

Økonomien i taxi-
vognmandsbranchen
Resultater af landsdækkende
undersøgelse udført i
april-juli 2015

Rapport
November 2015



Indhold

Resume

1. Indledning

Formål og baggrund

Overordnet om undersøgelsen

2. Taxivognmændenes økonomi

Omsætningen på landsplan

Overblik over vognmandsforretningen i 2014

3. Taxibetjeningen i kommunerne

Udviklingen i antallet af taxitilladelser

Betjeningsdækningen i 2014 (herunder udviklingen)

Kriterier for udstedelse og inddragelse af taxitilladelser

Kommunerne trafikplanlægning

4. Analyse af indtjeningsvilkår

Betjeningsdækningens indvirkning

Flextrafikkens og OST-tilladelsernes indvirkning



Resume

Data viser en positiv omsætningsudvikling i hovedstaden og nedgang i resten af landet

Der kan udledes en række konklusioner fra undersøgelsen. De primære konklusioner er:

Antallet af taxitilladelser har været svagt faldende over perioden

Fra 2010 til 2014 er antallet af taxitilladelser faldet med 400-500 tilladelser på landsplan. Det svarer til cirka 10 procent.

Omsætningen er steget i hovedstaden, men faldet i resten af landet

I Taxinævnets område i hovedstaden er omsætningen steget med cirka 18 procent til 1,15 mio. kr. per tilladelse, mens den i de større og mellemstore byer er faldet med cirka 21 procent til 1,04 mio. kr. per tilladelse. I de øvrige områder er den faldet med cirka 6 procent til 960.000 kr. per tilladelse. Omsætningstilbagegangen har altså være markant udenfor hovedstaden.

Bilerne kører flere timer i dag end i 2010

Data fra hele landet viser, at vognmændenes biler på taxitilladelse i dag er langt mere på gaden til trods for en generel omsætningsnedgang på landsplan. Således er en gennemsnitsbil i 2015 på gaden cirka 27 procent længere end i 2010. Mest markant er det i hovedstaden, hvor bilerne er på gaden cirka 38 procent mere i 2014 end i 2010.

De flere kørte timer betyder øgede omkostninger til vedligehold, brændstof og især lønninger. Det forklarer, at indtjeningen per bil stort set er uændret uanset ændringerne i omsætning (hvad enten den er gået op eller ned).

Der er ingen klar sammenhæng mellem omsætning og flextrafik

De danske kommuner køber flextrafik i varierende grad. Der er ingen umiddelbar sammenhæng mellem, hvor meget flextrafik en kommune køber og omsætningen på taxitilladelse i kommunen. Således er der biler med såvel høj som lav omsætning både i kommuner uden flextrafik og i kommuner med en høj andel flextrafik.

Elleve steder med identificerede sorte huller i taxibetjeningen

De deltagende kommuner har indrapporteret en række områder, hvortil det kan være svært at bestille en taxi (på grund af få eller ingen biler i lokalområdet). Det drejer sig om i alt 11 steder fordelt over hele landet, hvor der er kendte problemstillinger med taxibetjeningen.

Tæt på halvdelen af alle taxiforretninger har ikke omsætning til at betale den overenskomstmæssige minimumsløn i timen

Data viser at cirka 50 % af taxitilladelseerne ikke har omsætning nok til, at betale den overenskomstmæssige minimumsløn på 157 kr. i timen inkl. feriepenge og pension for det antal timer bilen er på vagt i løbet af et år.



1. Indledning

Undersøgelsen understøtter Transportministeriets ønske om at få bedre overblik over taxilovens område, som myndighedsmæssigt primært ligger i kommunerne.

Undersøgelsen omfatter data fra kommunerne, taxibranchen og Trafikstyrelsen.



Formål og baggrund for dataindsamlingen på taxilovens område

Kortlægning af statistiske og økonomiske nøgletal for branchen

Dataindsamlingens formål og indhold

For at understøtte Transportministeriets ønske om bedre data har Deloitte fået i opdrag at gennemføre en dataindsamling på taxilovens område med fokus på taxitilladelser. Undersøgelsen er gennemført som en webbaseret spørgeskemaundersøgelse i april-juli 2015.

Den gennemførte kortlægning indeholder:

- Økonomiske tal for omsætning m.m. for taxitilladelser.
- Statistiske data over udviklingen i antal tilladelser indenfor taxilovens område.
- Data om kommunernes myndighedsudøvelse indenfor taxilovens område.
- Overblik over taxibetjeningen hen over landet.
- Udviklingen i vilkår, der kunne forklare en større eller mindre indtjening (fx omfang af OST-tilladelser eller udbredelse af flextrafik).

Svar fra Trafikstyrelsen, kommuner, bestillingskontorer og vognmænd

Omdrejningspunktet er data fra taxibranchen omkring de økonomiske nøgletal og kommunerne omkring de statistiske tal. Derudover har Trafikstyrelsen leveret data om OST-tilladelser, så alle fire typer tilladelser (taxi-, sygetransport-, limousine- og OST-tilladelser) under taxilovens områder er afdækket.



87 kommuner har deltaget i undersøgelsen

Vognmænd, bestillingskontorer og Trafikstyrelsen har ligeledes leveret data

Undersøgelse, der dækker op til 80 procent af landets tilladelser

Undersøgelsen er gennemført som en spørgeskemaundersøgelse. Spørgeskemaet er sendt til kommuner, taxivognmænd og bestillingskontorer i taxibranchen. Trafikstyrelsen har desuden leveret data om OST-tilladelser.

I tabellen til højre ses de overordnede nøgletal for undersøgelsen. Der er besvarelser fra 87 kommuner, heraf 28 i Taxinævnets område i hovedstaden.

Fra vognmandssiden er der 293 vognmænd med 517 taxitilladelser, der har svaret. Det svarer til cirka 12 procent af samtlige taxitilladelser i Danmark. Endelig har 9 større bestillingskontorer svaret.

Antallet af svar er ikke stort nok til at give et signifikant og detaljeret billede af alle hjørner af landet, men det er stort nok til at tegne et overordnet portræt af branchens situation.

Geografisk inddeling i tre grupper

Vi har opdelt svarene efter vognmændenes og bestillingskontorenes primære kommune. Kommunerne og de tilhørende svar er inddelt i tre geografiske typer: Taxinævnet i hovedstaden (28 kommuner i Storkøbenhavn og Nordsjælland), større og mellemstore byer samt øvrige (svarende til landkommunerne).

Inddelingen er foretaget på baggrund af samlet indbyggertal og befolkningstæthed. I gruppen større og mellemstore bykommuner indgår Aarhus, Odense, Aalborg, Esbjerg, Vejle, Randers, Kolding, Silkeborg, Horsens, Roskilde og Næstved kommuner.

Table 1: Basistal for undersøgelsen

	Antal besvarelser	Antallet af taxitilladelser
Vognmand	293	517
Bestillingskontor	9	1.087
Kommuner	59 + 28*	3.613

	Taxinævnets område (Hovedstaden)	Større og mellemstore byer	Øvrige	Total	Ingen information
Vognmænd	115	90	86	291	2
Bestillingskontorer	2	4	3	9	0
Kommuner	1*	10	49	60	0

* Der er 28 kommuner i Taxinævnets område.(eksklusive Bornholm).

2. Vognmændenes økonomi

Siden 2010 er omsætningen per bil steget i hovedstadsområdet, mens den er faldet i resten af landet.

En typisk bil i hovedstadsområdet vil være i stand til at indtjene et overskud på 18 kr. i timen, hvis både chauffør og kørende vognmand aflønnes med garantiminimumlønnen. I landkommunerne var det tilsvarende typiske beløb et underskud på 18 kr.

Analysen viser også, at cirka 50 procent af bilerne i 2014 ikke har haft indtjeningskraft til at aflønne chauffører og vognmænd med minimumgaranti-lønnen på området for det antal timer bilen har været på gaden.



Nøgletal for taxivognmandserhvervet

Positiv økonomisk udvikling i hovedstadsområdet – tilbagegang i resten af landet

Indtjeningsudviklingen går den rette vej i hovedstaden

Data viser, at omsætningen per tilladelse/bil i hovedstaden er steget med cirka 12 procent fra 2010 til 2014.

For de større og mellemstore byer er omsætningen faldet med cirka 21 procent. For de øvrige kommuner er der en svag omsætningstilbagegang på cirka 6 procent.

Indtjeningen per tilladelse viser i mindre grad udsving i perioden.

Tallene viser klart, at der i 2014 køres langt flere timer per vogn end i 2010 – i gennemsnit 30 procent flere i 2014 sammenlignet med 2010.

Der er i dag færre medarbejdere hos vognmændene

I perioden fra 2010 til 2014 er der et generelt fald i antallet af medarbejdere hos den enkelte vognmand på cirka 5 procent i gennemsnit. Det dækker over en stigning i hovedstaden samt et fald (det største fald i undersøgelsen) på cirka 15 procent i de små landkommuner.

Næsten alle tilladelser er tilknyttet bestillingskontorerne

93 procent af alle tilladelser er i dag tilknyttet bestillingskontorer. Det medfører en gennemsnitlig omkostning per tilladelse på landsplan på cirka 81.000 kr. per år, svarende til 6.750 kr. per måned.

Tabel 2: Nøgle tal for undersøgelsen

	Taxinævnets område (hovedstaden)		Større og mellemstore byer		Øvrige		Total	
	2014	Ændring fra 2010	2014	Ændring fra 2010	2014	Ændring fra 2010	2014	Ændring fra 2010
Omsætning per tilladelse	1.158.356*	12 %*	1.039.044	-21 %	914.539	-6 %	964.504	-1 %
Indtjening per tilladelse	150.333	6 %	202.250	3 %	163.333	-3 %	168.561	3 %
Timer per vogn per år	5.022*	9 %*	4.817	17 %	5.005	32 %	4.804	30 %
Antal taxitilladelser per vognmand fra kommuner	1,7	2 %	1,4	7 %	1,9	-7 %	1,7	-1 %
Øvrige tilladelser per vognmand	2,1	29 %	2,3	125 %	5,3	33 %	3,9	35 %
Andel tilknyttet bestillingskontor	99 %		99 %		78 %		93 %	
Antal medarbejdere per vognmand	5,4	1,5 %	3,3	-3,5 %	3,7	-15 %	4,1	-5 %
Driftsbidrag til bestillingskontorer	83.184	31 %	79.207	3 %	65.202	-10 %	81.326	4 %
Andel af kommunernes borgerkørsel, der indkøbes som flextrafik i procent				20 %		47 %		40 %

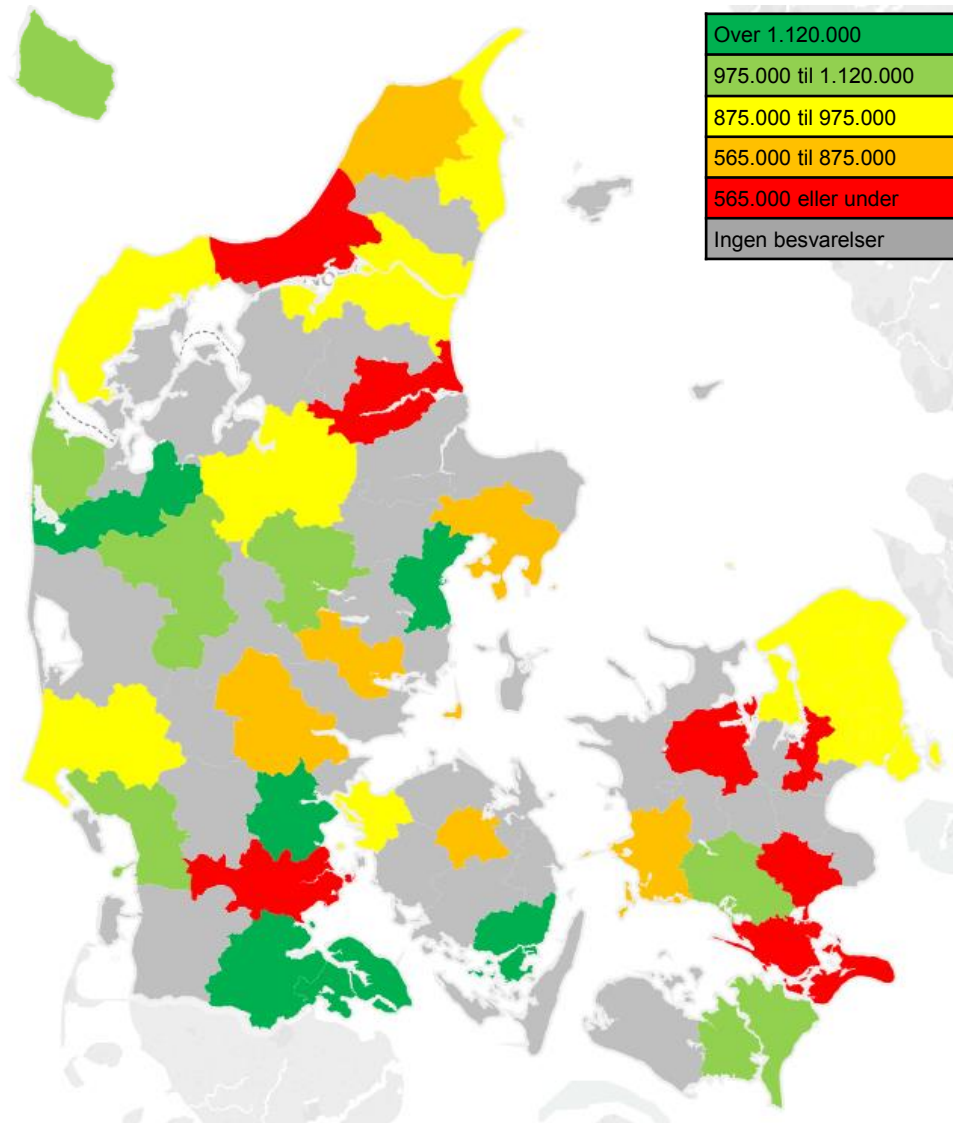
* Data fra Taxinævnets statistik for hovedstadsområdet 2014.

Kortet viser den gennemsnitlige omsætning per tilladelse i kommunen

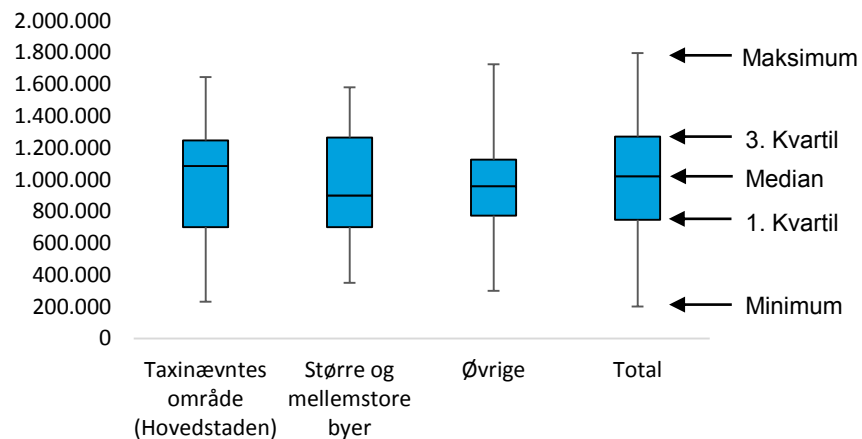
Der er ikke et entydigt mønster

Kortet viser den gennemsnitlige omsætning per bil i de kommuner, hvorfra der foreligger data.

Der er ikke et klart mønster i den geografiske spredning af høj eller lav omsætning.



Figur 1: Omsætning per tilladelse



Figur 2: Omsætningskort på kommuneniveau.

Typiske indtjeningsprofiler

Cirka 50 procent af branchens biler har ikke omsætning til en løn på 157 kr. i timen

Med den nuværende frikøbsordning koster en bil 200.000+ kr. om året før aflønning af chauffører og vognmænd

Tallene i de to tabeller skal ses som økonomien i en repræsentativ taxiforretning. Tallene kan variere alt efter finansieringsform, den valgte bil, forsikringsvilkår mv. Tallene skal derfor ses som vejledende for 2014.

Den typiske bil i de små landkommuner har ikke indtjening til at aflønne efter garantilønnen for alle de kørte timer

Beregningen af de typiske økonomier i de tre typer kommuner viser, at der i hovedstadsområdet indtjenes 18 kr. udover minimumtimelønnen på 157 kr. Den tilsvarende beregning for en typisk bil i en landkommune er et underskud på 18 kr.

Cirka 50 procent af bilerne kan ikke honorere minimumlønnen på 157 kr. i timen

Sammenholdt med variationen i branchens omsætningstal per bil (på side 9) betyder omkostningsstrukturen, at cirka 50 procent af bilerne ikke kan aflønne en time bag rattet med minimumgarantilønnen fra 3F's overenskomst med ATAX.

Analysen har ikke kortlagt lønningerne for ansatte chauffører, så den afdækker ikke, om aflønningen lever op til overenskomsten. Det er således i høj grad et sandsynligt scenarie, at aflønningen af ansatte chauffører overholdes, mens vognmændene selv kører til en meget beskeden timeløn.

Tablet 3: Antagelser for biløkonomi

Antagelser	Taxinævnets område (hovedstaden)	Større og mellemstore byer	Øvrige
Bilernes levetid	2 år	2 år	3 år
Antal kilometer per år	125.000 km	125.000 km	70.000 km
Antal timer per år	5.022 timer	4.817 timer	5.005 timer

Tablet 4: Eksempel på totaløkonomi for vogne

	Taxinævnets område (Hovedstaden)	Større og mellemstore byer	Øvrige
Omsætning	1.158.356 kr.*	1.039.044 kr.	914.539 kr.
Omkostninger pr/år.	÷ 277.493 Kr.	÷ kr. 273.519	÷ 217.314 Kr.
Finansieringsomkostninger pr. år.	÷ 70.887 Kr.	÷ 70.887 Kr.	÷ 60.980 Kr.
Udbetaling pr. år.	÷ 24.750 Kr.	÷ 24.750 Kr.	÷ 16.500 Kr.
Omkostning til central pr. år	÷ 83.184 Kr.	÷ 79.207 Kr.	÷ 65.202 Kr.
Brændstof pr. år	÷ 75.000 Kr.	÷ 75.000 Kr.	÷ 36.000 Kr.
Vedligehold pr. år	÷ 20.000 Kr.	÷ 20.000 Kr.	÷ 20.000 Kr.
Forsikring/vægtafgift/grønafgift m.v.	÷ 26.000 Kr.	÷ 26.000 Kr.	÷ 26.000 Kr.
Øvrige omkostninger	÷ 10.000 Kr.	÷ 10.000 Kr.	÷ 10.000 Kr.
Estimeret gevinst/(omk) ved salg af bil pr.år	32.325 Kr.	32.325 Kr.	17.368 Kr.
Indtjening før løn til chauffører og vognmand	880.860 Kr.	765.525 Kr.	697.225 Kr.
Aflønningsmulighed per time	175 Kr.	159 Kr.	139 Kr.
Minimumstimeløn jf. overenskomst **	157 Kr.	157 Kr.	157 Kr.
Overskud til vognmand per time	18 Kr.	2 Kr.	÷ 18 Kr.

Tablet 1: Basistal for undersøgelsen

* Data fra Taxinævnets statistik for hovedstadsområdet. ** Garantiløn fra 3F-overenskomsten (inkl. pension og feriepenge på 8 % + 12,5 %.)

3. Taxibetjeningen i kommunerne

Taxibetjeningen i kommunerne er blevet dårligere i perioden fra 2010 til 2014.

Samtidig er kommunerne opmærksomme på steder, hvor der i praksis mangler taxibetjening.

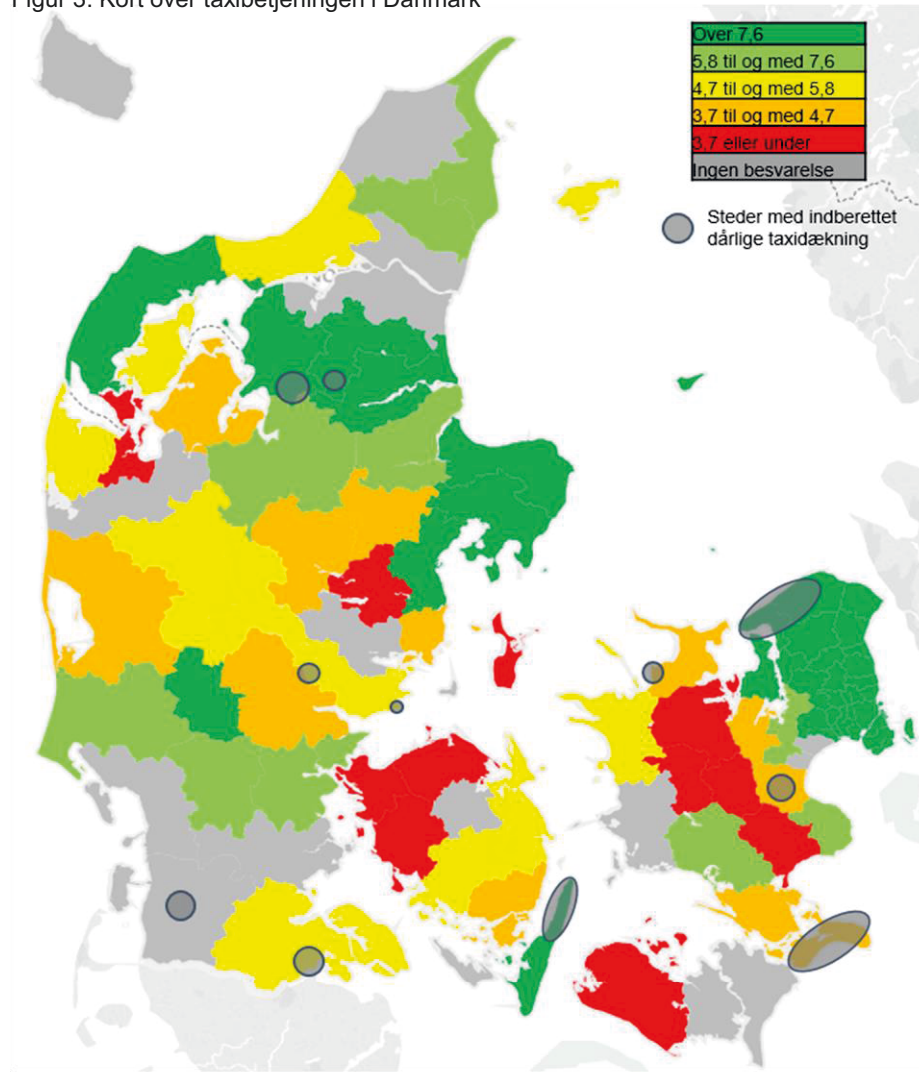
De færreste kommuner arbejder dog på konkrete trafikplaner, hvor taxibetjening indgår.



Graden af taxibetjening i Danmark

Taxibetjeningen i yderområder er i fokus i nogle kommuner

Figur 3: Kort over taxibetjeningen i Danmark

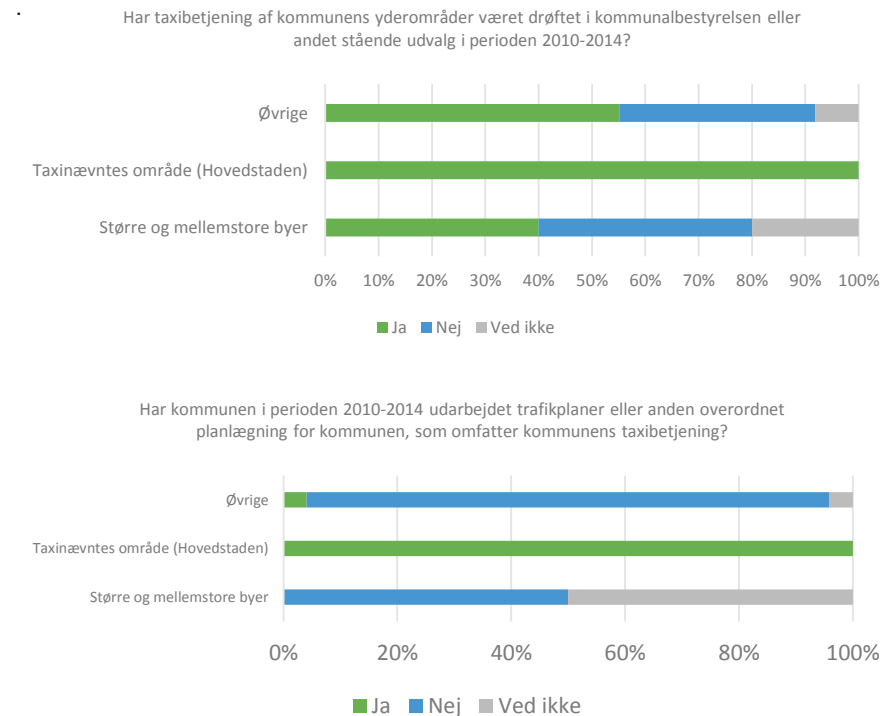


Antal tilladelser per 10.000 indbyggere og sorte pletter på kortet

Kortet illustrerer, hvor mange taxier der er per 10.000 indbyggere i landets kommuner, og hvor i landet kommunerne har kendskab til områder med manglende taxibetjening.

Der er ikke et klart mønster for den manglende taxibetjening, som kommunerne beskriver. Dog fremgår det af kortet, at der i alle tilfælde er tale om tyndt befolkede områder.

I tabellerne herunder ses det, at i et flertal af landets kommuner har taxibetjeningen været diskuteret i kommunen. Data viser også, at der kun i hovedstaden og i én landkommune er udarbejdet trafikplaner, hvor taxibetjeningen i kommunen indgår fremadrettet.



Figur 4: Trafikplaner og taxibetjening i kommunerne

Ændringen i taxibetjeningen

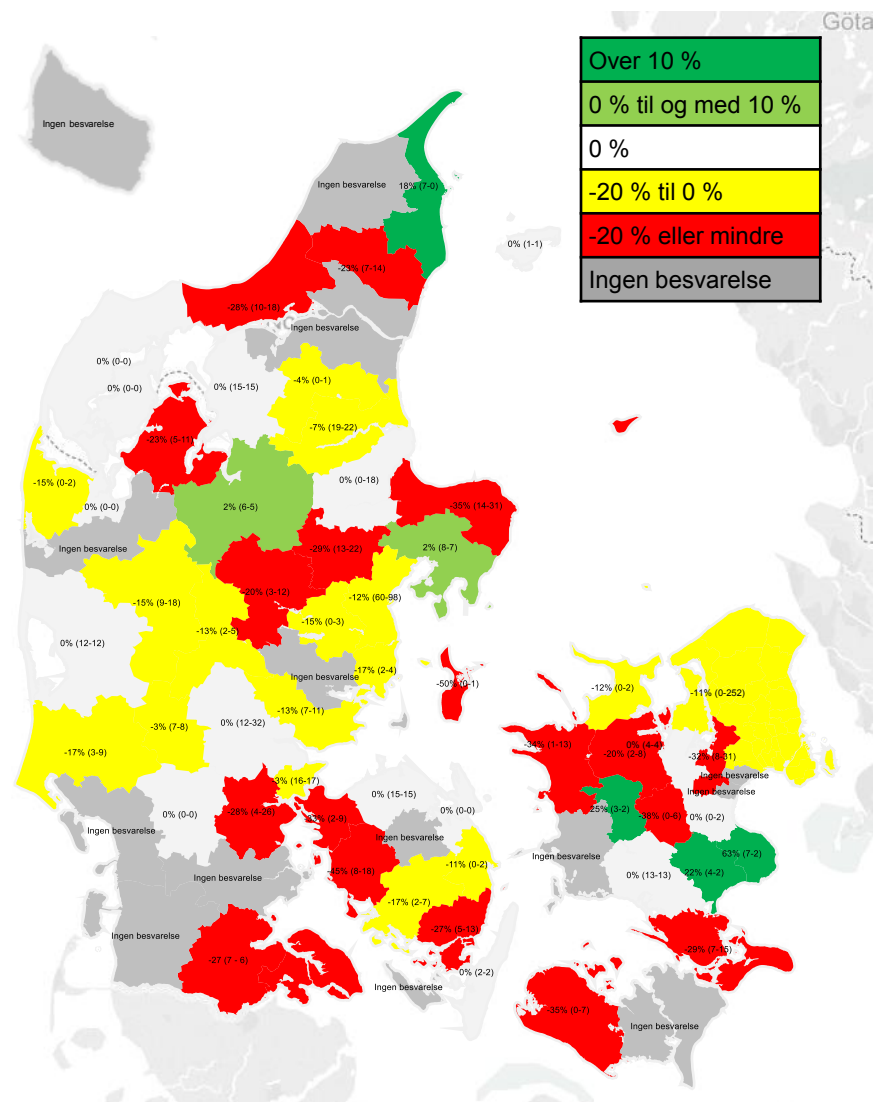
Kortet viser udviklingen fra 2010 til 2014 i antal tilladelser til taxikørsel i kommunerne

Kortet skaber overblik over udviklingen i perioden

I den periode, undersøgelsen dækker, har der i de fleste kommuner været en forskydning i antallet af tilladelser. På kortet ses denne forskydning med et procenttal og en parentes, hvori der står to tal. Det første tal står for antallet af tilladelser, der er udstedt i perioden. Det andet tal står for antallet af tilladelser, der er afleveret.

Hvis vi tager Taxinævnets område i hovedstaden, er der angivet -11% (0-252). Dette svarer til 11 % færre tilladelser i 2014 end i 2010, og at der er udstedt 0 tilladelser og inddraget/afleveret 252 tilladelser.

Den generelle tendens viser, at der i langt de fleste af landets kommuner har været et fald i antallet af tilladelser i perioden. Det er et begrænset antal kommuner, der har haft en positiv udvikling i antallet af tilladelser.



Udviklingen i antallet af tilladelser

Mens antallet af taxitilladelser er faldende, stiger antallet af førerkort

I grafen ses udviklingen i antal tilladelser og førerkort

Selvom antallet af taxitilladelser er faldende hen over perioden, er der udstedt et stigende antal førerkort, som det ses i diagrammet.

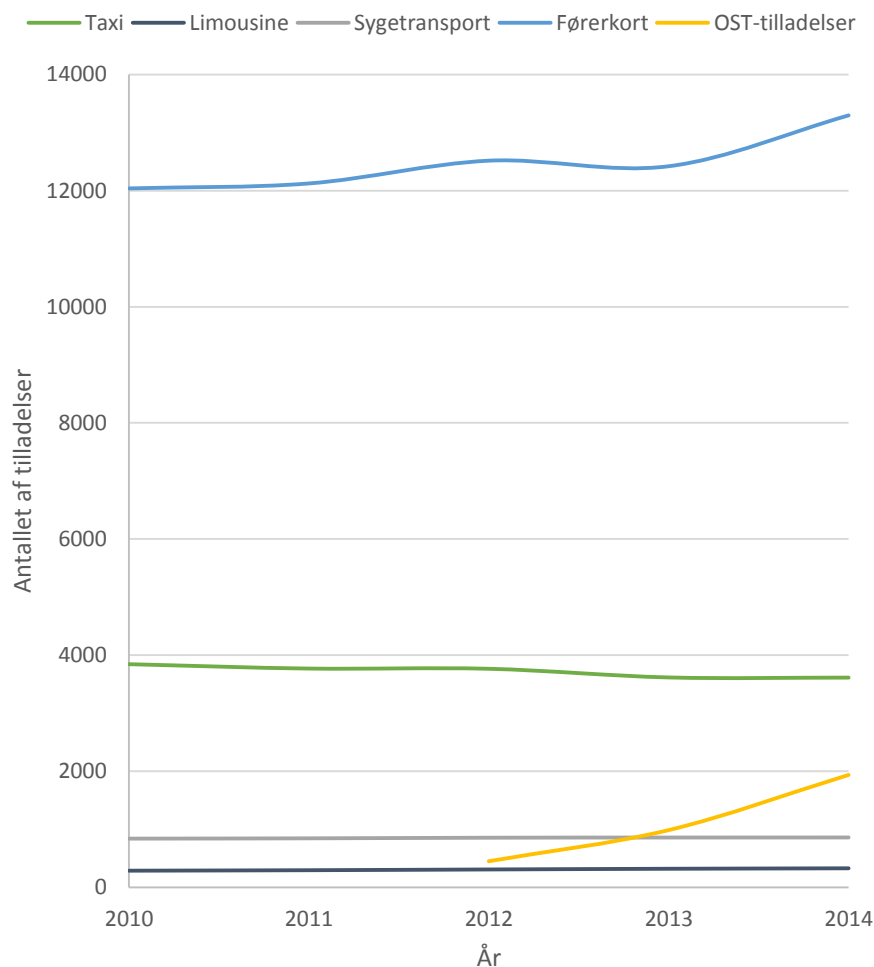
Grafen viser, at antallet af OST-tilladelser er steget meget i de 2,5 år, OST-tilladelsen har eksisteret. Antallet af sygetransporttilladelser og tilladelser til limousinekørsel ligger stabilt over hele perioden, mens antallet af taxitilladelser er jævnt faldende.

Manglende information fra storkommuner

I opgørelsen mangler oplysninger for Hjørring, Odense, Solrød, Tønder og Aalborg kommuner. Et estimat for disse kommuner er, at der per 31. december 2014 er 400-500 taxitilladelser.

Det vil sige, at antallet af tilladelser ved årsskiftet 2014/2015 var på 4.300-4.500 tilladelser på landsplan.

Figur 6: Udviklingen i antallet af tilladelser 2010 - 2014



Kriterier for udstedelse og inddragelse

Hovedårsagen til udstedelse af nye tilladelser er efterspørgsel fra branchen

Anciennitet er det altoverskyggende kriterie for at få tildelt en taxitilladelse

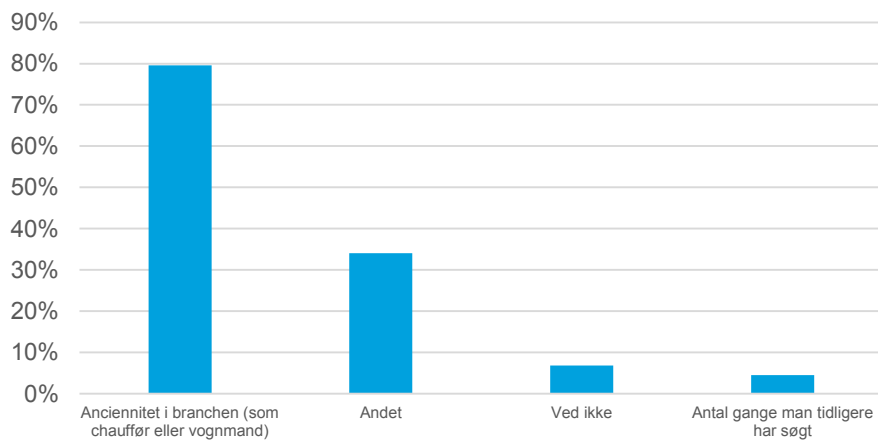
I de tre diagrammer ses oplysninger fra kommunerne om kriterier for udstedelse af nye tilladelser, hvilke krav der skal leves op til for at få tildelt en ledig taxitilladelse, og hvad de typiske årsager er, til at kommunerne inddrager/tilbagekaldt en tilladelse fra en vognmand.

Data viser, at efterspørgsel efter flere taxi fra branchen selv eller fra borgere/erhvervsliv oftest er grunden til, at kommunerne udsteder nye tilladelser.

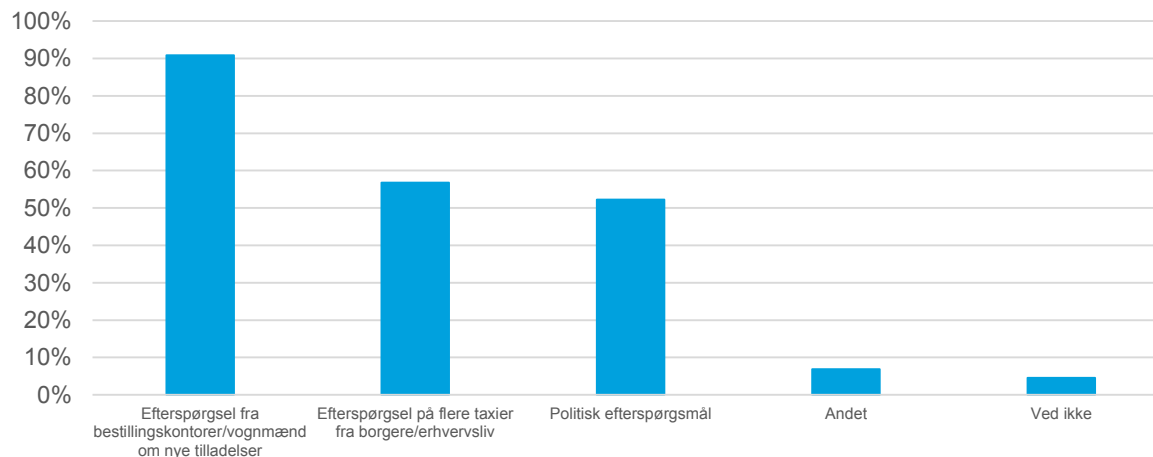
Årsagen til inddragelse/tilbagekaldelse af tilladelser er i 50 procent af tilfældene gæld til det offentlige.

For alle tre tabellers vedkommende kunne der vælges flere svar, og derfor er summen over 100 procent.

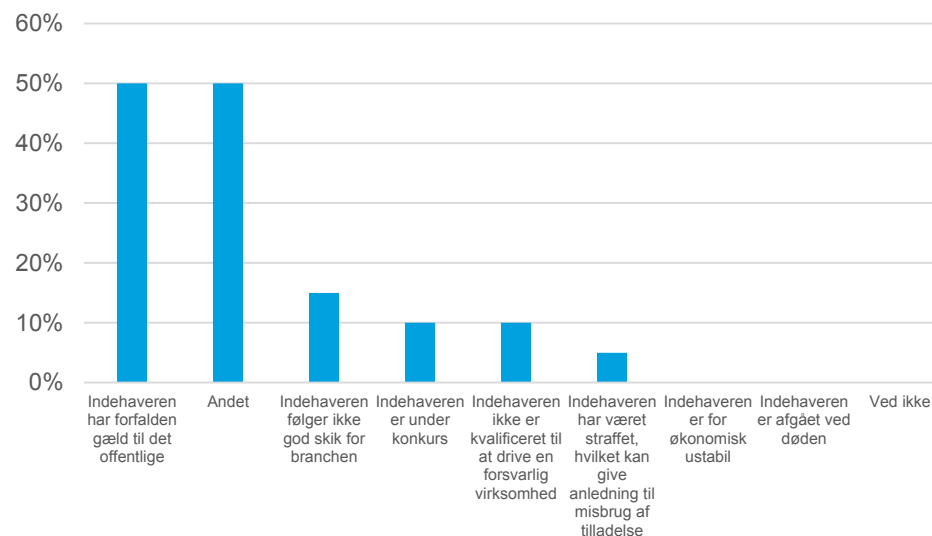
Figur 5: Typiske opfyldelseskriterier for udstedelse af en tilladelse til en vognmand?



Figur 6: Kriterier for at kommunerne sender nye tilladelser ud



Figur 7: Årsager til tilbagekaldelse af tilladelser



4. Analyse af indtjeningsvilkår

Der er ingen sammenhæng mellem antallet af taxitilladelser per indbyggere i en kommune og omsætning per tilladelse.

Ligeledes er der ingen sammenhæng mellem antallet af OST-tilladelser i en kommune eller kommunernes indkøb af flextrafik og omsætning per taxitilladelse.



Mulige indvirkninger på omsætningen

Ingen tydelig sammenhæng mellem taxidækning, OST-udbredelse eller flextrafik og omsætning

Ingen tydelig sammenhæng mellem taxiudbredelsen og omsætning per taxi

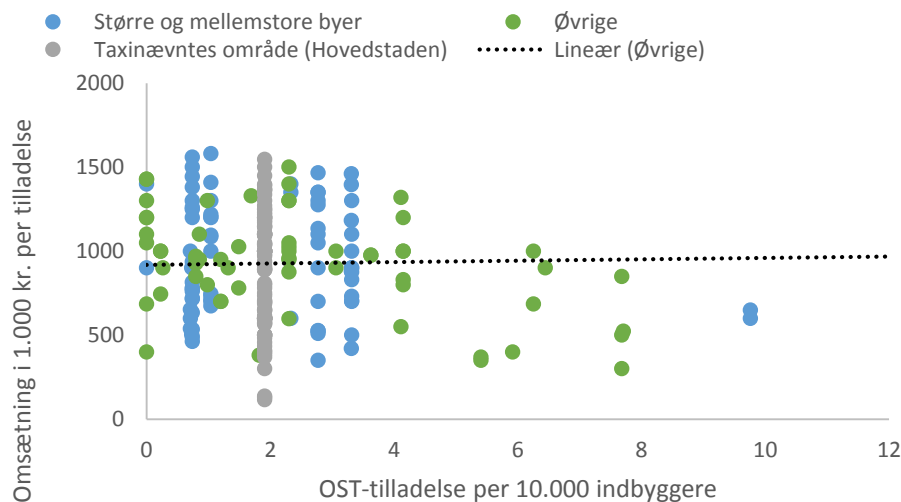
I figuren øverst til højre ses omsætningen fordelt på de tre geografiske områder i forhold til betjeningsdækningen (målt som antal tilladelser per 10.000 indbyggere).

Ingen klar kobling mellem OST-tilladelser, flextrafik og taxiernes omsætning

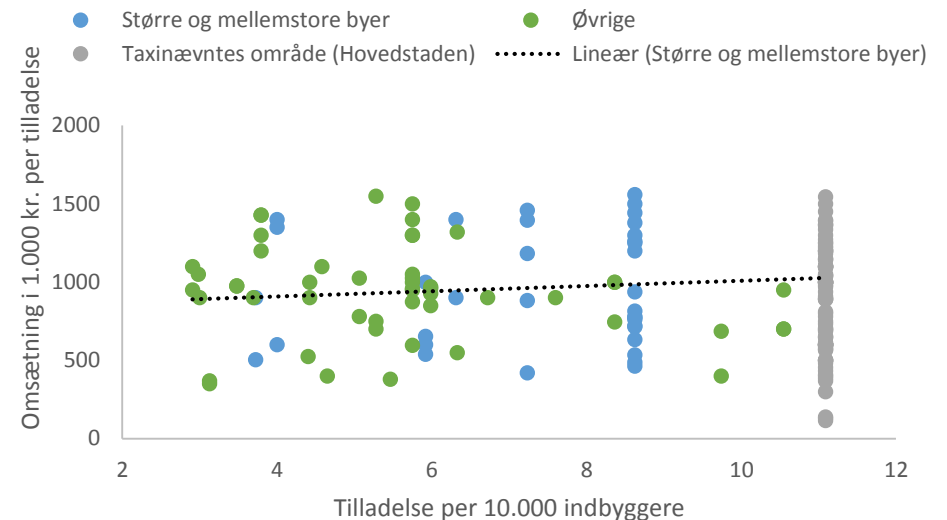
I figurene herunder ses der umiddelbart ingen klar sammenhæng mellem en kommunes andel af offentlig kørsel, der varetages af flextrafik, og taxiernes omsætning i den enkelte kommune.

Det samme gælder for antallet af OST-tilladelser per 10.000 indbyggere. Her er der heller ingen klar sammenhæng mellem antallet af OST-biler og taxiernes omsætning.

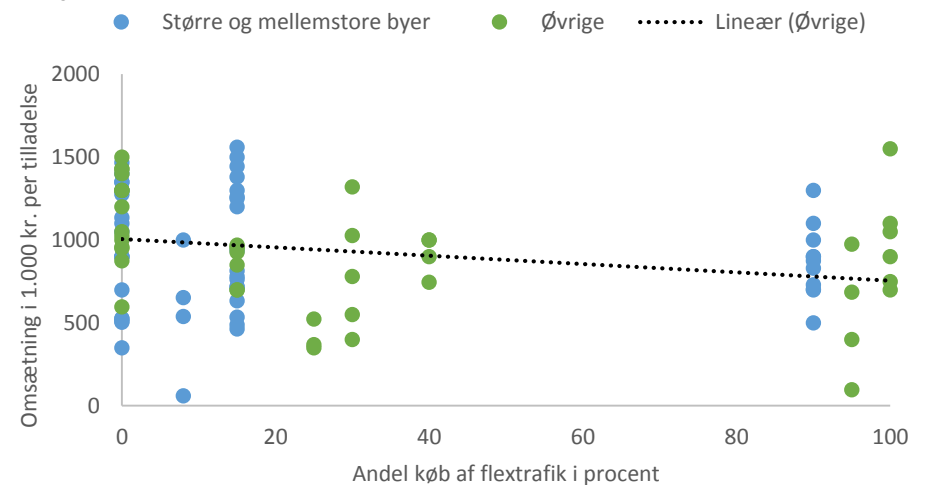
Figur 8: Omsætning i taxier ifht. antal OST-tilladelser



Figur 9: Taxidækningen pr. 10.000 indbyggere



Figur 10: Kommunernes køb af Flextrafik



Om Deloitte Consulting – fra ide til virkelighed

Deloitte Consulting fokuserer på udvikling og effektivisering af kundernes organisation, kerneprocesser, økonomistyring og it for at bidrage til realisering af kundernes strategiske målsætninger. Vi kender den offentlige og den private sektor til bunds og kombinerer vores faglige kompetencer med evnen til at lede, styre og gennemføre projekter i komplekse miljøer. Det kan være som rådgivere eller som ansvarlige for processer fra idestadie til implementering.

Deloitte er Danmarks største revisions- og rådgivningsfirma. Vi tilbyder en bred vifte af ydelser og kombinerer konsulentrollen i Deloitte Consulting med Deloittes kompetencer indenfor revision, skat og finansiering. Det giver vores kunder en unik mulighed for at få integrerede løsninger, der er skræddersyet til de enkelte opgaver.

Vi er del af den globale virksomhed Deloitte Touche Tohmatsu Limited. Vi udvikler og deler viden på tværs af kontorer i mange lande. Inspirationen fra udlandet kombineret med systematisk metodeudvikling på tværs af landegrænser sikrer, at vores løsninger altid tager udgangspunkt i den seneste viden. Det er forudsætningen for, at vi i dag og i fremtiden kan være en attraktiv og værdiskabende rådgiver.

Om Deloitte

Deloitte leverer ydelser indenfor revision, skat, consulting og financial advisory til både offentlige og private virksomheder i en lang række brancher. Vores globale netværk med medlemsfirmaer i mere end 150 lande sikrer, at vi kan stille stærke kompetencer til rådighed og yde service af højeste kvalitet, når vi skal hjælpe vores kunder med at løse deres mest komplekse forretningsmæssige udfordringer. Deloitte's cirka 210.000 medarbejdere arbejder målrettet efter at sætte den højeste standard.

Deloitte Touche Tohmatsu Limited

Deloitte er en betegnelse for Deloitte Touche Tohmatsu Limited, der er et britisk selskab med begrænset ansvar, og dets netværk af medlemsfirmaer. Hvert medlemsfirma udgør en separat og uafhængig juridisk enhed. Vi henviser til www.deloitte.com/about for en udførlig beskrivelse af den juridiske struktur i Deloitte Touche Tohmatsu Limited og dets medlemsfirmaer.

© 2015 Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab. Medlem af Deloitte Touche Tohmatsu Limited.

**Member of
Deloitte Touche Tohmatsu**