

Taxinäringen i tiden

*Kerstin Forssén*¹⁷

Taxibranschen hade en nettoomsättning på 12 miljarder kronor år 2006, efter en ökning med 18 procent i löpande priser under en tioårsperiod. Antalet företag minskade med 8 procent under samma tid, främst inom gruppen utan anställda.

Från tidpunkten för taxis avreglering, den 1 juli 1990, och fram till 2006 har antalet sysselsatta ökat från 18 100 till 20 500. År 1993 var andelen kvinnor som högst, 22 procent; 2006 var den knappt 13 procent. Var tredje sysselsatt inom taxibranschen år 2006 var av utländskt ursprung, efter en ökning från 1 700 till 6 500 personer sedan 1990.

Taxipriserna har ökat mer än konsumentprisindex, KPI, efter avregleringen. Den genomsnittliga årliga prisökningen för taxiresor under perioden 1990–2007 ligger på 3,96 procent; genomsnittlig årlig ökning för KPI var 1,99 procent under samma period.

¹⁷ Författaren är utredare vid enheten för näringslivets struktur på avdelningen för ekonomisk statistik vid SCB. Förfrågningar kan ställas direkt till författaren via e-post med adress kerstin.forssen@scb.se.

15. Översikt över taxinäringen, SNI 60.22¹⁸, under perioden 1997–2006

15. Overview of the taxi industry by year

År	Nettoomsättning, mnkr	Antal företag totalt	Andel företag i procent fördelat på storleksgrupper efter antal anställda					
			0	1–4	5–9	10–19	20–49	50–
1997	10 265	8 824	63,8	29,7	4,4	1,5	0,4	0,1
1998	11 614	8 693	60,3	33,1	4,3	1,7	0,5	0,1
1999	12 261	8 597	59,6	33,3	4,7	1,7	0,6	0,1
2000	13 297	8 683	59,6	32,8	5,1	1,7	0,7	0,1
2001	10 829	8 698	59,3	33,3	4,9	1,7	0,7	0,1
2002	11 072	8 656	59,0	33,3	5,0	2,0	0,6	0,1
2003	11 123	8 494	58,5	34,3	4,4	2,1	0,6	0,1
2004	11 451	8 362	57,5	35,0	4,8	1,9	0,6	0,1
2005	11 028	8 238	54,2	37,2	5,7	2,1	0,7	0,1
2006	12 154	8 135	49,9	41,0	5,8	2,4	0,8	0,1

Källa: SCB, Företagens ekonomi

Avregleringen av taximarknaden

Den avreglering av taximarknaden som skedde den 1 juli 1990 gav upphov till en viss turbulens de efterföljande åren, till dess att marknaden hade stabiliserat sig. Tidigare var taxipriser, etableringsrätt och antal trafikstillstånd (taxibilar) noggrant reglerade. Ett viktigt motiv var att man från statsmakternas sida i princip ville garantera alla människors tillgång till taxi till rimliga priser överallt och under dygnets alla timmar. Man trodde även att regleringen var det bästa sättet att uppnå en samhällsekonomiskt effektiv produktion av taxitjänster. För att skydda stordriftsfördelarna fick det bara finnas en beställningscentral i varje trafikområde.

De sista åren innan avregleringen kännetecknades taxiverksamheten, speciellt i storstäderna, av långa vänte- och framkörningstider. Det var också i praktiken svårt att kontrollera att de gamla detaljreglerna följdes. Allt fler ansåg att en friare konkurrens och vanliga spelregler för en marknad skulle leda till en bättre fungerande taximarknad. Mot denna bakgrund beslutade riksdagen att taxibranschen skulle avregleras från den 1 juli 1990. Avregleringen innebar att prissättningen blev helt fri, att begränsningen av antalet taxibilar upphörde

¹⁸ SNI = Standard för svensk näringsgrensindelning. Taxicentralerna, SNI 63.21 ingår inte i denna redovisning, eftersom branschen är mycket diversifierad.

samt att fri etableringsrätt för beställningscentraler infördes¹⁹. Men hur blev det sedan?

Konsolidering av företagsstrukturen

Den dominerande företagsformen bland taxiföretagen är etablering som enskilda näringsidkare. Enligt 2006 års statistik bestod taxinäringen till tre fjärdedelar av enskilda näringsidkare, drygt 6 100 företag.

16. Företagsformer inom taxinäringen under 2006

16. The taxi industry 2006 by legal form

Företagsform	Antal	Andel i procent
Aktiebolag	1682	21
Ekonomiska föreningar, ideella föreningar	31	0
Enskilda näringsidkare	6124	75
Handelsbolag/kommanditbolag	298	4

Källa: SCB, Företagens ekonomi

Andelen enskilda näringsidkare har ökat med drygt två procentenheter under perioden 1997–2006, medan antalet har minskat med 300 företag. Det totala antalet taxiföretag har minskat med nästan 700 under samma tidsperiod.

Hälften av taxiföretagen var 2006 utan anställda, en typisk småföretagarbransch. För 10 år sedan var andelen utan anställda ca 64 procent.

Nästan 80 procent av de anställda återfanns år 2006 i företag med färre än 20 anställda, samma företag svarade även för 86 procent av nettoomsättningen.

Företag med 50 och fler anställda utgjorde endast 8 procent av branschens anställda och har gjort så sedan år 1997. Antalet företag i denna storleksgrupp har under 10-årsperioden varierat mellan 7 och 13.

Nettoomsättningen i de största företagen stod under 2006 för ca 5 procent av totalen. För 10 år sedan var den ca 16 procent och höll i sig på denna nivå fram till och med sekelskiftet.

¹⁹ NUTEK, Avregleringen av taximarknaden, 1996.

Den storleksgrupp som dominerade under 2006 var taxiföretag med 1-4 anställda, där 41 procent av företagen, 40 procent av de anställda och 36 procent av nettoomsättningen återfanns. För 10 år sedan var gruppens dominans inte lika tydlig; 30 procent av antalet företag, 43 procent av anställda och 28 procent av nettoomsättningen. En förskjutning har således skett från företag utan anställda till något större företag. Sammanslagningar och uppköp har bidragit till en företagskoncentration.

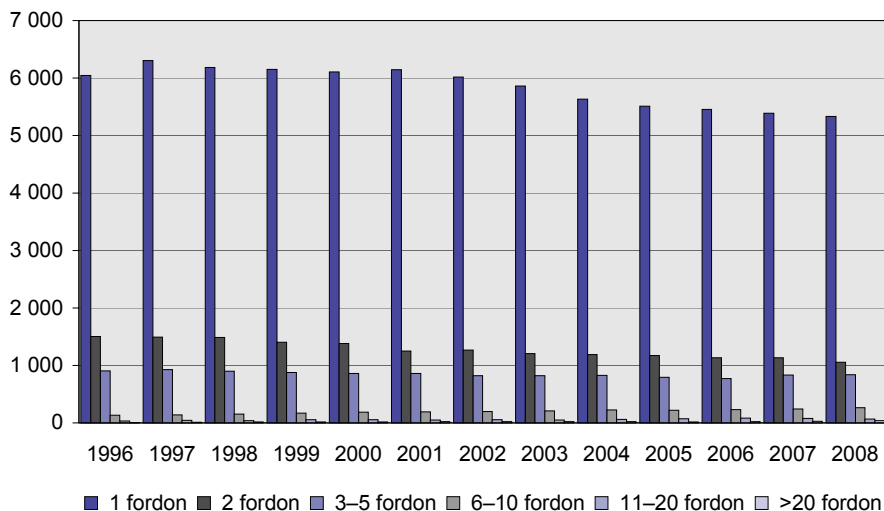
Antalet fordon per företag

Ytterligare en indikation på koncentrationen till större företagsenheter inom näringen utgör förändringen av antalet företag med 1–2 fordon. Under perioden april 1996 till april 2008 minskade antalet företag med drygt 15 procent. De företag som ägde minst 6 fordon ökade med ca 21 procent under samma period.

De ca 5 300 enbilsföretagen utgjorde 70 procent av alla företag i april 2008. Andelen var densamma 1996, men antalet enbilsföretag minskade under perioden med 700.

23. Antalet företag efter antal fordon per företag, 1996–2008

23. *Enterprises by number of cars and year*

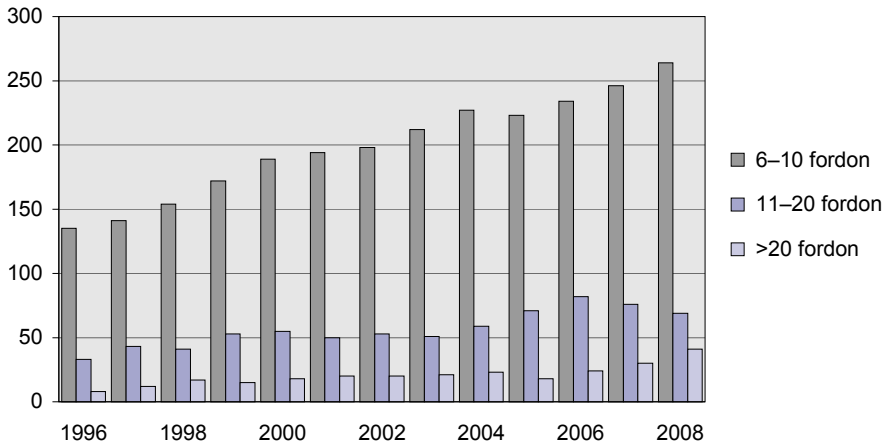


Källa: Svenska Taxiförbundet, Vägverkets yrkestrafikregister, Branschläget 2008.

För att tydliggöra förändringarna för de företag som har sex eller fler fordon, särredovisas dessa i följande diagram.

24. Antal företag med sex eller fler fordon efter antal fordon per företag, 1996–2008

24. Enterprises with six or more cars by number of cars and year

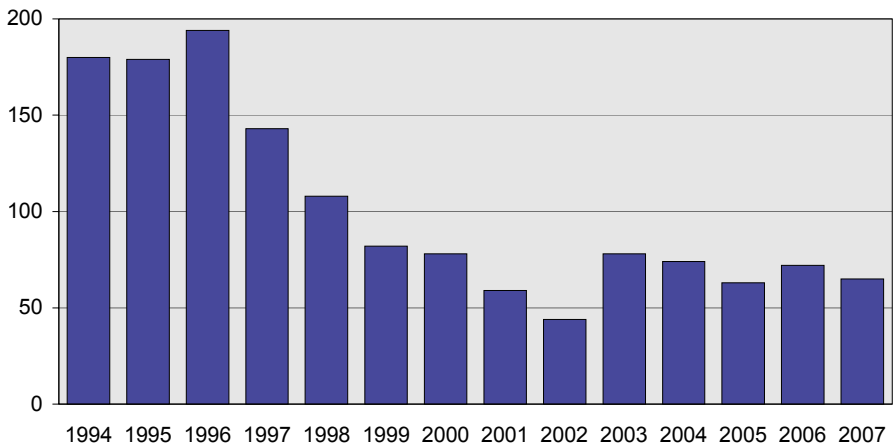


Källa: Svenska Taxiförbundet, Vägverkets yrkestrafikregister, Branschläget 2008.

Uppgifter om antal konkurser inom taxinäringen finns tillgängliga från 1994. Siffrorna visar på en nedåtgående trend, antalet konkurser för 2006 och 2007 var 72 respektive 65. Det högsta antalet uppstod under 1994 med 194 konkurser, 105 av dessa var i Stockholms län. En tendens till överetablering vid avregleringen kan vara en orsak till denna utveckling.

25. Antal konkurser inom taxinäringen, 1994–2007

25. Number of bankruptcies in the taxi industry by year



Källa: SCB, Konkursstatistik

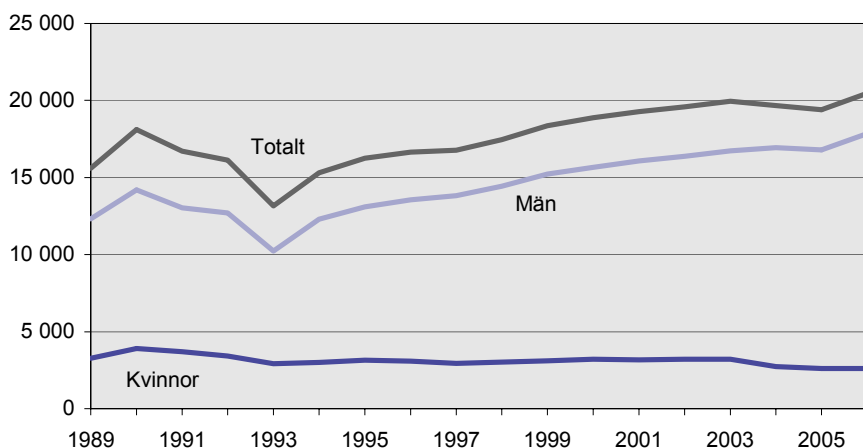
Antalet genuint nystartade taxiföretag har varit i snitt 511 per år sedan 1994; under 2007 nystartades ca 650 företag²⁰.

Sysselsättningen ökar

Antalet sysselsatta har stigit från 15 600 personer 1989 till 20 500 år 2006, dvs. en ökning med 31 procent på 18 år. Året för avregleringen, 1990, ökade antalet sysselsatta med 2 500 personer för att år 1991 sjunka med knappt 1 400 personer. År 1993 var antalet sysselsatta som lägst, 13 157 personer, en trolig effekt av lågkonjunkturen. Det högsta antalet sysselsatta, 20 477 personer, redovisas för 2006.

26. Sysselsatta inom taxinäringen efter kön, 1989–2006

26. *Employed in the taxi industry by sex and year*



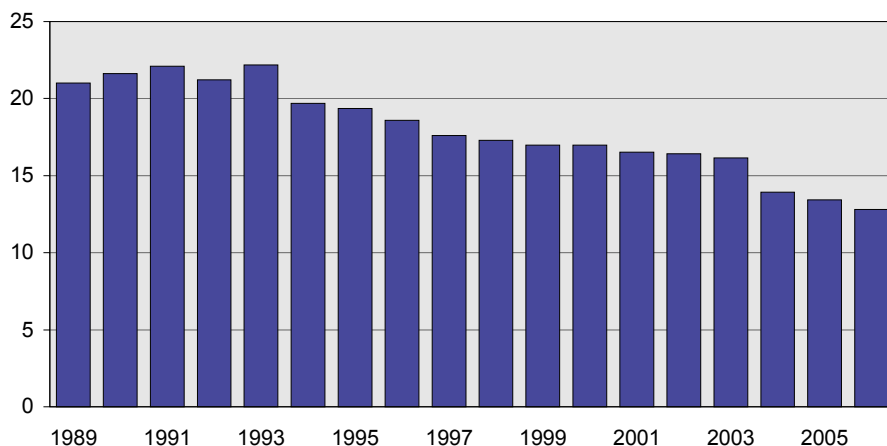
Källa: SCB, RAMS

Andelen kvinnor har sjunkit från 21 procent till knappt 13 procent av de sysselsatta inom taxinäringen. År 1993 var andelen som högst med 22,2 procent. Antalet har varierat, men var som högst år 1990 med 3 914 kvinnliga sysselsatta och som lägst år 2005 med 2 605.

²⁰ Nystartade företag, ITPS/SCB.

27. Andelen kvinnor av totala antalet sysselsatta inom taxinäringen, 1989–2006. Procent

27. Percentage women of all employed in the taxi industry by year



Källa: SCB, RAMS

Var tredje sysselsatt var utrikes född

Bland alla sysselsatta år 2006 inom taxinäringen – cirka 20 500 personer - var 32 procent eller 6 500 personer utrikes födda. Merparten av dessa var män, men knappt 300 utrikes födda kvinnor var också sysselsatta inom branschen.

17. Sysselsatta inom taxinäringen 1990, 2000 och 2006 efter inrikes och utrikes födda personer samt kön¹⁷. Employed in the taxi industry by Swedish and foreign born persons, sex and year

		1990	2000	2006
Inrikes födda	män	12 692	11 809	11 609
	kvinnor	3 688	2 943	2 334
	summa	16 380	14 752	13 943
Utrikes födda	män	1 501	3 862	6 248
	kvinnor	226	264	286
	summa	1 727	4 126	6 534
Totalt	män	14 193	15 671	17 857
	kvinnor	3 914	3 207	2 620
	summa	18 107	18 878	20 477

Källa: SCB, RAMS

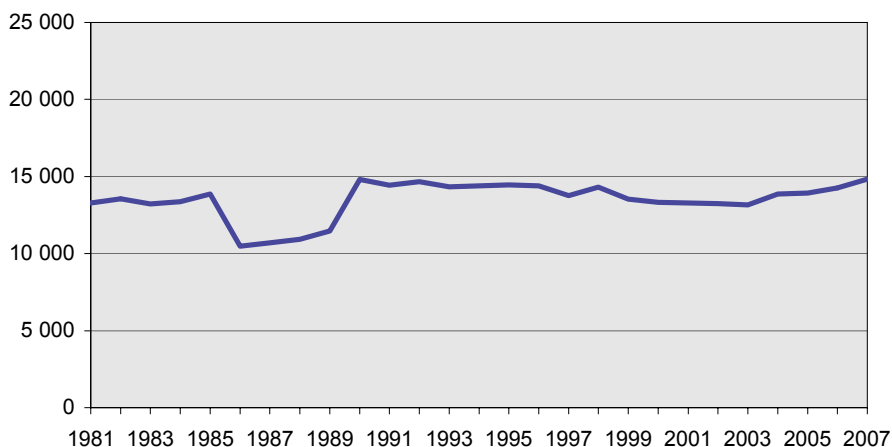
Antalet taxibilar ökade efter avregleringen

Den första taxibilen i Sverige rullade år 1900. Längre låg antalet taxibilar på en låg nivå, men efter andra världskriget ökade antalet snabbt och 1946 fanns det 9 553 personbilar i yrkesmässig taxitrafik. Andelen taxibilar av det totala antalet personbilar var 1950 drygt 4 procent. År 2007 fanns det 14 830 taxibilar registrerade, vilket motsvarade 0,3 procent av det totala antalet personbilar.

Åren strax före avregleringen var antalet taxibilar ovanligt lågt. Mellan åren 1989 och 1990 ökade antalet med ca 3 300 fordon.

28. Antalet taxibilar 1981–2007

28. Number of cars by year



Källa: SCB och SIKA

Litet taxikuriosa

- Den vanligaste taxibilen är en Volvo (en tredjedel av bilarna) följt av Mercedes och Volkswagen. Den vanligaste färgen 2008 är svart, därefter grå, blå och vit²¹.
- En taxibil körde under 2007 i genomsnitt 7 200 mil, vilket kan jämföras med andra personbilar som hade en genomsnittlig körsträcka på 1 420 mil.

²¹ Taxiförbundet, Branschläget 2008.

- År 2007 var den genomsnittliga åldern på en taxibil 2,4 år. För privatägda personbilar är genomsnittsåldern betydligt högre, 9,7 år²².
- Den första taxibilen i Sverige inköptes år 1900 av Stockholmsföretaget AB Taxameter. Det var en Daimler typ Phoenix-Wagen, som kronprins Gustaf, sedermera Gustaf V, inköpte från Tyskland för att transportera sig till bl.a. Tullgarns slott. Den var mycket lik en hästvagn med två platser på "kuskbocken" och fyra baktill. Bilen hade dock svårigheter att orka uppför backarna och såldes därför efter ett kort tag i prinsens ägo. Inte heller AB Taxameter föll för bilen. Den var stor och åbakig och för att få ut den ur stallet (ordet garage användes inte då) krävdes flera man. Tiden som taxifordon blev således kort²³.

Ökade kostnader

Personalkostnaderna för taxibranschen, som uppgick till cirka 4 miljarder kronor eller en tredjedel av nettoomsättningen, steg med 9,9 procent mellan år 2005 och 2006²⁴.

Den genomsnittliga grund- och månadslönen för yrkesgruppen bil- och taxiförare i privat sektor steg från 18 600 kronor till 19 500 kronor under samma period²⁵.

Taxipriserna har ökat mer än KPI efter år 1990

Den genomsnittliga årliga prisökningen för taxiresor under perioden 1990–2007 låg på 3,96 procent; motsvarande årliga ökning för KPI var 1,99 procent. Den kraftiga prisstegringen mellan juli och augusti månad 1990 på 14 procent kan ses som en effekt av avregleringen den 1 juli.

De olika momssatserna för taxiresor har påverkat priserna. Momsen infördes 1991 med 25 procent, därefter följde sänkningar i momsatsen 1992 till 18 procent, 1993 till 12 procent och 2001 till 6 procent.

²² SCB, specialkörning.

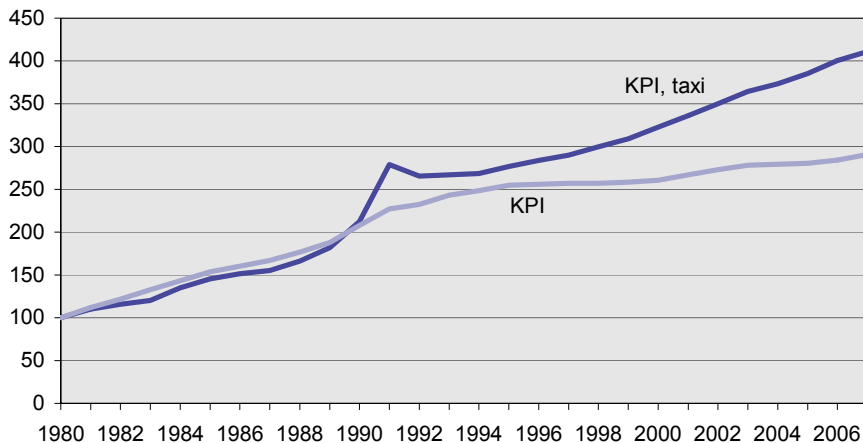
²³ Taxi/Stockholm 1899–1989, Taxi trafikförening u.p.a., Peter Haventon.

²⁴ Källa: SCB, Företagens ekonomi

²⁵ Källa: SCB/Medlingsinstitutets lönestatistik

29. Prisindex för taxinäringen enligt KPI respektive KPI, 1980–2007. Index 1980=100

29. Price index for the taxi industry and consumer price index (total), by year. Index 1980=100



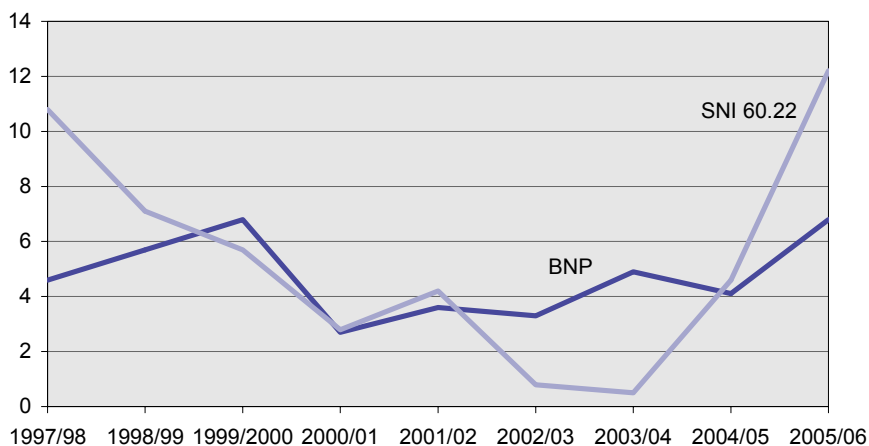
Källa: SCB, Konsumentprisindex, Taxiindex

Ökning av förädlingsvärdet

Förädlingsvärdet för taxibranschen, dvs. branschens bidrag till BNP, ökade kraftigt mellan 2005 och 2006 med 12,2 procent till 6,8 miljarder kronor. Förädlingsvärdet för näringslivet sammantaget, ökade med 6,8 procent. Förändringarna är således mer uttalade för taxibranschen än för näringslivet som helhet.

30. Årsvisa förändringar av BNP för näringslivet SNI 01–95 och av förädlingsvärdet för taxinäringen SNI 60.22. Löpande priser. 1997–2006. Procent

30. Changes in GDP, market producers and the taxi industry, by year. Current prices. Percent



Källa: SCB, BNP-beräkningar och Företagens ekonomi

Nettoomsättningen per anställd högst för företag med 1–4 anställda

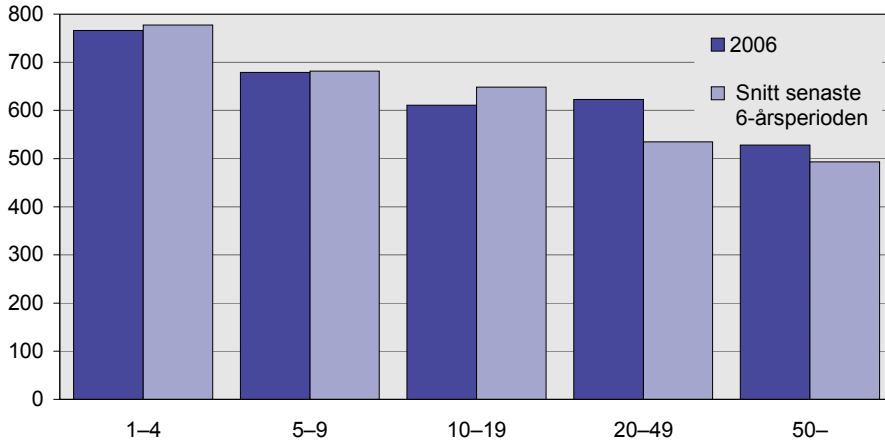
Nettoomsättningen för taxibranschen under 2006 uppgick till 12,2 miljarder kronor. Med en grov justering för s.k. svarttaxi har nettoomsättningen beräknats till ca 14 miljarder kronor. Skatteverket granskade taxibranschen under 2005/2006 och kom då fram till att skattefusket uppgick till mellan två och fyra miljarder kronor²⁶.

Nettoomsättningen per företag varierar starkt mellan små och stora företag. Den har ökat med 28 procent sedan år 1997 och ligger år 2006 på 1,5 miljoner kronor i snitt för ett taxiföretag. Under samma tid har taxipriserna stigit med 38 procent.

²⁶ Skatteverket, pressmeddelande 2006-03-22, Taxiåkare lurar staten på miljarder.

31. Nettoomsättning per anställd i taxinäringen efter antalet anställda. 1 000-tal kr

31. Net turnover per employee in the taxi industry, by number of employees.
Thousands SEK



Källa: SCB, Företagens ekonomi

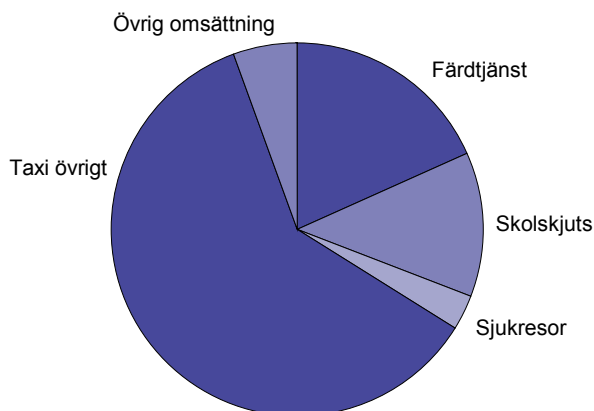
De enskilda näringsidkarna, som inte redovisas i diagram 31 men som kraftigt dominerar vad gäller antalet företag, stod för 46,7 procent av nettoomsättningen 2006, dvs. 5,7 miljarder kronor. Den genomsnittliga omsättningen per företag för de enskilda näringsidkarna var 925 000 kr.

60 procent av taxiresorna är "vanliga" taxiresor

Den största delen av taxis verksamhet, 60 procent av nettoomsättningen, avser "vanliga taxiresor", dvs. privatresor och tjänsteresor, visar statistiken för 2006. Färdtjänsten tar i anspråk ca en sjättedel av taxiresorna och skolskjutsar ca en åttondel. Lokalt kan även budkörningar stå för en betydande del.

32. Nettoomsättningen i taxinäringen efter typ av verksamhet. År 2006

32. Net turnover in the taxi industry 2006 by type of activity



Källa: SCB, Företagens ekonomi

Något om källorna

I och med näringsgrensindelningen SNI 92 kunde taxibranschen, SNI 60.22 särskiljas. Det innebär att den ekonomiska statistiken, undersökningen Företagens ekonomi och dess föregångare, redovisade SNI 60.22 för första gången år 1994. Enskilda näringsidkare var då inte med i undersökningen; de blev inkluderade först 1997.

Fordonsstatistiken med Statens institut för kommunikationsanalys, SIK, som statistikansvarig myndighet och SCB som producent efter år 2005, är källa till uppgifter om fordonsbestånden, körda kilometer respektive genomsnittsåldern på taxibilar. Före år 2005 var SCB ansvarig statistikmyndighet för fordonsstatistiken.

