

SAMFUNNSBIDRAGET FRA DROSJENÆRINGEN



FEBRUAR 2016

Innhold

1	INNLEDNING _____	1
2	DROSJENÆRINGEN I NORGE - STRUKTURSTATISTIKK _____	3
3	METODE, FORBEHOLD OG AVGRENSNING _____	5
4	RINGER I VANNET FRA FEM DROSJESENTRALER _____	7
5	HALDEN TAXI _____	9
6	TROMSØ TAXI _____	11
7	BERGEN TAXI _____	13
8	OSLO TAXI _____	15
9	SAMFUNNSBIDRAGET FRA DROSJENÆRINGEN I NORGE _____	17
10	DROSJENÆRINGENS REGIONALE BETYDNING _____	19
11	IKKE-PRISSATTE VIRKNINGER FRA DROSJENÆRINGEN _____	20

Kort om rapporten

Denne rapporten er skrevet av NyAnalyse AS i samarbeid med Norges Taxiforbund. Rapporten utarbeider et samfunnsregnskap for drosjenæringen i hele landet, Hedmark fylke og for fire utvalgte drosjesentraler i Norge. Samfunnsregnskapet er beregnet på grunnlag av regnskapstall fra bedriften og annen offentlig data fra SSB. Formålet er å klarlegge, synliggjøre og tallfeste aktivitets- og ringvirkninger fra virksomhetene/næringen for norsk økonomi.

NyAnalyse AS er et uavhengig rådgivnings- og utredningsselskap med spisskompetanse innen samfunnsøkonomisk analyse, verdi- og ringvirkningsanalyse og næringspolitikk. Funn og konklusjoner i denne utredningen representerer NyAnalyse sine egne faglige vurderinger.

Følgende personer har vært bidragsyttere til rapporten:

Terje Strøm (sjeføkonom), utredningssjef.

Rajee Sivam (samfunnsøkonom), prosjektleder.

Geir V. Mørkrid (samfunnsøkonom), analytiker.

Hovedfunn

- Rapporten har utarbeidet et samfunnsregnskap for drosjenæringen i hele landet, Hedmark fylke og for fire ulike drosjesentraler. Disse er: Halden Taxi, Tromsø Taxi, Bergen Taxi og Oslo Taxi.
- Et totalregnskap for drosjenæringen i Norge viser omfattende ringvirkninger for norske underleverandører og resten av verdikjeden. I 2014 omsatte næringen for 8,8 mrd. kroner ved hjelp av om lag 13.500 årsverk. Næringen genererte ca. 6,2 mrd. kroner i verdier (bruttoprodukt). Det samlede innkjøpet av varer og tjenester utgjorde omtrent 2,1 mrd. kroner. Dette sikrer om lag 1180 årsverk oppover i verdikjeden.
- Løvehaverne, sentralene og de ansatte betalte omtrent 2,65 mrd. kroner i skatter og avgifter. Modellberegningene viser at det direkte og indirekte skatte- og avgiftsbidraget var litt under 3 mrd. kroner.
- Dette kan finansieres enten: (a) 4.680 lærerårsverk, eller (b) 5.870 sykepleierårsverk, eller alternativt (c) 19.790 kommunale barnehageplasser.
- Tilsvarende øvelse for Hedmark fylke viser betydelige ringvirkningseffekter fra drosjenæringen regionalt. Beregninger viser at innkjøpet av varer og tjenester fra sentralene og drosjene utgjorde 62 mill. kroner i 2014. Det direkte og indirekte skattebidraget utgjorde om lag 87 mill. kroner.
- Halden Taxi benyttet seg av 59 årsverk i 2014. 52 av disse er direkte knyttet opp mot bedriften, mens 7 årsverk er sikret gjennom lokalt næringsliv.
- Tromsø Taxi bidro med skatter og avgifter for 76 mill. kroner i 2014. Sentralen bidro med 19 mill. direkte, mens 57 mill. kroner ble generert via indirekte kanaler.
- Bergen Taxi bidro med 64 mill. kroner direkte i skatter og avgifter og med 187 mill. kroner gjennom indirekte kanaler. Dette samlede bidraget til stat og kommune utjør 252 mill. kroner.
- I Oslo omsatte Oslo Taxi alene for 1,35 mrd. kroner i 2014. Dette resulterte i en verdiskaping på 977 mill. kroner. Det samlede skatte- og avgiftsbidraget både direkte og indirekte utgjorde om lag 500 mill. kroner.

1 Innledning

Tilstedeværelsen av drosjer i byer og mer tettbygde strøk er en umiskjennelig del av det urbane bildet i de fleste land. Uavhengig av transporttype så utløser reisebehov, og tilbudet som matcher dette behovet, en markedstransaksjon av stor verdi for forbrukere og produsenter av tjenesten. Fra et forbrukerperspektiv er transporttjenesten et supplement og ofte et alternativ til annen kollektivtransport.¹ Videre utgjør drosjer i en moderne økonomi en integrert del av et felles transportsystem, ved at de gir «fullstendig» geografisk dekning fra punkt-til-punkt. Dette markedet er likevel ikke preget av frislipp mellom tilbydere slik tilfelle er i en rekke andre markeder. Norske myndigheter har gjennom styring av løyver i sirkulasjon, strenge kvalitetskrav samt lov- og forskriftfestede krav til prising av tjenesten, gjort markedet mer transparent, sikkert og profesjonelt.

I 2014 var det registrert litt over 8379 drosjeløyver i Norge. Samlet omsatte disse for 8,8 mrd. kroner, eller litt over 1 mill. kroner i gjennomsnitt per løyve. Ifølge SSB jobbet om lag 17.000 personer innenfor denne næringen i 2009.² Antall årsverk kan være betydelig lavere enn antall sysselsatte på grunn av ansatte som jobber deltid. Vi legger til grunn et nedre anslag på 13.500 årsverk i våre beregninger.³ Dette inkluderer også antall årsverk benyttet i drosjesentralene som førsteordenseffekt utløst av drosjeeiernes behov for tjenester fra sentralene. Ettersom antall løyver og samlet omsetning har holdt seg noenlunde konstant, er det rimelig å anta at antall årsverk utgjorde omtrent det samme i 2014. Drosjenæringen består av næringsundergruppen Drosjebiltransport (NACE: 49.320) og Drift av taxisentraler og annen formidling av persontransport (NACE: 52.214). Ifølge SSB er drosjenæringen dominert av små aktører der 85 pst. av bedriftene omsatte for mindre enn 2 mill. kroner. Hele 60 pst. hadde 2 eller færre sysselsatte.

Drosjenæringen er kjennetegnet av nærhet til lokalsamfunn, der tilbudsmønsteret gjenspeiler urbane reisevaner. Drosjetjenesten trenger inn i et segment bestående av lavfrekvente, og ofte sporadiske reisebehov hos den enkelte forbruker. Likevel vil summen av disse små, men nevneverdige behovene opprettholde en noenlunde stabil etterspørsel etter drosjetjenester. Grunnet deres tilstedeværelse i bybildet og hyppige bruk har drosjer blitt – treffende – betegnet som «privatdrevet, offentlig transporttilbud».

¹ TØI-forsker Jørgen Aarhaug skriver følgende: "Selv om fraværet av faste avgangstider, traseer og subsidier, gir drosjetilbudet en halvprivat karakter, fungerer drosjene som en integrert del av et komplett kollektivtransportsystem, ved at de gir full arealdekning og dør-til-dør transport". TØI-rapport 1308/2014.

² En drosjeundersøkelse gjennomført av SSB utgitt i 2012 viser at det var om lag 15.300 sysselsatte i drosjenæringen (http://www.ssb.no/a/publikasjoner/pdf/notat_201247/notat_201247.pdf). I en annen rapport fra Fafo utgitt i 2014 viser at det er omtrent 15.671 sysselsatte i drosjenæringen og at det er var omtrent 1000 bopelsløyvehavere i distriktene (<http://www.faf.no/~faf/images/pub/2014/20350.pdf>). I tillegg til dette kommer antall ansatte ved drosjesentralene, det vil si personer som kun har rent administrative oppgaver, booking, o.l. Ifølge SSB var det om lag 1287 ansatte innenfor denne kategorien, men av 227 drosjesentraler var det kun 80 pst. av alle sentralene som hadde rapportert inn antall ansatte. Vi anslår derfor at dette tallet er høyere, og kan utgjøre om lag 1600 sysselsatte.

³ Vi ser her bort fra antall årsverk benyttet drosjeeiere med bopelsløyver, da omsetningstall for disse ikke er inkludert i SSBs oversikt.

Drosjemarkedet kan deles inn i fire segmenter: praiing, holdeplass, forhåndsbestilt og kontrakt. Drosjene leverer skreddersydd transport, døgnet rundt, 365 dager i året, i hele landet. Drosjene er en del av velferdstilbudet som yter transport til eldre, skolebarn, syke, funksjonshemmede og andre. Næringen har to typer aktører: drosjeeiere og drosjesjåfører. Drosjeeierne er selvstendig næringsdrivende med løyve for å drive persontransport mot vederlag. Typisk driver eieren en drosje. Drosjesentralen er ofte et sameie av drosjeeiere. Sentralene tar en avgift for å drive service for drosjene. En drosjeier kan inneha et eller flere drosjeløyver. Drosjesentralene utfører en rekke tjenester knyttet driften av drosjene, blant annet turformidling, administrative støttefunksjoner som vaktplanlegging, fellesfakturering, utleie av teknisk utstyr og takstameter mv.

Boks 1. Definisjoner av sentrale begrep

Drosjeløyve: Defineres som retten og plikten til å drive persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for opptil åtte personer i tillegg til sjåføren (personbil). Løyve kan ikke omsettes, de er knyttet til person og trekkes tilbake når personen er 70 år.

Omsetning: Inntekter i alt eks. mva fra trafikk i kroner for løyver tilknyttet sentralen.

Opptatte timer: Antall timer bilene har vært i drift i en gitt periode.

Ledige timer: Antall timer bilene har vært ledige i en gitt periode.

Tilbudte timer: Antall timer bilene har meldt seg på tjeneste. Dette blir samme som summen på opptatte og ledige timer.

Utnyttelsesgrad: Beskrives som andel tilbudte timer som var opptatt og/eller andel kilometer i alt som var kjørt med passasjer.

Bopelsløyve: Gis i områder hvor kjøregrunnlaget er så lite at det ikke er grunnlag for å danne en drosjesentral.

Kilde: SSB

Rapporten er strukturert på følgende måte:

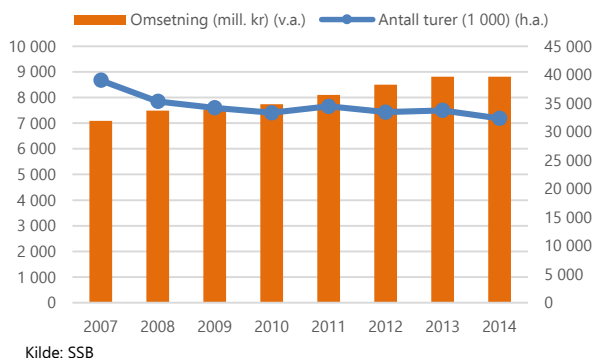
Denne rapporten gir en beskrivelse av drosjenæringens struktur og sammensetning i perioden 2007-2014. Videre er det utarbeidet et samfunnsregnskap for fire ulike drosjesentraler, Hedmark fylke og for hele landet samlet. Regnskapet for sentralene inkluderer bidraget fra drosjesentralen direkte samt alle drosjene som er tilknyttet sentralen. Siktemålet er å klarlegge, tallfeste og synliggjøre bidraget fra alle sentralene og drosjenæringen for underleverandører, verdikjeden og offentlig velferd.

Vi har sett på disse drosjesentralene:

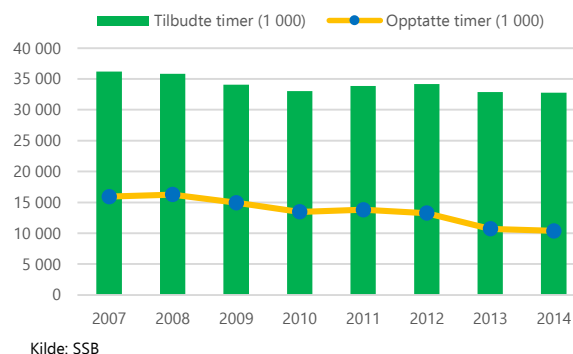
- **Halden Taxi**
- **Tromsø Taxi**
- **Bergen Taxi**
- **Oslo Taxi**

2 Drosjenæringen i Norge - strukturstatistikk

Figur 1 Antall turer (1000) og omsetning (mill. kr.), Hele landet, 2007-2014

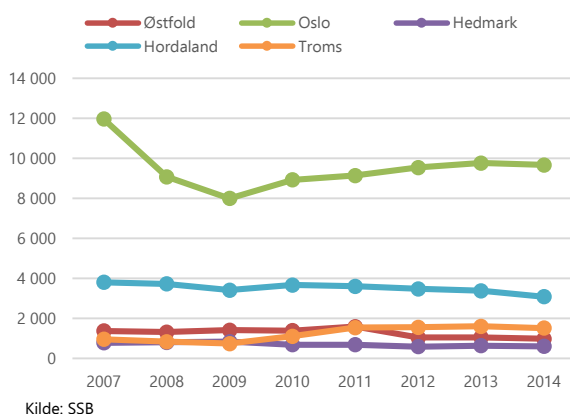


Figur 2 Tilbudte timer (1000) og opptatte timer (1000), Hele landet, 2007-2014

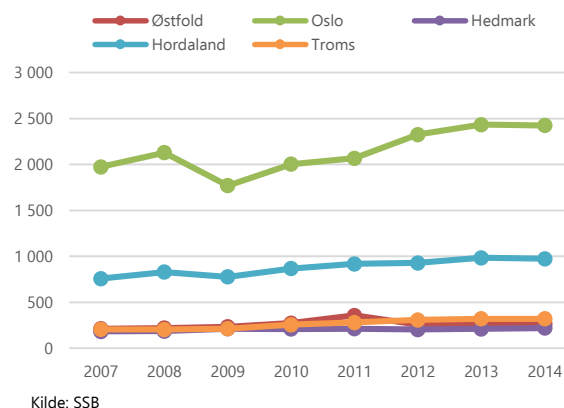


Figur 1 viser antall turer i 1000 og omsetning i mill. kroner i løpende priser. Det fremkommer av figuren at omsetningen i drosjenæringen har økt jevnt med til sammen ca. 1,7 mrd. kroner, fra 7,1 mrd. kroner til 8,8 mrd. kroner, i tidsrommet 2007-2014. Videre har antall turer blitt redusert med omtrent 7 mill. i den samme perioden. Figur 2 viser at antall tilbudte timer i drosjenæringen mellom 2007 og 2014 har hatt en liten nedgang. Opptatte timer har sunket moderat gjennom hele perioden. Differansen mellom 2007 og 2014 er på ca. 3 mill. tilbudte timer, mens antall opptatte timer har blitt redusert med omtrent 5 mill. timer.

Figur 3 Antall turer i 1000, fordelt etter fylke, 2007-2014



Figur 4 Omsetning (mill. kr), fordelt etter fylke, 2007-2014



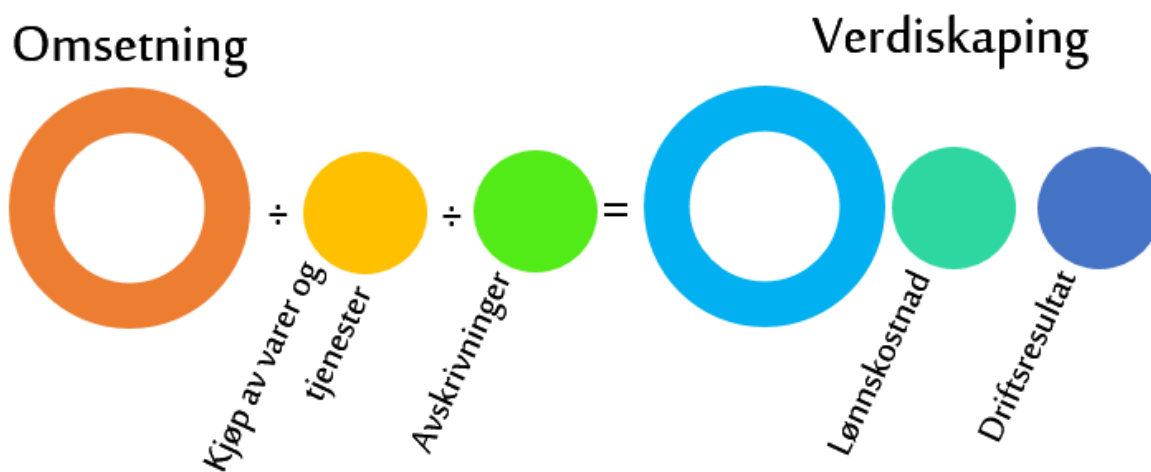
Figur 3 viser antall turer i 1000, fordelt etter fylke. Det fremkommer at Oslo er det fylket som har høyest registrerte antall turer. Tallet er imidlertid redusert med nærmere 2 mill. turer i perioden 2007-2014, hvor vi ser et kraftig fall etter 2007. Hordaland er fylket etter Oslo med flest taxiturer. Antallet har holdt seg stabilt mellom 3,1 og 3,8 mill. for hele perioden, det laveste antall turer blir observert i 2014. Tromsø, Hedmark og Østfold har tilnærmet lik utvikling i antall taxiturer. Antall drosjeturer noe mer i Tromsø etter 2010, mens antall turer i Hedmark er lavest av de fem fylkene for hele perioden.

Når det kommer til utvikling i omsetningen fordelt etter fylke ser vi fra figur 4 at Oslo har hatt en stigende utvikling etter 2009 og frem til 2014. I denne perioden har omsetningen i drosjenæringen i Oslo økt med ca 450 millioner kroner, noe som tilsvarer en økning på 29 pst. Hordaland har også opplevd økende omsetning i samme tidsperiode. Figur 4 viser at økningen ligger på omtrent 200 millioner kroner. De tre øvrige fylkene har en svært lik utvikling i omsetningen. Fra 2007-2014 ligger omsetningen i de tre fylkene i intervallet 200-320 millioner kroner. Når vi ser på figur 3 og 4 følger omsetningen i stor grad mønsteret for utviklingen i antall turer. Unntaket er i Hordaland hvor vi ser at antall taxiturer har falt den siste perioden samtidig som omsetningen har økt.

3 Metode, forbehold og avgrensning

Samfunnsregnskapet til drosjenæringen i Norge er beregnet ved hjelp av NyAnalyses ringvirkningsmodell (WEI-modellen).⁴ Modellen er utviklet for å beregne nærings-, sysselsettings- og skattevirkninger av økonomisk aktivitet. Samfunnsregnskapet ser på aktiviteten til bedriften for en gitt periode, og blir ofte omtalt som en statusanalyse. Statusanalysen tallfester direkte og indirekte virkninger fra virksomheten på underleverandører og verdikjeden. Vi har tatt utgangspunkt i regnskapstall og relevant informasjon fra bedriftene samt kryssløpstabellen fra Statistisk sentralbyrå (SSB) for NACE-kodene 49 og 52. Kryssløpstabellen viser blant annet hvordan samlet etterspørsel etter varer og tjenester er fordelt etter ulike næringer. Den viser også tall for samlet omsetning, verdiskaping, overskudd, lønnskostnader samt skatter og avgifter. Dette danner grunnlaget for å anslå hvordan økt aktivitet i drosjenæringen bidrar til økt omsetning hos andre næringer.

Figur 5 Slik beregnes verdiskapingen i en virksomhet. Verdiskapingen før skatt fordeles mellom ansatte og eiere.



Kilde: NyAnalyse

Boks. 1: Hvordan bør funn og resultater fra statusanalysen tolkes?

Statusanalysen beskriver en økonomisk tilstand i en gitt periode. Basis-scenariotet i en slik analyse er en kontrafaktisk situasjon der denne virksomheten eller næringen ikke eksisterer. Dette er problematisk fra et samfunnsøkonomisk ståsted, ettersom ressursene – arbeidskraft, kapital, energi, osv. – har en alternativ anvendelse. Det vil si at dersom bedriften ikke fantes, så ville andre ha brukt disse ressursene, og realøkonomien ville ha vært like stor. Vi deler dette synet, men mener det likevel er fornuftig å synliggjøre samt fremheve hvordan beslutninger om kjøp, investeringer og ansettelser på bedriftsnivå, har både direkte og indirekte virkning på underleverandører til finansiering av offentlig velferdstjenester.

⁴ Wider Economic Impact Modellen

Direkte og indirekte virkninger

Det er vanlig å skille mellom direkte og indirekte virkninger i et samfunnsregnskap. Nedenfor følger en detaljert oversikt over de mest sentrale tallstørrelsene i et samfunnsregnskap.

Direkte virkninger

- *Omsetning, verdiskaping, antall årsverk, innkjøp av varer og tjenester, skatter og avgifter fra bedriften, ansatte og merverdiavgift.*
- *Direkte leveranser fra ulike norske næringer til den aktuelle virksomheten kommer i form av investeringsvarer og produktinnsats.*
- *Lønnskostnadene tilfaller ansatte, stat og kommune i form av lønnsinntekt, arbeidsgiveravgift og inntektskatt.*

Indirekte virkninger

- *Andre og høyere ordenseffekter: verdiskaping og antall årsverk oppover og bortover i verdikjeden.*
- *Skatter og avgifter fra underleverandører og deres ansatte oppover i verdikjeden.*
- *Indirekte innbetalt merverdiavgift korrigert for subsidier o.l.*

Konservativt nedre anslag

Vi har ikke tatt med effekten av at lønn til de ansatte i neste omgang medfører økt privat konsum (induserte virkninger). Virkningene fra bedriftene vi har sett på er derfor betydelig større enn lagt til grunn.

Feilkilder

Samfunnsregnskapet bygger på grunnlagstall fra SSB, årsregnskap og annen data fra drosjesentralene, samt et representativt drosjeregnskap fra Norges taxiregnskap AS. Det sistnevnte tegner et godt bilde av størrelsen på driftsresultat, årsresultat, lønnskostnader, vareforbruk og andre driftskostnader som andel av samlet omsetning hos en gjennomsnittlig løyvehaver. Disse relative størrelsene kan likevel variere med hensyn til by og region. Funn og resultater bør derfor tolkes som et punkttestimat med en feilmargin på +/- 5 pst.

Finansiering av offentlig velferdstjenester

Skatter og avgifter til stat og kommuner finansierer offentlig velferd og tjenesteyting. Vi har beregnet hva dette kan finansiere av offentlige tjenesteyting ved hjelp av gjennomsnittlige kostnadstall – fulle kostnader – med «overhead».

Vi har sett på hva disse midlene kan finansiere av enten/eller:

- Antall årsverk lærere
- Antall årsverk sykepleiere
- Antall kommunale barnehageplasser

4 Ringer i vannet fra fire drosjesentraler

En virksomhets aktivitet har ringvirkningseffekter gjennom deres innkjøp av varer og tjenester fra underleverandører. Underleverandører som opplever økt omsetning, vil på sin side øke sine innkjøp av varer og tjenester, og dermed vil initial beslutningen hos bedrift 1 forplante seg videre oppover og bortover i verdikjeden. Det første leddet omtaler vi som en førstehåndseffekt og er en direkte virkning. Bedrift 2 vil nå ha (i) økt kapitalbehov, (ii) økt arbeidskraftsbehov, og (iii) økt behov for flere innsatsvarer og –tjenester.

For å ta et eksempel vil en drosjeeier gjennom sine innkjøp av varer tjenester fra blant annet leverandører som leverer tjenester som forsikring, takstameter, bilverksted, drivstoff, annen markedsføring o.l. utgjøre en førstehåndseffekt. Videre vil disse underleverandørene, som følge av økt omsetning, igjen etterspørre flere varer og tjenester fra sine underleverandører. Tenk f.eks. på bilverkstedet som etterspør flere materialer og bildeler fra andre underleverandører. Dette kalles en andrehåndseffekt. Første beslutningen har nå forplantet seg langs to ledd, men det stopper ikke her. Produsenten av bildeler vil som følge av økt omsetning, ønske å ansette flere, øke sine utgifter til vedlikehold av maskin mv. osv. Disse effektene omtales som høyereordens effekter. Det er verdt å nevne alle disse effektene spres ut mellom forskjellige tilbydere i økonomien, og over tid.⁵

Figur 6 Vesentlige kostnadsposter for en gjennomsnittlig drosjeeier, basert på regnskapet for 2014.



Kilde: NyAnalyse

Figur 6 gir en oversikt over typiske kostnadsposter for en gjennomsnittlig løyvehaver. Bedriftens primære kostnader er forbundet med lønn, etterfulgt av varekostnad, kapitalkostnad og andre utgifter. Varekostnad tilfaller underleverandører, arbeidskraftskostnad tilfaller de ansatte, mens leie og drift tilfaller utleier/eier av lokalet og kraftselskaper. Det er også vanlig med utgifter til drift og vedlikehold av IKT-utstyr o.l. Andre kostnader som melder seg er utgifter forbundet med veiavgift, forsikring og engangsavgift ved bilkjøp mv.

⁵ Høyere ordenseffekter kan beregnes svært langt tilbake. Det er vanlig å avskjære når man kommer under 1 sysselsatt eller årsverk.

Organisasjonsstruktur

Organisasjonsstrukturen varierer noe mellom de ulike drosjesentralene. Hos enkelte tilfaller hele omsetningen drosjesentralen først, som deretter kjøper inn tjenester fra drosjeeiere som er tilknyttet sentralen. Hos andre tilfaller omsetningen løyvehavere først, som i tur betaler en prosentandel av samlet omsetning til drosjesentralen i form av sentralavgift. Disse forskjellene medfører at samfunnsregnskapet for de ulike drosjesentralene kan variere med hensyn til direkte og indirekte virkninger.

Løyvehavere og sentraldrift

Drosjenæringen består av drosjeeiere registrert som enkeltmannsforetak, og av drosjesentraler med administrasjons og koordinerings ansvar. I tillegg utfører drosjesentralene en rekke driftsrelaterte tjenester, som for eksempel turformidling, støttefunksjoner som IT-drift, fellesfakturering og utleie av teknisk utstyr for å nevne noen. Disse «fellestjenestene» finansieres ved at hver enkelt drosjeeier betaler en sentralavgift som enten er fast, proporsjonal til antall turer, eller en blanding av disse to.

Drosjeeiere og kostnadsfordeling

En detaljert gjennomgang av et representativt drosjeregnskap viser varierte kostnader. Dette skyldes at flere ulike bedrifter og næringer bidrar til at drosjeeieren kan drive sin virksomhet. Sentralen fungerer som informasjonsformidler mellom kunde og drosjene. Drosjeeieren bidrar med drosjen og andre utgifter knyttet til drift og vedlikehold av denne, mens drosjesjåføren bidrar med sin kompetanse og tid. Ofte er drosjeeieren også selv drosjesjåføren, men som regel har en drosjeeier og ansatt én eller flere sjåførere. Den største utgiftsposten er lønnskostnader.

Bilkjøp er næringens største investeringskostnad. I gjennomsnitt kjøper en drosjeeier ny bil hvert 3. år.⁶ Dette gir store ringvirkningseffekter for bilbransjen i Norge. I tillegg utgjør takstameteret en betydelig kostnad for drosjeeierne. Takstameteret fungerer som en pålitelig kontrollør som sikrer en fastsatt pris, og som angir avstand og antall turer. Produsenter og utstyrsleverandører av takstameteret er ytterligere aktører som har glede av omsetning fra drosjenæringen. Videre viser drosjeregnskapet at driftskostnader knyttet til verkstedutgifter, bilpleietjenester, dekk og drivstoff er blant de største utgiftspostene. Drosjenæringen gir også ringvirkninger til leverandører av finansielle tjenester. Svært mange drosjeeiere tar opp et billån for å finansiere et bilkjøp. I tillegg er de pålagt forsikring i tilfelle ulykker skulle inntreffe.

Avgifter og kontrollorgan

Drosjenæringen bidrar positivt gjennom direkte innbetalinger til myndighetene. Årsavgiften og avgifter knyttet til bruk av vei, kjøp av bil samt bompenger gir betydelige inntekter til staten. Justervesenet som et statlig tilsynsorgan, byr på kostnader for drosjeeiere, i tillegg til at det skapes ringvirkninger for de som må undersøke bilens måleutstyr og takstameter.

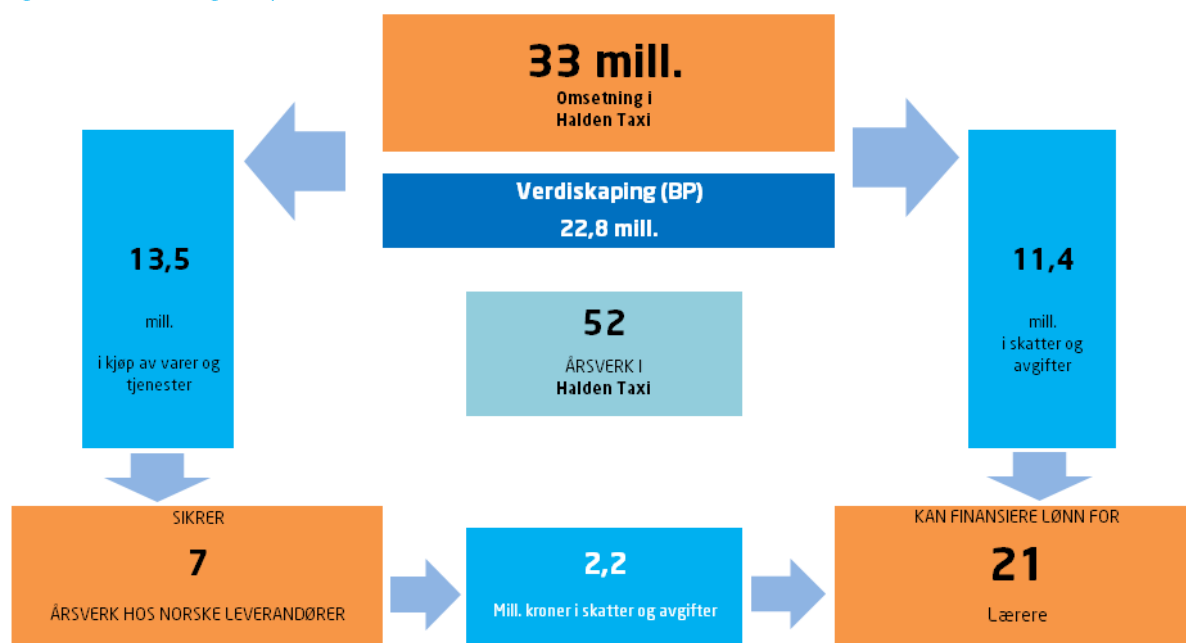
⁶ Undersøkelse gjennomført av Norges Taxiforbundet, «verditap og avskrivning på drosjebiler» januar 2015.

5 Halden taxi

Halden Taxi AS ble stiftet i 1995 og eies av løyveholderne som er tilknyttet foretaket hvor hver løyveholder besitter en aksje pr løyve. Løyveholderne har mellom 1 og 4 biler hvorav disse har 5 eller 7 seter. Sentralen har tilknyttet totalt 31 kjøretøy hvorav 8 stk. er maxitaxier og 23 mindre biler. Alle maxitaxiene er eid av sentralen. Totalt er det 52 årsverk blant sentralens ansatte og ansatte hos den enkelte løyveholder. Sentralen er oppført med en omsetning 33 mill. kroner i 2014. Kontantomsetningen tilfaller bileieren, som igjen betaler en avgift for å være tilknyttet drosjesentralen. All kredittkjøring betales til sentralen, men sentralen betaler dette ut igjen til løyveholderne etter at de har tatt et faktureringsgebyr på 3 pst.

Positive virkninger på underleverandører og regionen

Figur 7 Samfunnsregnskap for Halden Taxi AS, 2014



13,6 mill. kroner i skatter og avgifter kan finansiere:

- 21 Årsverk lærere
Eller
- 27 Årsverk sykepleiere
Eller
- 91 kommunale barnehageplasser

Kilde: SSB/NyAnalyse/Halden Taxi AS

Resultater fra samfunnsregnskapet til Halden Taxi

Samfunnsregnskapet til Halden Taxi AS viser at de etterspurte varer og tjenester for 13,5 mill. kroner. Det er nok til å sikre 7 arbeidsplasser fra underleverandører som igjen bidrar med 2,2 mill. kroner i skatter og avgifter til stat og kommune. Etterspørselen etter varer og tjenester forgrener seg flere ledd ut i ulike næringer og bidrar til å skape aktivitet innen produksjon og tjenester. Økt aktivitet for Halden Taxi skaper økt forbruk av varer og tjenester som igjen bidrar til økt aktivitet for tilknyttede underleverandører.

Bedriftsbidraget oppsummert for Halden Taxi AS

De skatter og avgifter som Halden Taxi bidrar med gjennom direkte og indirekte kanaler, gir store velferdsvirkninger for stat og kommune.

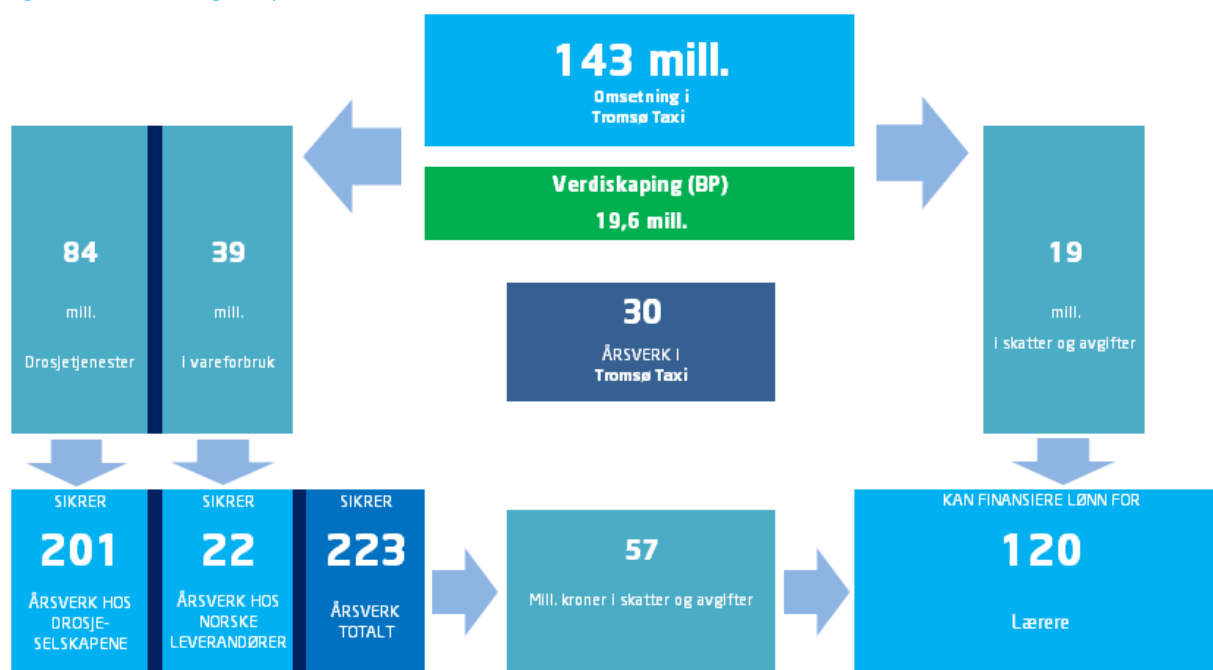
De 13,6 mill. kronene er nok til å kunne finansiere enten

- (a) lønn for **21** lærere,*
- (b) lønn for **27** sykepleiere, eller*
- (c) **91** kommunale barnehageplasser*

6 Tromsø Taxi

Tromsø Taxi AS er Nord-Norges største drosjesentral med om lag 90 biler. De tilbyr et variert tilbud av turer for større grupper, handicappede, og ulike anledninger. I tillegg har de inntekter fra salg av verkstedstjenester, takstameterutstyr, uniformer, regnskapstjenester og drift av vaskehall. Driftsinntektene deres i 2014 var på 143 mill. kroner. Det ga et driftsresultat på kr 1,8 mill. kroner. I det følgende har vi kun sett på omsetningen hos drosjesentralen. Vi gjør derfor leseren oppmerksom på at den samlede omsetningen for drosjesentralen Tromsø Taxi AS og alle drosjene som er tilknyttet sentralen er høyere enn samfunnsregnskapet nedenfor viser. Videre vil regnskapet nedenfor, grunnet regnskapstekniske forhold, kun vise antall årsverk benyttet direkte av sentralen i boksen under verdiskaping. Antall årsverk brukt av drosjene er dermed beregnet som en førsteordens effekt som følge av aktiviteten hos drosjesentralen. Litt skjematisk kan dette forstås slik: drosjesentralen selger transporttjenester til kunder, og etterspør tjenester fra drosjeeiere som innsatsfaktor i tjenesteproduksjonen. Denne etterspørselskomponenten dukker opp under regnskapsposten innkjøp av varer og tjenester i årsregnskapet til Tromsø Taxi AS, og utgjorde om lag 114 mill kroner i 2014.

Figur 8 Samfunnsregnskap for Tromsø Taxi AS. 2014



76 mill. kroner i skatter og avgifter kan finansiere:

- 120 Årsverk lærere
Eller
- 151 Årsverk sykepleiere
Eller
- 507 kommunale barnehageplasser

Kilde: SSB/NyAnalyse/Tromsø Taxi

Resultater fra samfunnsregnskapet til Tromsø Taxi

Samfunnsregnskapet til Tromsø Taxi i figur 8 viser hvordan omsetningen i sentralen forgrener seg ut til skatter og avgifter, utgifter til drosjetjenester og til annet vareforbruk. Når omsetningen til Tromsø Taxi øker vil det medføre økt behov for drosjetjenester fra drosjeeierne og generelt vareforbruk fra næringslivet. Etterspørselen fra Tromsø Taxi genererer arbeid for 223 årsverk som følge av forbruk på 123 mill. kroner.

Bedriftsbidraget oppsummert for Tromsø Taxi AS

De skatter og avgifter som Tromsø Taxi bidrar med gjennom direkte og indirekte kanaler, gir store velferdsvirkninger for stat og kommune.

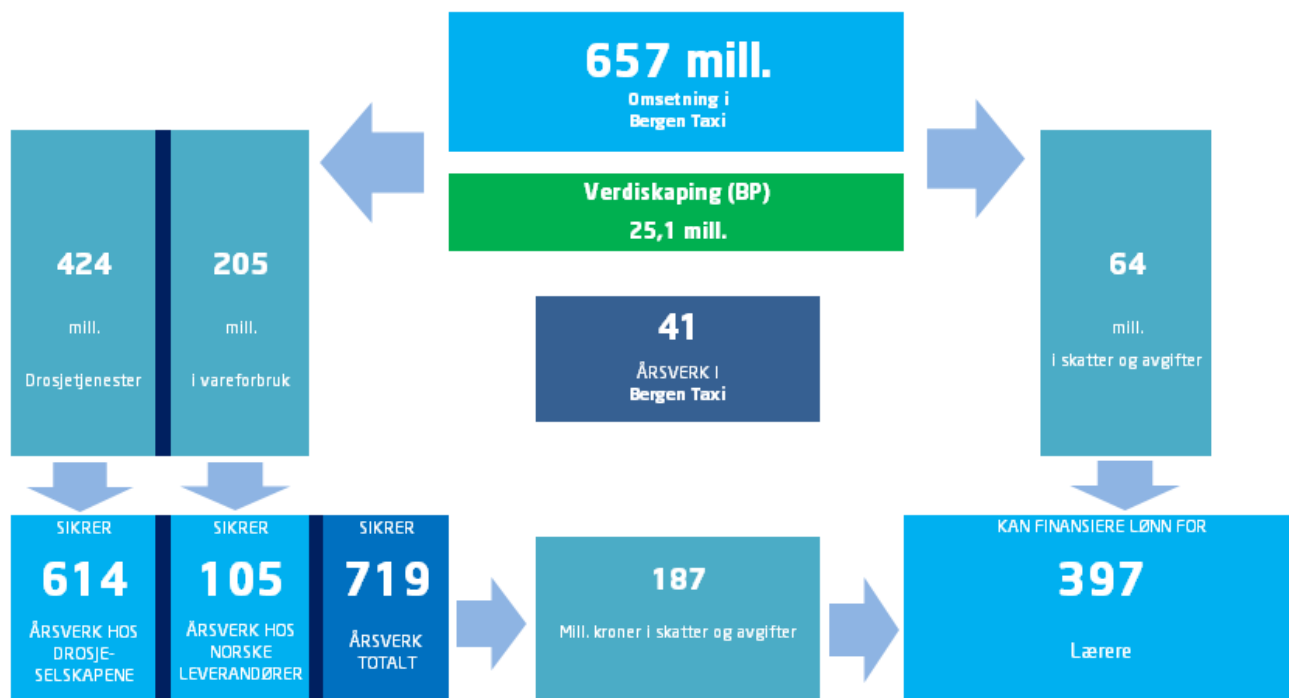
De 76 mill. kronene er nok til å kunne finansiere enten

- (a) lønn for **120** lærere,*
- (b) lønn for **151** sykepleiere, eller*
- (c) **507** kommunale barnehageplasser*

7 Bergen Taxi

Bergen Taxi er blant Norges største taxisentraler med 450 taxier i Bergensområdet. De har biler i flere kategorier, og tilbyr transport for blant annet uføre og større grupper. Bedriften har røtter tilbake til 1915 som Bergens Automobilvognmandsforening. Aksjeselskapet eies av løyvehaverne som er tilknyttet sentralen. Årsregnskapet til Bergen Taxi viser at de benyttet seg av 41 årsverk direkte i sentralen, men de har over 1100 eiere og sjåførere som er tilknyttet sentralen. Til sammen leverte de om lag 2 mill. turer, og omsatte for 657 mill. kroner i 2014. Bergen taxi er også eier i andre foretak som Bergen kommunikasjonsteknikk AS, Taxidrift AS, Taxiøkonomi AS og Taxigården AS. Disse foretakene er tilknyttet for å bistå med økonomisk rådgiving, administrasjon av eiendommer og salg av utstyr og rekvisita til drosjene.

Figur 9 Samfunnsregnskap for Bergen Taxi. 2014



252 mill. kroner i skatter og avgifter kan finansiere:

397 Årsverk lærere
Eller

498 Årsverk sykepleiere
Eller

1 679 kommunale barnehageplasser

Kilde: SSB/NyAnalyse/Bergen Taxi AS

Resultater fra samfunnsregnskapet til Bergen Taxi

Gjennom direkte og indirekte skatter bidrar Bergen Taxi med inntekter på 252 mill. kroner til stat og kommune. Dette skjer som følge av direkte skattlegging av taxisentralens aktivitet, og indirekte gjennom økt aktivitet for underleverandørene. Bergen Taxi bruker 629 mill. kroner på kjøp av tjenester fra underleverandører som gir tilknyttet næringsliv økt etterspørsel og aktivitet. Dette bidrar til å skape 719 arbeidsplasser for drosjeeiere og andre underleverandører som igjen genererer 187 mill. kroner i skatt.

Bedriftsbidraget oppsummert for Bergen Taxi

De skatter og avgifter som Bergen Taxi bidrar med gjennom direkte og indirekte kanaler, gir store velferdsvirkninger for stat og kommune.

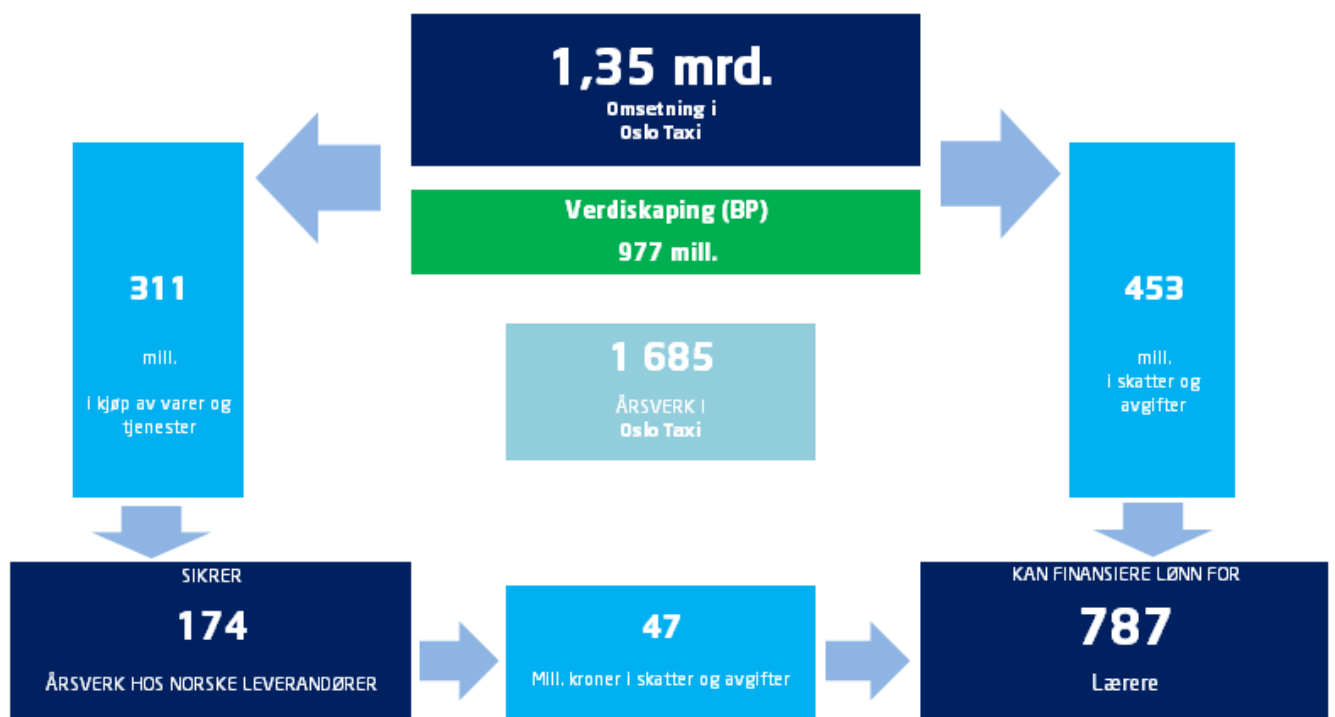
De 252 mill. kronene er nok til å kunne finansiere enten:

- (a) lønn for **397** lærere,*
- (b) lønn for **498** sykepleiere, eller*
- (c) **1 679** kommunale barnehageplasser*

8 Oslo Taxi

Oslo Taxi AS er skandinavias eldste drosjesentral med røtter tilbake til 1921. Da het den Christiania Bilcentral. Bedriften som vi kjenner i dag ble stiftet i 1994. Oslo Taxi AS eies av samvirkelaget Oslo Taxi SA som igjen eies av taxieierne som er tilknyttet sentralen. I 2014 brukte de 1685 årsverk. Foretaket kan vise til om lag 4,92 millioner turer i 2014 og har tilknyttet ca. 980 løyvehavere. Sentralen og drosjene omsatte for omtrent 1,35 mrd. kroner. Dette utgjør litt under 1,4 mill. kroner per løyve. Sentralen bistår også i administrative oppgaver innen salg markedsføring, bestilling og trafikkdirigering. I tillegg spiller sentralen en viktig rolle i arbeidet med å kurse sjåførere og løyvehavere.

Figur 10 Samfunnsregnskap for Oslo Taxi. 2014



500 mill. kroner i skatter og avgifter kan finansiere:

787 Årsverk lærere
Eller

988 Årsverk sykepleiere
Eller

3 330 kommunale barnehageplasser

Kilde: SSB/NyAnalyse/Oslo Taxi AS/Norges Taxiregnskap AS

Resultater fra samfunnsregnskapet til Oslo Taxi

Oslo Taxi AS har en verdiskaping på hele 977 mill., og omsetning på 1,35 mrd. kroner. Dette gir betydelige ringvirkninger for tilknyttet næringsliv, og bidrar til å opprettholde hele 174 årsverk hos underleverandører. Etterspørselen etter varer og tjenester fra Oslo Taxi skaper aktivitet for direkte og indirekte tilknyttede næringer gjennom forbruk av varer og tjenester. Vi ser derfor et betydelig samfunnsbidrag gjennom Oslo Taxis aktivitet.

Bedriftsbidraget oppsummert for Oslo Taxi AS

De skatter og avgifter som Oslo Taxi bidrar med gjennom direkte og indirekte kanaler, gir betydelige velferdsvirkninger for stat og kommune.

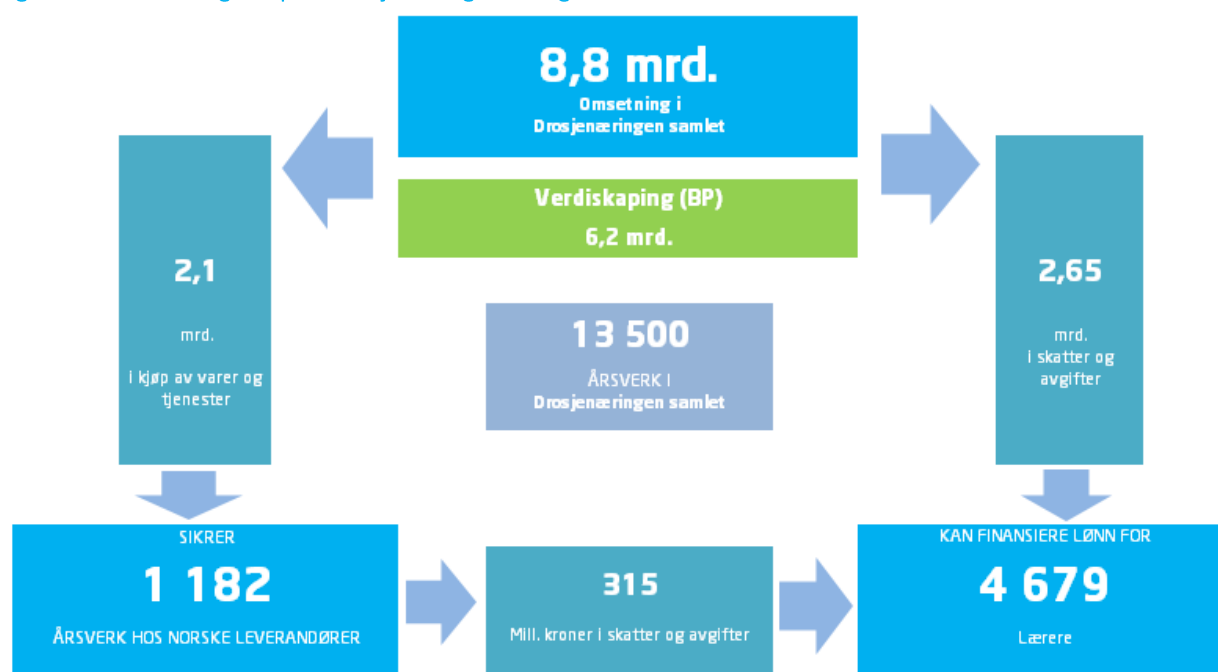
De 500 mill. kronene er nok til å kunne finansiere enten

- (a) lønn for **787** lærere,*
- (b) lønn for **988** sykepleiere, eller*
- (c) **3 330** kommunale barnehageplasser*

9 Samfunnsbidraget fra drosjenæringen i Norge

Figur 11 viser et samlet samfunnsregnskap for drosjenæringen i Norge. Gitt våre forutsetninger anslår vi at det direkte skatte- og avgiftsbidraget til stat og kommune fra sentralene, løyvehaverne og de ansatte utgjorde om lag 2,65 mrd. kroner. Dette tallet inkluderer også merverdiavgift på 8 pst.⁷ Vi anslår videre at det samlede innkjøpet av varer og tjenester – produktinnsatsen – fra andre næringer utgjorde ca. 2,1 mrd. kroner.⁸ Ved hjelp av vår ringvirkningsmodell anslår vi at dette sikrer 1182 årsverk direkte og indirekte hos norske underleverandører og videre oppover i verdikjeden. Modellberegninger av de samlede skattevirkningene viser at det indirekte skatte- og avgiftsbidraget fra disse til stat og kommune utgjorde om lag 315 mill. kroner. Summen av det direkte og det indirekte skatte- og avgiftsbidraget utgjorde litt under 3 mrd. kroner.

Figur 11 Samfunnsregnskap for drosjenæringen i Norge. 2014



2,97 mrd. kroner i skatter og avgifter kan finansiere:

4 679 Årsverk lærere
Eller

5 873 Årsverk sykepleiere
Eller

19 793 kommunale barnehageplasser

Kilde: SSB/NyAnalyse

⁷ Merverdigavgiften i 2014 utgjorde 8 pst. for persontransport. Denne avgiften har økt til 10 pst. fra 1.1.2016.

⁸ Her har vi lagt til grunn en depresieringsrate, eller avskrivningssats på 5 pst.

Resultater fra næringsanalysen

Verdiskapingen fra drosjenæringen gir etterspørsel etter varer og tjenester som medfører økt aktivitet for underleverandører. Dette skjer gjennom direkte og indirekte effekter og skaper arbeidsplasser på lokalt og nasjonalt plan. Drosjenæringen som helhet kjøpte tjenester for 2,1 mrd. kroner som sikret 1 182 arbeidsplasser. Underleverandørene og deres ansatte bidrar med 315 mill. kroner i skatter og avgifter. Ettersom drosjenæringen bidrar med 2,65 mrd. kroner i direkte skatt, gir dette stat og kommuner litt under 3 mrd. kroner i direkte skatt og fra indirekte kanaler som følge av drosjenæringen.

Samfunnsbidraget fra drosjenæringen oppsummert

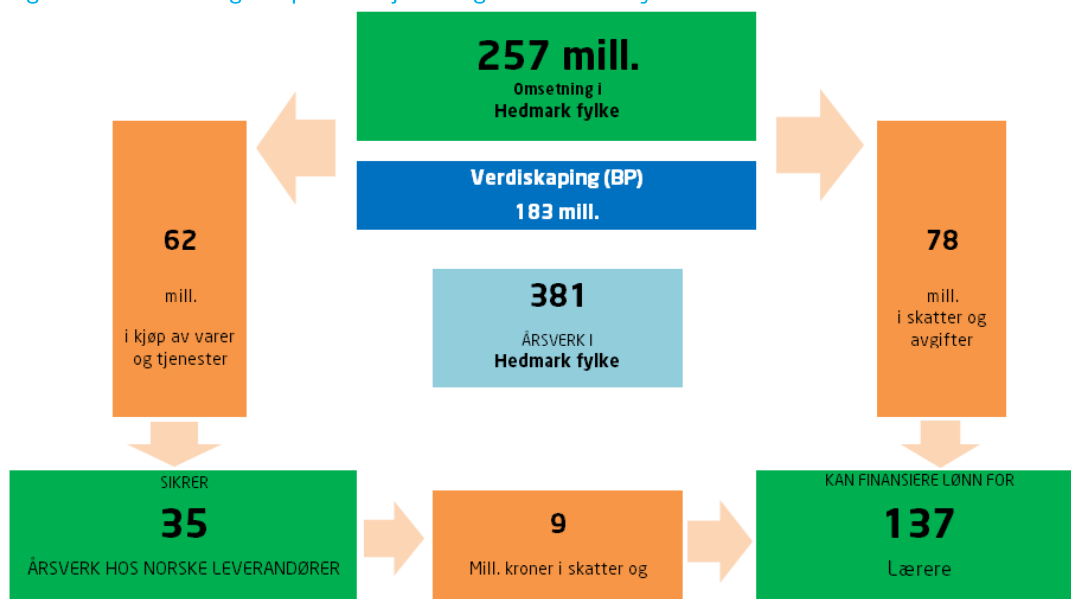
De skatter og avgifter som drosjenæringen bidrar med gjennom direkte og indirekte kanaler, gir betydelige inntekter til stat og kommuner i Norge.

De 2,97 mrd. kronene er nok til å kunne finansiere enten:

- (a) lønn for **4 679** lærere,*
- (b) lønn for **5 873** sykepleiere, eller*
- (c) **19 793** kommunale barnehageplasser*

10 Drosjenæringens regionale betydning

Figur 12 Samfunnsregnskap for drosjenæringen i Hedmark fylke, 2014



87 mill. kroner i skatter og avgifter kan finansiere:

137 Årsverk lærere
Eller

172 Årsverk sykepleiere
Eller

579 kommunale barnehageplasser

Kilde: SSB/NyAnalyse/Taxi Hedmark AS

Taxi Hedmark oppgir at Hedmark fylke hadde en samlet omsetning på 257 mill. kroner i 2014. Dette inkluderer omsetningen hos alle sentralen og drosjene i Hedmark fylke. Videre oppgir de at det var i alt 151 drosjeeiere og 463 sjåførere. Ved hjelp av et representativt drosjeregnskap har vi beregnet at de samlede lønnkostnadene pluss driftsoverskuddet til drosjeeierne utgjorde omtrent 190 mill. kroner. Ved hjelp av gjennomsnittlige lønnkostnader for drosjenæringen i Hedmark fylke har vi beregnet at det ble benyttet om lag 381 årsverk direkte i sentralene og ute hos drosjene.

Samfunnsbidraget fra drosjenæringen i Hedmark fylke

De skatter og avgifter som drosjenæringen i Hedmark fylke bidrar med gjennom direkte og indirekte kanaler, gir betydelige inntekter til stat og kommune.

De 87 mill. kronene er nok til å kunne finansiere enten:

- (a) lønn for 137 lærere,*
- (b) lønn for 172 sykepleiere, eller*
- (c) 579 kommunale barnehageplasser*

11 Ikke-prissatte virkninger fra drosjenæringen

I tillegg til kvantifiserbare virkninger fra drosjenæringen, gir denne næringen også andre ikke-prissatte virkninger, som gir økt konsumentnytt og velferd. Drosjenæringen er en tilbyder av transporttjenester døgnet rundt i mesteparten av Norges bebodde steder. Dette gir positive velferdsvirkninger for svært mange mennesker. Spesielt er drosjetilbudet viktig for personer som ikke har mulighet til å sørge for egen transport. Denne rapporten har ikke beregnet mernytten for disse personene, men tilsvarende studier med overføringsverdi, viser at mernytten for forbrukeren kan overstige merkostnaden ved å levere en slik tjeneste med en stor margin.

Transportordninger

Drosjenæringen utgjør en viktig del av alternative transportordninger for personer som ikke har mulighet til å kjøre selv, eller ta annen kollektivtransport. Eksempelvis kan personer med rett på sykepenger som er midlertidig hindret fra å reise til jobb på egenhånd, få et reisetilskudd fra NAV som dekker drosje frem- og tilbake til jobb. Dermed vil personer som ellers hadde vært sykemeldt på fulltid ha mulighet til å komme seg tilbake i jobb tidligere. Dette er en samfunnsgevinst i form av økt produksjon for bedriften samt lavere utgifter til sykepenger for staten. Videre bidrar også næringen, gjennom TT (tilrettelagt transport) ordningen, til at personer med mer varige funksjonsnedsettelse kan komme seg på jobb eller utføre dagligdagse gjøremål. Det sistnevnte er et pålegg til fylkeskommunene fra Samferdselsesdepartementet.

Et viktig tilbud for distriktene

I tillegg til de store byene, tilbyr drosjenæringen også sine tjenester i de mer perifere områdene i Norge. Et stabilt tilbud, overalt og alltid, gir økt velferd for innbyggere i mindre byer og tettsteder. Disse stedene har gjerne et begrenset tilbud av annen kollektivtransport samtidig som at avstandene er lange, fra hus til for eksempel lege og butikk. Uten et drosjetilbud på slike steder er det svært vanskelig for personer som av ulike grunner ikke har mulighet til å stå for egen transport å komme stort lenger enn sin egen hage. Drosjenæringen bidrar til at disse personene kan gjøre ærend av både dagligdags- og helt nødvendig natur.

Viktig sysselsetting i storbyene

Som nevnt innledningsvis er drosjenæringen en viktig del av transporttilbudet og sikrer tilgjengelighet på alle døgnets tider. Det gir også et stort bidrag i form av jobbmuligheter for personer uten høyere utdanning eller med innvandrerbakgrunn som kan ha spesielle utfordringer på jobbmarkedet. Særlig gjelder dette i de store byene hvor det er dyrt å bo. Den innsatsen som sjåfører bidrar med i form av nattarbeid og jobbing på helligdager er verdifullt for kunder og samfunnet. Videre er det mange som jobber deltid innen drosjenæringen og det gir en ekstrainntekt til enten studenter eller andre som ønsker fleksibilitet. Dermed gir drosjenæringen en betydelig inntektskilde for tusenvis av mennesker som kan holde forbruket oppe, finansiere studier og sikre seg et godt liv.



NyAnalyse AS

FORENKLER OG FORKLARER SAMFUNNET

Besøksadresse: Hegdehaugsveien 24, 0352 Oslo

E-post: rs@nyanalyse.no

Telefon: +47 977 97 021

Org.nr.: 995 261 561

Hjemmeside: www.nyanalyse.no