

Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg

Tillståndsmätning 2015



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enheten för trafikföretag

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2014-1465
Författare Mikael Kyller
Månad År Maj 2016

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Den här rapporten är en redovisning av de mätningar av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg som genomfördes under 2015. Mätningarna har gjorts av Transportstyrelsen tillsammans med Polismyndigheten. Även Trafikverket har bidragit genom att ta fram urvalssträckor till mätningarna angående godstransporter.

Rapporten redovisar även resultatet av mätningar gällande registreringar för F/FA-skatt och arbetsgivaravgifter samt skulder på skattekontot och skulder restförda hos Kronofogden. Till det arbetet har Skatteverket varit till stor hjälp.

Transportstyrelsen har också tillsammans med Polismyndigheten genomfört en begränsad metodstudie om lastbilsförarens sociala villkor som redovisas i rapporten.

Statistiska urvalsprinciper, metodik och beräkningar samt statistiska bearbetningarna har Statisticon AB genomfört.

Borlänge, maj 2016

Mikael Kyller
Utredare

Innehåll

SAMMANFATTNING	7
1 INLEDNING	10
2 STRATEGI FÖR TILLSYN OCH KONTROLL	12
3 TILLSTÅNDSMÄTNING BUSS.....	13
3.1 Kontroll av förare	13
3.2 Kontroll av företag.....	15
3.3 Kontroll av fordon.....	16
4 TILLSTÅNDSMÄTNING GODS	19
4.1 Kontroll av förare	19
4.2 Kontroll av företag.....	20
4.3 Kontroll av fordon.....	22
4.4 Kontroll av last	24
4.5 Hindrande av fortsatt färd	25
5 TILLSTÅNDSMÄTNING TAXI.....	26
5.1 Kontroll av förare	26
5.2 Kontroll av företag.....	27
5.3 Kontroll av fordon.....	27
5.4 Hindrande av fortsatt färd	29
6 TILLSTÅNDSMÄTNING SKATTER OCH AVGIFTER	30
6.1 Inledning	30
6.2 Tillståndsmätning gods 2015.....	30
6.3 Tillståndsmätning buss 2015	32
6.4 Tillståndsmätning taxi 2015	34
6.5 Sammanfattande kommentarer	36
7 LASTBILSFÖRARES SOCIALA VILLKOR – EN METODSTUDIE	37
8 DISKUSSION OCH FÖRSLAG	38
LITTERATUR/KÄLLOR.....	41
BILAGOR.....	42

Sammanfattning

Tillståndsmätning buss

På många av de mätbara punkterna visar kontrollen en generellt god regelefterlevnad¹ och att nivån i stora drag är jämförbar med mätningen 2012.

- Inom de särskilt utpekade områdena kör- och vilotider och teknisk beskaffenhet går resultaten åt olika håll:
 - För föraröverträdelser av kör- och vilotider syns mindre förbättringar, medan det för företag syns något större förbättringar.
 - När det gäller fordons tekniska beskaffenhet visar resultatet på en svag tillbakagång.

Inte i något av fallen kan skillnaden i resultatet mellan mätningarna 2012 och 2015 sägas vara statistiskt säkerställt.

- För området hastighetsefterlevnad visar resultaten på mycket stora förbättringar. Resultatet när det gäller hastighet måste däremot tolkas mycket försiktigt, eftersom en förklaring kan vara nya instruktioner till fältpersonalen.
- Regelefterlevnaden inom områdena kör- och vilotider samt teknisk beskaffenhet är fortsatt låg och bör därför vara ämne för fortsatt fokus. Samma gäller för området hastighetsefterlevnad då skillnaden i resultatet mellan mätningarna 2012 och 2015 inte nödvändigtvis speglar en förbättring av förarbeteendet.

Tillståndsmätning gods

Kontrollen visar att regelefterlevnaden på många av de mätbara punkterna är generellt god och i nivå med 2012 års mätning. För godstransporter var de särskilt utpekade områdena kör- och vilotider, fordons tekniska

¹ Det finns ingen fastställd gräns eller norm för vad som kan betraktas som "god regelefterlevnad". I rapporten står därför god regelefterlevnad för ett ungefärligt värde om minst 90 procents regelefterlevnad på de mätbara punkterna.

beskaffenhet, hastighet samt lastsäkring.

- Inom de utpekade områdena syns på de flesta punkter förbättringar, i några enstaka fall stora och statistiskt säkerställda. Det senaste gäller för kör- och vilotider samt för hastighet.

När det gäller hastighet måste resultatet däremot tolkas mycket försiktigt, eftersom en förklaring kan vara nya instruktioner till fältpersonalen.

- Trots en till största delen positiv tendens i många delar behöver det vara fortsatt fokus på områdena kör- och vilotider, fordons tekniska beskaffenhet och lastsäkring då regelefterlevnaden inom dessa områden fortfarande är låg. Fortsatt fokus gäller även för området hastighetsefterlevnad då skillnaden i resultatet mellan mätningarna 2012 och 2015 inte nödvändigtvis speglar en förbättring av förarbeteendet.

Tillståndsmätning taxi 2015

På många av de mätbara punkter syns en generellt god regelefterlevnad och att nivån i stora drag är jämförbar med mätningen 2012. Den samlade bilden är att förändringarna mellan mätningarna 2012 och 2015 generellt är väldigt små och att både positiva och negativa förändringar är ganska jämt fördelade när det gäller antal mätpunkter med förändrat resultat.

- Exempel på områden med små försämringar är regler kring personlig tidbok, prisinformation samt taxameter. Förändringarna i resultaten mellan mätningarna 2012 och 2015 är inte statistiskt säkerställda.
- Mätningen visar på ett fortsatt behov av fokus inom området regler kring personlig tidbok.

Tillståndsmätning skatter och avgifter

Av resultatet framgår att

- nästan samtliga tillståndshavare inom de tre transportslagen buss,

gods och taxi är registrerade för F/FA-skatt

- en relativt hög andel är registrerade för arbetsgivaravgift.

Resultatet vad gäller skulder på skattekontot och restföringar hos Kronofogden visar på generellt god regelefterlevnad. Resultatet liknar i hög grad mätningen år 2012, med undantag för att det

- under 2015 och för alla transportslag är en något högre andel företag som har skulder under 10 000 kr på sitt skattekonto.

Skillnaden kan förklaras av att 2015 års mätning omfattar hela tillståndskollektivet, att det skett en förskjutning en månad ifråga om tidpunkt för dataavläsning eller att det de facto under 2015 var en något högre andel som hade skulder på sitt skattekonto än under 2012. Förklaringen kan också vara en kombination av ovanstående

Lastbilsförarens sociala villkor – en metodstudie

Huvudsyftet med den här studien har varit att ta reda på om datainsamlingsmetoden kan anses vara tillförlitlig nog för utvidgade studier i ämnet vid kommande tillståndsmätningar. Resultatet visar att

- svarsfrekvensen är hög
- genomförandet fungerat bra
- svaren på många frågor verkar rimliga då studien visat att:
 - svenska förare tjänar mer per månad och per timme än utländska förare
 - utländska förare jobbar lite fler timmar i genomsnitt per månad än svenska förare
 - utländska förare betydligt oftare än svenska förare övernattar i sina fordon.

Slutsatsen kan sägas vara att metoden har fungerat väl och att den med vissa kompletteringar kan vara ett sätt att samla in data om lastbilsförarens sociala villkor.

1 Inledning

I mars 2012 beslutade regeringen att Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i samråd bland annat skulle

1. ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg
2. utföra en tillståndsmätning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg

Skälet till uppdraget var behov av en förbättrad och återkommande redovisning av regelefterlevnaden då löpande och verifierbart underlag från Transportstyrelsen, Rikspolisstyrelsen och polismyndigheterna om tillståndet inom yrkestrafiken på väg är en särskilt viktig förutsättning för att regeringen ska kunna fatta väl avvägda beslut om eventuella åtgärder.²

I redovisningen av uppdraget föreslog därför Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen att systematiska uppföljningar kan ske genom regelbundna återkommande tillståndsmätningar på väg samt återkommande tillståndsmätningar av skatter och avgifter. Vidare angavs att tillståndsmätningarna bör ske vart tredje år och omfatta transportslagen buss, gods och taxi, såväl tillståndspliktig som icke tillståndspliktig³ trafik samt att ett flertal parametrar rörande förare, fordon, företag och last ska kontrolleras.⁴

Utredningen konstaterade också att tillståndsmätningarna bör ske i samarbete mellan Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen. Transportstyrelsen föreslogs vara ansvarig myndighet för att mätningarna genomförs och polisen förutsätts avsätta resurser för mätningarna. För att säkerställa långsiktighet i arbetet föreslogs att mätningarna kopplas till den gemensamma strategi för tillsyn och kontroll som Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen enligt uppdraget skulle redovisa den 30 juni 2013.

Den här rapporten utgör en redovisning av genomförda mätningar av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg samt mätningar av skatter och avgifter under 2015. Uppdraget att mäta yrkestrafiken på väg har genomförts av Transportstyrelsen tillsammans med Polismyndigheten. I det nyss nämnda arbetet har även Trafikverket bidragit genom att ta fram

² Regeringsbeslut, N2012/1374/TE.

³ Transporter för ett företags egen räkning, s.k. firmabilstrafik.

⁴ Transportstyrelsen, Uppdrag om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, Dnr TSV2012-1207.

urvalssträckor till mätningen avseende godstransporter. För urvalsprinciper, skattningsmetodik och andra statistiska beräkningar samt bilagda resultatrapporter svarar Statisticon AB. Beträffande mätningen av skatter och avgifter har Skatteverket varit Transportstyrelsen behjälpligt.

I samband med tillståndsmätningen av godstransporter har Transportstyrelsen med hjälp av Polismyndigheten också genomfört en metodstudie om lastbilsförarens sociala villkor. Metodstudien har genomförts i Västra Götalands län och Jönköpings län. Eftersom urvalet i metodstudien är detsamma som i mätningen av godstransporter redovisas resultatet som en del av den samlade rapporteringen av tillståndsmätningarna.

För att 2015 års mätningar ska vara jämförbara med de mätningar som genomfördes 2012 har metod och tillvägagångssätt i 2015 års genomförande ändrats så lite som möjligt. För att förenkla och förtydliga vissa aspekter i enkäten har några få justeringar ändå genomförts till 2015 års mätningar. Exempel på justeringar är något ändrad frågeformulering eller tillagd/ändrad instruktion till fältpersonal. Följden har i några fall blivit att en jämförelse av resultaten mellan åren 2012 och 2015 inte är möjlig eller försvårats. Några nya frågor har också lagts till. Hur och vad som ändrats framgår av den bilagda resultatrapporteringen.

En annan förändring är att mätningarna 2015 omfattar ytterligare två län utöver de fem län som ingick i 2012 års mätningar: Jönköpings län och Västmanlands län. Därmed representeras samtliga sju polisregioner. Utöver nyss nämnda nya län har 2015 års mätningar genomförts i Norrbotten, Dalarna, Stockholm, Västra Götaland och Skåne.

Rapporten har disponerats som en sammanfattning av de fyra ingående mätningarna inom buss, gods, taxi samt metodstudien om lastbilsförarens sociala villkor. Det betyder att det för respektive mätning finns en utförligare resultatrapport som bilaga till rapporten. Rapporten innehåller även ett kapitel som redogör för en tillståndsmätning av skatter och avgifter.

I kapitel 1 redogörs för bakgrund, genomförande och disposition.

Kapitel 2 tar upp den strategi för tillsyn och kontroll som Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen gemensamt upprättat och som resultatet av tillståndsmätningen delvis ska vägas mot.

Kapitel 3, 4 och 5 innehåller resultatet på några av de frågor som ställts i tillståndsmätningen av yrkestrafiken på väg avseende buss, gods och taxi, i

nämnd ordning. De tre resultatrapporter som utgör underlag för nämnda kapitel finns att läsa i sin helhet i bilagorna 1–3.

I kapitel 6 redogörs för en tillståndsmätning avseende registreringar av F/FA-skatt och arbetsgivaravgifter samt en kontroll av tillståndshavares skulder på skattekonto och restföringar hos Kronofogden.

Kapitel 7 redovisar en sammanställning av de viktigaste resultaten och slutsatserna från en metodstudie om lastbilsförarens sociala villkor. I bilaga 4 finns nyss nämnda metodstudie att läsa i sin helhet.

I kapitel 8, som är det sista kapitlet, förs en diskussion kring resultatet i sin helhet, kommande tillståndsmätningar samt hur väl resultatet i 2015 års mätning svarar mot de mål som anges i den upprättade strategi för tillsyn och kontroll som finns redogjord för i kapitel 2.

2 Strategi för tillsyn och kontroll

I september 2014 beslutade Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen om en gemensam strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg.⁵ Huvudsyftet med strategin är att ge största möjliga positiva effekt på yrkestrafikens regelefterlevnad. Strategin omfattar bland annat:

- ett fördjupat samarbete kring metodutveckling för en effektivare kontroll och tillsyn
- principer för urval av kontroll- och tillsynsobjekt
- vilka mätbara kvalitativa och kvantitativa mål som ska sättas så att kontroll- och tillsynsverksamheten kan följas upp och styras gemensamt och var för sig
- hur samverkan och informationsöverföring ska ske mellan myndigheterna utöver av vad som är föreskrivet i författningar
- hur den gemensamma uppföljningen av tillsyns- och kontrollverksamheten ska gå till.

Den tillståndsmätning som genomfördes 2012 visade att regelefterlevnaden var anmärkningsvärt låg inom följande områden:

⁵ Strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg, Transportstyrelsen TSV 2014-1246, Rikspolisstyrelsen RPS A214.659/2013.

- hastighetsregler för gods- och bussföretag
- bestämmelser om kör- och vilotider för gods- och bussföretag
- Fordons tekniska beskaffenhet för gods- och bussföretag
- lastsäkringsbestämmelser för godsföretag
- regler kring personlig tidbok för taxiföretag.

I strategin föreslogs därför att myndigheterna bör vidta åtgärder som i första hand tar sikte på en betydligt förbättrad regelefterlevnad inom de nämnda områdena och en bibehållen eller ökad regelefterlevnad inom övriga mätbara områden. Förbättringsresultat ska uppnås genom att tillsyns- och kontrollinsatser – utöver vad som är fastställt i författningar – ska prioriteras mot företag som visat sig benägna att bryta mot regler i de definierade problemområdena.

3 Tillståndsmätning buss

Kapitlet utgör en kortare sammanställning av resultatrapporteringen. Kapitlet består av nya frågor i 2015 års mätning, resultat som visar på skillnader mellan 2015 års mätning och 2012 års mätning samt frågor som är kopplade till de fokusområden som framgår av kapitel 2, Strategi för tillsyn och kontroll.

Mätningen är genomförd under veckorna 21–23 år 2015 och omfattar ett slumpmässigt urval bussar i beställningstrafik. Bussarna har kontrollerats enligt en förutbestämd plan när de varit parkerade vid olika typer av besöksmål eller andra uppställningsplatser i de undersökta länen. Antalet utvalda bussar var 382, varav 375 kunde kontrolleras.

För resultatrapporteringen i sin helhet, se bilaga 1.

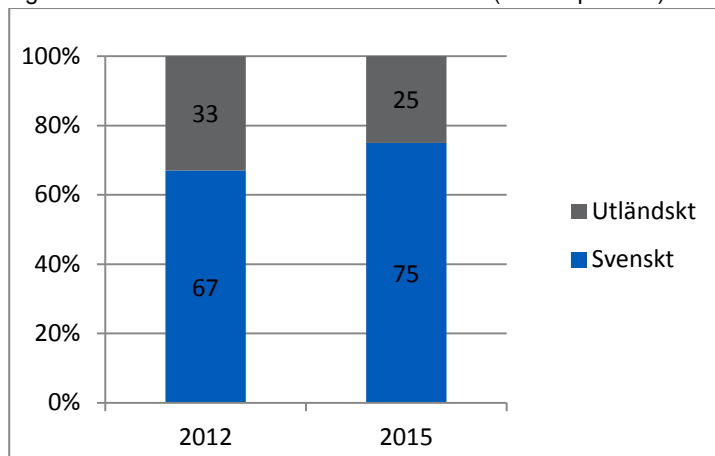
3.1 Kontroll av förare

Nationalitet körkort

Av figur 1 nedan framgår att 25 procent av de kontrollerade förarna 2015 hade utländskt körkort. Vid motsvarande frågeställning i 2012 års mätningar

var andelen 33 procent. Andelen bussförare med utländsk körkort har alltså minskat med 8 procentenheter mellan mätningarna. Minskningen är dock inte statistiskt säkerställd.

Figur 1. Kontroll av förare: nationalitet körkort (andel i procent)

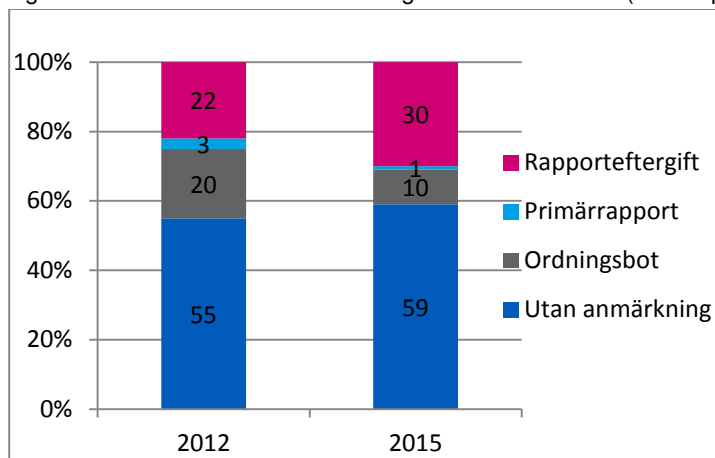


Kör- och vilotider

Resultatet visar att 59 procent av de kontrollerade förarna inte fick någon anmärkning då kör- och vilotider kontrollerades. Vid 2012 års mätning var motsvarande resultat 55 procent. En svag förbättring kan tyckas, men i likhet med frågan om körkortets nationalitet finns en osäkerhetsfaktor om 9 procent vid 2015 års mätning och 8 procent vid 2012 års mätning.

En annan tendens, som inte heller är statistiskt säkerställd, är en förskjutning från ordningsbot till rapportteftergift. Figur 2 visar resultaten för de bägge mätningarna.

Figur 2. Kontroll av förare: anmärkningar kör- och vilotider (andel i procent)

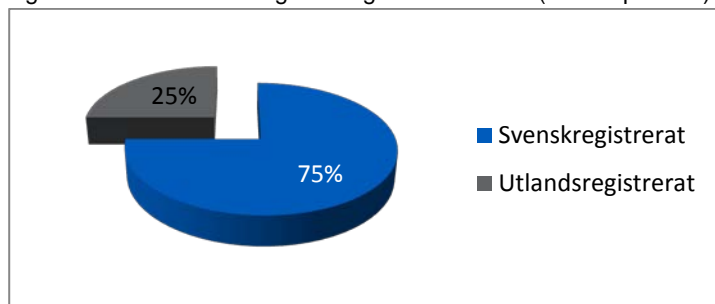


3.2 Kontroll av företag

Företagets nationalitet

Undersökningen visar att 75 procent av företagen var svenskregistrerade och 25 procent utlandsregistrerade (figur 3). Frågan om företagets nationalitet ställdes inte 2012. Därför finns det inte några uppgifter att jämföra med.

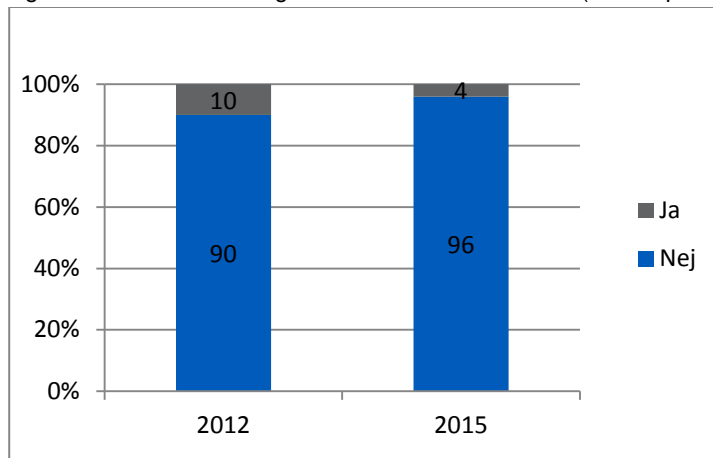
Figur 3. Kontroll av företag: företagets nationalitet (andel i procent)



Sanktion kör- och vilotider

Figur 4 visar att endast 4 procent av de kontrollerade företagen sanktionerades för överträdelser mot regler för kör- och vilotider. Vid 2012 års mätning var resultatet 10 procent. Resultatet kan däremot inte sägas vara statistiskt säkerställt.

Figur 4. Kontroll av företag: sanktion kör- och vilotider (andel i procent)

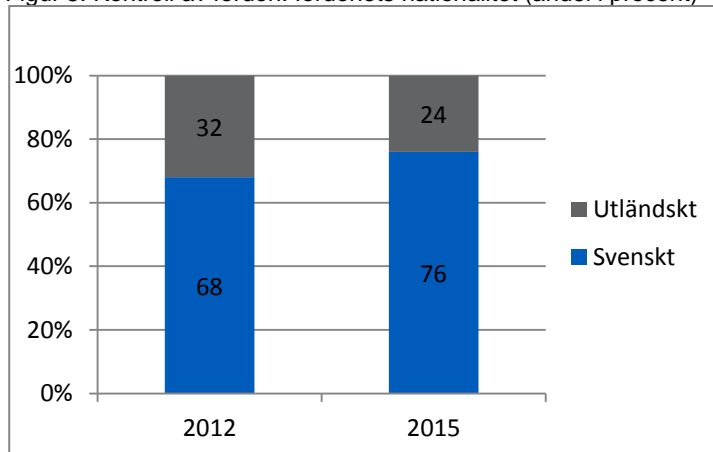


3.3 Kontroll av fordon

Fordonets nationalitet

Vid kontrollen var 76 procent av bussarna svenskregistrerade. Resultatet på motsvarande fråga vid 2012 års mätning var 68 procent (figur 5).

Figur 5. Kontroll av fordon: fordonets nationalitet (andel i procent)



Teknisk beskaffenhet

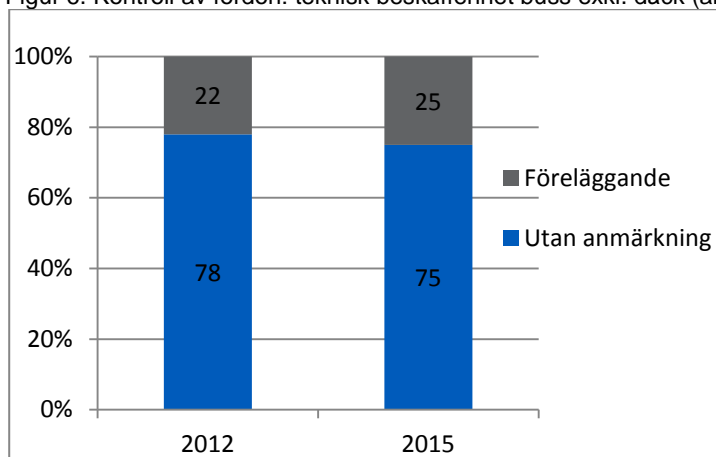
När det gäller fordons tekniska beskaffenhet visar resultatet på en knapp försämring. Vid 2015 års mätning klarade 75 procent av fordonen kontrollen

utan anmärkning. Motsvarande resultat var vid 2012 års mätning 78 procent (figur 6). Skillnaden mellan resultaten är inte statistiskt säkerställd.

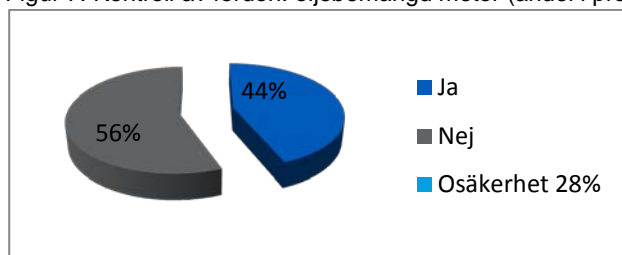
Av figur 6 nedan framgår inte det tredje svarsalternativet *Körförbud*. Förklaringen är att det saknas observationer för det svarsalternativet.

I figur 7 redovisas resultatet av en fråga som inte ställdes vid mätningen 2012. Redovisningen avser andelen med och utan oljebemängd motor baserat på basen 80 fordon som vid mätningen fick ett föreläggande. Av fordonen var 70 svenskregistrerade och 10 utlandsregistrerade.

Figur 6. Kontroll av fordon: teknisk beskaffenhet buss exkl. däck (andel i procent)



Figur 7. Kontroll av fordon: oljebemängd motor (andel i procent)



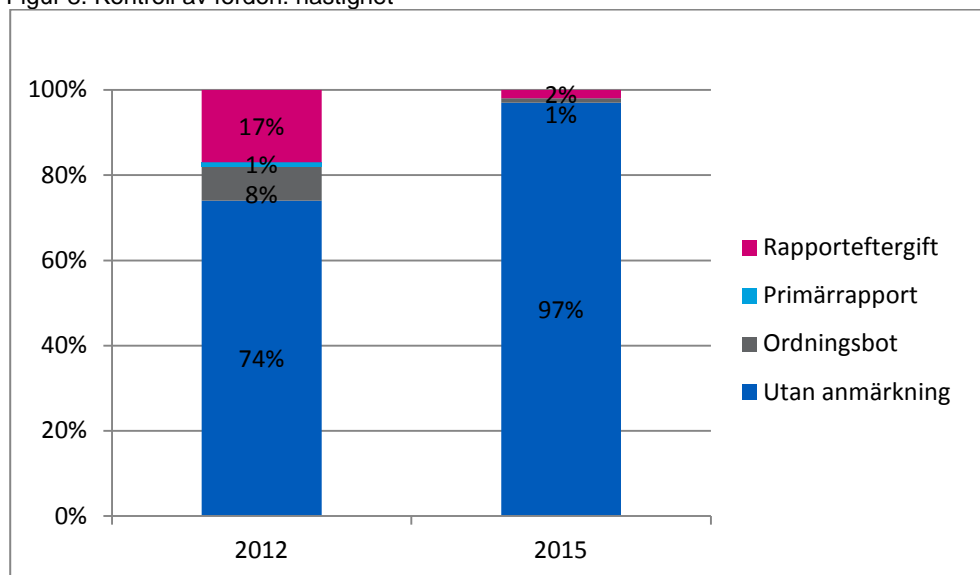
Hastighet

Kontrollen av hastighetsefterlevnad visar på tydlig förbättring. Vid mätningen 2015 var andelen utan anmärkning hela 97 procent, vilket ska ställas mot siffran 74 procent vid mätningen 2012. Resultatet måste ändå tolkas med mycket stor försiktighet, eftersom det till 2015 års mätning

skrevs en instruktion till fältpersonalen om att vid överträdelser mellan 7–12 km/tim skulle kryssrutan ”Utan anmärkning” fyllas i och följas av en kommentar i fritext om överträdelsen. Någon sådan instruktion fanns inte vid 2012 års mätning. En kontroll av fritextkommentarer i enkätaterialet visar att det skrivits endast fem kommentarer kopplade till hastighet, vilket är för få observationer för att kunna vägas in i resultatet. Sammantaget kan vi konstatera att mätningarna 2012 och 2015 inte är jämförbara.

Ett resultat som möjligen stödjer ett antagande om viss förbättring är att andelen som fått ordningsbot vid 2015 års mätning är 1 procent. Motsvarande resultat vid 2012 års mätning var 8 procent (figur 8).

Figur 8. Kontroll av fordon: hastighet



4 Tillståndsmätning gods

Kapitlet utgör en kortare sammanställning av resultatrapporteringen. Kapitlet består av nya frågor i 2015 års mätning, resultat som visar på skillnader mellan 2015 års mätning och 2012 års mätning samt frågor som är kopplade till de fokusområden som framgår av kapitel 2, Strategi för tillsyn och kontroll.

Mätningen är genomförd under veckorna 35–37 år 2015 i samtliga undersökta län. Lastbilarna kontrollerades slumpmässigt efter väg och på sträckor enligt Trafikverkets urvalsprogram för vägavsnitt. Totalt stoppades 452 lastbilar, varav 451 kunde kontrolleras.

För resultatrapporteringen i sin helhet, se bilaga 2.

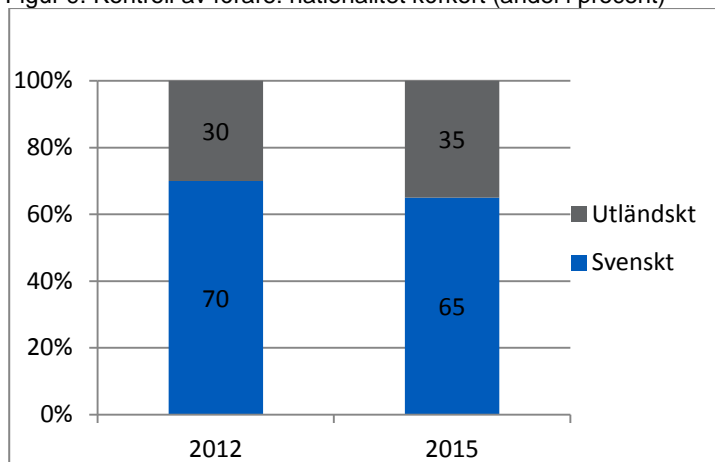
4.1 Kontroll av förare

Nationalitet körkort

Bland de förare som kontrollerades under 2015 hade 35 procent ett utländskt körkort. Vid den tidigare mätningen var andelen 30 procent. Andelen lastbilsförare med utländsk körkort ökade alltså med 5 procent mellan mätningarna. Ökningen är inte statistiskt säkerställd.

Figur 9 visar hur andelarna fördelade sig under de uppmätta åren.

Figur 9. Kontroll av förare: nationalitet körkort (andel i procent)

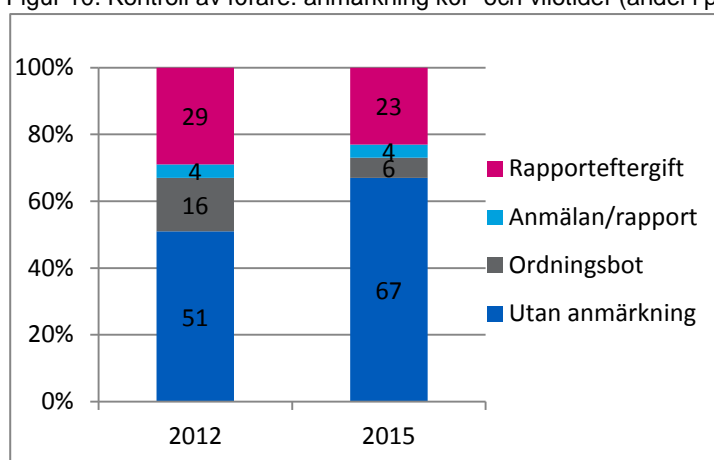


Kör- och vilotider

Mätningen visar att 67 procent av de kontrollerade förarna inte fick någon anmärkning då kör- och vilotider kontrollerades. Vid 2012 års mätning var motsvarande resultat 51 procent, vilket innebär en tydlig och statistiskt säkerställd förbättring av regelefterlevnaden.

Resultatet visar också att det var betydligt färre som fick ordningsbot vid mätningen 2015 än vid mätningen 2012 (figur 10).

Figur 10. Kontroll av förare: anmärkning kör- och vilotider (andel i procent)

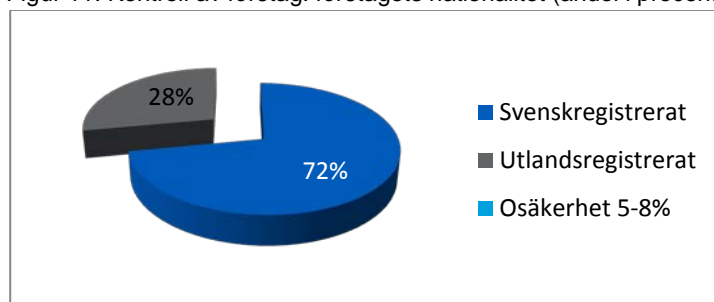


4.2 Kontroll av företag

Företagets nationalitet

Figur 11 visar att 72 procent av företagen är svenskregistrerade och 28 procent utlandsregistrerade. Frågan ställdes inte i mätningen 2012, och därför finns det inte några uppgifter att jämföra med.

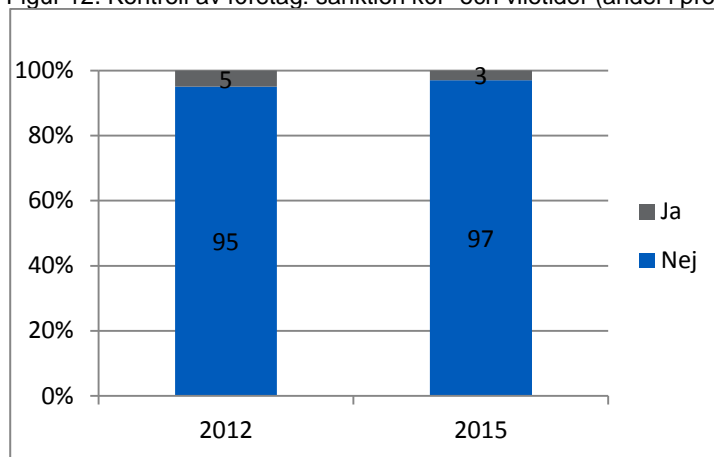
Figur 11. Kontroll av företag: företagets nationalitet (andel i procent)



Sanktion kör- och vilotider

Kontrollen visade att 3 procent av de kontrollerade företagen sanktionerades för överträdelser mot regler för kör- och vilotider. Vid 2012 års mätning var resultatet för motsvarande fråga 5 procent (figur 12). Resultatet är inte statistiskt säkerställt.

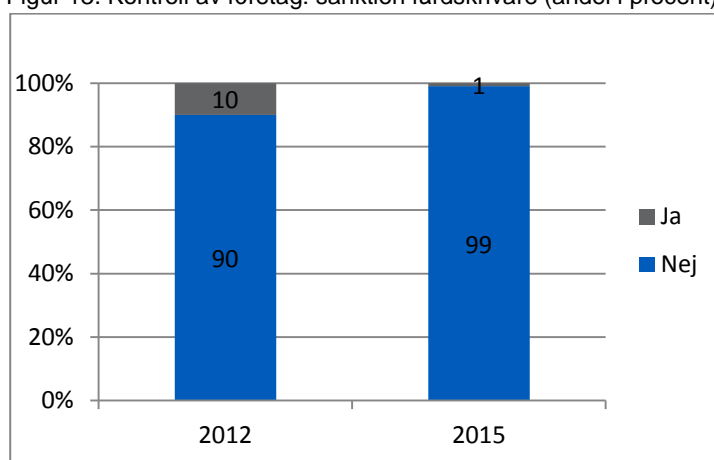
Figur 12. Kontroll av företag: sanktion kör- och vilotider (andel i procent)



Sanktion färdskrivare

Figur 13 visar att 1 procent av företagen sanktionerats för färdskrivarbrister vid 2015 års mätning. Vid 2012 års mätning var resultatet 10 procent. Minskningen är signifikant, dvs. statistiskt säkerställd, och därmed en tydlig förbättring.

Figur 13. Kontroll av företag: sanktion färdskrivare (andel i procent)

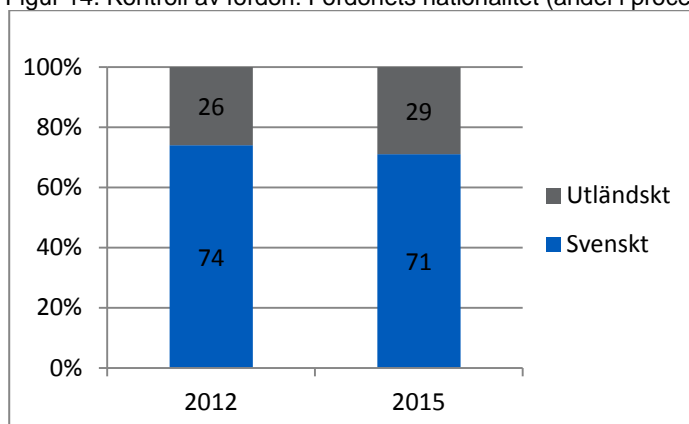


4.3 Kontroll av fordon

Fordonets nationalitet

Figur 14 visar att 71 procent av lastbilarna är svenskregistrerade. Resultatet på motsvarande fråga vid 2012 års mätning var 74 procent. Resultatet visar på en minskning av svenska lastbilar, men resultatet är inte statistiskt säkerställt.

Figur 14. Kontroll av fordon: Fordonets nationalitet (andel i procent)

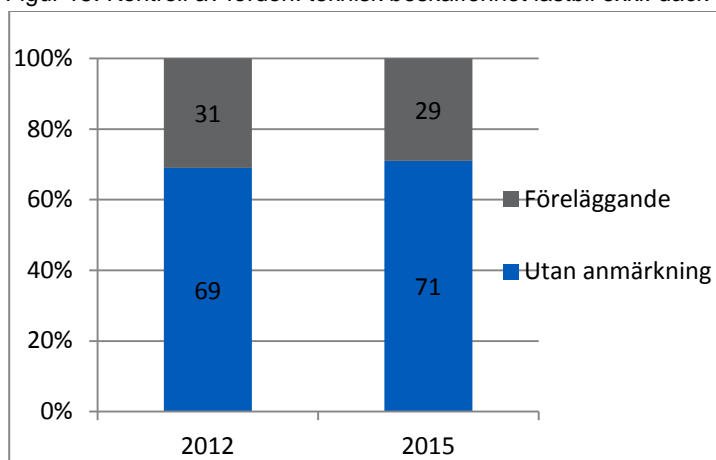


Teknisk beskaffenhet

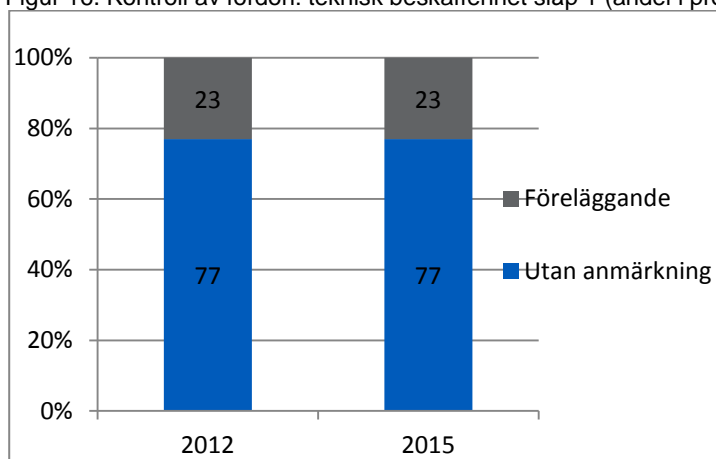
Resultatet när det gäller fordons tekniska beskaffenhet exklusive däck visar att det finns en del brister (figur 15 och 16). Av figurerna framgår också att skillnaden mellan 2015 års mätning och 2012 års mätning är mycket liten.

Av figurerna 15 och 16 nedan framgår inte det tredje svarsalternativet *Körförbud*. Förklaringen är att antalet observationer är så få att det skattade procentvärdet är Noll.

Figur 15. Kontroll av fordon: teknisk beskaffenhet lastbil exkl. däck (andel i procent)



Figur 16. Kontroll av fordon: teknisk beskaffenhet släp 1 (andel i procent)



Övriga aspekter

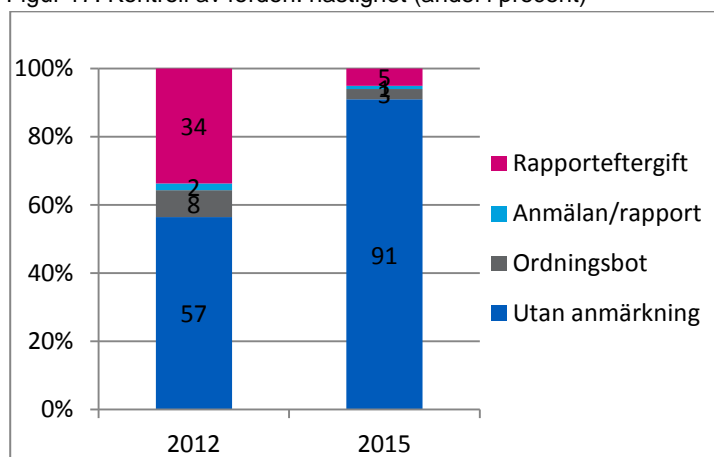
Övriga aspekter innefattar hastighet, bältesanvändning, fordonsskatt, vägavgift samt tidigare föreläggande eller körförbud. För alla aspekter utom för hastighet är resultatet likvärdigt med den mätning som genomfördes 2012.

När det gäller hastighet visar undersökningen att hela 91 procent var utan anmärkning, vilket ska ställas mot 57 procent vid 2012 års mätning (figur 17). En förbättring om 34 procent är givetvis väldigt bra, men resultatet måste ändå tolkas med mycket stor försiktighet, eftersom det till 2015 års mätning skrevs en instruktion till fältpersonalen om att vid överträdelser

mellan 7–12 km/tim skulle kryssrutan ”Utan anmärkning” fyllas i och följas av en kommentar i fritext om överträdelsen. Någon sådan instruktion fanns inte vid 2012 års mätning. Om fritextkommentarer om överträdelser mellan 7–12 km/tim vägs in och skattas som anmärkning, blir det nya skattade värdet för ”utan anmärkning” 81 procent (± 4 procent). Sammantaget kan vi konstatera att mätningarna 2012 och 2015 inte är jämförbara.

En reservation som också behöver nämnas är att det inte går att säga hur väl fältpersonalen följt instruktionen. Ett resultat som möjligen stödjer ett eventuellt antagande om att hastighetsefterlevnaden blivit bättre är att andelen som fått ordningsbot eller som rapporterats har minskat mellan mätningarna (figur 17). Skillnaden i procentenheter är inte statistiskt säkerställd.

Figur 17. Kontroll av fordon: hastighet (andel i procent)

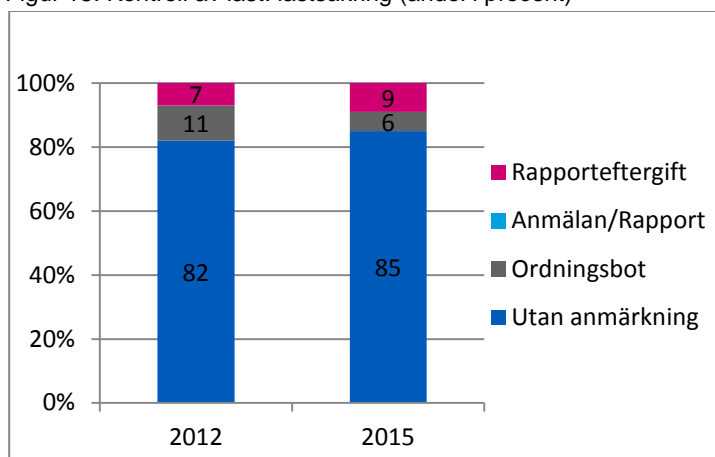


4.4 Kontroll av last

Farligt gods, lastsäkring, vikter och mått

Beträffande farligt gods var det ett för litet antal fordon (32 stycken) som utförde den typen av transporter för att skattning ska kunna göras. När det gäller lastsäkring visar figur 18 att 85 procent var utan anmärkning. Vid mätningen 2012 var resultatet på motsvarande fråga 82 procent. Skillnaden mellan mätningarna är inte statistiskt säkerställd.

Figur 18. Kontroll av last: lastsäkring (andel i procent)



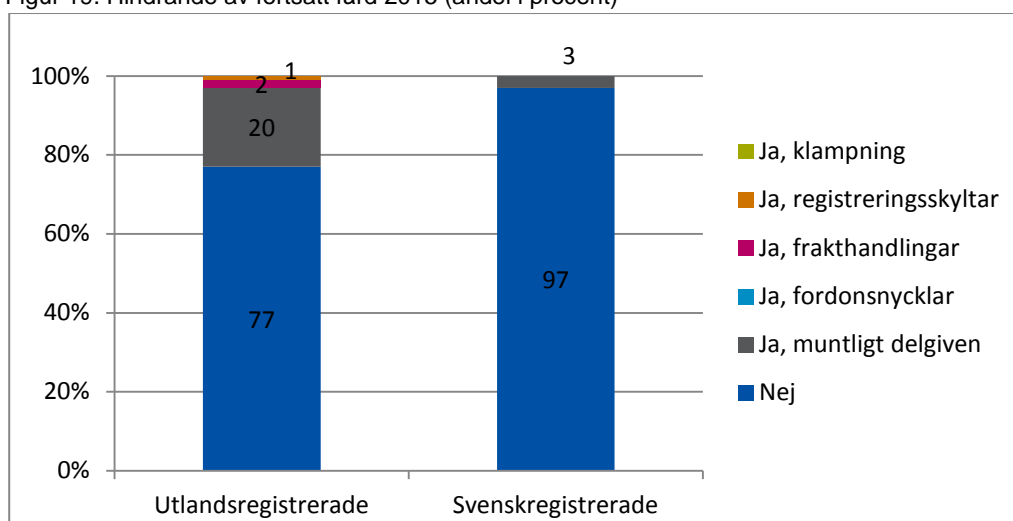
4.5 Hindrande av fortsatt färd

Hindrande av fortsatt färd

Resultatet visar att fortsatt färd har hindrats i 9 procent av fallen. I figur 19 visas resultatet för en uppdelning mellan svenskregistrerade och utlandsregistrerade fordon. Av figuren framgår att andelen svenskregistrerade fordon som hindrats fortsatt färd är 3 procent.

Motsvarande skattning för utlandsregistrerade fordon är 23 procent. I resultatet ser vi också att den vanligaste metoden att hindra fortsatt färd är muntlig delgivning. Frågan ställdes inte 2012.

Figur 19. Hindrande av fortsatt färd 2015 (andel i procent)



5 Tillståndsmätning taxi

Kapitlet utgör en kortare sammanställning av resultatrapporteringen. Kapitlet består av nya frågor i 2015 års mätning, resultat som visar på skillnader mellan 2015 års mätning och 2012 års mätning samt frågor som är kopplade till de fokusområden som framgår av kapitel 2, Strategi för tillsyn och kontroll. Mätningen genomfördes under veckorna 42–44 år 2015. Taxikontrollerna har genomförts slumpmässigt enligt en i förväg uppställd plan, på platser där taxifordon normalt hämtar eller lämnar passagerare. Antalet utvalda taxifordon var 424, varav samtliga kunde kontrolleras.

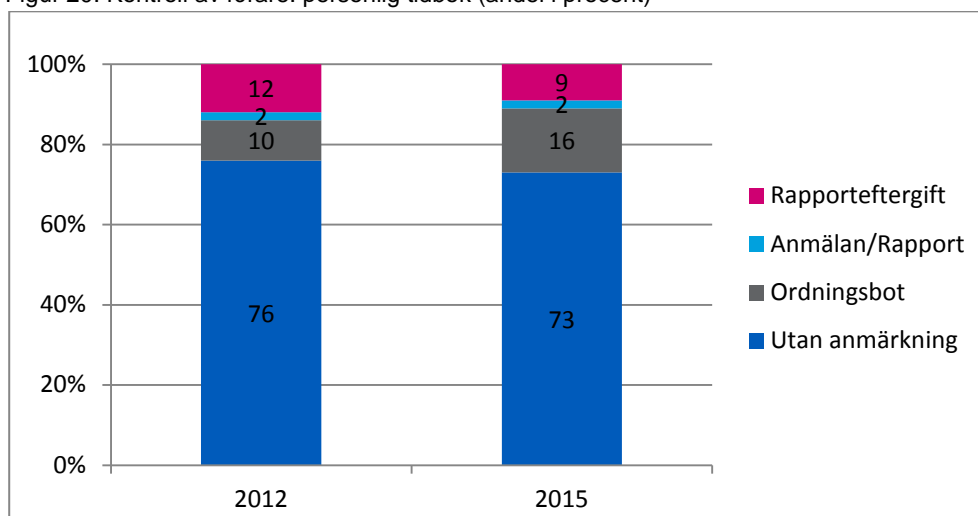
För resultatrapporteringen i sin helhet, se bilaga 3.

5.1 Kontroll av förare

Personlig tidbok

Resultatet av mätningen visar att andelen förare utan anmärkning avseende den personliga tidboken var 73 procent. Resultatet visar också att ordningsbot utfärdats i 16 procent av fallen, att anmälan/rapport upprättats i 2 procent av fallen och att polisen lämnat rapporteftergift till 9 procent av förarna (figur 20). Vid 2012 års mätning var resultatet för motsvarande fråga 76, 10, 2 respektive 12 procent. Siffrorna visar att regelefterlevnaden har blivit lite sämre. Skillnaden mellan mätningarna är dock inte statistiskt säkerställd.

Figur 20. Kontroll av förare: personlig tidbok (andel i procent)

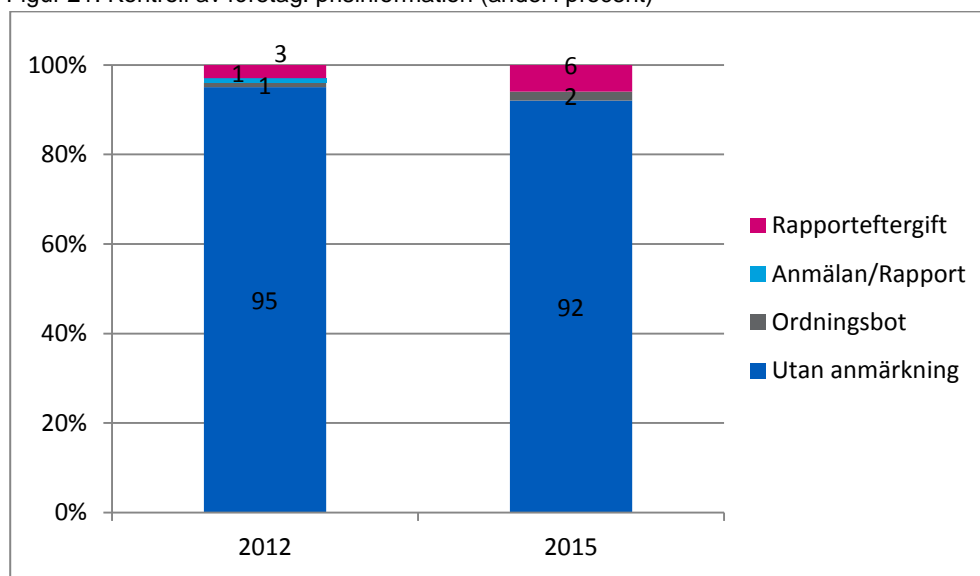


5.2 Kontroll av företag

Prisinformation

Figur 21 visar att andelen företag utan anmärkning avseende prisinformation är 92 procent. Av figuren framgår att motsvarande skattning vid 2012 års mätning var 95 procent. Skillnaden mellan mätningarna är inte statistiskt säkerställd.

Figur 21. Kontroll av företag: prisinformation (andel i procent)

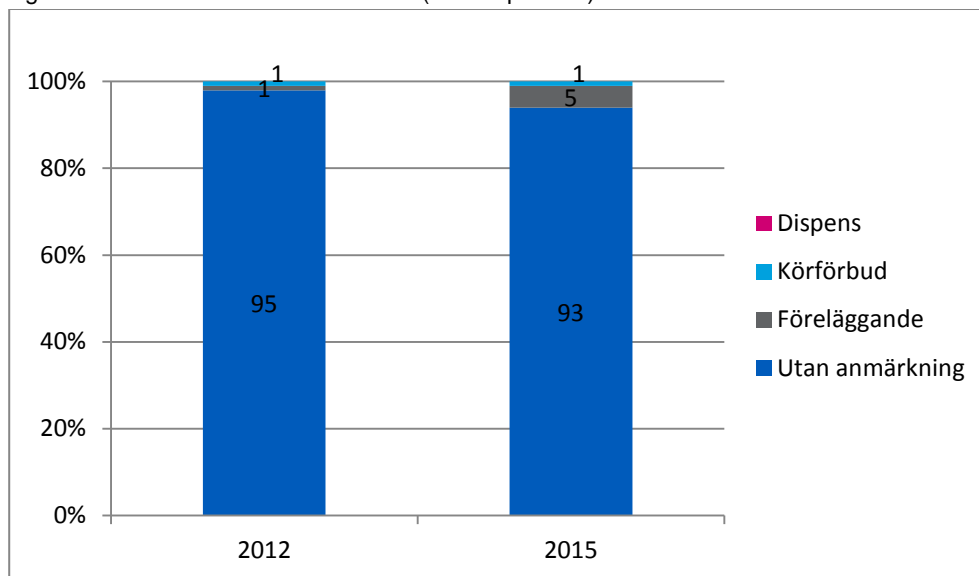


5.3 Kontroll av fordon

Taxameter

Vid kontroll av taxameter visar resultatet (figur 22) att andelen fordon utan anmärkning var 93 procent. Motsvarande skattning vid 2012 års mätning var 95 procent. Skillnaden mellan mätningarna är inte heller för den här frågan statistiskt säkerställd.

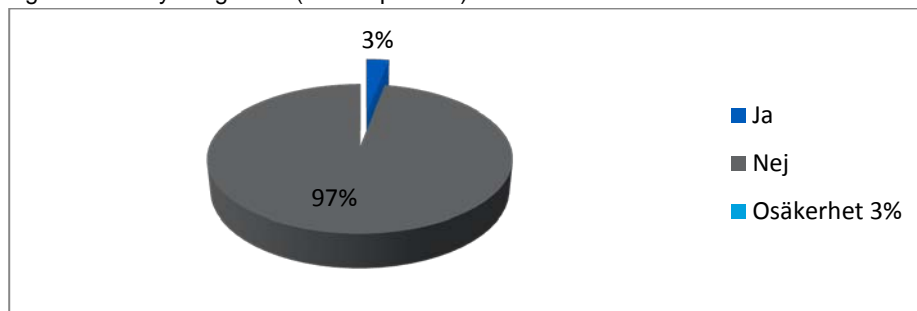
Figur 22. Kontroll av fordon: taxameter (andel i procent)



Avskyltning

Avskyltning innebär att taxifordonets gula registreringsskylt avlägsnas från fordonet. Om avskyltningen inte sker till följd av att fordonet anses trafikodugligt, kan fordonet köras som privatbil med fordonets vanliga (vita) registreringsskyltar. Av figur 23 framgår att andelen fordon som skyltats av är 3 procent. Frågan ställdes inte 2012.

Figur 23. Avskyltning 2015 (andel i procent)

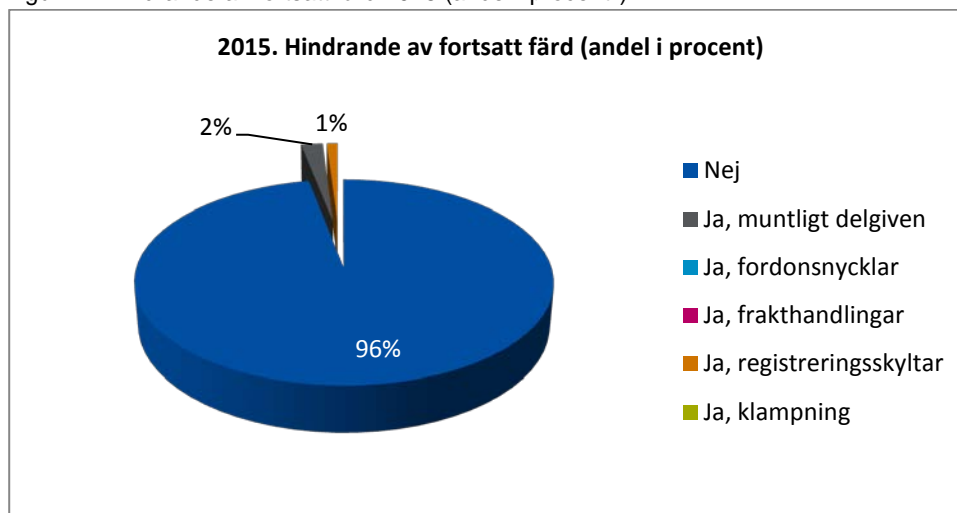


5.4 Hindrande av fortsatt färd

Hindrande av fortsatt färd

Av figur 24 framgår att andelen fordon som hindrats från fortsatt färd är cirka 3 procent. Frågan ställdes inte 2012.

Figur 24. Hindrande av fortsatt färd 2015 (andel i procent⁶)



⁶ Att summan inte blir 100 procent beror på osäkerhetsfaktorn för de svar som angivits är mellan +/- 2-4 procent.

6 Tillståndsmätning skatter och avgifter

6.1 Inledning

Mätningen på området skatter och avgifter har skett genom att Skatteverket via avläsningar i sina register och databaser den 17–25 november 2015 kunnat lämna uppgifter om registreringar och skulder för samtliga tillståndshavare inom respektive transportslag. Antalet tillståndshavare för godstransporter var vid uttagstillfället 17 071 stycken, för busstransporter 988 och för taxitransporter 7 645. Registreringarna avsåg huruvida tillståndshavaren är registrerad för F-skatt, FA-skatt och arbetsgivaravgift.

Redovisade skulder i mätningen är de skulder som fanns registrerade som skulder till Skatteverket på tillståndshavarens skattekonto vid dagen för avläsningen. Vidare har det vid avläsningen kontrollerats hur många tillståndshavare som vid tillfället för avläsning hade skulder restförda hos Kronofogdemyndigheten. Därutöver har det kontrollerats i hur många fall skulderna till Skatteverket och de hos Kronofogdemyndigheten restförda skulderna överstiger 50 000 kronor eller understiger 10 000 kronor.

Vid jämförelse med 2012 års mätning är det viktigt att notera att den mätningen omfattade ett urval av 334 tillståndshavare inom varje transportslag och att information om registreringar och skulder etc. samlades in i ett mer manuellt förfarande under perioden 8–16 december 2012.

Valet av metod vid 2015 års mätning motiveras av nyttan av att kunna kontrollera hela tillståndskollektivet och av en strävan att effektivisera datainsamlingen för att göra tätare uppföljning och kontroll möjlig. En faktor som vägts in i resonemanget är att mätningen 2012 visade att regelefterlevnaden inom området skatter och avgifter visade sig vara god.

6.2 Tillståndsmätning gods 2015

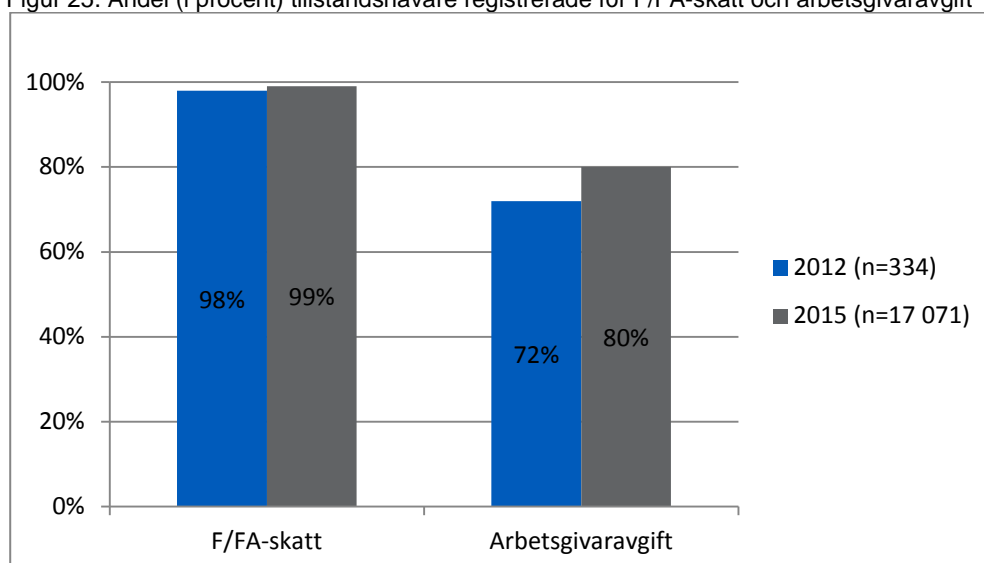
Registrering

Av samtliga tillståndshavare vid mätningen 2015 var 88 procent registrerade

för F-skatt och 11 procent registrerade för FA-skatt. Sammantaget innebär det att totalt 99 procent av tillståndshavarna var registrerade för F/FA-skatt. Vidare var 80 procent registrerade för arbetsgivaravgift.

2012 års mätning av totalt 334 företag visade att cirka 98 procent av företagen var registrerade för F/FA-skatt och cirka 72 procent var registrerade för arbetsgivaravgift. Figur 25 visar en jämförelse mellan de bägge mätningarna i tabellform.

Figur 25. Andel (i procent) tillståndshavare registrerade för F/FA-skatt och arbetsgivaravgift

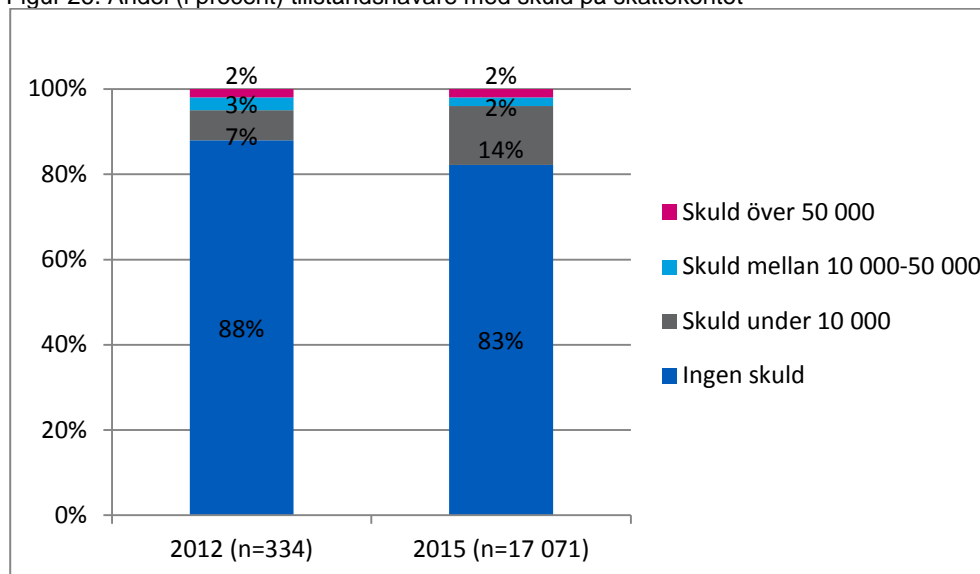


Skulder

Totalt hade drygt 17 procent av tillståndshavarna skulder på sitt skattekonto. Mätningen visar att 14 procent av tillståndshavarna hade skuld under 10 000 kronor, 2 procent av tillståndshavarna en skuld mellan 10 000 kronor och 50 000 kronor samt att 2 procent av tillståndshavarna hade en skuld över 50 000 kronor.

Vid 2012 års mätning hade 12 procent av de kontrollerade företagen skulder registrerade på sitt skattekonto. Skulderna fördelade sig då enligt följande: 7 procent av företagen hade en skuld under 10 000 kronor, 3 procent av företagen en skuld mellan 10 000 kronor och 50 000 kronor samt att 2 procent av företagen hade en skuld över 50 000 kronor. Samtliga procentangivelser är avrundade till heltal. Figur 26 visar en jämförelse mellan mätningarna i tabellform.

Figur 26. Andel (i procent) tillståndshavare med skuld på skattekontot



Av samtliga tillståndshavare 2015 har 1,5 procent skulder som är restförda hos Kronofogdemyndigheten. I cirka 55 procent av fallen är den restförda skulden över 50 000 kronor.

I 2012 års mätning hade knappt 1 procent av företagen skulder restförda hos Kronofogdemyndigheten.

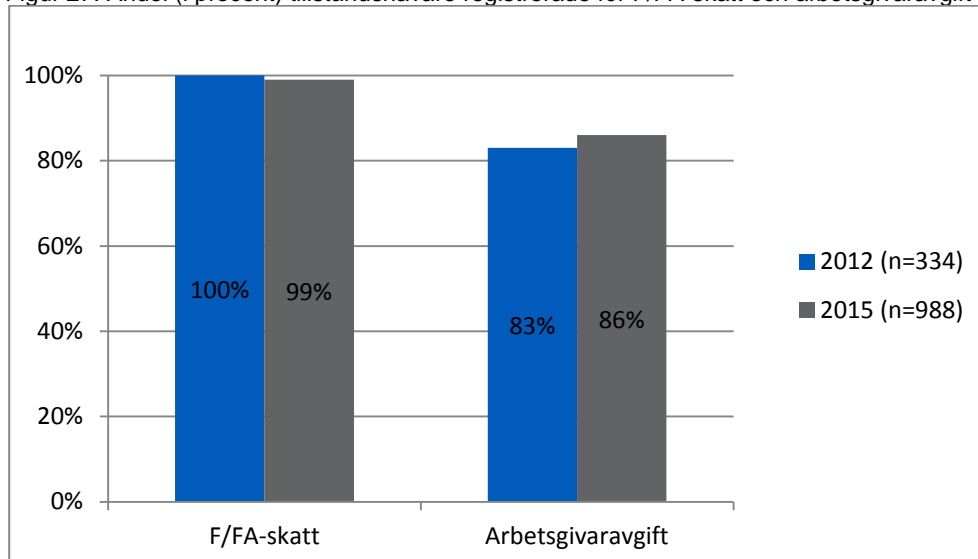
6.3 Tillståndsmätning buss 2015

Registrering

Av samtliga tillståndshavare var 89 procent registrerade för F-skatt och 10 procent registrerade för FA-skatt. Föregående innebär att totalt 99 procent av tillståndshavarna var registrerade för F/FA-skatt. 86 procent var registrerade för arbetsgivaravgift.

2012 års mätning av totalt 334 företag visade att samtliga företag var registrerade för F/FA-skatt och att 83 procent var registrerade för arbetsgivaravgift. Figur 27 visar en jämförelse mellan mätningarna i tabellform.

Figur 27. Andel (i procent) tillståndshavare registrerade för F/FA-skatt och arbetsgivaravgift

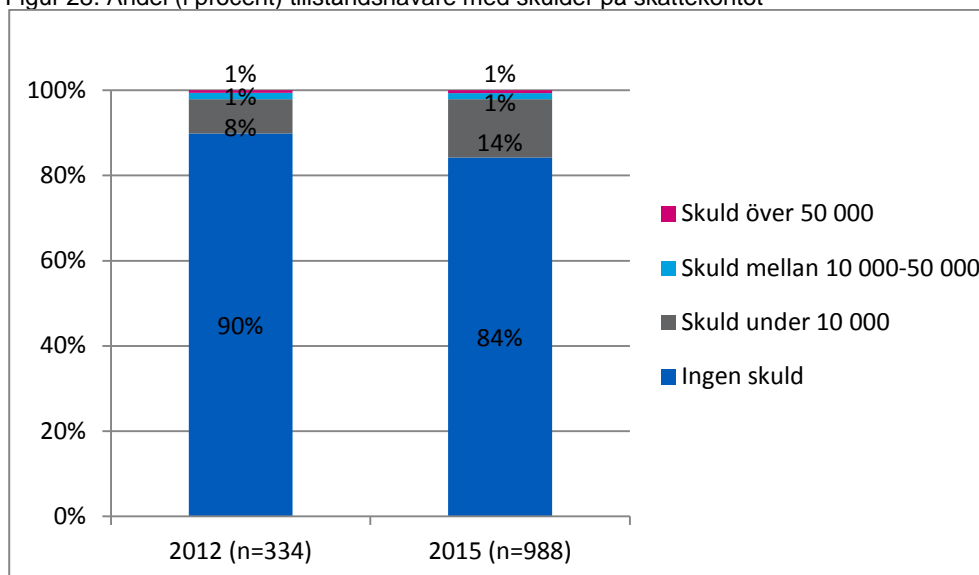


Skulder

Totalt hade knappt 16 procent tillståndshavare i mätningen skulder på sitt skattekonto. Av mätningen framgår att 14 procent av tillståndshavarna hade skuld under 10 000 kronor, 1 procent av tillståndshavarna en skuld mellan 10 000 kronor och 50 000 kronor samt att 1 procent av tillståndshavarna hade en skuld över 50 000 kronor.

Vid 2012 års mätning hade 10 procent av företagen skulder registrerade på sitt skattekonto. Skulderna fördelade sig då enligt följande: 8 procent av företagen hade en skuld under 10 000 kronor, 1 procent av företagen en skuld mellan 10 000 kronor och 50 000 kronor samt att 1 procent av företagen hade en skuld över 50 000 kronor. Samtliga procentangivelser är avrundade till heltal. Figur 28 visar en jämförande tabell mellan mätningarna.

Figur 28. Andel (i procent) tillståndshavare med skulder på skattekontot



Av samtliga tillståndshavare 2015 har knappt 1 procent skulder som är restförda hos Kronofogdemyndigheten, varav en tillståndshavare har en skuld som överstigen 50 000 kronor.

I 2012 års mätning hade drygt 2 procent av företagen skulder restförda hos Kronofogdemyndigheten.

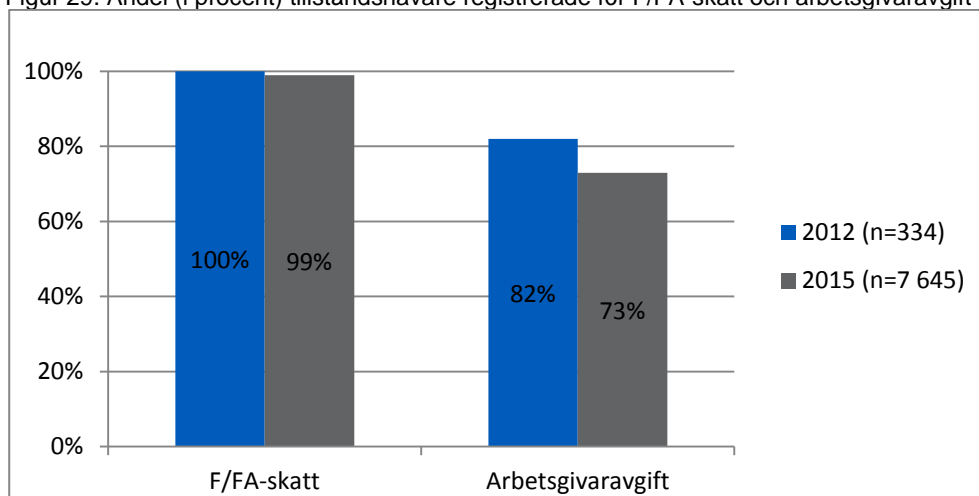
6.4 Tillståndsmätning taxi 2015

Registrering

Av samtliga tillståndshavare i 2015 års mätning var 75 procent registrerade för F-skatt och 24 procent registrerade för FA-skatt. Det innebär att totalt 99 procent av tillståndshavarna var registrerade för F/FA-skatt. 73 procent var registrerade för arbetsgivaravgift.

2012 års mätning av totalt 334 företag visade att samtliga företag var registrerade för F/FA-skatt och att cirka 82 procent var registrerade för arbetsgivaravgift. Figur 29 visar resultatet av mätningarna 2012 och 2015 i tabellform.

Figur 29. Andel (i procent) tillståndshavare registrerade för F/FA-skatt och arbetsgivaravgift

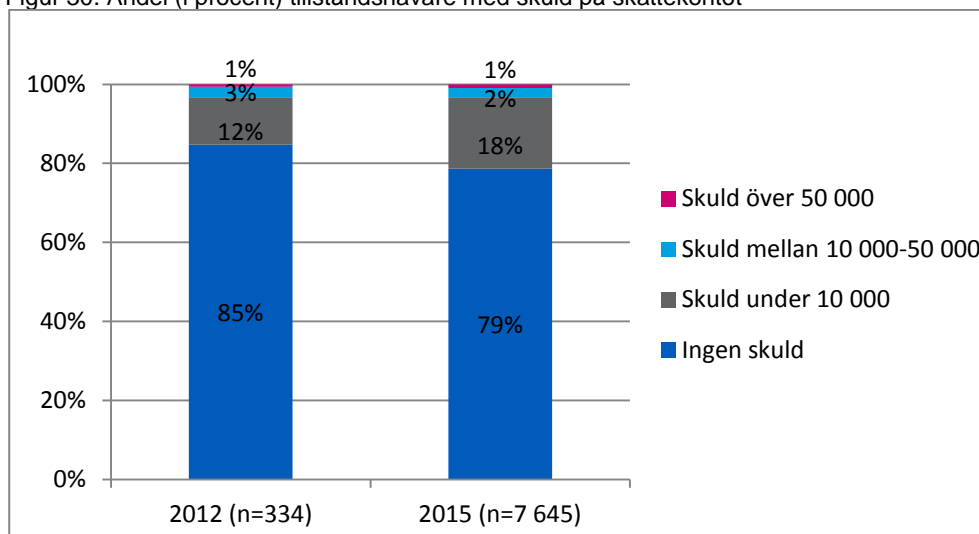


Skulder

Totalt hade 21 procent av tillståndshavarna i mätningen skulder på sitt skattekonto. Mätningen visar att 18 procent av tillståndshavarna hade skuld under 10 000 kronor, 2 procent av tillståndshavarna en skuld mellan 10 000 kronor och 50 000 kronor samt att 1 procent av tillståndshavarna hade en skuld över 50 000 kronor.

I 2012 års mätning hade drygt 15 procent av företagen skulder registrerade på sitt skattekonto. Skulderna fördelade sig då enligt följande: 12 procent av företagen hade en skuld under 10 000 kronor, 3 procent av företagen en skuld mellan 10 000 kronor och 50 000 kronor samt att 1 procent av företagen hade en skuld över 50 000 kronor. Samtliga procentangivelser är avrundade till heltal. Figur 30 visar en jämförelse mellan mätningarna i tabellform.

Figur 30. Andel (i procent) tillståndshavare med skuld på skattekontot



Av samtliga tillståndshavare hade knappt 2 procent skulder som är restförda hos Kronofogdemyndigheten. Ungefär hälften av tillståndshavarna med skuld restförd hos Kronofogden har en skuld över 50 000 kronor. I 2012 års mätning hade knappt 2 procent av företagen skulder restförda hos Kronofogdemyndigheten.

6.5 Sammanfattande kommentarer

I ett jämförelseperspektiv är det inte optimalt med ändring av metod och tidpunkter för dataavläsning. Resultatet för 2015 års mätning visar vid en jämförelse med 2012 års mätning likvärdiga resultat, med undantag för att det under 2015 och för alla transportslag är en något högre andel företag som har skulder under 10 000 kronor på sitt skattekonto. Skillnaden kan förklaras av att 2015 års mätning omfattar hela tillståndskollektivet, att det skett en datumförskjutning en månad ifråga om tidpunkt för dataavläsning eller att det de facto under 2015 var en något högre andel med skulder på sitt skattekonto än under 2012. Förklaringen kan också vara en kombination av ovanstående. Här finns ett behov av uppföljande mätningar.

7 Lastbilsförarens sociala villkor – en metodstudie

Kapitlet utgör en kortare sammanställning av rapporten Lastbilsförarens sociala villkor – en metodstudie. I bilaga 4 finns rapporten i sin helhet.

Anledningen till att den nämnda metodstudien presenteras i den här rapporten är att studien är genomförd i samband med tillståndsmätningen av godstransporter på väg, huvudsakligen för att det vid den mätningen finns färdiga och bra metod- och urvalsprinciper. En annan anledning är att bra och statistiskt säkerställda mätningar av lastbilsförarens sociala villkor har potential att tillsammans med andra mätningar ge en bredare förståelse för hur marknaden för godstransporter på väg fungerar. Huvudsyftet med studien har därför varit att ta reda på om datainsamlingsmetoden kan anses vara tillförlitlig nog för utvidgade studier i ämnet vid kommande tillståndsmätningar. En granskning har skett i tre steg:

1. Hur ser svarsfrekvensen ut?
2. Hur ser polisens erfarenheter av tillvägagångssättet ut?
3. Är svaren på frågorna rimliga?

Av resultatet framgår att den totala svarsfrekvensen för bägge ingående län (Jönköpings län och Västra Götalands län) är 90 procent och att skillnaden mellan länen är mycket liten. Granskningen med polisen har också visat att genomförandet genomgående har fungerat väl. Beträffande rimligheten i de svar som lämnats i undersökningen visar kontrollen av rådata inga brister och att rimligheten bekräftas av att erhållna svar i någon mån bekräftar den bild av branschen som kommer Transportstyrelsen till del i den dialog med åkerinäringen som förs kontinuerligt.

Svaren på frågorna visar att svenska förare (med pass utfärdade i Sverige) tjänar mer per månad och per timme än utländska förare (med pass utfärdade utanför Sverige) och att utländska förare jobbar lite fler timmar i genomsnitt per månad än svenska förare. Det framgår även att utländska förare betydligt oftare än svenska förare övernattar i sina fordon flera dagar varje vecka. Resultatet visar också att drygt hälften av de utländska förarna bara kommer till sin varaktiga bostad någon gång per månad eller någon gång per halvår, medan en övervägande andel svenska förare säger sig komma till sin varaktiga bostad 6–7 ggr/vecka.

I några mer kvalitativt inriktade skalfrågor framgår att både svenska och utländska förare i hög grad trivs med sitt arbete. Vissa skillnader syns när det gäller stöd från arbetsgivare och arbetsförhållanden. I båda fallen har svenska förare ett högre medelvärde än de utländska förarna.

Slutsatsen är att det går att mäta lastbilsförarens sociala villkor med rimlig tillförlitlighet med nämnda metod. Om det fattas beslut om att genomföra mätningar i större skala i samband med kommande tillståndsmätningar, rekommenderar dock studien följande:

- Översättningen av enkäten bör återöversättas till svenska för att säkerställa kvaliteten i översättningen.
- En kvalitativ förstudie med yrkesförare bör genomföras för att säkerställa att relevanta frågeställningar inte tappas bort.
- Förare av olika nationalitet bör vara behjälpliga vid validering av att frågor och instruktioner är självförklarande.
- För att underlätta ifyllandet av enkäten bör utformningen av tekniska hjälpmedel ses över.

8 Diskussion och förslag

En samlad granskning av resultatet som rapporterats ovan och i bilagorna ger en blandad bild av regelefterlevnaden. Tillståndet inom vissa mätbara områden är bra, medan det inom andra områden inte är bra. I en jämförelse med resultatet från 2012 års mätning kan vi konstatera att även den mätningen gav en blandad bild av regelefterlevnaden och att resultaten i de båda mätningarna liknar varandra i relativt hög grad. Till det positiva hör att resultatet i 2015 års mätning på en övervägande andel mätbara punkter har blivit något bättre inom buss- och godsmätningarna. Till det ska läggas att inom området kör- och vilotider syns tydliga förbättringar och att resultatet i ett par av mätpunkterna är statistiskt säkerställt. När det gäller taximätningen är den samlade bilden att förändringarna mätt i procentenheter generellt är lite lägre. För taxi gäller också att både positiva och negativa förändringar är ganska jämt fördelade när det gäller antal mätpunkter med förändrat resultat.

De flesta förändringar mätt i procentenheter mellan mätningarna 2012 och 2015 kan däremot inte sägas vara statistiskt säkerställda då det i varierad grad finns ett antal osäkerhetsfaktorer. En osäkerhetsfaktor som brukar nämnas är bortfall, dvs. att det av olika skäl inte varit möjligt att genomföra kontrollen eller delar av kontrollen av ett på förhand slumpmässigt utvalt objekt. En annan osäkerhetsfaktor kan utgöras av att det för vissa frågor och/eller svarsalternativ finns för få observationer för att göra säkra skattningar. I bilagda resultatrapporter framgår vilka osäkerhetsvärden som gäller för respektive svarsalternativ för samtliga ingående frågor. För den mer tekniskt och statistiskt intresserade läsaren finns också tekniska rapporter⁷ att begära ut hos Transportstyrelsen, alternativt ladda ned från Transportstyrelsens webbplats.

Det förtjänar nämnas att det också kan finnas en viss osäkerhet som det i praktiken är väldigt svårt att sätta något värde på. Eftersom det är många poliser (fältpersonal) inblandade i kontrollerna går det inte med säkerhet utesluta att det kan förekomma olika bedömningar och tolkningar av såväl undersökningsblankett som instruktioner. Det kan inte heller uteslutas att det kan förekomma olika bedömningar och tolkningar av överträdelser och brister som upptäcks vid kontrollerna. För att minimera ovan nämnda osäkerhetsfaktorer har informations-/utbildningsmöten hållits med fältpersonalen. Vidare har statistiker funnits representerade i fält under inledningen av varje mätperiod och i varje län.

Enligt den strategi för tillsyn och kontroll som Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen gemensamt har upprättat ska fokus vara att genomföra insatser som får så stor effekt som möjligt på regelefterlevnaden. Fokusområden i strategin är hastighetsregler, fordons tekniska beskaffenhet samt bestämmelser om kör- och vilotider för gods- och bussföretag, lastsäkringsbestämmelser för godsföretag samt regler kring tidbok för taxiföretag. Eftersom strategin som en del av sitt syfte har att bidra till ökad regelefterlevnad, särskilt inom de utpekade områdena ovan, är det också rimligt att analysera resultatet av 2015 års tillståndsmätning med utgångspunkt i strategin.

Resultaten i den här mätningen visar att regelefterlevnaden beträffande hastigheter har blivit markant bättre både vad gäller buss och gods. Men som framgått av rapporteringen ska resultatet tolkas mycket försiktigt: en

⁷ Rapporterna finns förtecknade under *Litteratur/källor*

del av förbättringen kan sannolikt förklaras av nya instruktioner till fältpersonalen, vilket också syns vid en särskild granskning av fältpersonalkommentarer i godsmätningen. Det finns däremot andra tendenser i resultatet som tyder på att regelefterlevnaden kan ha blivit något bättre, till exempel att andelen förare som fått ordningsbot för hastighetsöverträdelse är lägre. Den diskussion om det här resultatet som förts tidigare i rapporten och de osäkerhetsfaktorer som finns visar att det är viktigt att fortsätta fokusera på insatser som beivrar hastighetsöverträdelser. Viktigt är även att utveckla/förfina mätmetoder så att tillståndet kan mätas och följas upp över tid.

Även inom området kör- och vilotider syns tydliga förbättringar. Några av förändringarna mätt i procentenheter är inte statistiskt säkerställda. Trots att resultatet är positivt trendmässigt är regelefterlevnaden totalt sett alltför låg. Därför behövs fortsatt tydligt fokus och insatser för att öka regelefterlevnaden inom området kör- och vilotider.

Inom områdena lastsäkringsbestämmelser för godsföretag och regler kring personlig tidbok för taxiförare synes inte mycket ha hänt. Regelefterlevnaden beträffande lastsäkringsbestämmelser följer det mer allmänna mönstret av små men inte statistiskt säkerställda förbättringar som även syns inom andra områden inom buss- och godsmätningen. När det gäller regler kring tidbok för taxiförare ser vi tyvärr en liten försämring, även om inte heller den är statistiskt säkerställd.

Av fokusområdena i strategin för tillsyn och kontroll är det alltså bara inom ett område som vi med säkerhet kan sluta oss till att det sker förbättringar. Här ska tilläggas att strategin beslutades inom respektive myndighet under september 2014, vilket innebär att det kan behövas mer tid för att låta strategin få genomslag.

Eftersom Rikspolisstyrelsen och de gamla länspolismyndigheterna från och med den 1 januari 2015 är ersatta med en ny polismyndighet, behöver strategin för tillsyn och kontroll uppdateras. Som nytt underlag i uppdateringen ska också resultatet av den här tillståndsmätningen fogas. En uppdaterad strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg föreslås vara beslutad i Transportstyrelsen respektive Polismyndigheten senast den 15 oktober 2016.

Inom ramen för den samverkan som sker med strategin för tillsyn och kontroll som grund föreslår Transportstyrelsen att myndigheterna

gemensamt arbetar vidare i syfte att hitta nya effektiva metoder att mäta regelefterlevnad inom både yrkestrafik på väg och mätning av skatter och avgifter. I det arbetet behöver en diskussion föras kring såväl syfte och metod som intervaller. Utgångspunkten behöver vara att mätningar ska vara tillförlitliga, ge bra beslutsunderlag för myndigheterna och dess uppdragsgivare och vara genomförbara i ett resurs-/effektivitetsperspektiv. I ett sådant arbete är det av yttersta vikt att yrkestrafikbranscherna och andra intressenter från början ges möjlighet att komma med inspel och synpunkter och att Transportstyrelsen och Polismyndigheten samverkar med andra berörda myndigheter.

Metodstudien om lastbilsförarens sociala villkor har visat att det går att mäta den typen av frågeställningar. Transportstyrelsen behöver däremot också vara med och utveckla nya effektiva mätmetoder inom samma område för att i sin egen marknadsövervakning skaffa sig ny och breddad kunskap om hur marknaderna mår och fungerar. Den kunskapen är viktig för att ge Transportstyrelsen och dess uppdragsgivare ett mer komplett beslutsunderlag i olika frågor. Även i detta arbete är det viktigt att Transportstyrelsen samverkar med andra berörda myndigheter, branscher och organisationer.

Litteratur/källor

Regeringsbeslut, N2012/1374/TE.

Transportstyrelsen, *Uppdrag om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg*, TSV2012-1207.

Transportstyrelsen, *Strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg*, TSV 2014-1246.

Forsman, Gösta och Nyfjäll, Mats (Statisticon AB), *Tillståndsmätning Buss 2015*, Resultatrapport, Uppsala, 2016

Forsman, Gösta och Nyfjäll, Mats (Statisticon AB), *Tillståndsmätning Gods 2015*, Resultatrapport, Uppsala, 2016

Forsman, Gösta och Nyfjäll, Mats (Statisticon AB), *Tillståndsmätning Taxi 2015*, Resultatrapport, Uppsala, 2016

Forsman, Gösta och Nyfjäll, Mats (Statisticon AB), *Tillståndsmätning Buss 2015*, Teknisk rapport, Uppsala, 2016

Forsman, Gösta och Nyfjäll, Mats (Statisticon AB), *Tillståndsmätning Gods 2015*, Teknisk rapport, Uppsala, 2016

Forsman, Gösta och Nyfjäll, Mats (Statisticon AB), *Tillståndsmätning Taxi 2015*, Teknisk rapport, Uppsala, 2016

Bilagor

Bilaga 1, Tillståndsmätning buss 2015, resultatrapport

Bilaga 2, Tillståndsmätning gods 205, resultatrapport

Bilaga 3, Tillståndsmätning taxi 2015, resultatrapport

Bilaga 4, Lastbilsförarens sociala villkor – en metodstudie, rapport

BILAGA 3 – 2015 ÅRS INSTRUKTIONSBLAD

Tillståndsmätning (Buss 2015)

Förklaringar till svarsblanketten

Förklaringar till vissa frågor saknas. Detta beror på att vi bara angett förklaringar där vi tidigare upplevt att det funnits oklarheter. Saknar du något? Kontakta gärna undertecknad.

Kontroll av förare

- 1a. Nationalitet körkort: Använd landsbeteckningen som finns på körkortet.
- 1b. Körkort:
- 1c. Yrkeskompetens: "Hävdvunnen rätt" innebär att förare har yrkeskompetens.
- 1d. Alkohol och droger
- 1e. Kör- och vilotider
- 1f. Sanktion kör- och vilotider

Kontroll av företag

- 2a. Nationalitet företag: Använd samma landsbeteckningar som i fråga 1a.
- 2b. Har företaget ett trafiktillstånd?
- 2c. Har företaget ett gemenskapstillstånd?
Inom UE/EES. Alla transportföretag som utför internationella persontransporter med buss ska ha ett gemenskapstillstånd, som trycks på blått papper. Gemenskapstillstånden ska finnas tillsammans med de gröna s.k. Waybill-häftena för beställningstrafik med buss, eller tillsammans med de rosa tillstånden för linjetrafik. Giltighetstiden är 5 år för tillstånd utfärdad före den 4 december 2011 eller 10 år för tillstånd utfärdad efter den 4 december 2011.
Utanför EU/EES. För beställningstrafik krävs ett kontrolldokument, antingen i formen av Interbusöverenskommelsens färdbladshäfte eller ett ASOR-dokument. Interbusöverenskommelsens kontrolldokument påminner om Waybill-häftet och det används och fylls i på samma sätt som detta. Interbusöverenskommelsen är undertecknad av EU:s medlemsstater och dessutom av Albanien, Makedonien, Bosnien-Hercegovina, Moldavien, Montenegro och Turkiet.
 Vid beställningstrafik till länder som ännu inte har undertecknat Interbusöverenskommelsen gäller ASOR-dokumentet som kontrolldokument. För all tillfällig busstrafik mellan Sverige och Ryssland och mellan Sverige och Ukraina krävs speciella tillstånd. Det behövs ett tillstånd per resa.
 linjetrafik med buss till länder utanför EU och EES kräver tillstånd. Man ansöker om tillstånd i det land där företaget har sitt säte. Samtliga länder längs linjesträckningen ska utfärda tillstånd. Utformningen av tillstånden varierar från land till land. De svenska tillstånden skrivs ut som beslut på vitt A4-ark. Originaltillstånden från samtliga berörda länder ska finnas i bussarna för att kunna uppvisas vid kontroll.
- 2d. Har företaget ett annat tillstånd? Kan vara transport för egen räkning (gult certifikat). Se även info ovan under fråga 2c.
- 2e. Sanktion kör- och vilotider
- 2f. Trafiktillstånd
- 2g. Gemenskapstillstånd
- 2h. Annat tillstånd

Kontroll av fordon

- 3a. Nationalitet buss: Använd landsbeteckning i registreringsbevis.
- 3b. Nationalitet släp: Använd landsbeteckning i registreringsbevis.
- 3c. Teknisk beskaffenhet buss exkl. däck: Om brist/anmärkning inkluderar oljebemängd motor ska det särredovisas på blanketten.
- 3d. Teknisk beskaffenhet däck
- 3e. Teknisk beskaffenhet släp
- 3f. Hastighet: Om hastighetsöverträdelse kan påvisas men inte är tillräcklig för någon typ av påföljd (överträdelse med mellan 7-12 km/h över högsta tillåtna hastighet) ska ett kryss markeras i kolumnen "Utan anmärkning" och en upplysning att överträdelse mellan 7-12 km/h skett i kolumnen Beskrivning/anmärkning.
- 3g. Skyddsanordningar: Brandsläckare, bälten, nödhammare samt nödutgångar.
- 3h. Fordonsskatt: Gäller endast svenska fordon. Om utländskt fordon markera kryss i rutan Ej tillämpligt.
- 3i. Tidigare föreläggande/körförbud: Här ska anges om fordonet vid kontrolltillfället sedan tidigare är belagt med föreläggande eller körförbud.

Synpunkter på innehållet i dokumentet tas emot snarast av mikael.kyller@transportstyrelsen.se



Datum
2015-08-19

1. transporter med utryckningsfordon,
2. transporter av döda,
3. transporter av snö och is samt av sand, vägsalt, flis eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,
4. transporter som endast avser sådan renhållning som en kommun är skyldig att tillhandahålla,
5. transporter som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för detta ändamål,
6. transporter av sockerbeter, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport därifrån av biprodukter som uppkommit vid bearbetningen av dessa produkter, eller
7. transporter med traktortåg i jordbruket eller skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

OBS, om ett fordon som stämmer in på någon av punkterna 1-7 i förordningen ovan skall ingen blankett fyllas i. De ska alltså inte räknas som bortfall.

Blanketten

Bakgrundsinformation

Kontroll av förare

- 1a. Nationalitet körkort: *Använd landsbeteckningen som finns på körkortet.*
 1c. Yrkeskompetens: *"Hävdvunnen rätt" innebär att förare har yrkeskompetens. Alternativet "Ordningsbot" används i de fall föraren inte har körkortet med sig.*

Kontroll av företag

- 2a. Nationalitet företag: *Använd samma landsbeteckningar som i fråga 1a.*

Kontroll av fordon

- 3a. Nationalitet lastbil: *Använd landsbeteckning i registreringsbevis.*
 3b. Nationalitet släp 1: *Använd landsbeteckning i registreringsbevis.*
 3c. Nationalitet släp 2: *Använd landsbeteckning i registreringsbevis.*
 3j. Hastighet: *Om hastighetsöverträdelse kan påvisas men inte är tillräcklig för någon typ av påföljd (överträdelse med mellan 7-12 km/h över högsta tillåtna hastighet) ska ett kryss markeras i kolumnen "Utan anmärkning" och en upplysning att överträdelse mellan 7-12 km/h skett i kolumnen Beskrivning/anmärkning.*
 3l. Fordonsskatt: *Gäller endast svenska fordon. Om utländskt fordon markera kryss i rutan Ej tillämpligt.*
 3n. Tidigare föreläggande/körförbud: *Här ska anges om fordonet vid kontrolltillfället sedan tidigare är belagt med föreläggande eller körförbud.*

Kontroll av last:

Även en tom container är att betrakta som last.
 Frågorna 4b-4d. Om "Ja" är ikryssat behöver man även kryssa i om det är "Anmälan/Rapport" eller "Utan anmärkning".

Övrigt

Blanketten skannas och skickas till: Mats Östman, Polisregion Mitt, Box: 3007, Postnr: 750 03 Uppsala

Observera att inga ID-blanketter ska skannas in.

Använd jourtelefonen vid urvals- och blankettproblem! 076 963 98 91, står även på frågeblanketten.

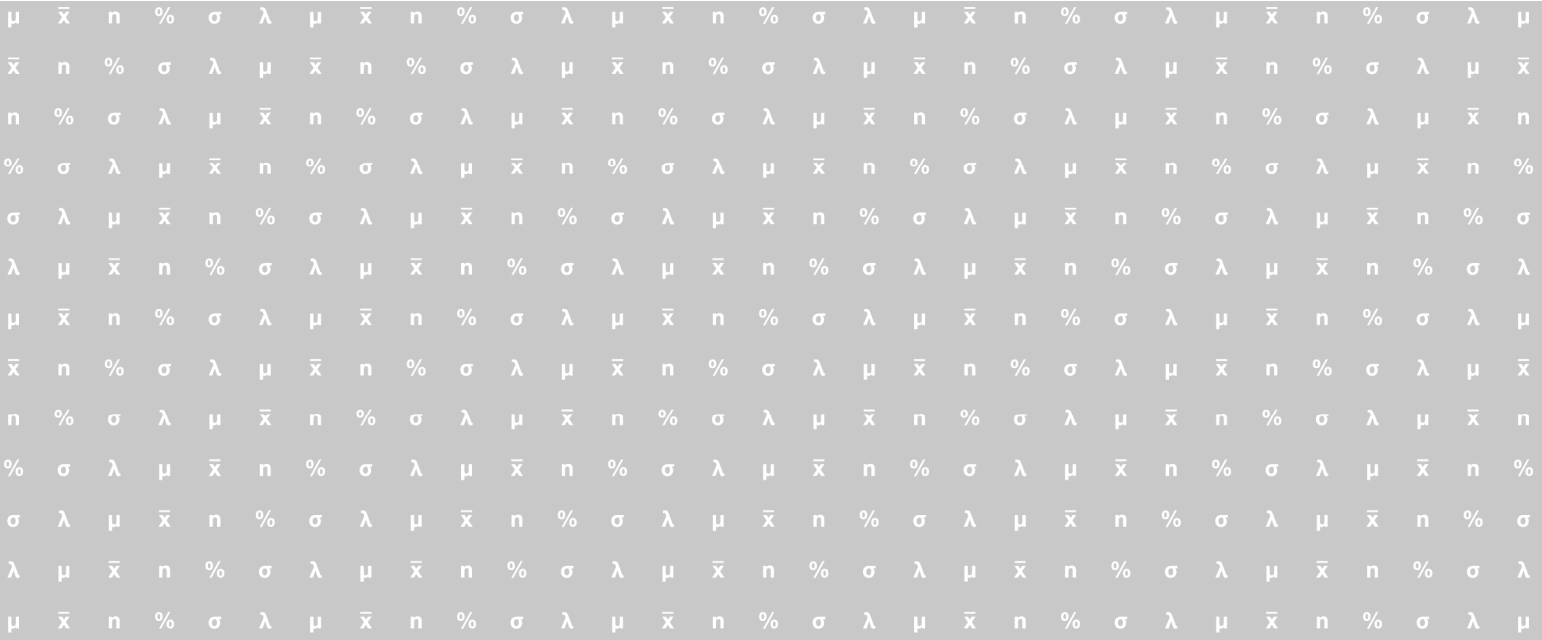


Bilaga 3. Tillståndsmätning taxi 2015, resultatrapport



statisticon
STATISTICS & RESEARCH

Tillståndsmätning Taxi 2015
Resultatrapport
Version 1
Datum: 2016-03-23
Klass: -



TILLSTÅNDSMÄTNING (Taxi)

Län/Id.nr

3. KONTROLL AV FORDON

		Ja	Nej	Under behandling	
<input type="checkbox"/> a. Är fordonet anmält för yrkesmässig trafik?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> b. Finns körförbud/föreläggande/avställt fordon?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> om Nej gå till 3d		
	Utan anmärkning	Ordningsbot	Primär-rapport	Rapport-eftergift	Beskrivning av brist
<input type="checkbox"/> c. Ev åtgärd (tidigare brist)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
	Utan anmärkning	Föreläggande	Körförbud	Dispens	
<input type="checkbox"/> d. Teknisk besaffenhet (fordon exkl däck)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> e. Teknisk besaffenhet däck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> f. Taxameter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Utan anmärkning	Ordningsbot	Primär-rapport	Rapport-eftergift	Beskrivning av brist
<input type="checkbox"/> g. Bälg/Skyddsanordningar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
<input type="checkbox"/> h. Fordonsskatt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
Kommentar: _____					

4. ÖVRIGA KOMMENTARER

Vid frågor kontakta journalnummer: 010-49 55 720

Blanketten skickas till Anders Arvidsson, Rikspolisstyrelsen, Box: 12256, Postnr: 102 26 Stockholm

Bilaga 4. Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie
OBS! Innehåller egna bilagor.

Lastbilsförarens sociala villkor

En metodstudie



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enhet trafikföretag samt enhet verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV 2015-4475
Författare Mikael Kyller, Karin Bengtsson och Khabat Amin
Månad År Mars 2016

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Transportstyrelsen har tagit fram föreliggande rapport som ett steg i processen att öka kunskapen om hur data kan samlas in för att belysa särskilda företeelser inom transportområdet. Specifikt handlar undersökningen om att verifiera en datainsamlingsmetod kring frågor som rör lastbilsförarens sociala villkor.

Borlänge mars 2016

Mikael Kyller
Utredare

Karin Bengtsson
Statistiker

Khabat Amin
Statistiker, dataförvaltare

Innehåll

SAMMANFATTNING	6
1 BAKGRUND	7
2 SYFTE.....	8
2.1 Mål	8
3 SOCIALA VILLKOR – METOD OCH RESULTAT	9
3.1 Förarbete	9
3.2 Urval.....	10
3.2.1 Deltagande län i pilotstudien	11
3.3 Metod.....	11
3.3.1 Frågeformulär	11
3.3.2 Tillvägagångssätt.....	11
3.3.3 Teknik.....	12
3.3.4 Språk/Översättning.....	12
3.3.5 Information till polis.....	13
3.4 Resultat.....	13
3.4.1 Svarsfrekvens.....	13
3.4.2 Polisens erfarenheter	14
3.4.3 Rimlighet i svaren	14
3.4.4 Bakgrundsfrågor/Demografi	15
3.4.5 Frågor kring arbetet.....	15
3.4.6 Sociala villkor kopplade till arbetet	16
4 REKOMMENDATIONER	18
LITTERATUR/KÄLLOR.....	19
BILAGOR.....	19

Sammanfattning

Huvudsyftet med studien har varit att ta reda på om metoden att samla in data kan fungera för att mäta olika aspekter av lastbilsförarens sociala villkor. En granskning av metoden har skett i tre steg:

1. Hur ser svarsfrekvensen ut?
2. Hur ser polisens erfarenheter av tillvägagångssättet ut?
3. Är svaren på frågorna rimliga?

Av resultatet framgår att den totala svarsfrekvensen för bägge ingående län är 90 procent och att skillnaden mellan länen är mycket liten. Vidare har granskningen med polisen visat att genomförandet genomgående har fungerat väl. Beträffande rimligheten i de svar som lämnats i undersökningen visar kontrollen av rådata inga konstigheter. Rimligheten i svaren bekräftas även i någon mån av den bild av branschen som kommer Transportstyrelsen till del i den dialog med åkerinäringen som förs kontinuerligt.

Resultatet på enkätfrågorna visar att svenska förare (med pass utfärdade i Sverige) tjänar mer per månad och per timme än utländska förare (med pass utfärdade utanför Sverige) och att utländska förare jobbar lite fler timmar i genomsnitt per månad än svenska förare. Dessutom framgår det att utländska förare betydligt oftare än svenska förare övernattar i sina fordon flera dagar varje vecka. Resultatet ger också vid handen att drygt hälften av de utländska förarna kommer till sin varaktiga bostad någon gång per månad eller någon gång per halvår, medan en övervägande andel svenska förare säger sig komma till sin varaktiga bostad 6–7 ggr/vecka.

I några mer kvalitativt inriktade skalfrågor framgår det att både svenska och utländska förare i hög grad trivs med sitt arbete. Vissa skillnader syns när det gäller stöd från arbetsgivare och arbetsförhållanden. I båda fallen har svenska förare ett högre medelvärde än de utländska förarna.

Om Transportstyrelsen fattar beslut om att genomföra mätningar i större skala i samband med kommande tillståndsmätningar, rekommenderas följande:

- Översättningen av enkäten bör återöversättas till svenska för att säkerställa kvaliteten i översättningen.
- En kvalitativ förstudie med yrkesförare bör genomföras för att säkerställa att relevanta frågeställningar inte tappas bort.

- Förare av olika nationalitet bör vara behjälpliga vid validering av att frågor och instruktioner är självförklarande.
- För att underlätta ifyllandet av enkäten bör storleken på surfplattan utvärderas.

1 Bakgrund

Den här rapporten har tagits fram som ett steg i processen att öka kunskapen om hur data kan samlas in för att belysa särskilda företeelser inom transportområdet.

Bakgrunden till arbetet står dels att finna i Transportstyrelsens uppdrag på området marknadsövervakning, dels i att marknaden för godstransporter och förutsättningarna för företag att bedriva verksamhet på denna marknad behöver belysas ytterligare. Enligt myndighetens instruktion ska Transportstyrelsen verka för att de transportpolitiska målen uppnås och att verksamheten särskilt ska inriktas till att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.¹

Något som under en tid varit föremål för diskussion inom åkerinäringen och också rönt ett visst medialt intresse är frågan om och i vilken grad svenska och utländska lastbilsförarens sociala villkor påverkar konkurrensvillkoren inom åkerinäringen. Vi kan konstatera att det saknas faktakunskap för att analysera företeelsen på ett rättvisande sätt. Kunskap behövs om

- hur stor andel av godstransporterna som utförs av utländska företag
- hur stor andel av transporter som sker med förare med andra sociala villkor än vad som är brukligt att svenska förare har
- hur de sociala villkoren är utformade och skiljer sig från varandra
- hur andelen förare med andra sociala villkor än svenska är fördelade inom godstransportmarknaden.

Den här framställningen utgör därför ett steg på vägen till ökad kunskap om hur datainsamling kan ske för att ge Transportstyrelsen bättre förutsättningar att förstå och analysera marknaden för godstransporter.

I ett regeringsuppdrag 2012 genomförde Transportstyrelsen och dåvarande Rikspolisstyrelsen en så kallad tillståndsmätning för att undersöka regel efterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Förutom resultatet för själva

¹ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

mätningen lämnade utredningen förslag om att tillståndsmätningar ska genomföras vart tredje år, räknat från 2012.² Under 2105 har Transportstyrelsen därför, tillsammans med bland andra Polismyndigheten, genomfört tillståndsmätningar enligt modellen från 2012. Kortfattat genomförs mätningen avseende godstransporter på följande sätt: Trafikverket tar utifrån statistik på fraktade godsmängder i vägnätet fram mätsträckor och mätpunkter i de län som ska mätas. Polisen stoppar enligt ett statistiskt fastställt mönster ett visst antal lastbilar på de utpekade mätpunkterna och genomför en kontroll och besiktning av såväl förare och företag som fordon. Under tiden kontrollen genomförs rapporteras resultatet av den enskilda kontrollen i en enkät som skickas till Transportstyrelsen, som sedan sammanställer samtliga enkäter och rapporterar ett slutligt resultat.

Utifrån ovan nämnda gjorde Transportstyrelsen bedömningen att det skulle vara mycket värdefullt att genomföra föreliggande studie i ett försök att få datainsamlingsmetoden verifierad, eftersom nästa tillfälle att prova metoden skulle vara först år 2018 då nästa stora tillståndsmätning ska genomföras. Ett lyckat resultat innebär däremot att Transportstyrelsen redan 2018 kan genomföra en mätning av lastbilsförarens sociala villkor i full skala.

2 Syfte

Denna metodstudie ska i första hand undersöka om den datainsamlingsmetod som vi använt kan verifieras som statistiskt tillförlitlig för insamling och utvärdering av data kring lastbilsförarens sociala villkor.

2.1 Mål

Frågor som är viktiga att få svar på för att avgöra datainsamlingsmetodens tillförlitlighet är följande:

- Introduktion av undersökningen
- Deltagarfrekvens/bortfall
- Vilken information som behövs för att övertyga förarna om att deras svar är anonyma
- Hur frågor kan/ska formuleras
- Fysisk utformning av undersökningssituationen

² Transportstyrelsen, Uppdrag om regelflechterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, TSV2012-1207.

- Hur hantera språk/översättningar
- Polisens erfarenheter

3 Sociala villkor – metod och resultat

3.1 Förarbete

Inför uppdraget att samla in data om sociala villkor i anslutning till 2015 års tillståndsmätningar såg vi ett behov av att se över om det fanns liknande tidigare studier att hämta erfarenheter från. Statisticon AB, som är det statistiska konsultföretag som är delaktiga i tillståndsmätningen, fick i uppdrag att se hur man arbetat med dessa frågor tidigare (se bilaga 1).

De studier som bedömdes som mest relevanta i sammanhanget var DRUID-projektet och en undersökning av sociala villkor bland flygplanspiloter som genomfördes av EU-kommissionen och universitetet i Gent.

DRUID-projektet är intressant på grund av insamlingsmetoden. Polisen utförde en första kontroll (alkotest) och sedan erbjöds förarna att frivilligt delta i ett forskningsprojekt som genomfördes av en annan myndighet (VTI) och de fick då köra fram till en annan parkeringsficka i närheten och där genomgå ett drogtest och besvara ett antal frågor. Av de förare som inbjöds att medverka i drogstudien accepterade 62 procent.

Studien om piloter som EU-kommissionen och universitetet i Gent genomförde är intressant för att frågorna i undersökningen syftade till att undersöka under vilka förhållanden piloterna arbetade.

En viktig aspekt i mätningen av yrkeschaufförernas sociala villkor var att förarna skulle erbjudas att vara med i undersökningen på frivillig basis och att den skulle vara anonym i den meningen att svaren endast används för statistiska sammanställningar och inte på något sätt ska kopplas till svaren i tillståndsmätningen. Vi undersökte den metod som tillämpades i DRUID-studien som ett förstahandsalternativ. Tanken var då att man skulle ha två olika varianter där personal följde med polisen ut i fält, dels en variant där personal från Transportstyrelsen var med och utförde intervjuerna, dels en där extern fältpersonal gjorde motsvarande arbete.

Ett närmare förslag till undersökningsplan togs fram (se bilaga 2) och förslaget diskuterades även med polisen. Av flera anledningar bedömdes denna metod inte vara praktiskt genomförbar:

- Kostnaden skulle bli hög. Om man i varje län (7 stycken totalt) skulle ha en person med under godsundersökningens tre veckors fältperiod får man följande beräkning: 7 distrikt x 21 dagar x 8

timmar = 1 176 timmar. Till detta kommer resor och kostnader för traktamente.

- I och med att tiden som polisen har planerat för tillståndsmätningen ibland måste planeras om på grund av oförutsedda händelser, går det inte att räkna med att man klarar sig med de 8 timmarna per dag.
- Tolkservice måste finnas tillgänglig under alla fältarbetstimmar.
- Polisen lyfte i ett inledande skede riskerna med att ha personal med sig ut i fält, eftersom polisen måste ta ansvar för dessa personers säkerhet.
- Med fältpersonal ute i egna fordon kan platsbrist uppstå vid vissa mätpunkter.

Problematiken med att få förarna att förstå att undersökningen är frivillig bedömdes existera, även om personal från Transportstyrelsen eller fristående fältpersonal skulle vara delaktiga. Detta på grund av att personalen skulle vara ute tillsammans med polisen och att förarna stoppas av polis i samband med tillståndsmätningen.

I diskussioner med polis framkom att poliser ibland får ta del av förarens arbetsförhållanden även när de är ute och gör sina rutinkontroller. Det skulle kunna tala för att förarna kan se polismännen ute i fält som några som man kan prata om sina arbetsvillkor med och att förarna inte nödvändigtvis har behov av att ”mörka” under vilka villkor de arbetar.

3.2 Urval

Studien för mätningen av lastbilsförarens sociala villkor har gjorts inom ramen för tillståndsmätningen av gods 2015 som genomförs i sju län. Urvalet av fordon som ingår i studien sker i två steg. I ett första steg har respektive polisdistrikt fått ett slumpvist urval vägsträckor att utgå från. Sannolikheten att en viss västräcka har valts ut är proportionell mot trafikarbetet på just den vägsträckan. Polisen har sedan fått välja ut lämpliga mätplatser på de utvalda vägsträckorna och man har sedan använt lämplig urvalsmetod för att urvalet så långt som möjligt ska kunna liknas vid ett obundet slumpmässigt urval av fordon ute på mätplatsen.

För en närmare beskrivning av deltagande län och hur urvalen gått till hänvisar vi läsaren till *Tillståndsmätning Gods 2015, resultatrapport*³.

³ Rapporten återfinns som bilaga 2 i Transportstyrelsens rapport *Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg – Tillståndsmätning 2015*, TSG2014-1465.

3.2.1 Deltagande län i pilotstudien

Transportstyrelsen och Polismyndigheten beslutade att metodstudien för mätningen av de sociala villkoren skulle genomföras i två län. Västra Götalands län och Jönköpings län ansågs vara lämpliga län att genomföra mätningen i. Valet av län grundade sig dels på bemanning och resurser, dels på att länen på grund av sina geografiska lägen förväntades ge ett tillräckligt stort antal utländska förare för att få ett jämförbart material.

Innan undersökningen satte igång kunde upplägget med surfplatta och enkät testas vid två olika tillfällen hos polisen i Dalarna.

3.3 Metod

3.3.1 Frågeformulär

Stommen till frågeformuläret har varit dels den studie av piloters sociala villkor som EU-kommissionen och universitetet i Gent genomfört, dels frågeställningar Transportstyrelsen själv önskar svar på utifrån den dialog myndigheten för med yrkestrafikbranschen och med myndighetens uppdragsgivare. Ett utkast till frågeformulär diskuterades med berörda parter vid ett gemensamt möte den 28 juni.

Det slutgiltiga frågeformuläret finns i bilaga 5.

3.3.2 Tillvägagångssätt

Undersökningen har genomförts i samband med polisens tillståndsmätning och gått till så att polisen fått surfplattor där en applikation med en offlineenkät installerats. Polis eller besiktningsman har lämnat över surfplattan till föraren vid lämpligt tillfälle i tillståndsmätningen. En kort förklaring har givits och i vissa fall har polisen/besiktningsmannen hjälpt föraren att välja språk för att på så sätt komma fram till den första sidan i formuläret där en introduktion till undersökningen givits och där föraren har fått välja att delta i studien eller inte.

Förarna har lämnats ensamma under ifyllandet av enkäten, och polisen/besiktningsmannen har endast anslutit då frågor uppstått. I Jönköpings län har polisen/besiktningsmannen i vissa fall varit tvungen att assistera rent tekniskt, då några av frågorna i rullgardinsformat upplevdes som svåra att fylla i. I Jönköping var man från polisens sida också tvungna att hjälpa till och förtydliga vissa frågor, främst kring arbetstider och inkomst.

För att inte riskera problem vid överföring av data vid en eventuell skakig mobiluppkoppling har data överförts efter avslutat pass när en säker internetanslutning har funnits tillgänglig.

3.3.3 Teknik

Varje län har haft tillgång till fyra 10-tums Android-surfplattor (ASUS MeMO Pad 10).

3.3.4 Språk/översättning

En inventering av vilka språk som enkäten skulle översattas till gjordes i samråd med polisen. De språk som fanns tillgängliga var:

Albanska
Bosniska
Bulgariska
Danska
Engelska
Estländska
Finska
Franska
Holländska
Italienska
Kroatiska
Lettiska
Litauiska
Makedonska
Norska
Polska
Portugisiska
Rumänska
Ryska
Serbiska
Slovakiska
Slovakiska
Spanska
Svenska
Tjeckiska
Tjetjenska
Turkiska
Tyska
Vitryska

Översättning gjordes från svenska till respektive språk av översättningsföretaget Space 360 AB.

3.3.5 Information till polis

Polisen i de två län som valdes ut till pilotstudien var delaktiga redan i ett tidigt skede i planeringen av undersökningen och kom med nödvändig information om vad som var möjligt att genomföra och inte. Polisen hjälpte också till med synpunkter på själva enkäten och vilka språk den skulle översättas till. Kontaktpersoner har varit kommissarie Mats Berndtson för polisen i Västra Götaland och kommissarie Nils Gustavsson för Jönköpings län.

I samband med tillståndsmätningens uppstartsmöte informerades deltagande poliser och besiktningsmän om undersökningen, varför den genomförs och hur den skulle gå till rent praktiskt.

Bilaga 3 visar instruktionen som poliserna fick till surfplattan.

3.4 Resultat

Huvudsyftet med pilotstudien har varit att ta reda på om studiens tillvägagångssätt har fungerat. En utvärdering av metoden har skett i tre steg:

1. Hur ser svarsfrekvensen ut?
2. Hur ser polisens erfarenheter av tillvägagångssättet ut?
3. Är svaren på frågorna rimliga?

3.4.1 Svansfrekvens

Eftersom pilotstudien genomförts som ett påhäng till tillståndsmätningen, finns det risk för bortfall i fyra steg:

- Bortfall typ 1 – De fordon som valts ut att delta i tillståndsmätningen men som av någon anledning inte kan kontrolleras. Detta bortfall är mycket litet. För 2015 års mätning var svarsfrekvensen i Västra Götaland och Jönköping 99 procent.
- Bortfall typ 2 – De som kontrollerats i tillståndsmätningen men som vägrat ta emot plattan.
- Bortfall typ 3 – De som har läst instruktionerna på plattan och därefter tackat nej till deltagande.
- Bortfall typ 4 – Partiellt bortfall. För att inte någon förare skulle fastna på någon fråga har det varit möjligt att klicka förbi frågor utan att svara. Det innebär att antal svar per fråga skiljer sig åt.

Tabell 1. Bortfall och svarsfrekvens

	Antal	VG	Jkpg
Utgångspunkt (antal kontrollerade fordon inom ramen för tillståndsmätningen)	126	64	62
Bortfall typ 1	-1	1	0
<i>Bortfall typ 2</i>	<i>- 10</i>	7	2-3
Bortfall typ 3	-7	0	7
Antal svar	113	56	57
Svarsfrekvens	90 %	88 %	92 %

3.4.2 Polisens erfarenheter

Efter att pilotstudien avslutats ombads ansvariga poliser i Jönköping och Västra Götaland att besvara frågor kring hur arbetet i fält gått till, hur mottagandet av undersökningen varit och om det för polis-/besiktningsmän blivit ett ”jobbigt” moment i tillståndsmätningen.

Flera konkreta förslag till förbättringar har framkommit men överlag upplever man från polisens sida att undersökningen gått bra:

Det har klart varit ytterligare ett moment av alla andra, men har fungerat bra. Tror att det hade varit problem med ytterligare personer runt omkring undersökningen under så många dagar och olika platser m.m.(Jönköping)

Generellt har undersökningen mottagits positivt av chaufförerna. Något större besvär från berörda tjänstemän har inte upplevts. (Västra Götaland)

Polisens erfarenheter kring pilotstudien finns samlade i bilaga 4.

3.4.3 Rimlighet i svaren

Transportstyrelsen har kontrollerat det insamlade datamaterialet på två sätt:

- Rådata har undersökts för att se om frågorna verkar ha besvarats på ett rimligt sätt. Ett exempel på att så inte skett är om många rakt av kryssat i första svarsalternativet, vilket skulle kunna vara en indikation på att man bara matat igenom frågorna. Några sådana misstankar har inte väckts i det här fallet.
- En bedömning av rimligheten i svaren har gjorts.

Ingen av dessa kontroller har väckt några misstankar om att frågorna inte skulle vara sanningsenligt besvarade. Det faktum att enkäten inte var

obligatorisk att besvara utan att föraren hade möjlighet att tacka nej till deltagande talar också för att de som valt att besvara enkäten gjort det ”på riktigt”.

Knappt en tredjedel av de som besvarat enkäten har valt att svara på en sista öppen fråga där möjlighet fanns att kommentera undersökningen. Flera lämnar positiva kommentarer kring undersökningen, både svenska och utländska förare, och några lämnar synpunkter på att vissa frågor var svåra att besvara eller att de saknar frågor om exempelvis stress. Se en sammanställning av alla öppna svar i bilaga 6.

Tabeller med svarssammanställningar av alla frågor finns i bilaga 7.

3.4.4 Bakgrundsfrågor/Demografi

Ungefär hälften av förarna som besvarat undersökningen har ett pass utfärdat i Sverige. Fördelningen av övriga nationaliteter framgår i tabell 2.

Tabell 2. Procentuell fördelning av förarnas nationaliteter.

A1. I vilket land är ditt pass utfärdat?	
Antal svar på frågan	113
Albanien	1 %
Bulgarien	6 %
Danmark	1 %
England	1 %
Lettland	4 %
Litauen	4 %
Makedonien	4 %
Norge	1 %
Polen	15 %
Portugal	1 %
Rumänien	4 %
Slovakien	1 %
Spanien	2 %
Sverige	50 %
Tjeckien	1 %
Tyskland	3 %
Annat land	3 %

3.4.5 Frågor kring arbetet

Vi har ställt frågor kring lön och antal arbetade timmar. Frågan om lön har varit helt öppen och svaren i utländsk valuta har räknats om till svenska

kronor. Det har gjorts en rimlighetskontroll och vissa svar har rensats bort, därav det relativt stora partiella bortfallet på denna fråga.

I tabell 3 framgår hur skillnaderna i lön ser ut när man jämför förare med pass utfärdade i Sverige jämfört med förare med utländska pass. Den uppskattade timpenningen är 84 kronor/timmen högre för de svenska förarna.

Ytterligare skillnader framkommer om man tittar på andelen förare som får extra ersättning för exempelvis övernattnings och logi, se tabell 4. Hälften av de utländska förarna anger att de inte får extra ersättning för övernattnings, måltider eller arbetskläder, att jämföra med 20 procent av de svenska förarna.

Tabell 3. Beräknad nettolön/ersättning

Nettolön/ersättning per månad och timme			
	Totalt	Pass utfärdat utanför Sverige	Pass utfärdat i Sverige
Antal svar på frågan	85	43	42
Nettolön/ersättning per månad – omräknad valuta till SEK (medelvärde)	18 039	14 180	21 990
Genomsnittligt antal arbetade timmar per månad (beräknat värde)	119	121	118
Nettolön/ersättning per timme (beräknat värde utifrån C2 och C3)	213 kr/h	171 kr/h	255 kr/h

Tabell 4. Extra ersättning.

7. Får du ersättning för något av följande?			
	Totalt	Pass utfärdat utanför Sverige	Pass utfärdat i Sverige
Antal svar på frågan	113	56	57
Övernattning	38 %	16 %	56 %
Måltider	19 %	23 %	16 %
Arbetskläder	46 %	37 %	54 %
Nej, inget av ovanstående	34 %	51 %	20 %

3.4.6 Sociala villkor kopplade till arbetet

I tabell 5 framgår att drygt 70 procent av de utländska förarna anger att de övernattar minst tre nätter per vecka i sitt fordon, att jämföra med drygt 20 procent av de svenska förarna.

Tabell 5. Övernattning i fordon

C7. Hur ofta övernattar du i genomsnitt i lastbilen?			
	Totalt	Pass utfärdat utanför Sverige	Pass utfärdat i Sverige
Antal svar på frågan	112	56	56
6–7 nätter/vecka	21 %	41 %	2 %
3–5 nätter/vecka	26 %	32 %	20 %
1–2 nätter/vecka	17 %	14 %	20 %
Några nätter/månad	8 %	9 %	7 %
Några nätter/halvår	2 %	2 %	2%
Mer sällan	11 %	2 %	20 %
Aldrig	15 %		30 %

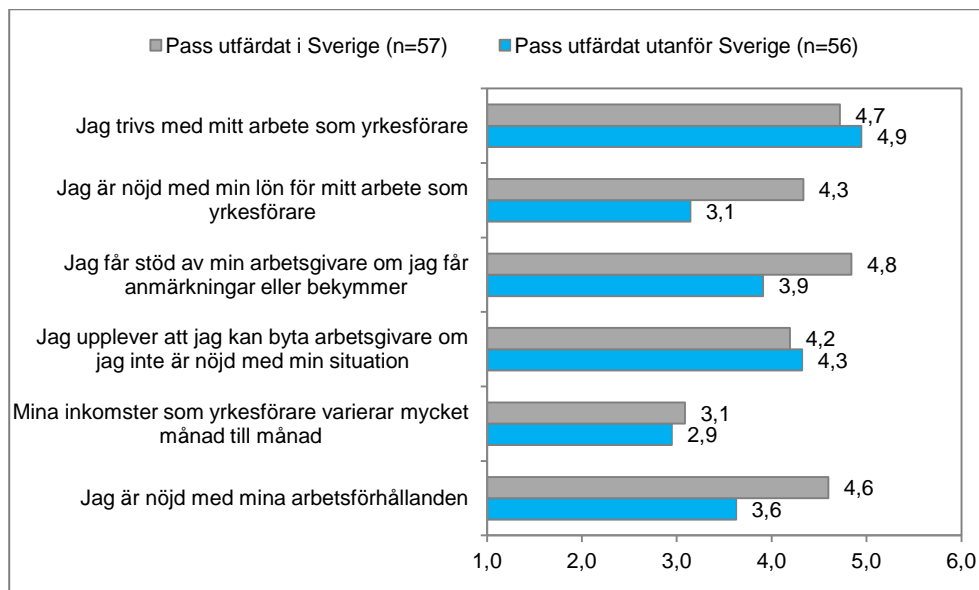
Av de utländska förarna anger drygt hälften att de kommer till sin varaktiga bostad någon gång per månad eller mer sällan, se tabell 6.

Tabell 6. Hur ofta kommer man hem.

C8. Hur ofta kommer du till din varaktiga bostad?			
	Totalt	Pass utfärdat utanför Sverige	Pass utfärdat i Sverige
Antal svar på frågan	113	56	57
6–7 gånger/vecka	32 %	4 %	60 %
3–5 gånger/vecka	16 %	7 %	25 %
1–2 gånger/vecka	22 %	29 %	16 %
Någon gång/månad	13 %	27 %	
Någon gång/halvår	13 %	27 %	
Mer sällan	4 %	7 %	

Enkäten inkluderade även några skalfrågor av mer kvalitativ karaktär, där förarna fick ange hur väl de instämde i en rad påståenden. Detta för att försöka få en bild av hur förarna uppfattade sin egen arbetssituation. I figur 1 visas medelvärden på de olika påståendena uppdelat på svenska och utländska förare – ju högre värde, desto mer instämmer man i påståendet.

Överlag verkar det som om både de svenska och utländska förarna trivs med sitt arbete som yrkesförare. Däremot syns vissa skillnader mellan de svenska och utländska förarna i frågorna som rör stöd från arbetsgivare och arbetsförhållanden. I båda fallen har de svenska förarna ett högre medelvärde än de utländska förarna. De svenska förarna är också i högre grad nöjda med den lön de får för sitt arbete som yrkesförare.



Figur 1. C6 – Hur väl instämmer du i följande påståenden? Medelvärden.

4 Rekommendationer

Om man beslutar sig för att genomföra en mätning av sociala villkor i samband med tillståndsmätningen vid nästa tillfälle, bör följande rekommendationer beaktas:

- Översättning bör göras till respektive språk och därefter översättas tillbaka till svenska av en annan oberoende översättare. Detta för att säkra kvaliteten på översättningarna. I den nu genomförda pilotstudien har steg två, återöversättning till svenska, inte genomförts på grund av tidsbrist.
- En kvalitativ förstudie med yrkesförare bör genomföras för att säkerställa att man inte missar någon relevant frågeställning. Det skulle kunna ske i form av djupstudier med förare från ett i förväg bestämt antal länder.
- Några förare av olika nationaliteter bör också vara med och validera de slutgiltiga frågorna för att säkerställa främst att instruktionerna är självförklarande.
- Man bör undersöka om det eventuellt krävs en större storlek på surfplattan för att underlätta ifyllandet.

Litteratur/källor

European Commission, Atypical Employment in Aviation, European Social Dialogue, 2015.

Forsman, Gösta och Nyfjäll, Mats (Statisticon AB), *Tillståndsmätning Gods 2015*, Resultatrapport, Uppsala, 2016

Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen, Uppdrag om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, TSV2012-1207.

VTI, Förekomst av droger och läkemedel i trafiken i Sverige, notat 23-2011.

Bilagor

Bilaga 1. Förarbete

Bilaga 2. Förslag till undersökningsplan

Bilaga 3. Instruktion till polis i fält

Bilaga 4. Polisens erfarenheter av pilotstudien

Bilaga 5. Enkäten (svenska)

Bilaga 6. Öppna svar

Bilaga 7. Resultattabeller

Gösta Forsman 150414

Anteckningar om möjligheterna att samla in data om "social dumpning" i anslutning till 2015 års tillståndsmätningar.

Bakgrund

Transportstyrelsen har i uppdrag att under 2015 mäta regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg i s.k. tillståndsmätningar (genomfördes även under 2012). Transportstyrelsen har starka önskemål om att i samband med tillståndsmätningen undersöka och samla in data om yrkesförarens sociala villkor. Tankegången är att fråga chaufförerna om olika aspekter, till exempel deras lön, arbetsvillkor, vilotider och så vidare. Någon specificering av uppgiften har inte angivits, men Transportstyrelsen önskar hjälp att undersöka förutsättningarna för en sådan datainsamling.

Tillståndsmätningarna utförs på buss, lastbil och taxi och går till så att polisen stoppar fordon eller kontaktar förare som parkerat fordonet (buss eller taxi) och utför ett antal kontroller av fordonet och föraren.

Vad är social dumpning?

Definition från Wikipedia.

"**Social dumping**" is a term that is used to describe a practice of employers to use cheaper labour than what is usually available at their site of (1) production and/or (2) selling. In the first case, migrant workers are employed; in the second, production is moved to a low-wage country or area. The entrepreneur will thus save money and potentially increase his profit.

Sökning på Internet efter liknande mätningar

Spontana efterforskningar har gett följande resultat.

DRUID

DRUID-projektet genomfördes av VTI och polisen i samarbete med syftet att göra ett drogtest av förare och ställa ett antal frågor till förarna. Eftersom polisen är den enda myndighet som får stoppa fordon i trafik men samtidigt inte får utföra drogtest (endast alkoholtest) gjorde man på följande sätt.

Datainsamlingen kopplades till ett annat projekt där polisen stoppade fordon för att utföra alkotest. De förare som klarade testet informerades om att ett forskningsprojekt genomfördes av en annan myndighet (VTI) och föraren inbjöds att delta i denna (frivillighet poängterades) genom att köra fram till en annan parkeringsficka i närheten och genomgå ett drogtest och besvara ett antal frågor. Om man inte ville delta kunde man helt enkelt köra förbi VTI:s parkeringsficka. 62 procent av de förare som inbjöds att medverka i drogstudien accepterade.

DRUID-undersökningen handlade alltså inte om social dumpning. Det är framförallt datainsamlingsmetoden och den förvånansvärt höga deltagarfrekvensen som här är intressant. Vi

Bilaga 1. Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

noterar dock att den uppnådda deltagarfrekvensen (motsvarar alltså 38 % bortfall) ändå ger utrymme för ett besvärande bortfallsfel.

Rapport: Förekomst av droger och läkemedel i trafik i Sverige. VTI notat 23-2011.

<http://www.vti.se/sv/publikationer/forekomst-av-droger-och-lakemedel-i-trafik-i-sverige--resultat-fran-eu-projektet-druid/>

VTI har förmodligen gjort andra undersökningar med (åtminstone) lastbilsförare som målgrupp men då har man gått via företagen (åkerier).

Social dumpning bland piloter

Om man söker på "social dumpning" på nätet finner man mestadels juridiska eller ekonomiska utredningar utan datainsamling i fält. En större undersökning av surveytyp gjordes dock av European Commission och Universitetet i Gent kring social dumpning av piloter. Data samlades in med en webbenkät och frågorna berörde följande områden.

Del A. Allmän information om respondenten.

Nationalitet

Ålder

Antal år som pilot

Antal flygtimmar

Vilken typ av flygbolag jobbar du för?

Långdistans-kortdistans

Vilket flygbolag jobbar du för?

Är (din nuvarande arbetsgivare) din första arbetsgivare?

Om nej ovan: Hur många andra arbetsgivare har du jobbat för?

Varför bytte du jobb?

Vilken typ av anställning har du? Fast, tidsbegränsad, stand-by/on call, bemanningsföretag, etc

Vilket lands arbetslagstiftning gäller för dig?

Har du några andra yrkesaktiviteter? Som pilot, i flygindustrin men ej pilot, utanför flygindustrin

Del B. Allmän information om social situation och arbetsförhållanden

Betalas din lön direkt av det flygbolag du arbetar för. Om inte – av vem?

Hur betalas du? Klumpsumma, per timme med/utan garanterat antal timmar

Vilka aktiviteter får du betalt eller kompenseras för: Flygtimmar, övernattningshotell, måltider mellan flygningar, uniformer, annat?

Bilaga 1. Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

Är delar av din inkomst fix och garanterad?

Varierar din inkomst?

Är du själv ansvarig för betalning av sociala avgifter

Var betalar du din skatt?

Hur många flygtimmar har du per månad? Kan du välja fritt? Har du tillräcklig tid för administration efter flygningen?

Del C. Några påståenden av typ (svar på en femgradig skala)

1. Jag är nöjd med mina arbetsförhållanden
2. Jag får tillräcklig utbildning och träning
3. Jag kan välja arbetsgivare
4. Jag får stöd av min arbetsgivare om jag får anmärkningar eller bekymmer

Del D. En öppen fråga för kommentarer av olika slag

Urvalsmetoden var en variant av snöbollsurval.

Rapport: Atypical Employment in Aviation. European Social Dialogue. European Commission, 2015.

https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/report_atypical_employment_in_aviation_15_0212_f.pdf

Rapporten bör vara användbar vid planering av en svensk undersökning av social dumpning.

Metod för datainsamling i tillståndsmätningarna

Tanken är att förarna till de fordon som tas ut till tillståndsmätningarna ska erbjudas att vara med i en undersökning om social dumpning som är frivillig och anonym i den meningen att svaren endast skall användas för statistiska sammanställningar där enskilda svar inte utlämnas till någon myndighet. Det kan bli svårt att övertyga respondenterna om att polisen inte är inblandad i undersökningen. Man skulle därför behöva avskilja datainsamlingen för social dumpning från tillståndsmätningen på något sätt, kanske som i DRUID-studien (men här kan man inte ha en extra parkeringsficka eftersom buss- och taxiförare kontaktas när fordonet är parkerat). Här finns också en risk med att TS personal genomför undersökningen, eftersom TS har ett ansvar för att yrkestrafik bedrivs under likvärdiga konkurrensförhållanden och knappast uppfattas som en "neutral" myndighet av förarna. Vanligen låter man i liknande situationer ett forskningsinstitut eller möjligen en konsult genomföra intervjuerna och sammanställa svaren innan dessa (i tabellform) kommer den beställande myndigheten till del.

Frågeblankett i tillståndsmätningarna

Frågeblanketten kan – i brist på närmare anvisningar från departementet – lämpligen byggas upp på ett sätt som liknar den som användes i undersökningen av piloter. Blankettkonstruktionen bör föregås av ett närmare studium av begreppet social dumpning än vad som gjorts här, men blanketten bör rimligen beröra förarens nationalitet, ålder, antal år i yrket, arbetsgivare, tidigare arbetsgivare, anledning till jobbyten, typ av anställning, arbetslagstiftning (vilket lands?), andra yrkesaktiviteter, lön, kör- och vilotider, skattefrågor, påståenden kring arbetsförhållanden av typ "instämmer/instämmer ej" samt en öppen fråga för kommentarer.

Pilotstudie i bussundersökningen

En förstudie (här kallad pilotstudie, ej att förväxla med studien av piloter ovan) planeras för tre distrikt i bussundersökningen. Här bör man testa

- Deltagarfrekvens.
- Hur man introducerar undersökningen
- Vilken information som behövs för att övertyga förarna om att deras svar är anonyma
- Frågeformuleringar – det är naturligtvis mycket viktigt att frågor är begripliga. Ibland kanske man behöver testa olika formuleringar. Detta kan gärna göras i fokusgrupper före piloten. Man kan i pilotundersökningen också få reda på om det räcker med att frågorna ställs på svenska. Detta kan ifrågasättas med tanke på att social dumpning ofta förutsätter utländsk arbetskraft. Den datainsamlade personalen bör därför kunna genomföra en intervju på förarens språk, alternativt bör det finnas blankettversioner på olika språk. Bortfallsorsaken "ej svensktalande" är inte acceptabel med tanke på undersökningens syfte.
- Hur man rent fysiskt utformar undersökningssituationen. Vanligen sitter föraren i polisens fordon för att besvara frågorna i tillståndsmätningen. Man kan tänka sig att man flyttar till ett annat fordon för att markera att "nu är inte polisen med", kanske förarens eget fordon eller ett fordon som TS tillhandahåller. Man kan här testa olika varianter i pilotundersökningen.
- Datainsamlingen kan ske med intervju eller genom att föraren fyller i en blankett, antingen på papper eller direkt på nätet om det är tekniskt möjligt (det senare kanske ger bäst trygghet om anonymitet).
- Vissa förare bötfälls i samband med tillståndsmätningen. Man kan misstänka att detta påverkar intresset att delta i undersökningen vilket skulle kunna leda till kraftigt snedvridna resultat. Problemets omfattning bör kunna belysas i provundersökningen.

Ett möjligt problem med att genomföra en förstudie på bussförare är att populationerna av buss-, lastbils- och taxiförare skiljer sig åt när det gäller de frågor som testas. Procedurer som fungerar för bussförare kanske inte fungerar för lastbils- eller taxiförare. Till exempel kan man tänka sig att bussförare alltid kan kommunicera på svenska medan lastbilsförare inte alltid kan det. Lastbilsförarnas mätsituation skiljer sig dessutom från de övrigas eftersom lastbilarna stoppas under färd medan buss- och taxiförarna kontaktas när deras fordon står parkerade. Denna aspekt kan t ex påverka bortfallsstorleken.

Avslutande kommentarer

Uppgiften att mäta social dumpning i anslutning till tillståndsmätningarna förefaller mycket svår med tanke på de metodproblem som antytts ovan, främst kanske bortfalls- och mätproblem. Man bör inte utlova att resultaten blir pålitliga när det gäller skattningar av nivåer, möjligen kan man med upprepade undersökningar (vart tredje år) fånga upp trender.

Närmare kontakter med VTI rekommenderas eftersom man där har stor erfarenhet av datainsamling om och från trafikanter.

Undersökningsplan för mätning av social dumpning i anslutning till tillståndsmätningarna 2015.

Förkortningar: PL = projektledare,

TS = Transportstyrelsen,

Ndep = Näringsdepartementet,

SD-personal = personal som samlar in data för social dumpning

VTI = Väg- och Transportforskningsinstitutet

Projektets organisation: Det bör finnas en projektledare som håller ihop alla trådar.

A. Provundersökningen (buss)

A1. Utveckling av frågeblankett

Fördjupad litteratursökning, bl a ILO (v17, 8h)

http://www.ilo.org/Search4/search.do?sitelang=en&locale=en_EN&consumercode=ILOHQ_STELLEN_T_PUBLIC&searchWhat=social+dumping&searchLanguage=en

Helst en kontakt med Ndep. (v17, 4h)

Helst en kontakt med VTI. (v17, 4h)

Möte om frågeblanketten mm med (ev Ndep) TS och Statisticon för brainstorming (eventuellt per telefon). Dagordningen blir ungefär rubrikerna A1 – A4. Sex personer x 4 timmar = 24 timmar (v18)

Förslag till blankett klart (v18, 4h)

Test av blankett. Kontakt med någon buss-, lastbils- och taxiförare eller någon branschorganisation. (v18, 8h)

A2. Val av fysisk hantering av mätsituationen. Hur ska logistiken gå till när föraren överflyttas från polisen till den frivilliga soc dump-undersökningen. Ska polisen eller SD-personal informera om den nya undersökningen? Ska man byta bil? Vad händer om den uttagne förarens fordon står i vägen för nästa fordon (gäller lastbilar)? Beslut v19 i samband med möte med polisen den 7 maj.

A3. Val av datainsamlingsmetod. "Face-to-face"-intervju eller självifyllning? Papper eller surfplatta? Ska det finnas ett val för föraren? Beslut v19. Färdigställning av mjukvara för insamlingen. (v19, 4h)

A4. Rekrytering och träning av SD-personal för datainsamlingen. Anställda vid TS och anställda vid t ex datainsamlingsföretaget EVERY. Minst 4 pers från varje. 8 personer x 4 timmar + lärtid 16 timmar + resor = 48 timmar + resor. Både TS och EVERY bör testas vid provundersökningen. Klart v 19.

Bilaga 2. Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

A5. Genomförande av provundersökningen i tre distrikt i samband med bussundersökningen. Tre personer under tre veckor. v21-v23. (Vi borde nog fundera på om vi skulle stoppa några lastbilar också för att testa metoden på lastbilsförare.)

3 distrikt x 14 dagar x 8 timmar = 336 timmar

Vi räknar här med att piloten pågår i två veckor (sjudagarsveckor, det vill säga 14 dagar). Vi behöver en viss mängd utvalda bussar för att kunna se hur till exempelvis bortfallet gestaltar sig. Eventuellt kan fältperioden kortas något.

Stöd till SD-personal, det vill säga ett telefonnummer de kan ringa vid frågor. 8 timmar för den som har "jour".

A6. Dataregistrering/utveckling av webbverktyg. Beroende på hur data insamlas (punkt A3) behöver data registreras elektroniskt från pappersblanketten eller så registreras data direkt i ett webbgränssnitt. Vid det senare behöver ett gränssnitt skapas. Detta gränssnitt skulle i så fall kunna användas i lastbil och taxi-undersökningen (om samma frågor ställs). Om endast pappersblankett används finns det olika sätt att registrera data. Är det endast kryssfrågor är det inte så stor kostnad. Då skannas blanketten. Förekommer flera numeriska uppgifter, till exempel lön i kronor, antal arbetade timmar, är registreringen mer omfattande. I detta fall är det en klar fördel om ett separat registreringsprogram skapas. Risken för felregistreringar minskar drastiskt jämfört med att till exempel registrera direkt i Excel eller SPSS. Tidsåtgången för att skapa ett registreringsprogram uppskattas till 4 timmar.

Tidsåtgången för registreringen uppskattas till 1 minut per blankett vilket gör att tidsåtgången för registrering blir 2 timmar.

Om ett webbverktyg ska tas fram, som kan användas till exempel på en surfplatta, uppskattas tidsåtgången till programmeringen till cirka 40 timmar. Då tillkommer även att det behövs (minst) sju surfplattor. I uppskattningen av tidsåtgången i sammanställningen nedan utgår vi från att vi använder pappersblankett som insamlingsmetod.

A7. Skriftlig rapport från provundersökningen.

4 dagar = 32 timmar, v25

A8. Utvärdering av provundersökningen

Beslut om att gå vidare eller inte i lastbils/taxi-mätningen. v25

Om vi går vidare: Beslut om procedurer och metod för datainsamlingen. v25.

Projektledning för provundersökningen. 80 timmar.

B. Huvudundersökningarna (Lastbil och taxi)

Bilaga 2. Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

Utvärdering av provundersökningen förutsättes klar. Mätmetod (fysisk hantering samt frågeblankett på svenska) förutsättes finnas.

B1. Eventuell översättning av frågeblankett. Antal språk x 15 000¹ kr. En inventering/utvärdering av vilka språk som blanketten ska översättas till behövs. Beslut bör tas vecka 25 i samband med beslut huruvida vi ska gå vidare. En ambitiös (men bra) ansats är att efter översättning görs en ny (oberoende) översättning tillbaks till svenska. Då dubbleras översättningskostnaderna.

B2. Rekrytering och utbildning av personal (från TS eller EVRY). Ytterligare 8 personer x 4 timmar + lärartid 12 timmar + resor = 44 timmar + resor.

Antalet personer som då är utbildade för att genomföra intervjuer i fält är de 8 från piloten + ytterligare 8 personer.

B3. Datinsamling Lastbilsundersökningen: 7 distrikt x 21 dagar x 8 timmar = 1 176 timmar + resor

B4. Datinsamling Taxiundersökningen: 1 176 timmar + resor

B5. Dataregistrering, bearbetning och framtagande av resultat

Rörande dataregistreringen görs samma antaganden som i A5 ovan med 1 minut per blankett. Totalt med 400 lastbilar och 400 taxi blir det då 14 timmar för registrering. Bearbetning, framtagande av tabellplan, programmering av skattningsformler och resultatproduktion uppskattas uppgå till cirka 24 timmar.

B6. Rapport (teknisk + resultatrapport)

Tidsåtgången uppskattas till 2 dagar per rapport och trafikslag (lastbil, taxi), det vill säga 2 x (24+24) = 96 timmar.

Projektledning huvudundersökningarna uppskattas till 60 timmar.

Anmärkning. Ett alternativt upplägg av huvudundersökningarna vore att genomföra små kvalitativa undersökningar med syfte att fånga upp om social dumpning över huvudtaget förekommer i de förargrupper som undersöks. Inga procentalskattningar av populationsstorheter är då möjliga. Här skulle det räcka med mindre urval, kanske 40 per undersökning. Arbetet med blankett och provundersökning blir ungefär oförändrat (men en mindre provundersökning än i A5).

Organisation

Ovan har alla timbehov uppskattats oavsett om timmarna utförs av personal på TS eller av konsulter. Det återstår att besluta om omfattningen på TS arbetsinsats i projektet vs inhyrda konsulter arbetsinsats. Detta påverkar också kostnadsbilden. En möjlighet är att TS tar ett stort ansvar och leder hela projektet och har stor bemanning rörande fältinsamlingen. En annan möjlighet är att TS tar ett mindre ansvar och då blir den externa konstaden högre.

¹ Prisuppgiften är osäker och hänger bland annat på omfattningen på blanketten

Tidsuppskattning

I tabellen nedan sammanfattas uppskattningen av timbehovet som specificeras ovan. Timbehovet för datainsamlingen (+ utbildning) är det som gör att timmarna drar iväg. Man får ha i åtanke att hela undersökningen kräver framtagande av en ny mätmetod vilket påverkar timbehovet.

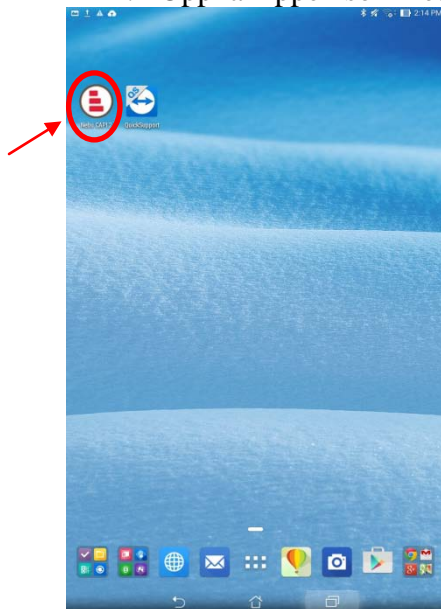
Huvudpost	Delpost	Detaljpost	Timmar	
A	A1	Fördjupad litteratursökning, bl a ILO (v17, 8h)	8	
		kontakt med Ndep. (v17, 4h)	4	
		kontakt med VTI. (v17, 4h)	4	
		Möte om frågeblanketten mm	24	
		Förslag till blankett klart (v18, 4h)	4	
		Test av blankett (v18, 8h)	8	
		A2	Val av fysisk hantering av mätsituationen (diskuteras på redan planerat möte)	0
			Val av datainsamlingsmetod	4
	A3	Rekrytering och träning av SD-personal för datainsamlingen	48	
	A4	Genomförande av provundersökningen	344	
	A5	Dataregistrering + skapande av registreringsprogram	6	
	A6	Skriftlig rapport från provundersökningen	32	
	A7	Utvärdering provundersökningen	1	
	A8	Projektledning hela A	80	
		Summa A	567	
B	B1	Översättning, kostnaden beror på antal språk, Oklart i dagsläget		
		Rekrytering och utbildning av personal	44	
		Datainsamling Lastbilsundersökningen	1 176	
		Datainsamling Taxi	1 176	
		Dataregistrering, bearbetning och framtagande av resultat	24	
		Rapport (teknisk + resultatrapport)	96	
		Projektledning hela B	60	
		Summa B	2 576	
		Summa A+B	3 143	
		Datainsamling och utbildning	2 788	
		Övrigt	355	

Bilaga 3. Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

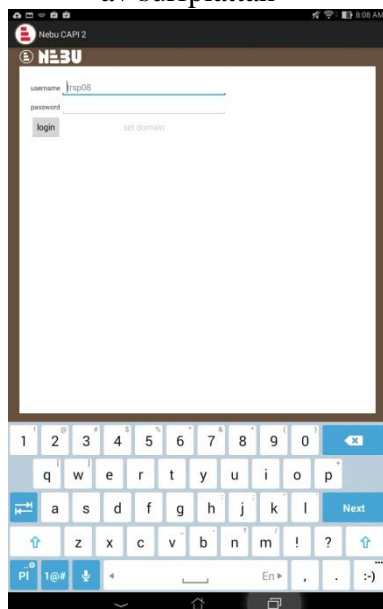
Enkät om sociala villkor

Instruktion för att använda enkät i surfplatta

1. Öppna Appen som heter **Nebu CAPI2**



2. Logga in med det användarnamn och lösenord som står på baksidan av surfplattan

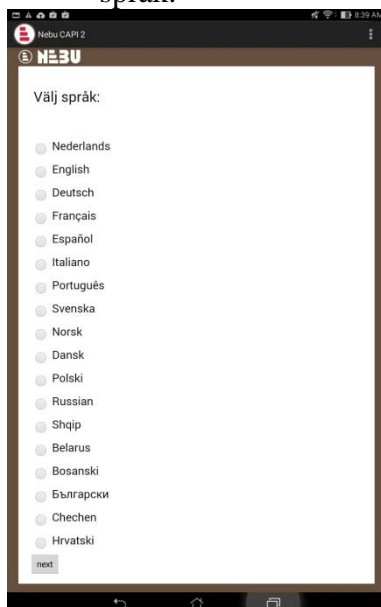


Bilaga 3. Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

3. Välj *start questionnaire*. När man precis har loggat in i appen måste man välja enkät när man väljer *start questionnaire*. Det finns bara en enkät inlagd, TRSP001.



4. Välj språk i språklistan och välj *next*. Denna sida tas fram när plattan lämnas över till föraren. Då får han eller hon välja språk och på sidan efter finns information om undersökningen på respektive språk.



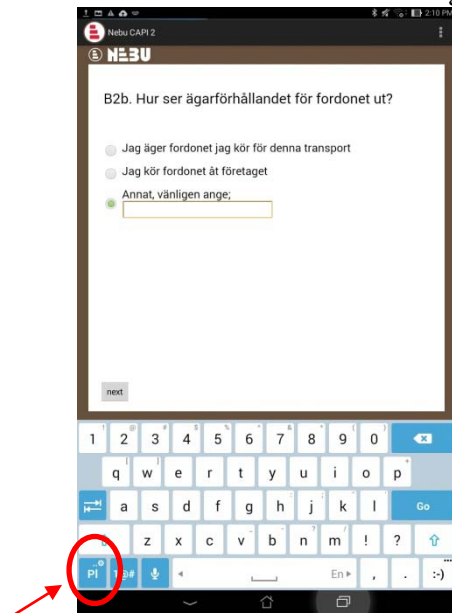
5. Föraren får välja om han eller hon vill svara på undersökningen genom att välja Ja eller Nej på informationsidan. När

Bilaga 3. Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

undersökningen är genomförd kommer en sista sida upp det där står *Klart, tack för din medverkan*. Här får föraren lämna ifrån sig plattan och den som tar emot den klickar på *next* och kommer då till utgångsläget igen.



6. Det finns möjlighet att ändra tangentbord om någon skulle vilja använda något annat alfabet. Det gör man genom att trycka på knappen längst ner till vänster i det tangentbord som kommer upp när man ska skriva något.

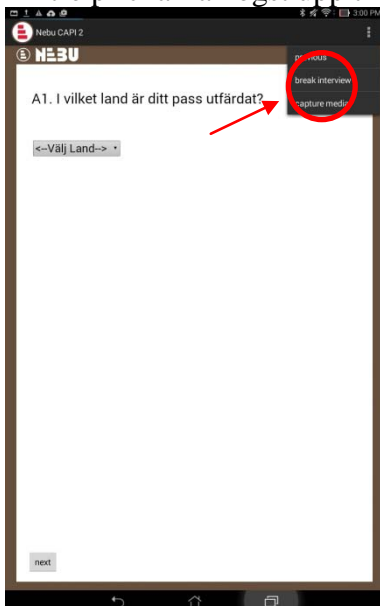


Bilaga 3. Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

7. Det går att se hur många intervjuer som genomförts genom att gå in på *Results* (där man annars väljer *start questionnaire*). Detta antal är det som ligger i offline-läget. Så fort synkroniseringen genomförts i slutet av dagen nollställs räkningen.



8. Vill man avbryta enkäten kan man gå avbryta genom att markera de tre prickarna högst upp till höger och välja *break interview*.



9. För den som vill testa enkäten själv:
a. Om man vill avbryta någonstans mitt i – välj *break interview* enligt ovan.

- b. Vill man genomföra hela enkäten. Skriv Polis-test i den sista textrutan.

10. Synkronisering ska helst ske efter varje genomförd arbetsdag och ska göras på en plats med stabilt internet.

Det är inte att rekommendera att koppla upp sig under färd eller liknande, då svar kan försvinna om synkroniseringen sker samtidigt som internetanslutningen bryts.

Sammanfattning:

1. Logga in i appen när arbetsdagen börjar
2. Välj enkät (TRSP001) och *start interview* så att det är förberett med språklistan framme när föraren får plattan.
3. När föraren är färdig och sista sidan med "Klart..." visas, klicka på *next* och börja om igen genom att trycka på *start questionnaire* när det är dags för nästa förare.
4. När arbetsdagen är slut, uppsök en plats med stabilt internet och koppla upp plattan mot internet. När appen öppnas synkroniseras svaren automatiskt. Dubbelkolla genom att se så att det inte ligger kvar några *completes* när man tittar på *results*. Om det gör det, välj *synkronisera*.

Lycka till!

Vid frågor, kontakta:

Karin Bengtsson, Transportstyrelsen
010-495 56 09

Eller
Khabat Amin, Transportstyrelsen
010-4955666



Polisen

Datum

2015-10-15

Diariernr (åberopas)

Polismyndigheten
Polisregion Väst
Operativa enheten/Trafikpolisen
Mats Berndtson

Karin Bengtsson
Statistiker
Väg- och järnvägsavdelningen
Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge

Erfarenheter av Pilotstudien av sociala villkor

Tillvägagångssätt (beskrivning av hur länet har arbetat med tillståndsmätningen samt sociala villkorsdelen)

- Hur många arbetsgrupper har varit ute?
En grupp
- Hur många arbetsgrupper har som mest arbetat samtidigt?
En grupp
- Har grupperna haft en reservplatta med eller har plattorna varit fördelade på olika grupper?
Vi har haft tillgång till fyra plattor, i förekommande fall som gruppen delats har det gjorts en bedömning i varje enskilt fall om man behövt medföra någon "reservplatta".
- Har reservplatta behövts vid något tillfälle?
Nej
- Har den sociala villkorsundersökningen alltid inletts i samma skede i tillståndsmätningen?
Ja
- Om ja, i vilket? (Har det exempelvis varit efter det att man har kontrollerat körkort och under tiden fordonet kontrollerats?)
Ja, efter det att körkort och nykterhet kontrollerats
- Om nej, i vilka skeden har den sociala villkorsdelen inletts?
-
- Har det varit polis eller besiktningsman som inlett undersökningen? Både och?
Alltid polis

- Hur har chaufförerna introducerats till undersökningen? (Har det exempelvis varit att man lämnat över plattan och hjälpt chauffören att välja språk? Eller har chaufförerna bara fått plattan och själva fått välja språk?)
Kort muntlig information från polismannen om undersökningen, därefter har polismannen vid något enstaka fall varit behjälplig med att välja språk åt chauffören
 - Har instruktionen till chaufförerna varit självförklarande eller har polis/besiktningsman varit tvungen att förklara syftet mer ingående?
I stort har instruktionerna varit självförklarande, vid något enstaka fall har någon chaufför ställt någon kompletterande fråga
 - Har polis/besiktningsman varit tvungen att hjälpa till rent tekniskt, dvs med att klicka vidare på någon fråga eller liknande?
Nej
 - Har chaufförerna bett polis/besiktningsmän om hjälp att förstå någon/några av frågorna?
Endas något enstaka fall
 - Har chaufförerna lämnats ensamma med plattan under ifyllandet av enkäten?
Ja
 - Har några chaufförer vägrat att ta emot plattan/läsa instruktionerna och därför inte fått ta ställning till den inledande förklarings-texten?
Nej
 - Om ja, ungefär hur många har inte velat läsa förklarings-texten utan vägrat deltagande innan?
—
 - Har det varit tydligt för poliserna hur de ska göra när de får tillbaks plattan?
Ja
 - Har sidan ”Tack för din medverkan” varit framme när polis/besiktningsman fått tillbaks plattan?
Ja
- Hur upplever man generellt att mottagandet av undersökningen har varit? Har det för polis-/besiktningsmännen blivit ett ”jobbigt” moment i tillståndsmätningen?
Generellt har undersökningen mottagits positivt av chaufförerna. Något större besvär från berörda tjänstemän har inte upplevts

Polisregion Väst

2015-10-15

Teknik

- Har antalet surfplattor varit tillräckligt?
Ja
- Har tekniken kring surfplattorna fungerat? (batteritid, inloggning etc)
Bra funktionalitet, överföring har skett efter passet med säker uppkoppling.
- Om nej, beskriv närmare vilka problem som inträffat.
-
- Har uppladdning/synkronisering av data fungerat?
Vi har jobbat off-line och överfört informationen när vi haft en säker uppkoppling.

Översättning

- Har det saknats språk?
Nej
- Har det kommit någon indikation om att översättningarna varit dåliga?
Nej
- Har polis/besiktningsmännen varit tvungna att hjälpa till pga. dåliga översättningar?
Nej

Information till polis

- Var den information som poliser/besiktningsmän fick kring projektet och dess genomförande inför fältstart tillräcklig?
Ja

Övrigt

- Har ni generella reflektioner kring undersökningen och genomförandet som ni vill lyfta fram? Något som kan förbättras? Något som bör göras annorlunda?
Nej

Med vänlig hälsning

Mats Berndtson
Kommissarie

Tel: 010-5653678, 0730-496 532

Fax: 010-5654120

mats.berndtson@polisen.se

Frågeformulär Social dumping

Albanska
Bosniska
Bulgariska
Danska
Engelska
Estländska
Finska
Franska
Holländska
Italienska
Kroatiska
Lettiska
Litauiska
Makedonska
Norska
Polska
Portugisiska
Rumänska
Ryska
Serbiska
Slovakiska
Slovakiska
Spanska
Svenska
Tjeckiska
Tjetjenska
Turkiska

Introduktion

Hej,

Detta är en undersökning om yrkesförarens arbetsförhållanden som genomförs av Transportstyrelsen. Syftet är att lära oss mer om vilka villkor som yrkesförare på svenska vägar arbetar under.

Undersökningen är frivillig, men dina svar och synpunkter är viktiga och vi vore därför väldigt tacksamma om du tog dig tid att svara. Enkäten tar ungefär fem minuter att besvara. När du svarat på sista frågan skickas dina svar in till en anonym databas och personen som tar emot surfplattan kommer inte att kunna se vad du svarat.

Det är alltså viktigt att du känner till att både du och dina svar i denna undersökning är helt anonyma och inte kopplade till den kontroll polisen nu genomför.

Vill du delta i undersökningen?

1	Ja
2	Nej --> Avsluta undersökningen

Har du frågor kring hur undersökningen kommer att användas är du välkommen att kontakta;

khabat.amin@transportstyrelsen.se eller
karin.bengtsson@transportstyrelsen.se

A – Bakgrundsfrågor

Bas: alla

A1. I vilket land är ditt pass utfärdat?

- 1 Albanien
- 2 Bosnien
- 3 Bulgarien
- 4 Danmark
- 5 England
- 6 Estland
- 7 Finland
- 8 Frankrike
- 9 Italien
- 10 Kroatien
- 11 Lettland
- 12 Litauen
- 13 Makedonien
- 14 Nederländerna
- 15 Norge
- 16 Polen
- 17 Portugal
- 18 Rumänien
- 19 Ryssland
- 20 Serbien
- 21 Slovakien
- 22 Slovenien
- 23 Spanien
- 24 Sverige
- 25 Tjeckien
- 26 Turkiet
- 27 Tyskland
- 28 Vitryssland
- 29 Annat land

Bas: alla

A2. Hur gammal är du?

1	<25 år
2	26-35 år

Bilaga 5.
Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

3	36-45 år
4	46-55 år
5	56-65 år
6	>66 år

Bas: alla

A3. Är du?

1	Man
2	Kvinna

Bas: alla

A4. Hur många år har du arbetat som yrkesförare (tung lastbil)?

1	0-1 år
2	2-5 år
3	6-10 år
4	> 10 år

B – Arbetsrelaterade frågor

Bas: alla

B1. I vilket land är din arbetsgivare för den här transporten registrerad?

Arbetsgivare är den som betalar din lön. Om du är egenföretagare är du din egen arbetsgivare.

- 1 Albanien
- 2 Bosnien
- 3 Bulgarien
- 4 Danmark
- 5 England
- 6 Estland
- 7 Finland
- 8 Frankrike
- 9 Italien
- 10 Kroatien
- 11 Lettland
- 12 Litauen
- 13 Makedonien
- 14 Nederländerna
- 15 Norge
- 16 Polen
- 17 Portugal
- 18 Rumänien
- 19 Ryssland
- 20 Serbien
- 21 Slovakien
- 22 Slovenien

Bilaga 5.
Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

- 23 Spanien
- 24 Sverige
- 25 Tjeckien
- 26 Turkiet
- 27 Tyskland
- 28 Vitryssland
- 29 Annat land

Bas: alla

B2. Vilken är din anställningsform för denna transport?

1	Egen företagare
2	Anställd

Bas: B2=2

B2a. Är du, för denna transport, anställd av?

1	Transportföretaget
2	Bemanningsföretag

Bas: alla

B2b. Hur ser ägarförhållandet för fordonet ut?

1	Jag äger fordonet jag kör för denna transport
2	Jag kör fordonet åt företaget
3	Annat, vänligen ange;

Bas: Språk="Svenska" OCH B2=2

B3. Är du bunden av kollektivavtal?

1	Ja
2	Nej
3	Vet ej

Bas: alla

B4b. Hur får du ersättning för denna transport?

1	Per timme
2	Månadslön
3	Per kilometer
4	Fast ersättning för transporten

Bas: alla

B5. I vilka länder hämtar du oftast gods?

Vänligen ange de tre länder där du oftast hämtar gods. Det land där du oftast hämtar gods på första raden osv.

Bilaga 5.
Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

1	<i>Rullgardinslista med länder</i>
2	<i>Rullgardinslista med länder</i>
3	<i>Rullgardinslista med länder</i>

- 1 Albanien
- 2 Bosnien
- 3 Bulgarien
- 4 Danmark
- 5 England
- 6 Estland
- 7 Finland
- 8 Frankrike
- 9 Italien
- 10 Kroatien
- 11 Lettland
- 12 Litauen
- 13 Makedonien
- 14 Nederländerna
- 15 Norge
- 16 Polen
- 17 Portugal
- 18 Rumänien
- 19 Ryssland
- 20 Serbien
- 21 Slovakien
- 22 Slovenien
- 23 Spanien
- 24 Sverige
- 25 Tjeckien
- 26 Turkiet
- 27 Tyskland
- 28 Vitryssland

Bas: alla

B6. I vilka länder lämnar du oftast gods?

Vänligen ange de tre länder där du oftast lämnar gods. Det land där du oftast lämnar gods på första raden osv.

1	<i>Rullgardinslista med länder</i>
---	------------------------------------

Bilaga 5.
Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

2	<i>Rullgardinslista med länder</i>
3	<i>Rullgardinslista med länder</i>

- 1 Albanien
- 2 Bosnien
- 3 Bulgarien
- 4 Danmark
- 5 England
- 6 Estland
- 7 Finland
- 8 Frankrike
- 9 Italien
- 10 Kroatien
- 11 Lettland
- 12 Litauen
- 13 Makedonien
- 14 Nederländerna
- 15 Norge
- 16 Polen
- 17 Portugal
- 18 Rumänien
- 19 Ryssland
- 20 Serbien
- 21 Slovakien
- 22 Slovenien
- 23 Spanien
- 24 Sverige
- 25 Tjeckien
- 26 Turkiet
- 27 Tyskland
- 28 Vitryssland

C-Sociala förhållanden

Bas: alla

C1. Har du flera arbetsgivare inom transportbranschen?

1	Ja
2	Nej

Bas: alla

C2. Hur mycket jobbar du som yrkesförare (tung lastbil) i genomsnitt?

1	0-20 timmar/månad
2	21-40 timmar/månad
3	41-60 timmar/månad

Bilaga 5.
Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

4	61-80 timmar/månad
5	81-100 timmar/månad
6	101-120 timmar/månad
7	121-140 timmar/månad
8	141-160 timmar/månad
9	161-180 timmar/månad
10	181-200 timmar/månad
11	201 eller mer timmar/månad

Bas: alla

C3. Vad har du i nettolön/ersättning per månad som yrkesförare (tung lastbil) totalt sett (dvs. efter skatt)?

Räkna inte med eventuell extra ersättning för exempelvis övernattning och måltider.

Glöm ej att ange valutan.

- 1 ALL
- 2 BAM
- 3 BYR
- 4 CZK
- 5 DKK
- 6 EKR
- 7 EUR
- 8 GPB
- 9 HRK
- 10 LEVA
- 11 LTL
- 12 LVL
- 13 MKD
- 14 NOK
- 15 PLN
- 16 RON
- 17 RSD
- 18 RUB
- 19 SEK
- 21 USD
- 20 TRY

Bas: B2=2,3

C4. Utöver din lön, får du extra ersättning för något av följande:

Flervalsfråga

1	Övernattning
2	Måltider
3	Arbetskläder
4	Nej, inget av ovanstående

Bas: alla

C5. I vilket land betalar du din inkomstskatt?

- 1 Albanien
- 2 Bosnien
- 3 Bulgarien
- 4 Danmark
- 5 England
- 6 Estland
- 7 Finland
- 8 Frankrike
- 9 Italien
- 10 Kroatien
- 11 Lettland
- 12 Litauen
- 13 Makedonien
- 14 Nederländerna
- 15 Norge
- 16 Polen
- 17 Portugal
- 18 Rumänien
- 19 Ryssland
- 20 Serbien
- 21 Slovakien
- 22 Slovenien
- 23 Spanien
- 24 Sverige
- 25 Tjeckien
- 26 Turkiet
- 27 Tyskland
- 28 Vitryssland
- 29 Annat land

Bas, alla

C6. Hur väl instämmer du i nedanstående påståenden?

Vänligen svara på en skala där 1 = *Instämmer inte alls* och 6 = *Instämmer helt*

1	Jag är nöjd med mina arbetsförhållanden
2	Mina inkomster som yrkesförare varierar mycket månad till månad
3	Jag upplever att jag kan byta arbetsgivare om jag inte är nöjd med min situation
4	Jag får stöd av min arbetsgivare om jag får anmärkningar eller bekymmer
5	Jag är nöjd med min lön för mitt arbete som yrkesförare
6	Jag trivs med mitt arbete som yrkesförare

Bilaga 5.
Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

Bas, alla

C7. Hur ofta övernattar du i genomsnitt i lastbilen?

1	6-7 nätter/vecka
2	3-5 nätter/vecka
3	1-2 nätter/vecka
4	Några nätter/månad
5	Några nätter/halvår
6	Mer sällan
7	Aldrig

Bas, alla

C8. Hur ofta kommer du till din varaktiga bostad?

1	6-7 gånger/vecka
2	3-5 gånger/vecka
3	1-2 gånger/vecka
4	Någon gång/månad
5	Någon gång/halvår
6	Mer sällan

D- Annat arbete

Bas, alla

D2. Arbetar du regelbundet inom något annat yrke än som yrkesförare för tung lastbil?

1	Ja
2	Nej

Bas, D2=1

D2b. Du svarade att du arbetar regelbundet inom något annat yrke, i vilken omfattning?

Räkna inte med den tid du arbetar som yrkesförare för tung lastbil.

1	0-10 timmar/månad
2	11-40 timmar/månad
3	41-80 timmar/månad
4	81-140 timmar/månad

Bilaga 5.
Lastbilsförarens sociala villkor - En metodstudie

5	>140 timmar/månad
---	-------------------

Bas, D2=1

D3. Du svarade att du arbetar regelbundet inom något annat yrke. Vad har du i nettolön/ersättning per månad (dvs. efter skatt) för dina andra arbeten?

Räkna inte med den ersättning du får som yrkesförare för tung lastbil.

Glöm ej att ange valutan.

- 1 ALL
- 2 BAM
- 3 BYR
- 4 CZK
- 5 DKK
- 6 EKR
- 7 EUR
- 8 GPB
- 9 HRK
- 10 LEVA
- 11 LTL
- 12 LVL
- 13 MKD
- 14 NOK
- 15 PLN
- 16 RON
- 17 RSD
- 18 RUB
- 19 SEK
- 21 USD

Del E. Vad tycker du om undersökningen? Vill du tillägga något?

Öppen fråga

KLART
Tack för din medverkan

Antal svar	Svar (Språk angivet innan svar betyder översatt från angivet språk av översättarbyrå)
1	Ryska: Det är roligt, alla känner till hur jobbigt det är att arbeta som voditel [förare; chaufför, översättarens anmärkning]. Och att lönen är väldigt dålig, särskilt i sådana situationer [och, ö.a.] länder som Portugal!!!! Spanien!!! Men tack än då för enkäten.
1	: -)
1	Aktuell..
1	All is ok
1	Polska: Enkäten är intressant, den tar upp frågor som är mycket viktiga för förare.
4	Bra
1	Bra art arbetsförhållandena controllers end table pa lonedumpningarna
1	Bra gjort
1	Bra med kontroller och att polisen syns på vägarna!
1	Bra. Men nånting fråga om stress behovs.
1	Rumänska: Jag tror att den är bra för oss.
1	Da see podcast platite
1	Dziekuje za ankiete. Odpowiedzialem na pytania zgodnie z prawda.Pozdrawiam.
1	En bra undersökning
1	Rumänska: Den är välkommen och jag har aldrig någonsin stött på något sådant i hela Europa.
1	Gillard den
1	Helt ok
1	Helt okNej
1	Kanonbra undersökning
1	Länklista mest ok
1	Bulgariska: Jag kunde inte säga att jag inte hade något anställningsavtal
1	Ok
1	Ok. Nie
1	Some of the questions have more than one answer which cannot be answered on this survey.
1	Some of the questions there aren't precise. You can not answer in the right way youthinking
1	Tycker den var intressant.
1	Very good
1	Ryska: Jag är nöjd med frågan och med arbetet också tack
1	Ryska: Sådana enkäter behövs jag är positivt inställd till dem
3	Nej
2	Nie
1	Ni
75	(tomt)
113	Totalt antal

		Totalt, alla poster	I vilket land är ditt pass utfärdat?		I vilket land betalar du skatt?	
		Tot	Utanför Sverige	I Sverige	Utanför Sverige	I Sverige
Bas, antal genomförda intervjuer totalt	Antal	112	55	57	50	62
A1. I vilket land är ditt pass utfärdat?	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Bulgarien	6%	13%		12%	2%
	Danmark	1%	2%		2%	
	England	1%	2%		2%	
	Lettland	4%	7%		8%	
	Litauen	4%	7%		6%	2%
	Makedonien	4%	7%		8%	
	Norge	1%	2%		2%	
	Polen	15%	31%		26%	6%
	Portugal	1%	2%		2%	
	Rumänien	4%	9%		10%	
	Slovakien	1%	2%		2%	
	Spanien	2%	4%		2%	2%
	Sverige	51%		100%	6%	87%
	Tjeckien	1%	2%		2%	
	Tyskland	3%	5%		6%	
	Annat land	3%	5%		4%	2%
A2. Hur gammal är du?	Antal svar på frågan	110	53	57	48	62
	<25 år	14%	9%	18%	10%	16%
	26-35 år	22%	25%	19%	21%	23%
	36-45 år	24%	34%	14%	35%	15%
	46-55 år	19%	21%	18%	23%	16%
	56-65 år	20%	11%	28%	10%	27%
	>66 år	2%		4%		3%
A3. Är du?	Antal svar på frågan	110	54	56	49	61
	Man	98%	100%	96%	100%	97%
	Kvinna	2%		4%		3%
A4. Hur många år har du arbetat som yrkesförare (tung lastbil)?	Antal svar på frågan	111	54	57	49	62
	0-1 år	8%	6%	11%	6%	10%
	2-5 år	21%	26%	16%	24%	18%
	6-10 år	17%	20%	14%	18%	16%
	> 10 år	54%	48%	60%	51%	56%
B1. I vilket land är din arbetsgivare för den här transporten registrerad? Arbetsgivare är den som betalar din lön. Om du är egenföretagare är du din egen arbetsgivare.	Antal svar på frågan	109	53	56	48	61
	Albanien	1%		2%	2%	
	Bulgarien	7%	15%		17%	
	Danmark	1%	2%		2%	
	Lettland	3%	6%		6%	
	Litauen	2%	4%		4%	
	Makedonien	1%	2%		2%	
	Nederländerna	1%	2%		2%	
	Norge	2%	4%		4%	
	Polen	13%	26%		29%	
	Portugal	1%	2%		2%	
	Rumänien	2%	4%		4%	
	Slovakien	3%	6%		6%	
	Spanien	1%		2%		2%
	Sverige	58%	17%	96%	6%	98%
	Tyskland	4%	8%		8%	
	Annat land	2%	4%		4%	
B2. Vilken är din anställningsform för denna transport?	Antal svar på frågan	110	54	56	49	61
	Egen företagare	14%	17%	11%	18%	10%
	Anställd	86%	83%	89%	82%	90%
B2a. Är du, för denna transport, anställd av?	Antal svar på frågan	94	44	50	39	55
	Transportföretaget	99%	100%	98%	100%	98%
	Bemanningsföretag	1%		2%		2%

B2b. Hur ser ägarförhållandet för fordonet ut?	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Jag äger fordonet jag kör för denna	9%	11%	7%	10%	8%
	Jag kör fordonet åt företaget	90%	87%	93%	88%	92%
	Annat, vänligen ange;	1%	2%		2%	
B3. Är du bunden av kollektivavtal?	Antal svar på frågan	51	2	49	3	48
	Ja	69%	50%	69%	100%	67%
	Nej	18%		18%		19%
	Vet ej	14%	50%	12%		15%
B4b. Hur får du ersättning för denna transport?	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Per timme	28%	13%	42%	14%	39%
	Månadslön	58%	64%	53%	62%	55%
	Per kilometer	9%	15%	4%	16%	3%
	Fast ersättning för transporten	5%	9%	2%	8%	3%
I vilka länder hämtar du oftast gods (Sammanlagt - högst tre länder kan anges)	Antal svar på frågan	107	51	56	45	62
	Albanien	1%	2%		2%	
	Bosnien					
	Bulgarien	1%	2%		2%	
	Danmark	9%	19%		21%	
	England	1%	2%		2%	
	Estland	1%	2%		2%	
	Finland	3%	4%	2%	4%	2%
	Frankrike	4%	6%	2%	6%	2%
	Italien	2%	4%		4%	
	Kroatien					
	Lettland					
	Litauen	1%	2%		2%	
	Makedonien	1%	2%		2%	
	Nederländerna	1%	2%		2%	
	Norge	21%	40%	4%	40%	6%
	Polen	7%	15%		17%	
	Portugal	1%	2%		2%	
	Rumänien					
	Ryssland					
	Serbien					
	Slovakien					
	Slovenien					
	Spanien	1%	2%		2%	
	Sverige	86%	74%	98%	70%	98%
	Tjeckien	3%	6%		4%	2%
	Turkiet					
	Tyskland	15%	28%	2%	32%	2%
Vitryssland						
Annat land	3%	6%		6%		

I vilka länder lämnar du oftast gods (Sammanlagt - högst tre länder kan anges)	Antal svar på frågan	101	49	52	43	58
	Albanien	1%	2%		2%	
	Bosnien					
	Bulgarien	1%	2%		2%	
	Danmark	10%	18%	2%	20%	2%
	England	2%	4%		5%	
	Estland	1%	2%		2%	
	Finland	4%	8%		7%	2%
	Frankrike	4%	6%	2%	7%	2%
	Italien					
	Kroatien					
	Lettland					
	Litauen					
	Makedonien					
	Nederländerna	2%	4%		5%	
	Norge	26%	50%	4%	50%	8%
	Polen	8%	16%		18%	
	Portugal	1%	2%		2%	
	Rumänien					
	Ryssland					
Serbien						
Slovakien						
Slovenien						
Spanien	1%	2%		2%		
Sverige	86%	74%	98%	70%	98%	
Tjeckien	1%	2%		2%		
Turkiet						
Tyskland	12%	22%	2%	25%	2%	
Vitryssland						
Annat land	2%	4%		5%		
C1. Har du flera arbetsgivare inom transportbranschen?	Antal svar på frågan	111	55	56	50	61
Ja		14%	22%	7%	20%	10%
Nej		86%	78%	93%	80%	90%
C2. Hur mycket jobbar du som yrkesförare (tung lastbil) i genomsnitt?	Antal svar på frågan	110	53	57	48	62
	0-20 timmar/månad	2%	2%	2%	2%	2%
	21-40 timmar/månad	13%	8%	18%	4%	19%
	41-60 timmar/månad	12%	6%	18%	6%	16%
	61-80 timmar/månad	6%	11%	2%	10%	3%
	81-100 timmar/månad	4%	6%	2%	6%	2%
	101-120 timmar/månad	5%	9%		8%	2%
	121-140 timmar/månad	7%	13%	2%	13%	3%
	141-160 timmar/månad	17%	19%	16%	21%	15%
	161-180 timmar/månad	23%	17%	28%	19%	26%
	181-200 timmar/månad	10%	8%	12%	10%	10%
	201 eller mer timmar/månad	2%	2%	2%		3%
C2 - Hur mycket jobbar du som yrkesförare (tung lastbil) i genomsnitt? (Medelvärde beräknat utifrån angivna tidsspann)	Medelvärde (antal h)	119	121	118	126	115
C3 - Vad har du i nettolön/ersättning per månad som yrkesförare (tung lastbil)	Antal svar på frågan	85	43	42	37	48
	Medelvärde (SEK)	18391	14868	21999	13990	21784
Vad har du i nettolön/ersättning per timme totalt sett (dvs. efter skatt)? - Beräknat värde	Antal svar på frågan	83	41	42	35	48
	Medelvärde (SEK/h)	215	175	255	147	265
C4 - Utöver din lön, får du ersättning för något av följande?	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Övernattning	38%	16%	56%	21%	49%
	Måltider	19%	23%	16%	24%	16%
	Arbetskläder	46%	37%	54%	34%	55%
	Nej, inget av ovanstående	34%	51%	20%	50%	24%

C5. I vilket land betalar du din inkomstskatt?	Antal svar på frågan	107	52	55	45	62
	Albanien	1%		2%	2%	
	Bulgarien	7%	13%		16%	
	Danmark	1%	2%		2%	
	Lettland	5%	10%		11%	
	Litauen	2%	4%		4%	
	Makedonien	1%	2%		2%	
	Norge	1%	2%		2%	
	Polen	14%	29%		33%	
	Portugal	1%	2%		2%	
	Rumänien	3%	6%		7%	
	Slovakien	3%	6%		7%	
	Sverige	58%	15%	98%		100%
Tyskland	4%	8%		9%		
Annat land	1%	2%		2%		
C6_1 - Jag är nöjd med mina arbetsförhållanden	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Instämmer inte alls 1	9%	15%	4%	18%	2%
	2	4%	4%	5%	4%	5%
	3	21%	31%	11%	28%	15%
	4	21%	20%	23%	22%	21%
	5	19%	13%	25%	10%	26%
	Instämmer helt 6	26%	18%	33%	18%	32%
Jag är nöjd med mina arbetsförhållanden	Medelvärde - C6_1	4,1	3,7	4,6	3,6	4,6
C6_2 - Mina inkomster som yrkesförare varierar mycket månad till månad	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Instämmer inte alls 1	31%	42%	21%	40%	24%
	2	13%	5%	21%	8%	18%
	3	16%	15%	18%	10%	21%
	4	15%	9%	21%	14%	16%
	5	8%	9%	7%	10%	6%
	Instämmer helt 6	16%	20%	12%	18%	15%
Mina inkomster som yrkesförare varierar mycket månad till månad	Medelvärde - C6_2	3,0	3,0	3,1	3,0	3,1
C6_3 - Jag upplever att jag kan byta arbetsgivare om jag inte är nöjd med min situation	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Instämmer inte alls 1	15%	15%	16%	16%	15%
	2	8%	9%	7%	12%	5%
	3	11%	7%	14%	8%	13%
	4	6%	5%	7%	4%	8%
	5	19%	20%	18%	22%	16%
	Instämmer helt 6	41%	44%	39%	38%	44%
Jag upplever att jag kan byta arbetsgivare om jag inte är nöjd med min situation	Medelvärde - C6_3	4,3	4,4	4,2	4,2	4,4
C6_4 - Jag får stöd av min arbetsgivare om jag får anmärkningar eller bekymmer	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Instämmer inte alls 1	11%	13%	9%	12%	10%
	2	5%	11%		8%	3%
	3	13%	15%	11%	12%	13%
	4	15%	18%	12%	20%	11%
	5	16%	16%	16%	16%	16%
	Instämmer helt 6	40%	27%	53%	32%	47%
Jag får stöd av min arbetsgivare om jag får anmärkningar eller bekymmer	Medelvärde - C6_4	4,4	4,0	4,8	4,2	4,6
C6_5 - Jag är nöjd med min lön för mitt arbete som yrkesförare	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Instämmer inte alls 1	14%	22%	7%	26%	5%
	2	14%	20%	9%	20%	10%
	3	13%	16%	9%	10%	15%
	4	19%	15%	23%	12%	24%
	5	20%	15%	25%	18%	21%
	Instämmer helt 6	21%	13%	28%	14%	26%
Jag är nöjd med min lön för mitt arbete som yrkesförare	Medelvärde - C6_5	3,8	3,2	4,3	3,2	4,2

C6_6 - Jag trivs med mitt arbete som yrkesförare	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	Instämmer inte alls 1	6%	9%	4%	10%	3%
	2	3%		5%	2%	3%
	3	10%	9%	11%	6%	13%
	4	13%	4%	21%	4%	19%
	5	17%	18%	16%	18%	16%
	Instämmer helt 6	52%	60%	44%	60%	45%
Jag trivs med mitt arbete som yrkesförare	Medelvärde - C6_6	4,9	5,0	4,7	5,0	4,8
C7. Hur ofta övernattar du i genomsnitt i lastbilen?	Antal svar på frågan	111	55	56	50	61
	6-7 nätter/vecka	22%	42%	2%	44%	3%
	3-5 nätter/vecka	26%	33%	20%	30%	23%
	1-2 nätter/vecka	16%	13%	20%	16%	16%
	Några nätter/månad	8%	9%	7%	8%	8%
	Några nätter/halvår	2%	2%	2%		3%
	Mer sällan	11%	2%	20%	2%	18%
	Aldrig	15%		30%		28%
C8. Hur ofta kommer du till din varaktiga bostad?	Antal svar på frågan	112	55	57	50	62
	6-7 gånger/vecka	32%	4%	60%	2%	56%
	3-5 gånger/vecka	16%	7%	25%	10%	21%
	1-2 gånger/vecka	22%	29%	16%	30%	16%
	Någon gång/månad	13%	27%		26%	3%
	Någon gång/halvår	13%	25%		24%	3%
	Mer sällan	4%	7%		8%	
D2. Arbetar du regelbundet inom något annat yrke än som yrkesförare för tung lastbil?	Antal svar på frågan	111	55	56	49	62
	Ja	7%	4%	11%	6%	8%
	Nej	93%	96%	89%	94%	92%