa, ofta med ett högkostnadsstyg, medan skolskjuts är kostnadsfri för elever till grund- och särskola under terminstid. Riksfärdtjänst ersätts enligt en särskild prislista enligt förordning⁵², och ersättningen för elevresor till studiehjälpsberättigade studier (som exempelvis gymnasiet) kan begränsas av kommunen till ett maxbelopp per månad⁵³.

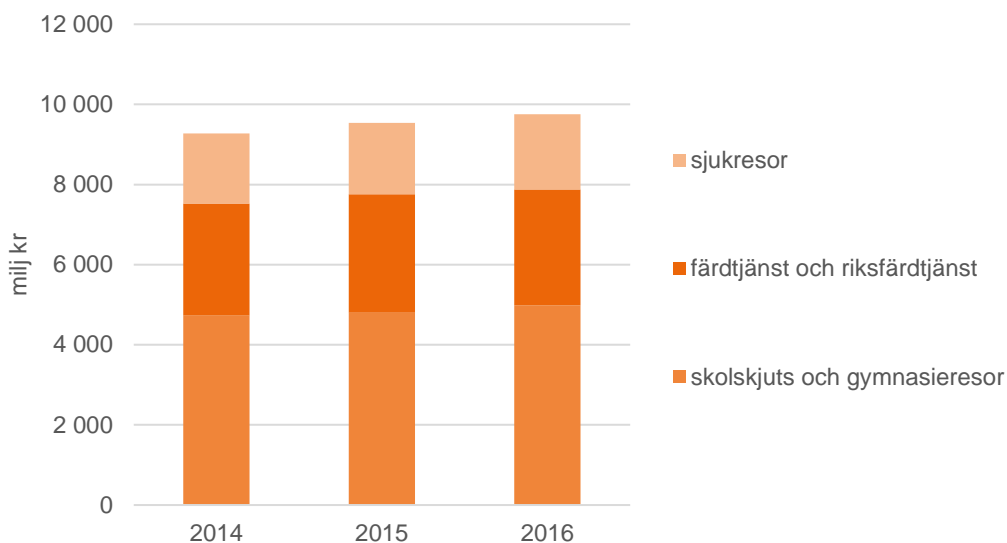
Trafikanalys gjorde i ett regeringsuppdrag 2014 en genomgång av olika faktakällor för de olika typerna av sambäslbetalda transporter. Dessutom gjordes några mindre enkätundersökningar till kommuner och landsting om skolskjuts och sjukresor.⁵⁴

⁵¹ Numrering i Sveriges Författningssamling

⁵² Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst

⁵³ Maxbeloppet uppgår till 1/30 av aktuellt prisbasbelopp enligt socialförsäkringsbalken (2010:110). 2018 är maxbeloppet 1 517 kronor per månad med undervisning. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/tabell-och-diagram/prisbas-belopp/prisbasbelopp/>

⁵⁴ Trafikanalys (2014), Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter, Rapport 2014:7, Bilaga C, www.trafa.se/kollektivtrafik/lagstiftningen-for-sarskilda-persontransporter-4013/



Figur 5.2. Nettokostnader för olika typer av särskilda persontransporter, löpande priser, miljoner kronor. Källor: SKL/RKA Kolada, SCB, Skolverket

Färdtjänst

Priset för färdtjänst och andra taxitjänster kan dels ses från resenärens synpunkt, konsument-sidan, eller från producentens, nämligen kostnaden för att producera tjänsten. Från officiell statistik, *Färdtjänst och riksfärdtjänst* och *Räkenskapssammandrag i kommuner och landsting (RS)*, kan i princip ett index över den genomsnittliga egenavgiften (resenärens pris) konstrueras från de samlade intäkterna och utnyttjandet av tjänsten, dvs resandet.⁵⁵

Det kan dock finnas problem med ett sådant angreppssätt, eftersom alla intäkterna kanske inte bokförs hos huvudmännen. I vissa fall kan egenavgifterna betalas direkt till taxibolagen av resenärerna, och avräknas senare när trafikhuvudmannen ersätter taxibolaget för resan. Detta innebär att även bruttokostnaderna för trafiken är underskattad, medan nettokostnaden – skattebidraget, dvs skillnaden mellan trafikhuvudmannens intäkter och bruttokostnader – inte är snedvridet på samma sätt. Den bästa skattningen av ett index med hjälp av officiell statistik bör därför vara ett nettokostnads- eller ”skattebidragsindex”.

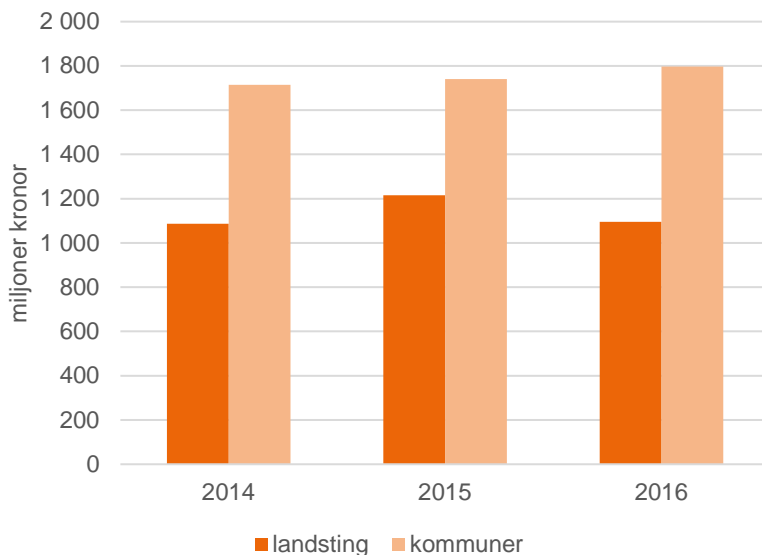
Naturligtvis kan nettokostnaderna från *RS* redovisas även utan att relatera till antalet resor. De publiceras förutom i *RS* även i *Färdtjänst och riksfärdtjänst*, för närvarande i den andra publiceringen av statistiken i september (resandet och tillstånden publiceras första gången i slutet av juni). SCB publicerar *RS* från kommunerna i slutet av augusti.

Alla ekonomiska variabler som avser färdtjänst omfattar även resandet med riksfärdtjänst. Utgifterna för färdtjänst respektive riksfärdtjänst separeras inte i *RS*. Det är dock vanligare att kommunerna behåller utfärdandet av riksfärdtjänst, även när de överlåtit ansvaret för färdtjänst till regionala kollektivtrafikmyndigheten.

SCB har dessutom på uppdrag av vissa kommuner under ett antal år producerat ett *färdtjänst-kostnadsindex*, se Tabell 5.1 på sidan 39. Det upphörde dock i januari 2016 och ersattes av ett nytt *taxikostnadsindex*.

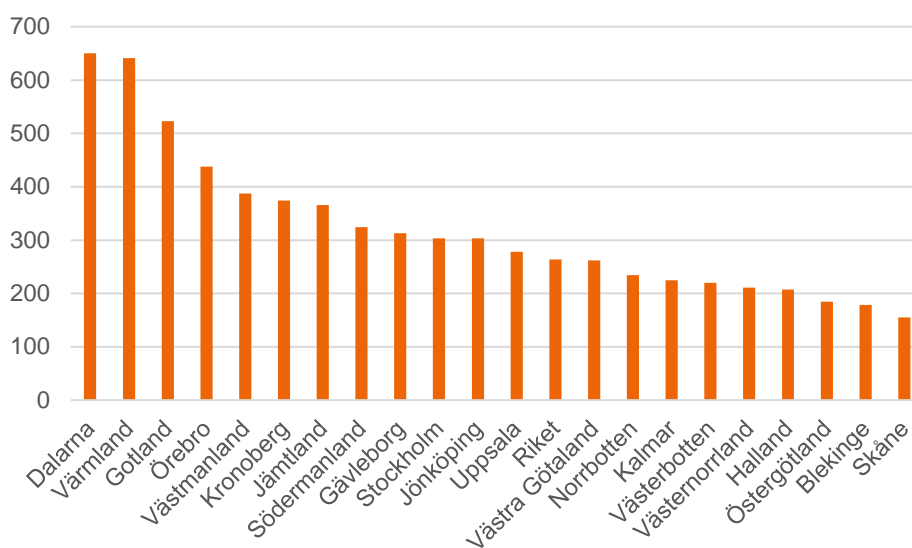
⁵⁵ SCB för även statistik över kommunalförbundens räkenskaper, men det är en beställningsvara. Eftersom en del av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är kommunalförbund och även har ansvar för viss färdtjänst så saknas det för närvarande en del utgifter för färdtjänst i den officiella statistiken.

Nettokostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst, fördelningen mellan landsting och kommuner och över rikets olika län, framgår av Figur 5.3 och Figur 5.4.



Figur 5.3. Nettokostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst, fördelade på landsting och kommuner, löpande priser, miljoner kronor.
Källa: SCB, Räkenskapssammandrag för kommuner och landsting (RS)

Nettokostnaden för en färdtjänst/riksfärdtjänstresa är i riket 264 kronor, vilket är kostnaden för skattebetalarna. Nettokostnaden varierar förstås med län (Figur 5.4) och kommun. Skattebidraget varierar i länen mellan 155 och 650 kronor per resa. Dyrast för skattebetalarna är det i Dalarna, billigast i Skåne. Egenavgiften för resenären varierar med kommun, län och oftast även med avståndet på resan.



Figur 5.4. Nettokostnader per resa med färdtjänst och riksfärdtjänst 2016, kronor.
Källor: Trafikanalys, Färdtjänst och riksfärdtjänst 2016, samt SCB, Räkenskapssammandrag för kommuner och landsting (RS) för 2016

Riksfärdtjänst

Se ovan under Färdtjänst. Det finns inga särskilda index över vare sig priser eller kostnader för riksfärdtjänst. Kostnader och intäkter för färdtjänst och riksfärdtjänst separeras inte heller i *Räkenskapsammandragen*.

Skolskjuts

Priset för skolskjuts är noll kronor för de skolelever som är berättigade till den, i grundskolan, grundsärskola och gymnasiesärskola. Berättigade är vanligen de som bor på vissa avstånd från av kommunen anvisad skola. Avstånden är åldersberoende. Det finns dock kommuner där samtliga elever får skolkort, oavsett färdlängd till skolan. Det finns också kommuner där skolkort gäller även under kvällar, helger och lov dvs. inte enbart för resor till/från skolan. Hur generösa skolkorten är, är en kommunal prioriteringsfråga.

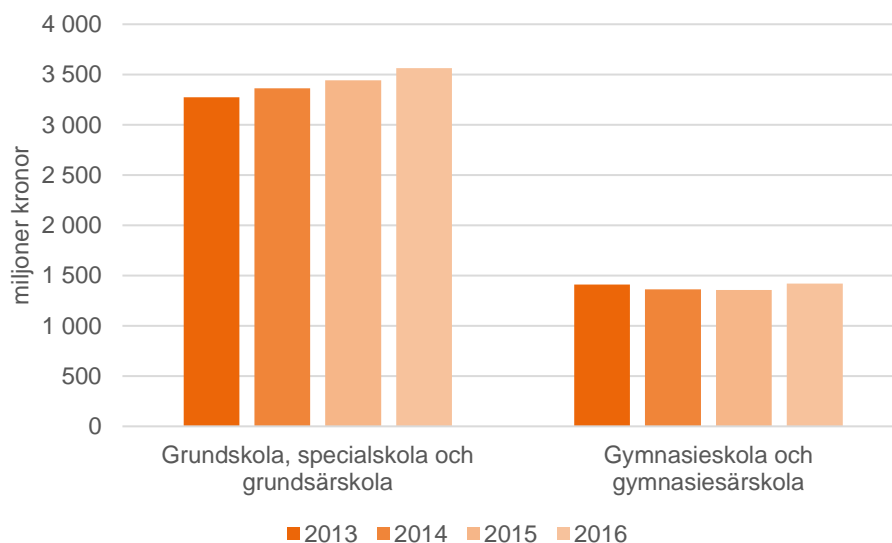
Skolskjuts beviljas också om det motiveras av trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet. Elevresor kallas de resor som kommunerna ersätter till elever som har rätt till studiehjälp⁵⁶, det vill säga från 16 till 20 år, om avståndet till närmaste skola är mer än 6 kilometer.

Skolverket publicerar årligen officiell statistik om kommunernas kostnader för skolskjutsar m.m. per skolform, totalt och per elev.⁵⁷ Beloppen inkluderar även kommunal skolskjuts med buss och ersättningar för resor i länstrafiken. Det är alltså endast en okänd andel av dessa kostnader som kommer taxibranschen till del som intäkter.

Skolskjuts till förskola eller förskoleklass redovisas inte. Bortsett från dessa kategorier uppgick den totala kostnaden för skolskjuts och skolresor 2016 till 5 miljarder kronor, varav cirka två tredjedelar till grundskolan och en tredjedel till gymnasiestudier eller liknande (Figur 5.5). Det framgår även av diagrammet att det är resor i grundskolan som ökar i kostnad, med cirka 3 procent per år de senaste fyra åren, medan kostnaden för gymnasieresorna ligger i stort sett stilla. Kostnadsökningen i grundskolan beror helt på en ökning av antalet elever.

⁵⁶ Studiehjälp är ett samlingsord för studiebidrag och eventuella tillägg som ges till den som studerar på gymnasiet, se www.csn.se/bidrag-och-lan/studiestod/bidrag-for-gymnasiestudier-i-sverige.html

⁵⁷ Skolverket (2017)



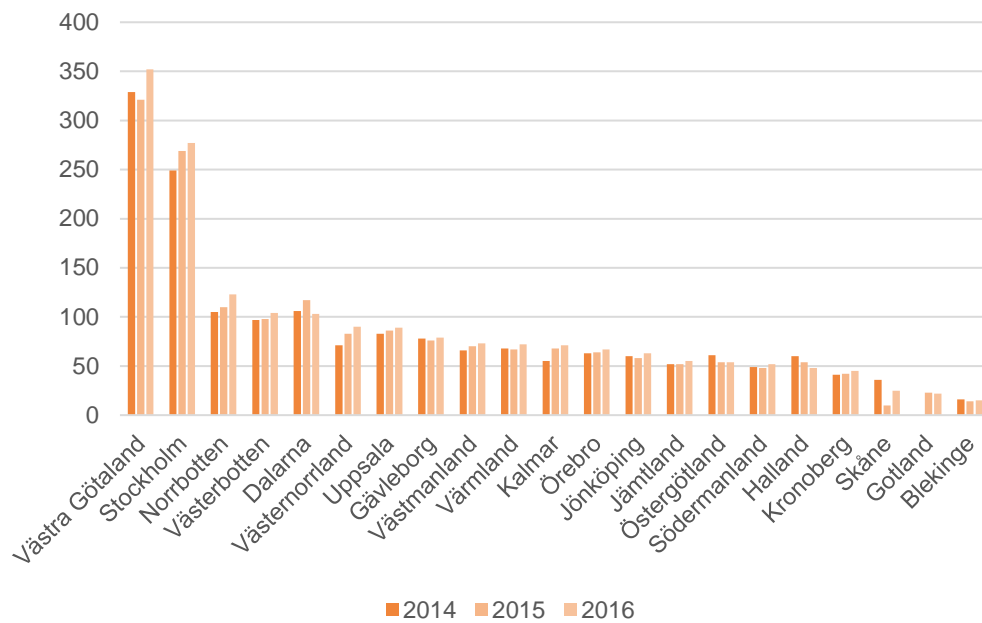
Figur 5.5. Totala (netto)kostnader för skolskjutsar/reseersättningar, ersättning till trafikföretag, egna fordon, chaufförer samt medföljare, miljoner kronor.
Källa: Skolverket

Sjukresor

En sjukresa är en resa till öppenvård, födelserådgivning, läkarutlåtanden, tillhandahållande av hjälpmedel, tandvård, studenthälsovård, konvalescentvård, m.m., som ersätts enligt lagen (1991:491) om resekostnadsersättning vid sjukresor. Det är sjukvårdshuvudmannen (landstinget, eller på Gotland kommunen) som ska lämna ersättningen. Det föreligger ingen skyldighet för sjukvårdshuvudmannen att anordna själva transporten.

Priset för en sjukresa utgörs av egenavgiften, som är olika i de olika landstingen. Det går bara att få ersättning för sjukresa för vård m.m. inom det landsting där man är folkbokförd. Vid vård i ett annat landsting enligt det fria vårdvalet finns ingen sjukreseersättning, däremot om man blir anvisad specialistvård i ett annat landsting. Det finns i de flesta län ett högkostnadsskydd. Egenavgifter och högkostnadsskydd skiljer sig från dem som gäller inom färdtjänsten, och är inte avståndsdifferentierade. Därför är de i regel högre för kortare resor. Färdtjänst får inte användas för sjukresor, men i praktiken sker det ändå (se Tabell 4.5).

Landstingens nettokostnader för sjukresor varierar enligt Figur 5.6.



Figur 5.6. Nettokostnader för sjukresor, miljoner kronor.
Källa: SKL/RKA, Kolada (SCB, Räkenskapsammandrag för kommuner och landsting)

6 Kombinationer av datakällor

Genom att kombinera fordon- och körsträckestatistik, företagens ekonomi och resvaneundersökningen kan man räkna ut nya nyckeltal för taxibranschen. Av skäl som framgått ovan blir beräkningarna dock relativt osäkra. Eftersom resvaneundersökningen enbart tillfrågar personer folkbokförda i Sverige saknas dessutom utländska resenärer, vilka kan utgöra en betydande del av taxiresorna, och möjligen även en del av förarna.

Andelen betalda kilometer

Genom att kombinera uppgifter om beläggningen ur Tabell 4.4 med antalet personkilometer (färdlängderna) i Tabell 4.3, kan vi uppskatta antalet betalda kilometer till 440 miljoner kilometer. Detta är också endast antalet kilometer betalda av boende i Sverige – utländska resenärer har vi ingen information om: tillfälliga gäster, turister, tjänsteresenärer, med flera.

Detta kan i sin tur jämföras med den totala körsträckan med taxifordon enligt körsträckedatabasen (Bilagan Tabell B.4): 1 177 miljoner kilometer (2016). Denna siffra omfattar förstås både körsträckor betalda av svenska och utländska resenärer.

Genom att kombinera dessa siffror får vi en uppskattning av den andel av taxifordonens körsträckor som utförts av svenska förare och betalats av svenska resenärer: 37 procent. Till det kommer andelen som betalas av utländska resenärer.

Antal arbetspass per förare och år

Antalet arbetspass i taxi och specialfordon av svenska förare uppskattas till 1,2 miljoner, och antalet anställda i aktiva taxiföretag är 19 385. Det ger cirka 62 arbetspass per anställd och år i genomsnitt. Det blir bara drygt fem arbetspass i månaden, vilket man kan fråga sig om det är rimligt. Liksom resandet gäller antalet arbetspass endast förare folkbokförda i Sverige, vilket inte är ett krav för att få taxiförarlegitimation.⁵⁸ Det kan också finnas en högre andel bortfall bland respondenter som tillbringar stor del av tiden i trafiken. Därför finns det möjligen ett mörkertal i antalet arbetspass från RVU. Å andra sidan är gränsen för "aktiv" satt ganska lågt, vid 10 000 kronor i omsättning per år, så en annan förklaring är att många transportföretag inte arbetar med taxi på heltid.

Antal passagerare per arbetspass

Antalet taxiresor förutom skolskjuts uppskattades i kapitel 4.2 till 44 ±5 miljoner reselement per år. Kombinerat med (den osäkra) uppgiften om antal arbetspass bland svenska förare blir det 37 passagerare per arbetspass, eller 25 körupdrag.

⁵⁸ Även medborgare i andra EES-länder kan få taxiförarlegitimation, och man behöver inte ha bott i Sverige tidigare för att få söka, se <https://www.transportstyrelsen.se/ansokan-om-taxiforlegitimation>. För att bli folkbokförd krävs att man har arbetstillstånd i minst ett år, men för att arbeta går det bra att ha arbetstillstånd för kortare tid, se <https://www.migrationsverket.se/Privatpersoner/Arbeta-i-Sverige/Anstalld/Krav-for-arbetstillstand.html>.

Antal passagerare per arbetsställe

Antalet arbetsställen i transportörföretag var 6 654 stycken 2014. Antalet passagerare med svensk folkbokföringsadress per transportör blir då ungefär 6 600 per år, eller 4 400 köruppdrag. Per beställningscentral ($164 + 69 = 233$ stycken 2014, se Tabell 2.1 på sidan 22) blir det 190 000 folkbokförda passagerare och 120 000 köruppdrag – under förutsättning att alla beställningar gick genom en sådan.

Omsättning per passagerare och arbetspass

Omsättningen i transportörbranschen är 14,8 miljarder kronor. Fördelade på 44 miljoner resor blir det 336 kronor per resa. Per köruppdrag blir det 510 kronor i genomsnitt.

Eftersom varken skolskjutsarna med taxi eller utländska resenärer är medräknade är detta en överskattning.

7 Diskussion och slutsatser

I denna rapport har vi försökt att på ett ställe samla tillgängliga datakällor om fordon, utbud och resande med taxi, samt taxibranschen ekonomi, i syfte att beskriva taxins olika roller i transportsystemet. I vissa avseende är dock underlagen bristfälliga eller överlappande, och därför diskuteras nedan datakällornas användbarhet tillsammans med förslag till hur de skulle kunna utvecklas.

7.1 Avgränsning av taxibranschen

Avgränsningen av taxibranschen kan göras med huvudsakligen två metoder, via branschko-der eller ägarkategorier, eller via taxitrafiktillstånd och fordonsregistret. Branschko-der och ägarkategorier används av SCB och Trafikanalys, medan trafiktillstånden används av Taxiförbundet.

Branschkoderna har den nackdelen att de bara på ett enkelt sätt kan avgränsa transportö-erna, men inte beställningscentralerna (BC). Det är därför svårt att analysera deras ekonomi, och kräver detaljkunskaper om branschen. Eftersom BC har vuxit i betydelse sedan avregle-ringen 1990 kan det vara ett problem. Analyser av taxibranschen som baseras på transportö-ernas omsättning (vilket är det enda som förekommer idag) ignorerar det faktum att en del av omsättningen sker inom BC.

Huvuddelen av medlemmarna i Svenska Taxiförbundet är beställningscentraler, och redovisas i deras årliga branschrapport, men alla BC i landet är inte medlemmar. Det är således ingen väg till en fullständig kartläggning av BC.

Trafiktillstånden i kombination med uppgifter från företagsregistret och fordonsregistret ger också bara upplysningar om transportö-erna, så länge de är de enda som omfattas av till-ståndsplikt. En utredning och en proposition har dock presenterats med förslag om att även BC ska bli tillståndspliktiga (SOU 2016:86; Prop. 2017/18:239). När det blir verklighet kommer det att bli lättare att även följa deras verksamhet.

7.2 Beställningscentralerna (BC)

Den avgränsning av BC som har gjorts i den här rapporten har lett till vissa insikter om deras ekonomiska ställning och roll i taxibranschen. Medan transportörföretagen är små och har svårt med lönsamheten har BC sannolikt en mycket god lönsamhet. Samtidigt är mycket oklart beroende på den betydande överlappningen av omsättningen i dessa branscher.

En stor del av taxibranschen är idag organiserad som franchise, det vill säga transportörfö-retagen abonnerar på ett affärskoncept med BC:s varumärke i centrum. I Stockholm, Göteborg och några fler städer finns konkurrerande BC som t.ex. bygger på ekonomiska föreningar, el-ler är integrerade med transportö-erna/åkarna. Det innebär att transportö-erna där har ett större inflytande på verksamheten och kanske har kollektivavtal.

En franchise-organisation genererar fasta riskfria intäkter till BC, som också är den part som i kraft av sin storlek kan lämna anbud på offentliga kontrakt. I dessa anbud behöver inga hänsyn tas till förarnas villkor, t.ex. kollektivavtal, eftersom de inte är anställda i organisationen. De anslutna transportörernas intäkter är däremot rörliga och helt beroende av köruppdrag, privata såväl som offentliga, allteftersom de delas ut av BC. Transportörerna tar därmed merparten av risken för verksamheten. Denna asymmetri mellan BC och transportörer kan vara värd att undersöka närmare i ljuset av offentliga kontrakt och kvaliteten i utförandet av särskilda persontransporter.

7.3 Vad vi vet och vad vi inte vet

Utbud

Uppgifter om utbud av taxi finns främst genom antalet taxifordon via fordonsdatabasen, och total körsträcka via körsträckedatabasen. Genom RVU kan vi även få en uppfattning om reslängd och resällskapets storlek, för taxi respektive färdtjänst. Med hjälp av dessa uppgifter och uppgifter om total körsträcka kan vi räkna ut den andel av körsträckan som är betald för alla typer av taxiuppdrag oavsett finansiering.

Andra mått på utbud, i synnerhet när det gäller samhällsbetalda transporter, skulle kunna vara beskrivningar av regelverken, såsom nödvändig framförhållning för förbeställning, anpassningstid för avrese- och ankomsttid (intervallbredd), maximalt antal resor, andra villkor i form av tillåtet antal hjälpmedel, typ av hjälpmedel, regler för ledsagare och medföljare m.m. Dessa villkor varierar mycket över landet.

När det gäller utbud av anropsstyrd kollektivtrafik, det vill säga upphandlad taxitrafik under allmän trafikplikt (RKM), finns det inte heller någon regelbunden statistik. En kartläggning av anropsstyrd kollektivtrafik avseende 2013 gjordes av Trafikanalys (2015).

Resande

Uppgifter om resandet med taxi finns i den officiella statistiken RVU och *Färdtjänst och riksfärdtjänst*. Från RVU kan vi hämta vissa uppgifter om resärende och typ av taxiresa, samt färdlängd. Från *Färdtjänst och riksfärdtjänst* kan vi hämta mer exakta uppgifter, men bara om färdtjänst och riksfärdtjänst, och inget om färdlängd.

Eftersom taxiresandet är så pass ovanligt blir skattningarna osäkra i en urvalsundersökning som RVU. Inte ens om vi slår samman flera år blir skattningarna särskilt precisa. Turister, tjänsteresenärer och andra tillfälliga besökare som reser med taxi saknas helt, vilket ger en systematisk felskattning av taxiresandet. Frågan är därför om det skulle vara intressant med någon typ av riktad undersökning för att på ett bättre sätt fånga in taxiresor.

Priser och kostnader

Resenärens pris för taxiresor följs upp genom SCB:s taxiprisindex, som är en del av KPI. Egenavgifter i samhällsbetalda resor följs däremot inte upp.

Från *Färdtjänst och riksfärdtjänst* går det att skapa index på egenavgifterna från Intäkter samt antal färdtjänstresor, men kvaliteten på Intäkter är lite oklar (det är oklart om Intäkter omfattar alla egenavgifter). Mer tillförlitligt att följa är Nettokostnad per resa, vilket speglar den skattefinansierade delen av kostnaden.

För sjukresor finns det inga uppgifter om pris/egenavgifter. Det är inte heller ovanligt med biler ersättning vid sjukresor, vilket gör det svårt att definiera vad priset för resan är, eftersom det beror på förarens bil, skatteförmån med mera.

Omsättningen i taxibranschen går att följa för transportörföretagen men inte för BC, se avsnittet ovan. Kostnaderna för det allmänna finns för färdtjänst och riksfärdtjänst, skolskjuts, och sjukresor, i statistik från SCB, Skolverket och SKL⁵⁹.

Kostnaderna för att driva taxirörelse (transportörföretag) följs upp via olika producentprisindex, som används för indexreglering i avtal.

Övrigt

För att kunna följa upp de regionala variationerna av utbudet och taxinäringens förutsättningar i olika delar av landet, samt dess relation till offentliga beställare, kan det vara relevant att kunna följa upp branschens organisation och ekonomi, samt konkurrenssituationen på olika orter (t.ex. i upphandlingar, antal anbud per upphandling).

Andra aspekter som väckt intresse på senare tid är till exempel taxiförarens ersättningar, arbetstider och andra arbetsvillkor, samt arbetsrättsliga villkor i upphandlingar av t.ex. färdtjänst. Taxiförarnas villkor har betydelse i kvaliteten i utförandet av tjänsten. Ersättningarna är i sin tur en funktion av utbudet av arbetskraft, vilken varierar över landet och där dessutom staten spelar en viss roll via arbetsmarknadsåtgärder, nystartsjobb m.m. Taxiförarens utbildning i bemötande av personer med funktionsnedsättning har också betydelse för kvaliteten.

En sund och konkurrensneutral taximarknad förutsätter att lagar och regler följs och att vederbörliga tillstånd finns, och därför kan det vara intressant att följa upp antalet trafikillstånd och förarlicenser som finns, hur många som återkallas etc. Transportstyrelsen har bäst förutsättningar att göra en sådan uppföljning.

7.4 Rekommendationer

För att bättre kunna följa upp *hela* taxibranschens ekonomiska villkor bör det inrättas en möjlighet att identifiera beställningscentralerna: antingen via en egen SNI-kod eller via register, om det blir aktuellt med en registreringskyldighet även för sådana.

De beställningscentraler som finns i offentlig regi inom någon myndighets förvaltning, såsom i Malmö stad, måste följas upp i någon särskild ordning.

En annan rekommendation är att försöka utveckla en undersökning om resandet med taxi. Eftersom taxiresandet enbart utgör 4 promille av det totala resandet skulle det krävas enorma mängder intervjusvar i en resvaneundersökning för att uppnå någon större statistisk noggrannhet. Det skulle t.ex. krävas 36 gånger fler intervjusvar än idag för att uppnå en osäkerhet (95 % konfidensintervall) på mindre än 5 % av punktskattningen av antalet resor.

Om man vill ha en heltäckande bild av taxiresandet behöver man angripa det systematiska fel i skattningen av det privatfinansierade resandet, som uppstår av att tillfälliga besökare saknas i den nationella resvaneundersökningen.

Särskilt angeläget är det för det allmänna att kunna följa utvecklingen av de samhällsbetalda resorna med taxi – särskilda persontransporter – framför allt skolskjuts och sjukresor. Men för

⁵⁹ Sveriges kommuner och landsting (2018)

att med någon precision fånga taxiresandet skulle det krävas en mer riktad undersökning mot taxibranschen, både mot BC och transportörer. Det är en utmaning, bl.a. på grund av de många små företagen bland transportörerna, som troligen har små marginaler för att lämna uppgifter.

En möjlighet kan vara att se vad uppgifterna från de nya redovisningscentralerna (RC) kan ge för information, om de kan tillgängliggöras för statistikändamål. För att det ska kunna ske behövs sannolikt en ändring i lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, och i Transportstyrelsens föreskrifter. De uppgifter som då blir tillgängliga rör antal arbetspass, köruppdrag, tillryggalagd tid och sträcka samt intäkter.⁶⁰ Det finns även information om stillestånd, dvs. taxibilar som inte är i bruk. Det finns dock inga uppgifter i RC om beläggningen och därmed inte heller om resandet. Det innebär att det sannolikt krävs en urvalsundersökning bland transportörer för att med någon precision kunna fånga antalet taxiresor.⁶¹

⁶⁰ Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik (konsoliderad elektronisk utgåva); TSFS 2013:41 3 kap. 7 §

⁶¹ Jämför Trafikanalys undersökning Lastbilstrafik, <https://www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/>

Referenser

- Alexius, S. (2014) Världens mest reglerade avreglerade marknad? I: J. Björkman, B. Fjæstad och S. Alexius (red) *Alla dessa marknader*. Stockholm: Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfond, s. 97-115.
- Forssén, K. (2008) Taxinäringen i tiden. *Fokus på näringsliv och arbetsmarknad våren 2008*. Stockholm: SCB, s. 63-75.
- Fölster, S. (1992) Taxesänkning, var god dröj! Effekter av taxinäringens avreglering. *Ekonomisk Debatt* 20: s. 200-208.
- Johansson, P., Marell, A. och Westin, K. (2000) Taxi i världen - en jämförelse av taxis villkor och verksamhet i olika länder. *TRUM Rapport 2000:03*. Umeå: Umeå universitet.
- Lind, H. och Wigren, A. (1993a) *Ordning på taximarknaden, var god dröj!*, Stockholm: SNS Förlag.
- Lind, H. och Wigren, A. (1993b) Varför blev "avregleringen" bara en halv framgång? *Ekonomisk Debatt* 21: s. 519-528.
- Malmö stad (2017) Underlag till Trafikanalys, handling # 1 i ärende Utr 2017/5
- Nilsson, J.-E., Odolinski, K., Swärdh, J.-E., Liss, V. och Nyström, J. (2013) Regelförändringar i transportsektorn - effekter av omregleringar inom inrikesflyg, taxi, kommersiell tågtrafik och bilprovning. *VTI rapport 774*. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Nutek (1996) Avregleringen av taximarknaden – en analys av regionala effekter. *Rapport 1996:67*.
- Prop. 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik. Näringsdepartementet.
- SCB (2018a) *Företagens ekonomi*. www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/naringsverksamhet/naringslivets-struktur/foretagens-ekonomi/
- SCB (2018b) *Konsumentprisindex (KPI)*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/>.
- SCB (2018c) *Räkenskapssammandrag för kommuner och landsting*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/offentlig-ekonomi/finansiering-och-finanser-for-den-kommunala-sektorn/rakenskapssammandrag-for-kommuner-och-landsting/>.
- Skolverket (2017) *Tabell 1 Samtliga verksamheter*. www.skolverket.se/statistik-och-utvardering/statistik-i-tabeller/grundskola/kostnader
- SOU 2005:4 Liberalisering, regler och marknader. *Statens offentliga utredningar*. Stockholm: Fritzes offentliga publikationer.
- SOU 2016:86 Taxi och samåkning - idag, imorgon och i övermorgon. Stockholm.
- Statskontoret (2004) Avregleringen av sex marknader - Mål, medel och resultat: Del 1 Huvudrapport. Stockholm.

- Sveriges kommuner och landsting (2018) *Statistik*.
<https://skl.se/ekonomijuridikstatistik/statistik.262.html>.
- Trafikanalys (2012a) Metodrapport RVU Sverige 2011. *PM 2012:8*.
- Trafikanalys (2012b) RVU Sverige Intervjuarinstruktioner.
- Trafikanalys (2014) Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter. *Rapport 2014:7*.
- Trafikanalys (2015) Kartläggning av anropsstyrd kollektivtrafik 2013. *PM 2015:6*.
- Trafikanalys (2017) Färdtjänst och riksfärdtjänst 2016. *Statistik 2017:26*.
- Trafikanalys (2018a) Körsträckor 2017. *Statistik 2018:10*.
- Trafikanalys (2018b) *Resvanor*. <https://www.trafa.se/RVU-Sverige/>.
- Transportstyrelsen (2013) Transportstyrelsens marknadsövervakning 2013. *Dnr TSG 2012-172*.
- Transportstyrelsen (2016) Transportmarknaden i siffror 2015. *Dnr TSG 2014-1472*.
- Transportstyrelsen (2017) Transportmarknaden i siffror 2016. *Dnr TSG 2016-3493*.

Bilaga - Tabeller och metod

Taxifordon

Statistiken om fordon beskrivs i avsnitt 2.1.

Den version av Vägtrafikregistret som Trafikanalys abonnerar på och som används till fordonsstatistiken kallas Fordonsdatabasen.

I Vägtrafikregistret finns dock även uppgifter som inte är direkt tillgängliga för Trafikanalys, såsom organisationsnummer (personnummer för enskilda företag) och trafikillstånd för yrkestrafik, bl.a. taxi. För att koppla sådana uppgifter till statistiken måste särskilda uttag göras från Transportstyrelsen eller SCB (se fotnot 30).

I Tabell B.1 och Tabell B.2 nedan visas antalet taxifordon uppdelat på branschkod och på typ av drivmedel/miljöklassning från Trafikanalys Fordonsdatabas.

Tabell B.1. Antal taxifordon i trafik, per bransch enligt SNI 2007, 31 dec 2016.

<i>SNI 2007 kod</i>	<i>SNI text</i>	<i>Antal taxifordon</i>	<i>Andel i %</i>
49.320	Taxitrafik	14 672	86
49.311	Linjebussverksamhet	452	3
52.219	Övriga stödtjänster till landtransport	340	2
49.390	Annan landtransport av passagerare	299	2
49.319	Övrig kollektivtrafik	199	1
	Övriga SNI	1 142	7
	Summa	17 104	100

Källa: Trafikanalys/Transportstyrelsens Vägtrafikregister, 31 december 2016

Tabell B.2. Antal och andel taxifordon i trafik med olika typer av drivmedel och miljöklassning.

Län	Ben- sin/ diesel	Alter- nativa drivm.*	Miljö- fordon**	Taxi i trafik totalt	Andel alterna- tiva drivm, %	Andel miljöfor- don, %
Stockholm	2 957	3 825	4 231	6 782	56	60
Uppsala	340	231	319	571	40	55
Södermanland	323	95	163	418	23	39
Östergötland	417	162	132	579	28	23
Jönköping	267	72	94	339	21	27
Kronoberg	163	14	36	177	8	19
Kalmar	200	23	28	223	10	13
Gotland	56	35	37	91	38	41
Blekinge	115	4	13	119	3	11
Skåne	1 138	664	837	1 802	37	45
Halland	282	31	159	313	10	50
Västra Götaland	2 102	499	1 310	2 601	19	49
Värmland	233	8	23	241	3	10
Örebro	331	120	145	451	27	31
Västmanland	187	144	165	331	44	48
Dalarna	307	14	19	321	4	6
Gävleborg	256	62	89	318	19	28
Västernorrland	295	30	42	325	9	12
Jämtland	216	25	26	241	10	11
Västerbotten	383	51	95	434	12	22
Norrbotten	398	26	69	424	6	16
Riket	10 967	6 137	8 033	17 104	36	46

Källa: Trafikanalys/Transportstyrelsen, Vägtrafikregistret 31 dec 2016

* el, elhybrider, laddhybrider, etanol/etanol flexifuel, eller gas/gas flexifuel

** som varit i trafik någon gång under året

Taxibranschens ekonomi

Taxibranschens organisation och olika sätt att avgränsa den beskrivs i avsnitten 1.4 och 2.2.

Genom att analysera Företagsdatabasen (FDB) och Företagens ekonomi (FEK) från SCB utifrån branschkod kan man avgränsa den del av taxibranschen som utgörs av transportörerna, men inte på något enkelt sätt beställningscentralerna. Genom att kombinera FDB/FEK och trafikillstånd ur vägtrafikregistret kan man på ett annat sätt avgränsa taxitransportörerna, och en del av beställningscentralerna men inte de största och viktigaste (jämför Bisnodes metod på uppdrag av Trafikanalys, se sidan 22 i avsnitt 2.2). Ur FDB/FEK kan man t.ex. få fram uppgifter om företagens omsättning, och antal anställda på arbetsställenivå.

Genom att närstudera den branschkod där beställningscentralerna BC ingår har vi någorlunda kunnat isolera och analysera även dem, och jämfört dem med transportörföretagen.

I SNI 2007 finns två koder relevanta för taxibranschen, 49.320 Taxitrafik och 52.219 Övriga stödtjänster för landtransporter, där beställningscentral för taxi ingår som en del. I den senare ingår även många andra verksamheter än taxi, vilket gör att ytterligare en metod för utsökning av de relevanta företagen behövs. I Trafikanalys rapport analyseras endast 49.320 (eller motsvarande SNI-kod före 2008). Inom denna branschkod särskiljs mellan transportörer och BC på följande sätt:

Statistiken för Taxitrafik baserar sig på SNI-koden 60220 (SNI92/SNI02) respektive 49320 (SNI07) och omfattar alltså taxiåkerier men även beställningscentraler och taxiväxlar som utför tjänster åt taxiåkerierna. Undergruppen Beställningscentraler har definierats genom att först identifiera företag med relativt hög omsättning men med få bilar. Denna lista har därefter bedömts manuellt med hjälp av information från webbplatser och företagens förvaltningsberättelser. Övriga företag med rätt SNI-kod har därefter bedömts tillhöra undergruppen Taxiåkerier.⁶²

De BC som finns registrerade på SNI 52.219 saknas alltså i både Trafikanalys och Taxiförbundets redogörelser.

Det framgår inte av ovanstående redogörelse om SNI-koden är företagets eller på arbetsställenivå. Det har en viss betydelse för vissa stora företag, landsting etc.

Det framgår här även att det finns BC inom båda SNI-koderna. Det är dessutom säkert så att en del mindre företag fortfarande kombinerar transportörverksamheten med en egen småskalig BC eller telefonväxel, till exempel på landsbygden.

Andra uppskattningar som gjorts av antalet BC i landet grundar sig på medlemskapet i Svenska Taxiförbundet samt uppskattningar i statliga utredningar (som är odokumenterade men som sannolikt också bygger på uppskattningar av Taxiförbundet).

I Tabell 2.3 redovisas ekonomiska nyckeltal för de beställningscentraler som vi identifierat i FEK/FDB. I Tabell B.3 nedan redovisas ekonomiska nyckeltal för transportörföretagen per län.

⁶² Trafikanalys (2016), *Transportbranschens ekonomi 1997–2015 Fakta om statistiken*, www.trafa.se/transportforetag/transportbranschens-ekonomi/

Tabell B.3. Statistik och nyckeltal per län för transportföretag, dvs. inom branschen Taxitrafik (SNI 49.320).

Län	Antal AST	Anst	Nettooms (AST), 1 000 kr	Oms/AST, 1 000 kr	Anst/AST	Oms/ anst, 1 000 kr
Stockholm	2 825	7 252	5 362 806	1 898	2,6	739
Uppsala	260	717	555 627	2 137	2,8	775
Södermanland	131	502	409 175	3 123	3,8	815
Östergötland	184	689	483 531	2 628	3,7	702
Jönköping	157	461	421 454	2 684	2,9	914
Kronoberg	68	203	160 922	2 367	3,0	793
Kalmar	85	492	341 318	4 016	5,8	694
Gotland	37	72	44 835	1 212	1,9	623
Blekinge	52	128	91 106	1 752	2,5	712
Skåne	746	1 701	1 785 845	2 394	2,3	1 050
Halland	123	460	328 437	2 670	3,7	714
Västra Götaland	876	3 133	2 005 146	2 289	3,6	640
Värmland	105	334	279 457	2 661	3,2	837
Örebro	133	461	275 120	2 069	3,5	597
Västmanland	134	396	299 317	2 234	3,0	756
Dalarna	63	286	202 479	3 214	4,5	708
Gävleborg	158	365	247 225	1 565	2,3	677
Västernorrland	153	410	316 310	2 067	2,7	771
Jämtland	68	271	211 406	3 109	4,0	780
Västerbotten	110	602	557 077	5 064	5,5	925
Norrbotten	185	450	458 547	2 479	2,4	1 019
Riket	6 654	19 385	14 837 198	2 230	2,9	765

Källa: SCB, Företagens ekonomi 2014

Anm: AST = arbetsställe. Antal arbetsställen och anställda hänför sig till det län där arbetsstället har sin lokalisering. Nettoomsättningen är beräknad i proportion till antalet anställda i förhållande till hela företaget (juridisk enhet).

Utbud

Utbudet av taxi i form av körsträckor beskrivs i kapitel 3. I Tabell B.4 nedan finns detaljerade uppgifter och nyckeltal för körsträckor per det län där fordonen är registrerade.

Tabell B.4. Genomsnittliga och totala körsträckor med taxi och miljötaxi, samt körsträcka per invånare (2016). Länsstillhörigheten anger plats för registrering av fordon.

Län	Genomsnittlig körsträcka m miljötaxi, mil/for-don	Total körsträcka miljötaxi, 1 000 mil	Genomsnittlig körsträcka m taxi, mil/for-don	Total körsträcka m taxi, 1 000 mil	Andel körsträcka m miljötaxi, %	Körsträcka m taxi, mil/ inv
Stockholm	7 211	30 508	6 741	48 109	63	21
Uppsala	6 979	2 226	6 567	3 914	57	11
Södermanland	5 537	902	5 614	2 397	38	8
Östergötland	7 961	1 051	5 838	3 532	30	8
Jönköping	8 408	790	6 545	2 284	35	6
Kronoberg	6 316	227	6 218	1 132	20	6
Kalmar	9 777	274	6 160	1 602	17	7
Gotland	8 709	322	7 208	670	48	12
Blekinge	8 165	106	6 748	844	13	5
Skåne	6 969	5 833	6 951	13 228	44	10
Halland	8 655	1 376	7 281	2 308	60	7
Västra Götaland	7 166	9 387	6 536	17 555	53	11
Värmland	9 358	215	5 948	1 517	14	5
Örebro	5 540	803	5 543	2 722	30	9
Västmanland	7 459	1 231	6 679	2 358	52	9
Dalarna	7 781	148	5 670	1 888	8	7
Gävleborg	6 749	601	6 874	2 262	27	8
Västernorrland	5 584	235	6 339	2 225	11	9
Jämtland	6 587	171	5 932	1 453	12	11
Västerbotten	7 456	708	6 722	2 958	24	11
Norrbottn	6 754	466	6 208	2 744	17	11
Riket	7 169	57 591	6 569	117 722	49	12

Källa: Trafikanalys, Körsträckedatabasen, och SCB, Befolkningsstatistik för 31 december 2016.

Anm: Länsstillhörigheten anger enbart var fordonet är registrerat. Körsträckan kan göras var som helst och omfattar alla uppdragsgivare, offentliga som privata, och omfattar även all tomkörning.

Officiell statistik om färdtjänst och riksfärdtjänst

Den officiella statistiken om färdtjänst och riksfärdtjänst beskrivs i avsnitten 4.2 och 5.1. Den publiceras varje år i månadsskiftet juni–juli och innehåller antal tillstånd och resandet med färdtjänst och riksfärdtjänst.⁶³ Statistiken beskriver färdtjänsten och riksfärdtjänsten genom parametrar som antal personer med tillstånd, antal genomförda resor samt antal använda tillstånd. Uppgifterna är uppdelade på köns- och åldersklasser, län och kommuner.

I en andra upplaga i september kompletteras den med sekundärpublicerade ekonomiska uppgifter från SCB:s räkenskapssammandrag för kommuner och landsting (RS). Reslängd redovisas ej.

Till skillnad från RVU är *Färdtjänst och riksfärdtjänst* en totalundersökning. Populationen är alla Sveriges kommuner, och alla tillstånd och resor under ett år redovisas. Bortfallet är litet.

Priser

De olika typerna av pris- och kostnadsindex som finns beskrivs i kapitel 5, t.ex. Tabell 5.1.

Vi går inte närmare in på alla detaljer av indexens uppbyggnad, men så här beskriver SCB sin metod för framtagandet av taxiprisindex, en del av undergruppen transportprisindex i konsumentprisindex (KPI):

”Urval för taxi görs i tre steg först väljs kommuner därefter taxiföretag inom valda kommuner och sedan väljs typresor. I de två första stegen kan urvalssannolikheter proportionellt mot storleken användas, men urvalet av typresor blir subjektivt. [...] Priser samlas in delvis från Internet-sidor och med e-post för övriga taxibolag.”⁶⁴

⁶³ Senaste publicering *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2016* (Trafikanalys, 2017).

⁶⁴ Förklaring på epost från Peter Backström 2012-04-12

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.