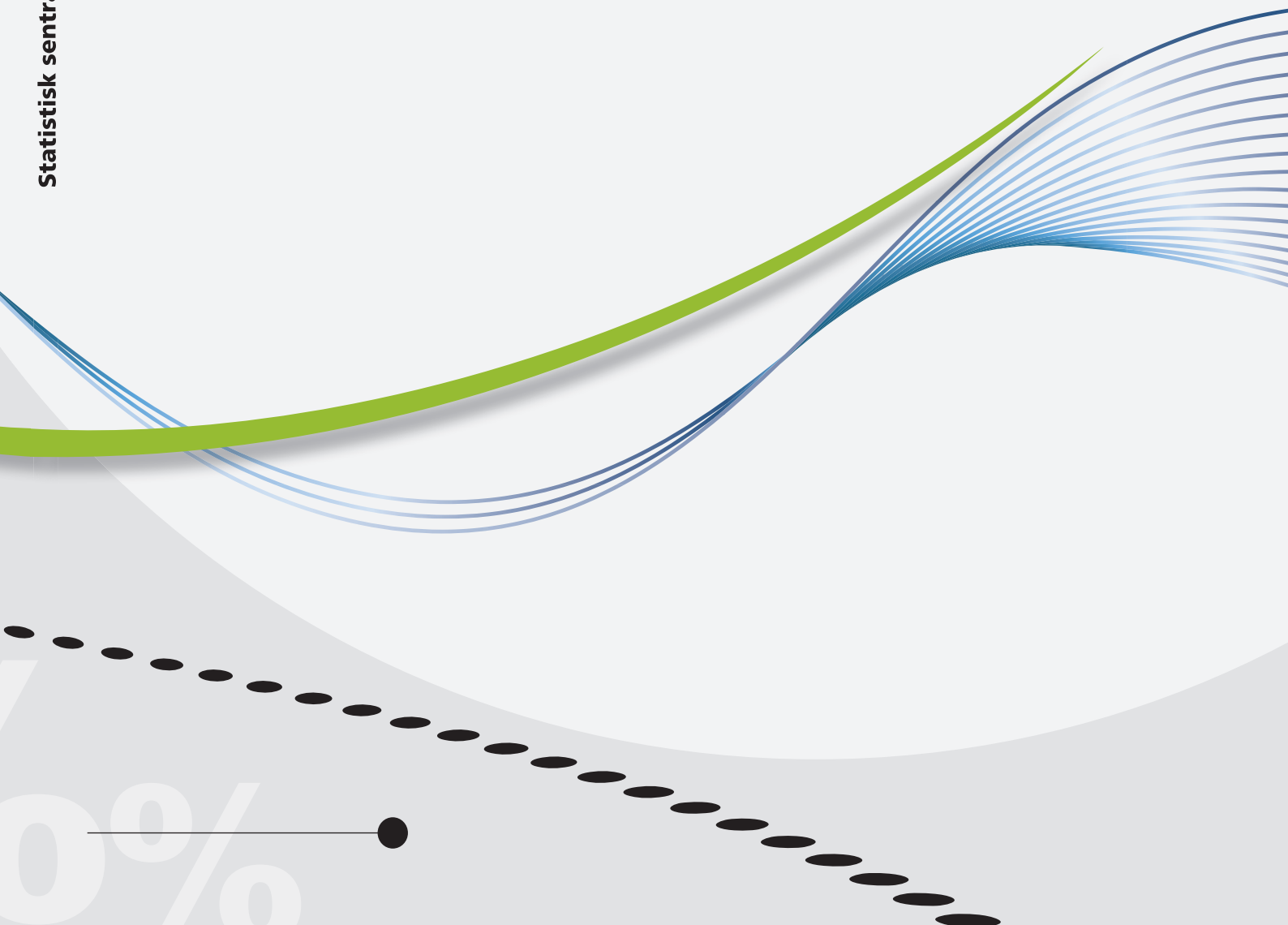




Fitwi Wolday

Drosjeundersøkelsen
Dokumentasjonsnotat



Fitwi Wolday

Drosjeundersøkelsen

Dokumentasjonsnotat

	Standardtegn i tabeller	Symbol
© Statistisk sentralbyrå	Tall kan ikke forekomme	.
Ved bruk av materiale fra denne publikasjonen skal	Oppgave mangler	...
Statistisk sentralbyrå oppgis som kilde.	Oppgave mangler foreløpig	...
Publisert juli 2012	Tall kan ikke offentliggjøres	:
	Null	-
ISBN 978-82-537-8437-3 (trykt)	Mindre enn 0,5 av den brukte enheten	0
ISBN 978-82-537-8438-0 (elektronisk)	Mindre enn 0,05 av den brukte enheten	0,0
ISSN 1891-5906	Foreløpig tall	*
Emne: 10.90	Brudd i den loddrette serien	—
	Brudd i den vannrette serien	
Trykk: Statistisk sentralbyrå	Desimaltegn	,

Forord

Drosjetransport, selv om den er en viktig del av persontransporten, var tidligere dårlig dekket med statistikk. I 2007 startet Statistisk sentralbyrå (SSB) utviklingen av kvartalsvis statistikk om drosjetransport, blant annet for å imøtekomme ønsker fra Norges Bank samt supplere statistikken om persontransport.

Statistikken er utviklet gjennom tredjeparts innhenting av data fra drosjesentralene. Produksjonen av drosjetjenestene skjer ute i over fem tusen drosjer som er tilknyttet rundt 120 drosjesentraler. SSB får dataene fra sentralene, og rapporteres til SSB via den offentlige innrapporteringskanalen Altinn. Statistikken ble publisert for første gang i juni 2009.

I dette notatet dokumenteres utviklingsfasen av statistikkprosjektet. Notatet gir en overordnet beskrivelse i henhold til SSBs virksomhetsmodell av hovedelementene i etableringen av en ny statistikk, fra behovet for statistikken oppstår til statistikkproduktet er formidlet til brukerne.

I tillegg til dette notatet, er det laget et internt dokument for løpende produksjon av statistikken. Denne dokumentasjonen dekker SSBs egne behov i den daglige produksjonen, og er detaljert og praktisk rettet.

Statistikken inneholder tall tilbake til 2007 og publiseres hvert kvartal på Statistisk sentralbyrå sine nettsider: <http://www.ssb.no/drosje/>.

Notatet er utarbeidet av rådgiver Fitwi Wolday ved Seksjon for transport-, reiselivs- og IKT-statistikk, som også er statistikkansvarlig for produktet.

Gruppeleder Asbjørn Willy Wethal, tidligere seksjonssjef Leiv Solheim og Yngve Bergstrøm, alle fra SSB, samt Jørn Berthelsen fra Norges Taxiforbund, var sentrale personer under utviklingen og bisto med nyttige innspill.

Dokumentasjonsnotatet er tilgjengelig i pdf-format på internettadressen: <http://www.ssb.no/publikasjoner/>.

Statistisk sentralbyrå, 11. juli 2012

Jan Furseth
(fung. adm.dir.)

Sammendrag

Utviklingsarbeidet startet i 2007 og statistikken ble publisert for første gang i juni 2009 med tall tilbake til 2007. Statistikken publiseres kvartalsvis, med tall for hele landet samlet. I tillegg publiseres fylkestall ved 4. kvartal.

Formålet med notatet er å dokumentere utviklingsarbeidet og produksjonsrutinene. En intern dokumentasjon som skal være en guide for den løpende produksjonen av statistikken, er laget separat og er tilgjengelig internt i SSB.

Undersøkelsen er tilnærmet heldekkende og dekker over 90 prosent av drosjenæringen. Opplysningene som samles inn omhandler i hovedsak variabler som belyser næringens produksjon, dvs. omsetning, turer, opptatte og ledige timer og kilometer kjørt totalt og med passasjer.

Statistikken aggregeres til totaltall ved bruk av data fra momsregisteret og løyverregisteret. Ved partielt frafall, kjøres regresjon (ratemodell) for å estimere manglende data.

Innhold

Forord	3
Sammendrag	4
1 Avklare behov	6
1.1. Kartlegge statistikkbehov	6
1.2. Identifisere datakilder	6
2. Planlegge og utforme undersøkelsen	7
2.1. Sentrale begreper.....	7
2.2. Omfang	8
2.2.1. Analyse av statistisk enhet (drosjeløyve)	8
2.2.2. Analyse av rapporterende enhet (drosjesentraler)	9
3. Bygge	10
3.1 Test av produksjonssystemet.....	11
4. Datainnsamling	11
4.1. Altinn	11
4.2. Fagsystemer	11
4.3. Analyse av dekningsgrad	12
5. Klargjøre	12
5.1. Klassifisering og koding av mikrodata	12
5.2. Editering	13
5.2.1. Mikroeditering.....	13
5.2.2. Makroeditering	13
5.3. Frafall og imputering.....	13
5.4. Oppblåsning til totaltall	13
5.4.1. ISEE/Struktur	14
A. Modellvalg	14
B. Databehov.....	15
6. Analysere	15
6.1. Kvalitetsvurdering.....	15
6.2. Tolke og forklare statistikken.....	16
6.3. Feilkilder.....	16
7. Formidling og dokumentasjon	17
7.1. Dagens statistikk	17
7.2. Statistikkbanken	17
7.3. Dokumentasjon	17
7.4. Viderearbeid.....	17
Vedlegg	19
II. Tidligere oppblåsningsmodell	21
III. DS - figur	22
IV. DS - tabell som publiseres hvert kvartal	23
V. Årlige DS - tabeller (hvert 4. kvartal)	23
Referanser	25
Tabellregister	26

1 Avklare behov

1.1. Kartlegge statistikkbehov

I en høringsuttalelse i forbindelse med ny strategi for Statistisk sentralbyrå fra 2002, etterlyste Norges Bank statistikk over drosjetransport. Norges Bank antok at bedriftenes og husholdningenes bruk av taxitjenester var følsom overfor konjunktursvingningene og ønsket at SSB etablerte en statistikk over bruk av drosjetjenester.

Drosjenæringen står for en viktig del av persontransporten. I 2010 transporterte næringen 53 millioner passasjerer¹. Likevel, har området vært svakt dekket av statistikk, særlig om transportytelser. Derfor har det vært et utbredt ønske om bedre statistikk, både fra næringen selv, offentlige myndigheter, bransjeorganisasjoner, forskningsmiljøer og andre interesserte. Den nye statistikken viser på en bedre måte enn tidligere drosjenæringens betydning som transportform innen persontransportsektoren.

Drosjestatistikken ble utviklet i nær dialog med Norges Taxiforbund og drosjesentralene. Under arbeidet ble det lagt vekt på at rapporteringsbyrden skulle være lav, at statistikken skulle være heldekkende og detaljert nok til at det var mulig å publisere nøkkeltall om transportytelser og økonomi for næringen også på fylkesnivå.

1.2. Identifisere datakilder

Med ca 6 500 foretak og i overkant av 8 000 drosjeløyver er drosjebiltransport en stor næring, og fulltelling i denne skala kan ofte være ressurskrevende. Drosjevirkksomheten organiserer seg i drosjesentraler for formidling og virkeområde. Drosjesentralene tilbyr også sine tilknyttede løyvehavere et taksametersystem. Dette betyr at drosjesentralene eier fagsystemet for innhenting og lagring av data fra tilknyttede løyver. Derfor ble det lagt til rette for tredjeparts innhenting av data i denne undersøkelsen. Det vil si at i stedet for å pålegge opplysningsplikt for de enkelte drosjeforetakene, så hentes dataene via en samlerapportering fra ca 127 drosjesentraler. Dataene hentes inn elektronisk via den offentlige innrapporteringskanalen Altinn (www.altinn.no) hvert kvartal. For løyvehavere som ikke er tilknyttet sentral, eller ikke dekkes av undersøkelsen av andre grunner, blir data estimert med utgangspunkt i registerdata fra transportløyverregisteret og momsregisteret.

For å legge til rette for automatisk uttrekk fra fagsystemene som drosjesentralene benytter, er det utviklet en XML-spesifikasjon som er tilgjengelig i Oppgaveregisteret i Brønnøysund. Med utgangspunkt i denne spesifikasjonen kan programleverandører som ønsker det, tilrettelegge for automatisk uttak av de aggregerte dataene SSB trenger fra drosjesentralenes IT-system. Foreløpig er det ingen programleverandører som har programmert et slikt XML-uttak. XML-spesifikasjonen oppdateres i utgangen av 2012 i forbindelse med overgangen til Altinn II.

Det elektroniske datafangstoppellet som er etablert, krever at SSB vet hvilke foretak/løyvehavere som er tilknyttet de ulike sentralene. SSB får tilgang til en slik sentraloversikt fra løyverregisteret (www.transportloyve.no) som driftes av Hordaland fylkeskommune.

¹ Innenlandsk persontransport, etter transportmåte.
<http://www.ssb.no/emner/10/12/transpinn/>

2. Planlegge og utforme undersøkelsen

2.1. Sentrale begreper

Ved planlegging av en statistisk undersøkelse er det viktig å ha klare definisjoner av variablene det skal samles informasjon om og ikke minst datakildene dvs. statistikkenheten og rapporteringsenheten dersom det er forskjell mellom de to.

Statistisk enhet / måle enhet: Enheten det skal samles statistikk om. Drosjeløyvet er statistisk enhet i denne undersøkelsen

Rapporteringsenhet: Enheten som tar på seg ansvaret for rapportering av opplysningene på vegne av statistikkenheten. Drosjesentralen er rapporterende enhet i denne undersøkelsen.

Løyvemyndighet: Fylkeskommunene er, som hovedregel, løyvemyndighet og behandler og avgjør søknader om løyve for drift av drosjetransport. Løyvemyndighetene kan også tilbakekalle løyver.

Drosjeløyve: Den statistiske enheten er definert med basis i hva et drosjeløyve innebærer, og omfatter alle enheter som er tildelt løyve for å drive drosjevirkksomhet. Et drosjeløyve gir innehaveren rett og plikt til å drive persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for høyst åtte sitteplasser i tillegg til førersetet. I særlige tilfeller kan løyvemyndigheten gi tillatelse til å drive drosjetransport med motorvogn registrert for høyst 16 sitteplasser i tillegg til førersetet.²

Drosjesentral: En drosjesentral er en enhet som organiserer drosjetjenestene i et bestemt virkeområde og tilbyr taksameterløsninger til sine tilknyttede drosjeløyver.

Bopelsløyve: I geografiske områder der kjøregrunnlaget for drosjer er så vidt lite at det ikke er grunnlag for å danne en drosjesentral, gis såkalt bopelsløyve til drosjeeierne. Bopelsløyvehavere opererer med utgangspunkt i det distrikt de blir tildelt gjennom løyvet, og pålegges således ikke tilslutningsplikt til noen sentral.³

Reserveløyve: En drosjeeier med ordinært løyve kan også besitte et reserveløyve, men det normale er at reserveløyve tildeles en som ikke har et ordinært løyve. I utgangspunktet vil et reserveløyve innebære mindre kjøring enn et ordinært løyve. For eksempel kan reserveløyver kun tildeles kjøring i helgene eller ved særskilt høy etterspørsel etter drosjetjenester.

I de områder der det er etablert drosjesentral, er det sentralene som setter opp kjøreplan for samtlige løyver tilknyttet sentralen. I slike tilfeller kan et reserveløyve opereres på linje med vanlige løyver, og derav tildeles like mange oppdrag som ordinære drosjer.

Turvognløyve: Et turvognløyve gir innehaveren rett til å drive persontransport med motorvogn registrert for over åtte personer i tillegg til sjåføren (minibuss eller buss). Drosjeundersøkelsen omfatter ikke turvognløyver.

Taksameter: En innretning som sammen med en signalgenerator utgjør et måle-redskap. Innretningen måler varighet og beregner distanse på grunnlag av et signal levert av avstandssignalgeneratoren og beregner og angir beløpet som skal betales for en tur, på grunnlag av turens beregnede distanse og/eller målt varighet.

² [Løyver](#). Samferdselsdepartementet. Besøkt 22. mars 2011.

³ [Drosjeløyve](#) - Wikipedia

For å belyse drosjenes transporttytelse, fokuserer drosjeundersøkelsen primært på følgende åtte variabler:

- **Antall tilmeldte biler:** Antall tilmeldte biler i rapporteringsperioden, uansett hvor lenge tilknytningen har vart.
- **Antall foretak/løyveinnehavere:** Antall foretak/løyveinnehavere som har utført transport oppdrag i rapporteringsperioden.
- **Turer:** Antall turer i rapporteringsperioden uavhengig av bestillingsform.
- **Omsetning:** Inntekter/omsetning i alt, kroner eks. mva fra trafikk for løyver tilknyttet sentralen.
- **Opptatte timer:** Antall timer bilene har vært i drift i rapporteringsperioden.
- **Ledige timer:** Antall timer bilene har vært ledige i rapporteringsperioden.
- **Kilometer i alt:** Totalt, både betalte og ikke betalte, kilometer i rapporteringsperioden.
- **Kilometer med passasjer:** Antall kilometer med passasjer i rapporteringsperioden.

I tillegg til disse variablene, samler drosjeundersøkelsen fra tid til annen også inn administrative opplysninger om f.eks. taksametertype og fagsystemleverandører. Disse opplysningene brukes i forbindelse med kvalitetssikring av statistikken.

2.2. Omfang

Undersøkelsen er en tilnærmet fulltelling av drosjepopulasjonen og omfatter alle bedrifter i næringsundergruppen 49.320 Drosjebiltransport (SN 2007). Siden undersøkelsen baserer seg på tredjepartsinnhenting av data, er det mulig å skille mellom statistisk enhet og rapporterende enhet. Den statistiske enheten er drosjeløyve som er i drift i et gitt kvartal. Rapporteringsenhetene derimot er drosjesentraler i næringsgruppen 52.214 i SN07, Drift av taxisentraler og annen formidling av persontransport. I de neste to avsnitt går en nærmere inn på populasjonene for drosjenæringen og drosjesentralnæringen.

2.2.1. Analyse av statistisk enhet (drosjeløyve)

Den statistiske enheten er drosjeløyve og organiseres under drosjebedrifter. En løyveinnehaver, som ofte tilsvarer en drosjebedrift, kan inneha en eller flere drosjeløyver. Drosjenæringen hører til næringsundergruppen Drosjebiltransport (49.320 i SN 2007, 60.220 i SN 2002). Et søk i strukturstatistikken for denne næringen ga et treff på 6 030 drosjebedrifter i 2009. Næringen omsatte for 8 milliarder kroner i perioden.

På grunn av ulikt omfang vil tallene variere litt mellom strukturstatistikken og drosjeundersøkelsen. publiserte tall fra drosjeundersøkelsen for 2009 viser, for eksempel, 7,5 milliarder kroner mens tilsvarende tall i strukturstatistikken viser 8 milliarder kroner.

Drosjenæringen er dominert av små aktører der 85 prosent av bedriftene omsatte for mindre enn 2 million kroner, og 60 prosent hadde 2 eller færre sysselsatte. De største 10 prosent av bedriftene omsatte for rundt 30 prosent av totalen som vist i tabell 2.2.1.1.

Tabell 2.2.1.1 Omsetning for drosjenæringen. 2009

Klassifikasjon	Bedrifter		Omsetning	
	Antall*	Prosent	Omsatt (1 000 kr)	Prosent
< 1 million	2 528	45,3	1 606 695	21,2
1 mill. <=oms< 2 mill.	2 190	39,3	2 978 967	39,3
>=2 mill.	858	15,4	2 988 869	39,5
Sum	5 576	100	7 574 531	100

* Bedrifter med manglende omsetning(1109) er ikke med i tabellen

Drosjenæringen sysselsatte over 15 000 personer i 2009. Av disse var 75 prosent ansatt i bedrifter med 5 eller færre sysselsatte mens bedrifter med mer enn 5 sysselsatte utgjorde ca. 7 prosent av bedriftene og 25 prosent av totalt antall sysselsatte.

Tabell 2.2.1.2 Sysselsetting i drosjenæringen. 2009

Klassifikasjon	Bedrifter		Sysselsetting	
	Antall	Prosent	Sysselsatte	Prosent
0-2	3 840	63,7	5 509	35
3-5	1 743	28,9	6 302	40
6-9	342	5,7	2 401	15
10 eller flere	105	1,7	1 459	9
Sum	6 030	100	15 671	100

Statistisk sentralbyrå hadde ikke opplysninger over hvor mange løyver/drosjebiler som opererte i drosjenæringen da undersøkelsen startet. En var derfor avhengig av eksterne kilder i kartleggingsarbeidet. Et søk på Internett i løyveoversikten som administreres av Hordaland fylkeskommune (<http://www.transportloyve.no/info.asp>), ga et treff på 8 615 løyver i 2008. Av disse var 7 856 (89,7 %) personbiler, mens 903 var minibusser⁴.

2.2.2. Analyse av rapporterende enhet (drosjesentraler)

Bedrifts- og foretaksregisteret (BOF) ble brukt som hovedgrunnlag i analysen av populasjonen for drosjesentralene. Tabell 2.2.2.1 viser oversikt over Drift av gods- og transportsentraler, kode 63.211 i SN 02 (Næringsundergruppen ble delt i kode 52.211, Drift av gods- og transportsentraler og kode 52.214, Drift av drosjesentraler og annen formidling av persontransport i SN07). Foruten drosjesentraler, omfatter næringen også formidling av transportoppdrag. Per 2007 var det til sammen 452 foretak i næringen hvorav 352 hadde aktive bedrifter under seg. Omtrent 70 % av disse er små enheter med under 10 ansatte. Også målt etter omsetning dekkes hovedtyngden av små og mellomstore bedrifter.

Tabell 2.2.2.1 Oversikt over transportsentraler i alt i 2007.

Sysselsettings-gruppe	Antall enheter		Omsetning NOK million		Antall sysselsatte	
0-5	283	62,6 %	2 090	34,8 %	319	14,9 %
6-10	39	8,6 %	605	10,1 %	278	13,0 %
11-20	28	6,2 %	1 020	17,0 %	410	19,2 %
21-50	16	3,5 %	1 209	20,2 %	509	23,8 %
51-100	5	1,1 %	566	9,5 %	308	14,4 %
101-	2	0,4 %	449	7,5 %	314	14,7 %
Uoppgitt	79	17,5 %	60	1,0 %	-	-
I alt	452	100,00 %	6 001	100 %	2 138	100 %

Populasjonen ble videre kontrollert for feilplasserte enheter med utgangspunkt i løyveoversikten. Da undersøkelsen ble planlagt, var det ingen kobling i løyve-registeret mellom drosjesentralen og løyvehaver. Dette problemet ble løst mot slutten av 2011, og SSB har nå tilgang til et oppdatert register med oversikt over sentral og tilknyttede løyver.

⁴ Norges Taxiforbund, kjøretøy i taxinæringen, 16. mars 2009.
http://www.taxiforbundet.no/data/f/0/73/46/1_22301_0/Kjoretøy_i_Taxinaeringen08.pdf

Ved førstegangsutsending i juni 2007 var det i alt 227 drosjesentraler, hvorav 180 hadde rapportert sysselsetting og 195 hadde rapportert omsetning. Populasjonen er dominert av små sentraler med 10 eller færre sysselsatte. Tabell 2.2.2.2 viser at ca. 66 % av populasjonen hadde 10 eller færre ansatte, sammenlignet med bare 6 % for de som sysselsatte mer enn 20. Allikevel var det den siste gruppen som stod for nesten halvparten av den totale omsetningen.

Tabell 2.2.2.2 Oversikt over drosjesentraler. 2007

Sysselsettingsgruppe	Antall enheter		Omsetning. Mill. kr		Antall sysselsatte	
0-5	127	56,0 %	558	28,5 %	179	13,9 %
6-10	22	9,7 %	212	10,8 %	163	12,7 %
11-20	17	7,5 %	274	14,0 %	248	19,3 %
21-50	10	4,4 %	483	24,7 %	345	26,8 %
51-100	3	1,3 %	314	16,0 %	192	14,9 %
101-	1	0,4 %	94	4,8 %	160	12,4 %
Del sum	180	79,3 %	-	-	1 287	100,0 %
Uoppgitt	47	20,7 %	22*	1,1 %	-	-
Total	227	100,0 %	1 960	100,0 %	-	-

*Står for de 26 tilfellene der antall ansatt ikke er rapportert

Ifølge informasjon fra Norges Taxiforbund, representerer sentralene omtrent 90 prosent av drosjetrafikken. I antall (jf. tabell 2.2.2.2), dominerer de små sentralene (helt ned mot 2-5 løyver/biler). Selv om mange av disse mindre sentralene ikke selv eier et administrativt datasystem, er mange tilsluttet større sentraler eller annen form for sluttbrukersystem for taksameteretømming og håndtering av regnskap.

Ifølge Norges Taxiforbunds register er det om lag 581 utøvere som driver fra bopel (innehar bopelsløyve). Det samlede antallet vil dermed utgjøre om lag 800-900 på landsbasis⁵. Disse mangler tilknytning til sentral, og fanges dermed ikke opp i undersøkelsen. Tall for denne delen av populasjonen estimeres med utgangspunkt i momsregisteret.

I den nye næringsstandarden (SN 2007) ble næringsundergruppen Drift av gods- og transportsentraler delt i to. Drosjesentralene er nå samlet i en egen næringsundergruppe (52.214 – Drift av taxisentraler og annen formidling av personbiltransport). Dette gjør det lettere å skille mellom godssentraler og sentraler for persontransport.

3. Bygge

Utvikling av produksjonssystemet startet med å opprette delregisternummer i System for utvalgsadministrasjon (SFU). Skjemaet ble utviklet i samarbeid med Seksjon for planlegging og brukertesting. System for mottak og bearbeiding av data ble tilrettelagt i henhold til kravspesifikasjonene for skjema i Altinn.

Når undersøkelsen skal sendes ut til oppgavegivere, klargjøres først en ny rapporteringsperiode i BOF (Bedrifts og foretakregisteret). Deretter sendes en abonnementsfil med en liste over alle rapporterende enheter og informasjon om når og hvor lenge skjemaet er tilgjengelig til Altinn-administrasjonen i Brønnøysund-registrene. Det benyttes standard pålogging i Altinn.

Innrapporterte data fra Altinn blir lastet opp fra Altinn til SSBs editeringssystem (ISEE – Integrrert System for Editering og Estimering), og så gjøres tilgjengelig for revisjon dagen etter rapportering.

⁵ Jørn Berthelsen, Taxiforbundet

3.1 Test av produksjonssystemet

Interne tester av funksjonalitet og brukervennlighet av skjemaet ble gjennomført før produksjonssystemet ble satt i drift. Integrasjonen mellom mottakssystemet og ISEE ble samtidig testet.

I forbindelse med overgang til Altinn-II, ble en oppdatert versjon av skjemaet testet av de største sentralene i undersøkelsen. Altinn-II for drosjer er planlagt lansert i 3. kvartal 2012.

4. Datainnsamling

Drosjesentralene rapporterer data for alle tilsluttede løyvehavere. Data hentes inn fra drosjesentralene hvert kvartal via Altinn. Opplysningene omfatter 8 variabler om transportarbeid: Antall biler, antall løyveinnehavere, antall turer, omsetning, opptatte timer, ledige timer, kilometer i næring i alt, og kilometer med passasjer. Med jevne mellomrom samles det også inn administrative opplysninger om type fagsystem og fagsystemleverandører.

I alt er det 120 oppgavegivere i undersøkelsen og disse fanger i overkant av 90 prosent av drosjepopulasjonen. Undersøkelsen startet opprinnelig opp med 226 rapporterende sentraler, men mange små sentraler ble senere tatt ut på grunn av samordning mot store sentraler. Dvs. at noen store sentraler rapporterer for flere små sentraler.

Under planleggingen av undersøkelsen ble det bestemt å utføre en årlig utvalgsundersøkelse i tillegg til kvartalsundersøkelsen for å dekke drosjebedrifter som ikke var tilsluttet en sentral. Denne tilleggsundersøkelsen ble gjennomført i 1. kvartal 2008 for 199 drosjebedrifter. Undersøkelsen viste at mer enn halvparten av foretakene i utvalget likevel var tilknyttet en sentral. Videre var en stor andel av svarene for ufullstendige til å lage statistikk av tilstrekkelig kvalitet. Siden problemet med dekningsgrad var mindre enn antatt, ble det bestemt å estimere tall for de relativt få bedriftene som ikke var tilknyttet en sentral med utgangspunkt i registerdata.

4.1. Altinn

Altinn er en nettportal og en teknisk plattform for å levere elektroniske skjemaer til det offentlige. Gjennom Altinn får næringslivet tilgang til elektroniske skjemaer og informasjon om regelverk. Altinn byr også på nye muligheter for profesjonelle brukere som vil forholde seg til Altinn som en Web services-tjeneste (ws.altinn.no), der man kan sende inn data direkte fra sine egne datasytemer.

Skjemaet for drosjeundersøkelsen blir gjort tilgjengelig i Altinn omtrent 10 dager etter utløpet av det aktuelle kvartalet, med unntak av 2. kvartal. I 2. kvartal sendes skjemaet på slutten av det aktuelle kvartalet med lengre svarfrist på grunn av ferieavvikling.

4.2. Fagsystemer

Tilgang til eller eierskap av en form for fagsystem er en avgjørende forutsetning for å kunne gjennomføre denne undersøkelsen. Drosjenæringen bestod av ca 210 drosjesentraler i 2010. Mange av disse var små, og altså avhengig av store regionale eller fylkesdekkende sentraler for tilgang til fagsystem- og fakturerings-tjenester. Derfor er det færre oppgavegivere i undersøkelsen enn antall foretak i BOF.

Fagsystemet tapper og lagrer data om driftsinnstillinger (ledig, opptatt, stopp), turens varighet, distanse, beløpet som er betalt for turen mm fra taksametret montert i bilen. Drosjesentralen på sin side, rapporterer til SSB samlet for hele bilparken knyttet til seg.

Fagsystembruken i sentralene er under stadig endring og oversikten må oppdateres kontinuerlig.

4.3. Analyse av dekningsgrad

Analysen ble gjort i forkant av førstegangspublisering av statistikken for å undersøke dekningsgrad og frafall. Tabell 4.3.1 viser antall bedrifter som var med ved undersøkelsens start. Dekningsgraden, dvs. andel av bedriftspopulasjonen som var med i undersøkelsen utgjorde om lag 96 prosent.

Tabell 4.3.1 Dekningsgrad – Populasjonsandelen med i undersøkelsen

Periode	Antall bedrifter i undersøkelsen	Antall bedrifter i næringen	Andel
1. kvartal 07	5 199	5 420	96 %
2. kvartal 07	5 226	5 448	96 %
3. kvartal 07	5 239	5 451	96 %
4. kvartal 07	5 242	5 532	95 %
1. kvartal 08	5 302	5 508	96 %
2. kvartal 08	5 258	5 430	97 %
3. kvartal 08	5 356	5 556	96 %

Tabell 4.3.2 viser antall bedrifter og svarprosent for de ulike variablene. Resultatene viser at svarprosenten er økende fra kvartal til kvartal, og i 3. kvartal 2008 var svarprosenten på mer enn 83 prosent på alle variabler. Forbedringen skyldes oppdatering av fagsystemer som enten ikke var godt oppdatert eller ikke fanget alle variablene vi etterspør ved oppstart av undersøkelsen.

Tabell 4.3.2 Svarprosent per variabel

Variabel	1. kv. 2007	2. kv. 2007	3. kv. 2007	4.kv. 2007	1. kv. 2008	2. kv. 2008	3. kv. 2008
	Andel bedrifter	Andel bedrifter	Andel bedrifter	Andel bedrifter	Andel bedrifter	Andel bedrifter	Andel bedrifter
I alt	5199	5226	5239	5242	5302	5258	5356
Tur	98 %	98 %	97 %	97 %	99 %	98 %	99 %
Omsetning	67 %	66 %	90 %	90 %	92 %	97 %	98 %
Opptatte timer ...	84 %	88 %	85 %	89 %	92 %	89 %	90 %
Ledige timer	84 %	86 %	84 %	88 %	92 %	89 %	89 %
KM Alt	65 %	64 %	66 %	67 %	68 %	72 %	92 %
KM passasjer	59 %	59 %	62 %	64 %	63 %	67 %	84 %

5. Klargjøre

Dataene som innhentes via Altinn fra drosjesentralene blir automatisk lastet opp i revisjonssystemet og klargjort for editering.

5.1. Klassifisering og koding av mikrodata

Registerdata fra momsregisteret klassifiseres til riktig fylke for deretter å danne oppblåsningsgrunnlaget for statistikken. Registerdata fra transportløyveregisteret som inneholder opplysninger om sentral-løyve tilknytning, benyttes i klassifiseringen av data fra momsregisteret til riktig fylke, og rapporterende sentral for de som er med i undersøkelsen. Drosjenes organisasjonsnummer er koblingsgrunnlaget mellom transportløyveregisteret og momsregisteret.

5.2. Editering

Data fra undersøkelsen blir kontrollert for logiske og systematiske feil. Editeringsarbeid for denne undersøkelsen kan i hovedsak grupperes i to:

- Mikroeditering
- Makroeditering

5.2.1. Mikroeditering

På dette editeringsnivået behandles observasjonene enkeltvis. Automatiserte logiske kontroller for å avdekke enkle feil i dataene kjøres hver gang data lastes inn i editeringssystemet. De vanligste kontrollene som kjøres er: **avvik fra tidligere perioder**, dvs. fra samme kvartal året før og **gyldighetskontroller** der variabelverdien måles mot et kriterium basert på en logisk sammenheng mellom variablene. Verdier som peker seg ut som mistenkelige, editeres manuelt i samarbeid med oppgavegiver.

Som en kontroll på avvikende verdier beregnes i SAS-insight en gjennomsnittlig verdi per bil per rapporterende sentral for variablene antall turer, omsetning, opptatte timer, ledige timer, kilometer i alt, og kilometer med passasjer. Sortering av gjennomsnittsverdiene etter størrelse gir et viktig signal på avvikende verdier.

5.2.2. Makroeditering

Makroeditering refererer til kontroller som utføres gruppevis på et datasett, i motsetning til behandling av enkelte enheter i mikroeditering. I makroeditering kontrolleres observasjoner som utgjør størst effekt på den beregnede populasjonsverdien. ISEE/Struktur⁶ genererer et sett med kontroller for makroeditering. De viktigste blant dem er:

- **Rstudent** er en standardisert residual som slår ut dersom residualen til en observasjon er uvanlig stort. Rstudent er viktig i å oppdage uteliggere og har 2 som kritisk grense verdi. Dersom verdien på Rstudent er høyere enn 2, anses observasjonen å ha uvanlig stor residual.
- **Diffits** er kontrollen som benyttes for å fange opp kritiske observasjoner. Kontrollen viser endringen i den estimerte verdien for et punkt når det punktet er utelat fra regression.
- **Grafiske analyser** er visuelle hjelpemidler i å identifisere ekstreme verdier ved å plote x -verdi mot y -verdi.

Om en observasjon viser seg å være uteligger eller/og kritisk, granskes enheten i revisjonsbildet (Dynarev) og oppgavegiver kontaktes om nødvendig.

5.3. Frafall og imputering

Enhetsfrafallet er lite siden undersøkelsen er underlagt opplysningsplikt i henhold til Statistikkloven. Partielt frafall kan forekomme, noe som i hovedsak skyldes fagsystemer som ikke er tilpasset statistikkbehovet. Svarprosenten er i overkant av 95 prosent.

Ved partielt frafall brukes regresjon for å estimere manglende verdier. Dette gjøres i ISEE/Struktur ved at modellen som er valgt i avsnitt 5.4.1 for å predikere populasjonstotal, også estimerer manglende verdier ved partielt frafall.

5.4. Oppblåsning til totaltall

Undersøkelsen dekker ca. 90 prosent av drosjepopulasjonen. Totaltall for næringen beregnes basert på stratifisert data fra momsregisteret. For å danne et riktig strata

⁶ Mer forklaring om ISEE/Struktur følger i avsnitt 5.4.1

grunnlag, kontrolleres data fra momsregisteret mot løyverregisteret. Feilplasserte enheter i momsregisteret omplasseres til riktig fylke.

En første versjon av oppblåsningsmetoden tok utgangspunkt i en gjennomsnittsverdi per fylke. Verdien ble beregnet fra tallgrunnlaget i undersøkelsen og momsregisteret som vist i appendiks II. Metoden hadde noen svakheter som skyldtes avvik mellom sentralens adresse som drosjene var knyttet til og eierens bostedsadresse. Når drosjenes operasjonssted avviker fra eierens bostedsadresse, ble mva-innbetalingene registrert på eierens adresse i MVA-registeret mens sentralens (operasjonsstedets adresse) ble benyttet i undersøkelsen. Problemet var størst for de store byene med mye fylkesoverskridende trafikk. Metoden ble noe endret fra og med 1. kvartal 2010 ved å multiplisere gjennomsnittlig verdi per løyve med totalt antall løyver i fylket.

Fra om med 2012, ble denne beregningsmetoden endret, og predikering (oppblåsning) av populasjonstotal utføres nå i ISEE/Struktur basert på løyverregisteret. En kobling mellom løyverregisteret og momsregisteret skal sikre for tilknytningen mellom sentral og løyve, og dermed en riktig plassering i fylkene.

5.4.1. ISEE/Struktur

Struktur er en SAS-basert applikasjon som brukes for å predikere totaler og totalenes usikkerhet i utvalgsundersøkelser og generer statistiske kontroller som grunnlag for editering. Applikasjonen er en modul i løsningen Integrrert System for Editering og Estimering (ISEE).

Beregningene som utføres i struktur for denne statistikken baserer seg på en regresjonsmodell (homogen modell). Fordelen med bruk av struktur som beregningsopplegg for denne statistikken er flere:

- Predikering av populasjonstotaler på stratum- og landsnivå
- Variansestimering som mål for robustheten på estimatene
- Parameterestimerer for valgt modell
- Regresjonsdiagnostikk. Dersom noen av enhetene har stor innflytelse på estimatene, avsløres dette her.
- Vekter eller oppblåsningsfaktorene for den spesifiserte modellen.
- En masseimputert populasjonsfil som inneholder alle enheter i populasjonen. Enheter i utvalget har observert verdi for statistikkvariabelen, mens enheter utenfor har predikert verdi.
- Grafisk analyse
- Integrrert grensesnitt mot Dynarev som gjør det mulig å inspisere effekten av revisjon på sluttresultatet.

A. Modellvalg

Modellen som er valgt for å predikere populasjonstotaler er en ratemodell og noteres som følger:

$$Z_{si} = \beta_i y_{si} + \varepsilon_{si}, \quad s = 1, 2, \dots, N_i \text{ og } \text{var}(\varepsilon_{si}) = y_{si} \sigma_s^2$$

Der	i = Fylke
	s_i = Drosjesentral i fylke i
	y_i = Forklaringsvariabel; momsomsetning i fylket i
	Z_i = Statistikkvariabel
	β_i = Regresjonskoeffisient eller stigningsrate
	ε_i = Feilledd
	σ^2 = Varians

Antagelsen her er at det er en variabel y_i som bidrar til å forklare statistikkvariabelen Z_i , og sammenhengen mellom forklaringsvariabelen og statistikkvariabelen er tilnærmet lineær. For et gitt stratum bestemmes statistikkvariabelen av forklaringsvariabelen x_i multiplisert med stigningstallet eller raten β , som er lik for alle enheter i stratumet, pluss et individuelt feilledd. Avviket fra den rette linjen øker med økende x_i .

B. Databehov

Struktur krever to datasett for beregningene, en populasjonsfil og en utvalgsfil. Utvalgsfila består av data vi samler gjennom kvartalsvise undersøkelser og hentes direkte fra Dynarev. Populasjonsfila derimot, er kobling av to registerdata; Løyverregisteret⁷ og Momsregisteret. Populasjonsfila inneholder opplysninger om alle drosjeløyver og deres sentraltilknytning samt momsopplysninger per moms-enhet (drosjeforetak). Både populasjonsfila og utvalgsfila er stratifisert etter fylke.

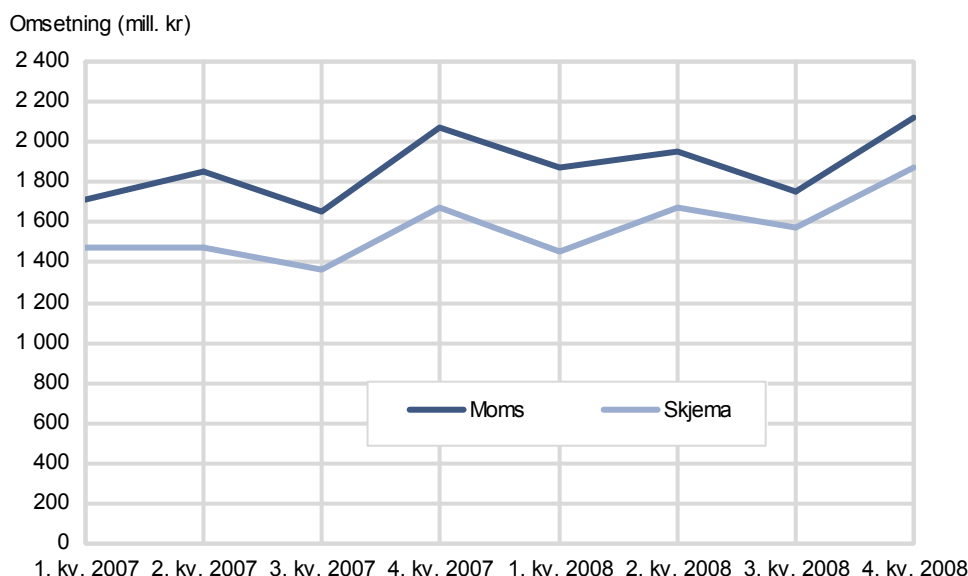
- Stratumvariabel: Fylke
- Forklaringsvariabel: Omsetning fra momsregisteret
- Identifikator: Organisasjonsnummer
- Statistikkvariabel: Antall turer, omsetning, ledige timer, opptatte timer, km i alt, km med passasjer

6. Analysere

6.1. Kvalitetsvurdering

Data fra momsregisteret brukes både som kontroll og som grunnlag i beregningen av populasjonsverdi for undersøkelsen. Fra momsdata, som er aggregert per fylke, får vi kvartalsfordelt antall drosjer i drift og omsetning. Disse opplysningene brukes som kontroll i de tilfellene data fra drosjeundersøkelsen avviker betydelig fra momsregisterdata. Forholdet mellom omsetning fra momsregisteret, og data fra undersøkelsen kan sees i diagram 6.1.1.

⁷ <http://www.transportloyve.no/>

Figur 6.1.1. Sammenlikning mellom momsdata og skjemadata

Moms står for omsetning fra momsregisteret og skjema står for omsetning fra undersøkelsen. Omsetningsdataene fra begge kildene har samme trend og ligger tett inntil hverandre som er et godt tegn på at vi sitter med gode data.

Som et ledd i kvalitetssikring sammenliknes statistikken med tall fra tidligere perioder for å kontrollere sammenlignbarhet og ekstreme svingninger i serien.

6.2. Tolke og forklare statistikken

Erfaring fra tidligere perioder og generelle, økonomiske trender brukes i tolking av statistikken. Sammenheng variablene imellom er også et godt virkemiddel i tolkningen. I denne forbindelse kjøres multivariate analyse i SAS.

Informasjon fra bransjeorganisasjoner og media benyttes for å ha oppdatert kunnskap om fagområdet. En annen viktig informasjonskilde i tolkning av statistikken er kostnadsindeksen for taxinæringen som utarbeides av Norges Taxiforbund. Det er, for eksempel, ikke uvanlig at omsetningen øker i perioder med redusert transportaktivitet i næringen. Dette samsvarer ofte med at takstindeksen har økt i perioden

6.3. Feilkilder

Undersøkelsen om drosjetransport genererer en robust statistikk med over 90 prosent dekningsgrad på landsbasis. Men som i alle undersøkelsesbaserte statistikker som kombinerer skjemadata med registerdata vil det være et visst potensiale for måle- og bearbeidingsfeil.

Med målefeil menes feil i data som skyldes måleinstrument eller feil i oppgavegivers beregninger. Feil i grunnlagsdata kan forekomme hvis oppgavegiver misforstår begrep eller ved at oppgavegiver gjør feilberegninger når dataene ikke hentes fra egnet fagsystem. Som nevnt under avsnitt 5.2, benyttes funksjonene i ISEE/Dynarev og SAS for å avsløre systematiske feil av denne typen.

En annen feilkilde i statistikken er bearbeidingsfeil. Med bearbeidingsfeil forstås feil i dataene som blir gjort under behandlingen i SSB. Data fra momsregisteret blir

brukt for å predikere populasjonens totale verdi. Momsdata for drosjene og drosjeundersøkelsen stratifiseres først og deretter beregnes oppblåsningsfaktorer for hvert fylke. Denne metoden, selv om den er godt egnet på landsbasis, er ikke helt problemfri å bruke på fylkesnivå. Et oppdatert register for drosjer i transportløyve-registeret benyttes fra og med 2012 for å kontrollere feilplasserte drosjebedrifter. Dette bidrar til å redusere bearbeidingsfeil til et minimum.

7. Formidling og dokumentasjon

Statistikken for drosjetransport offentliggjøres som Dagens statistikk og i Statistikkbanken ca tre måneder etter kvartalets utløp. Den ble publisert for første gang i juni 2009 med tall fra og med 1. kvartal 2007 til og med 4. kvartal 2008.

7.1. Dagens statistikk

Tekst med nøkkeltall og figurer, samt tabeller med hovedresultatene fra undersøkelsen frigis som Dagens statistikk (DS) både på norsk og engelsk på hjemmesiden til statistikken på internettssidene til SSB: <http://www.ssb.no/emner/10/12/20/drosje/>. Data som offentliggjøres for 1. - 3. kvartal er landstall. En gang i året ved publisering for 4. kvartal, frigis også fylkesfordelt tall samt nøkkeltall om drosjetransporten siste år.

På hjemmesiden til statistikken (www.ssb.no/drosje) finnes også lenker til tabellene i Statistikkbanken og til dokumentasjonen i Om statistikken.

7.2. Statistikkbanken

Statistikkbanken er SSBs database over all offentliggjort statistikk. Fra Statistikkbanken er det mulig å gjøre uttrekk og eksportere tall og tabeller til videre bruk i Excel eller andre dataformater til egen PC.

I alt ligger 4 tabeller tilgjengelig i statistikkbanken for statistikken om drosjetransport. Tabell 1 publiseres hvert kvartal mens tabeller 2 til 4 publiseres en gang i året ved publisering for 4. kvartal.

- Tabell 1 Drosjestatistikk. Hovedtall per kvartal
- Tabell 2 Drosjestatistikk. Transportytelser, etter fylke aggregert per år
- Tabell 3 Drosjestatistikk. Utvalgte nøkkeltall, etter fylke og år
- Tabell 4 Drosjestatistikk. Løyvetallet i fylkene per år

7.3. Dokumentasjon

Viktige begreper, bearbeidingsmetoder og definisjoner som er viktige i tolkning av statistikkproduktet, dokumenteres i Om statistikken på statistikkens hjemmeside: <http://www.ssb.no/emner/10/12/20/drosje/>.

Intern dokumentasjon er også utarbeidet, med fokus på rutiner for produksjon og drift av statistikken. Den er mer detaljert og praktisk rettet og beskriver rutinene for datainnsamling, bearbeiding og formidling.

7.4. Viderearbeid

Statistikken for drosjer ble etablert i 2009. Kvaliteten har gradvis blitt bedre, etter hvert som fagsystemene i drosjesentralene har blitt videreutviklet og tilpasset

rapporteringsvariablene. Men statistikken vil videreutvikles, gjennom blant annet å vurdere:

A. Målefeil

I denne undersøkelsen knyttes målefeil til mulighetene og begrensningene som ligger i taksametrene. Fagsystemene i drosjesentralene er under kontinuerlig forbedring som i neste omgang igjen vil bidra til å redusere målefeil. For å redusere feil som skyldes begrepsdefinisjon, involverer SSB bransjeorganisasjoner og fagsystemeiere.

B. Tiltak for ytterligere å redusere oppgavebyrden:

SSB har tilrettelagt for at fagsystemleverandører kan implementere en rapport i fagsystemet som automatisk ekstraherer data som SSB ber om. Etter hvert som dette blir tatt i bruk, vil det bidra til å redusere oppgavebyrden for sentralene og samtidig øke kvaliteten ved å redusere bearbeidingsfeil. Mer informasjon finnes her:


- Implementeringsguide for fagsystemleverandører kan lastes ned fra <https://www.altinn.no/no/Toppmeny/Om-Altinn/Informasjon-til-fagsystemleverandorer/>.
- XML-spesifikasjon for rapportering fra drosjesentraler kan lastes ned fra http://w2.brreg.no/oppgaveregisteret/spesifikasjon_skjema.jsp?skjemanr=1220

Vedlegg

I. Skjema

Drosjeskjemaet gjøres tilgjengelig for oppgavegivere gjennom den offentlige rapporteringskanalen [Altinn](#). Her finnes en kort innledning om undersøkelsen og framgangsmåten ved rapportering. For å kunne se (fylle ut og sende inn) dette skjemaet i Altinn må oppgavegivere inneha rolle for Utfyller/innsender.

Drosjesentralenes elektroniske rapportering



**Opplysninger om drosjesentralen for X [preprintet]
kvartal 20XX [preprintet]**

Skjemaet skal fylles ut for følgende drosjesentral:

Organisasjonsnummer	<input type="text"/>
Navn	<input type="text"/>
Postadresse	<input type="text"/>
Postnummer	<input type="text"/>
Poststed	<input type="text"/>

1 Er informasjonen om din drosjesentral ovenfor riktig?

Ja
 Nei

Kontaktperson

Navn på kontaktperson	<input type="text"/>
Mobiltf. til kontaktperson	<input type="text"/>
E-postadresse til kontaktperson	<input type="text"/>

2 Er informasjonen om kontaktperson ovenfor riktig?

Hvis vi ikke har fylt ut informasjon om kontaktperson svarer du Nei nedenfor og du kommer til en side der du får fylle ut navn, telefonnummer og e-post.

Ja
 Nei

Drosjesentralenes elektroniske rapportering

- Undertittel hvis det ønskes (RA-0597)



Husk å rapportere samlet for alle enheter tilknyttet drosjesentralen for samtlige spørsmål. Det er for perioden [1.1. til 31.3. 2012] du skal rapportere, altså [1. kvartal].

Antall biler, løyvehavere, turer og omsetning**3 Hvor mange tilmeldte biler hørte til drosjesentralen i [X. kvartal]?**

Ta med alle tilmeldte biler uavhengig av hvor lenge tilknytningen har vart.

 biler**4 Hvor mange løyvehavere har utført transportoppdrag i [X. kvartal]?** løyvehavere**5 Hvor mange turer ble utført i [X. kvartal]?**

Oppgi alle turer uavhengig av bestillingsform.

 turer**6 Hvor stor var omsetningen i kroner ekskl. mva. i [X. kvartal]?**

Rapporter samlet for alle enheter tilknyttet sentralen, både kontant- og kredittkjøring.

 kroner ekskl. mva.**Antall timer****7 Hvor mange timer har taksameterne vært påslått for debitering i [x. kvartal]?**

Gi et anslag hvis nøyaktige opplysninger mangler.

 timer**8 Hvor mange timer har sjåførene meldt seg til tjeneste og taksametret IKKE vært påslått for debitering i [x. kvartal]?**

Gi et anslag hvis nøyaktige opplysninger mangler.

 timer**9 Hvor mange timer har sjåførene meldt seg til tjeneste i alt i [x. kvartal]?**

Gi et anslag hvis nøyaktige opplysninger mangler.

 timer

Antall kilometer

- 10** Hvor mange kilometer ble kjørt i næring i alt i [x. kvartal], både betalte og ikke betalte turer?

km

- 11** Hvor mange betalte kilometer ble kjørt i næring i [x. kvartal]?

km

Taksameter

- 12** Har drosjesentralen samme taksametermerke som forrige rapporteringskvartal?

Ja
 Nei

- 13** Hva slags taksametermerke brukes i dag?

I forrige rapporteringskvartal brukte drosjesentralen [merke forrige kvartal].

Kommentarer

- 14** Har du kommentarer til spørreskjemaet kan du skrive dem her:

Skjemaet blir sendt inn ved at du trykker på knappen **Kontroller skjema** under skjemaet. Når kontroll er ok trykker du på knappen **Videre til innsending**.

II. Tidligere oppblåsningsmodell

Momsregisteret har tidligere blitt brukt som grunnlag i beregningen av totaltall for undersøkelsen. Data fra momsregisteret på drosjeforetak som har rapportert moms aggregeres til fylkesnivå. På samme måte aggregeres også data fra undersøkelsen per fylke. Disse to datasettene kobles deretter sammen, og det beregnes to oppblåsningsfaktorer per fylke.

1. Oppblåsningsfaktor I - For å blåse opp antall biler til totaltall benyttes det en kvotient av Antall bedrifter i momsregisteret og antall drosjeforetak i kvartalet [Antall bedrifter i momsregisteret (n^{moms}) dividert med antall drosjeforetak/løyver i kvartalet (n^{und})].

$$\text{Oppblåsningsfaktor I} \rightarrow B = \sum_{i=1}^n B_i^{moms} / \sum_{j=1}^m B_j^{und} = n^{moms} / n^{und}$$

B_i^{moms} = Bedrift i fra momsregisteret

B_j^{und} = Bedrift j fra drosjeundersøkelsen

2. Oppblåsningsfaktor II – Et gjennomsnitt av omsetningskvotienten (total omsetning fra moms dividert med total omsetning fra undersøkelsen) og oppblåsningsfaktor I, benyttes for å blåse opp data om transportarbeid

$$Y = \sum_{i=1}^n Y_{Bi}^{moms} / \sum_{j=1}^m Y_{Bj}^{und} \quad \text{Hvor: } Y_{ki}^{moms} = \text{Bedrift } i \text{ sin omsetning fra momsregisteret}$$

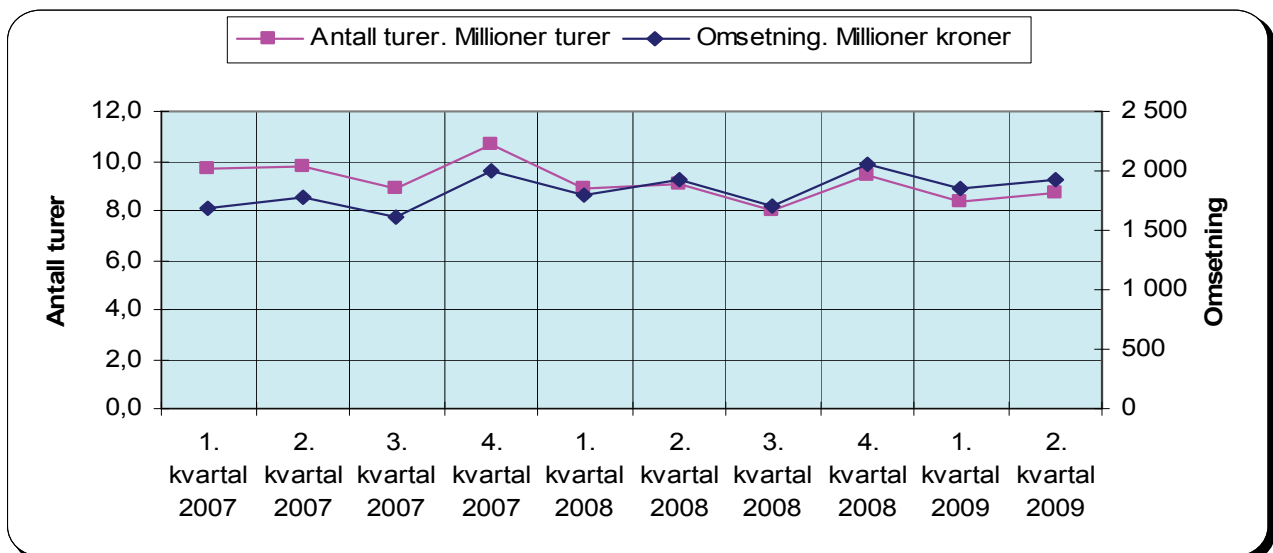
Y_{kj}^{moms} = Bedrift j sin omsetning fra drosjeundersøkelsen

B = Bedrift, der i og j står for bedrift 1, bedrift 2, ... bedrift n . i står for bedrifter fra momsregisteret mens j står for bedrifter fra undersøkelsen.

$$\text{Oppblåsningsfaktor II} \rightarrow = (Y + B) / 2$$

For å blåse opp undersøkelsen til populasjonstotal, multipliseres summen av verdiene fra undersøkelsen med oppblåsningsfaktor II.

III. DS - figur



IV. DS - tabell som publiseres hvert kvartal

1 Drosjetransport. Hovedtall 1. kvartal 2007-1. kvartal 2011

Periode	Antall turer. 1 000	Omsetning. Mill. kr	Tilbudte timer. 1 000	Opptatte timer. 1 000	Km kjørt i næring i alt. 1 000	Km kjørt i næring med passasjer. 1 000
2007 i alt	39 017	7 084	36 221	15 920	672 493	415 762
1. kvartal	9 660	1 691	8 928	3 847	160 544	96 348
2. kvartal	9 756	1 778	8 857	3 813	174 022	106 948
3. kvartal	8 914	1 617	8 774	3 718	152 543	94 700
4. kvartal	10 687	1 998	9 661	4 542	185 385	117 766
2008 i alt	35 321	7 490	35 836	16 271	639 443	397 351
1. kvartal	8 861	1 800	9 199	4 182	163 309	104 448
2. kvartal	9 044	1 930	8 978	4 057	172 879	110 700
3. kvartal	7 997	1 704	8 560	3 727	139 506	83 900
4. kvartal	9 419	2 055	9 099	4 304	163 749	98 203
2009 i alt	34 186	7 523	34 066	14 941	630 236	389 800
1. kvartal	8 327	1 861	8 073	3 613	156 138	100 100
2. kvartal	8 750	1 924	8 514	3 775	165 460	106 300
3. kvartal	7 667	1 675	8 415	3 520	143 484	84 100
4. kvartal	9 442	2 063	9 065	4 033	165 155	99 100
2010 i alt						
1. kvartal	7 996	1 827	8 161	3 528	153 983	92 800
2. kvartal	8 208	1 944	8 748	3 460	144 302	84 900
3. kvartal	7 599	1 759	7 634	3 272	129 999	73 700

V. Årlige DS - tabeller (hvert 4. kvartal)

2 Drosjestatistikk. Transportytelser, etter fylke. 2007-2010.

	Antall turer. 1 000	Omsetning. Mill. kr	Tilbudte timer. 1 000	Opptatte timer. 1 000	Kilometer kjørt i alt. 1 000	Kilometer kjørt med passasjer. 1 000
2007						
Hele landet	39 017	7 084	36 221	15 920	672 493	415 762
Østfold	1 366	214	1 357	806	22 672	13 448
Akershus	2 759	601	2 107	951	52 471	28 463
Oslo	11 960	1 973	7 192	3 049	187 118	115 675
Hedmark	777	184	1 092	313	18 132	13 116
Oppland	860	214	1 576	444	19 300	13 408
Buskerud	1 287	248	1 207	593	24 095	13 757
Vestfold	1 036	228	1 272	761	22 099	13 601
Telemark	976	209	;	372	19 445	12 141
Aust-Agder	655	102	565	211	9 942	5 914
Vest-Agder	1 143	222	1 111	413	17 349	12 492
Nordland	2 700	400	2 000	1 000	55 000	35 000

3 Drosjestatistikk. Utvalgte nøkkeltall, etter fylke. 2007-2010

	Innbyggere per 31. desember	Turer i alt per innbygger	Kilometer kjørt m/passasjer per år per innbygger	Kilometer kjørt m/passasjer per tur	Omsetning per tur	Omsatt per tilbudt time	Minutter kjørt med passasjer per tur	Utnyttelse med passasjer. Prosent	
								km	Tid
2007									
Hele landet	4 737 171	8,2	87,8	10,7	181,6	195,6	24,5	61,8	44,0
Østfold	265 458	5,1	50,7	9,8	156,6	157,7	35,4	59,3	59,4
Akershus	518 567	5,3	54,9	10,3	217,9	285,3	20,7	54,2	45,1
Oslo	560 484	21,3	206,4	9,7	165,0	274,3	15,3	61,8	42,4
Hedmark	189 289	4,1	69,3	16,9	236,8	168,4	24,2	72,3	28,6
Oppland	183 637	4,7	73,0	15,6	249,5	136,1	31,0	69,5	28,1
Buskerud	251 220	5,1	54,8	10,7	192,5	205,3	27,6	57,1	49,1
Vestfold	226 433	4,6	60,1	13,1	220,1	179,2	44,1	61,5	59,8
Telemark	166 731	5,9	72,8	12,4	214,6	:	22,9	62,4	:
Aust-Agder	106 130	6,2	55,7	9,0	155,9	180,8	19,3	59,5	37,3
Vest-Agder	115 044	4,0	75,0	10,0	104,4	100,7	24,1	70,0	37,4

4 Drosjestatistikk. Løyvetallet i fylkene. 2009¹

	Innbyggere per 31.12.2009. 1 000	Løyver i alt	Innbygger per løyve	Løyver per 100 000 innbyggere
Hele landet	4 858,2	8 896	546	183
Østfold	271,7	292	930	107
Akershus	536,5	660	813	123
Oslo	586,9	2 125	276	362
Hedmark	190,7	195	978	102
Oppland	185,2	266	696	144
Buskerud	257,7	376	685	146
Vestfold	231,3	232	997	100
Telemark	168,2	296	568	176
Aust-Agder	108,5	124	875	114
Vest-Agder	170,4	331	515	194
Rogaland	427,9	878	487	205
Hordaland	477,2	915	522	192
Sogn og Fjordane	107,1	178	602	166
Møre og Romsdal	251,3	297	846	118
Sør-Trøndelag	290,5	597	487	205
Nord-Trøndelag	131,6	263	500	200
Nordland	236,3	398	594	168
Troms Romsa	156,5	329	476	210
Finnmark Finnmarku	72,9	144	506	198

¹ Kilde: Transportløyve.no.

Referanser

1. Norges Taxiforbund.
http://www.taxiforbundet.no/data/f/0/73/46/1_22301_0/Kjoretøy_i_Taxineringen08.pdf
2. Transport løyverregisteret. <http://www.transportloyve.no/>
3. Wikipedia. <http://no.wikipedia.org/wiki/Drosjel%C3%B8yve>
4. Samferdselsdepartementet.
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/tema/yrkestransport/loyver.html?id=444316>
5. Leiv Solheim, Matz Ivan Faldmo og Jan Sander. *Prediksjon og usikkerhet i S-KJR modeller: Prinsipper, metoder, produksjon og eksempler.*
6. Berthelsen, J. 2002. *Behovsprøving av løyvetallet.* Taxi nr 7. 2002.
7. Justervesenet, Nærings- og handelsdepartementet. 2009. *Forskrift om krav til taksametre.* Lovdata: FOR 2009-10-01 nr 1226.
<http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20091001-1226.html>

Tabellregister

Tabell 2.2.1.1 Omsetning for drosjenæringen. 2009.....	9
Tabell 2.2.1.2 Sysselsetting i drosjenæringen. 2009	9
Tabell 2.2.2.1 Oversikt over transportsentraler i alt i 2007.	9
Tabell 2.2.2.2 Oversikt over drosjesentraler. 2007	10
Tabell 4.3.1 Dekningsgrad – Populasjonsandelen med i undersøkelsen	12
Tabell 4.3.2 Svarprosent per variabel	12

B Returadresse:
Statistisk sentralbyrå
NO-2225 Kongsvinger

Statistisk sentralbyrå

Oslo:

Postboks 8131 Dep
NO-0033 Oslo
Telefon: 21 09 00 00
Telefaks: 21 09 49 73

Kongsvinger:

NO-2225 Kongsvinger
Telefon: 62 88 50 00
Telefaks: 62 88 50 30

E-post: ssb@ssb.no
Internett: www.ssb.no

ISBN 978-82-537-8437-3 (trykt)
ISBN 978-82-537-8438-0 (elektronisk)
ISSN 1891-5906

ISBN 978-82-537-8437-3



9 788253 784373

