



TSG  
2017-3925

# **Tillståndsmätning 2018**

Kontroll av regelefterlevnad inom yrkestrafik  
på väg avseende buss och taxi

© Transportstyrelsen  
Väg och järnväg

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSG 2017-3925

Författare Mikael Kyller, Michael Stridsberg, Karin Bengtsson  
Månad År Mars 2019

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Förord

En välfungerande transportmarknad är en förutsättning för att människor och varor ska kunna röra sig fritt och för att säkerställa tillgänglighet i hela landet. Att regler och krav följs är centralt för att skapa en fungerande marknad med rättvisa villkor och fungerande konkurrens.

Transportstyrelsens och andra myndigheters arbete för regelefterlevnad syftar till att möjliggöra en sådan situation. Genom tillståndsmätningen får vi en bild av hur väl företagen som är verksamma på marknaderna för yrkestrafik på väg lever upp till de krav som finns.

I denna rapport redovisas resultaten från mätningarna avseende buss- och taxitrafik. En motsvarande rapport om situationen inom godstrafiken kommer att släppas senare under 2019.

Arbetet med tillståndsmätningen har utförts tillsammans med konsultfirman Intermetra som varit vår statistikkonsult i detta arbete.

Vi vill rikta ett särskilt tack till Polismyndigheten som genom arbetet i fält möjliggör denna undersökning. Ett tack riktas även till Skatteverket och Trafikverket som bidrar med viktiga underlag.

Borlänge, mars 2019

Petra Wermström  
Avdelningsdirektör Väg och järnväg



## Innehåll

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>9</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>10</b>
1.1 Bakgrund och uppdrag .....	10
1.1.1 Ett uppdrag – två rapporter .....	10
1.2 Syfte .....	11
1.3 Metod .....	11
1.3.1 Tillståndsmätningen .....	13
1.3.2 Kontroll av skatter och avgifter .....	13
1.4 Resultat från tidigare tillståndsmätningar .....	14
1.5 Rapportens disposition .....	15
<b>2 LAGSTIFTNING FÖR YRKESTRAFIK .....</b>	<b>16</b>
2.1 Gällande lagstiftning på yrkestrafikområdet .....	16
2.1.1 Krav på förare .....	16
2.1.2 Krav på företag .....	17
2.1.3 Krav på fordon och släp .....	18
2.2 Viktiga regelförändringar sedan den senaste tillståndsmätningen .....	18
2.2.1 Yrkeskompetensbevis obligatoriskt .....	18
2.2.2 Ändrade sanktionsbelopp vid brott mot kör- och vilotider .....	18
2.2.3 Beställansvar infört .....	19
2.2.4 Krav på att redovisa taxameteruppgifter till en redovisningscentral .....	20
<b>3 MARKNADERNAS UTFORMNING .....</b>	<b>21</b>
3.1 Bussmarknaden .....	21
3.2 Taximarknaden .....	21
<b>RESULTAT FRÅN TILLSTÅNDSMÄTNINGEN 2018.....</b>	<b>23</b>
<b>4 BUSS .....</b>	<b>23</b>
4.1 Positiv utveckling för uttalade fokusområden .....	23
4.2 Kontroll av förare .....	24
4.2.1 65 procent av förarna har svenskt körkort .....	24
4.2.2 Nästan alla har rätt körkortsbehörighet och yrkeskompetensbevis .....	24
4.2.3 God efterlevnad gällande alkohol och droger .....	24
4.2.4 Klara framsteg gällande kör- och vilotider .....	25
4.3 Kontroll av företag .....	26
4.3.1 65 procent av företagen är registrerade i Sverige .....	26
4.3.2 Många har nödvändiga tillstånd .....	27

4.3.3	Få företag rapporterade för överträdelse gällande kör- och vilotider .....	28
4.4	Kontroll av fordon.....	28
4.4.1	65 procent av bussarna är svenska .....	28
4.4.2	Fler bussar är i bättre skick .....	28
4.4.3	Få släp – och nästan alla är svenska .....	30
4.4.4	Slarv med brandskydd i vissa fordon .....	30
4.4.5	Få grova hastighetsöverträdelse – men många kör lite för fort.....	31
4.4.6	Skatten är betald för nästan alla fordon .....	32
<b>5</b>	<b>TAXI.....</b>	<b>33</b>
5.1	Positiv utveckling för uttalade fokusområden .....	33
5.2	Kontroll av förare .....	33
5.2.1	Nästan alla hade körkort och taxiförarlegitimation med sig .....	33
5.2.2	Alla förare använder bilbälte.....	34
5.2.3	Inga anmärkningar rörande alkohol och droger .....	35
5.2.4	Personlig tidbok fortsatt det främsta problemområdet .....	35
5.3	Kontroll av företag.....	36
5.3.1	Hög efterlevnad beträffande taxitrafiktillstånd .....	36
5.3.2	De flesta följer vilotidsbestämmelserna.....	36
5.3.3	Bättre prisinformation till resenärerna .....	37
5.3.4	Nästan nio av tio är anslutna till en beställningscentral .....	37
5.4	Kontroll av fordon.....	38
5.4.1	Fordonen är i regel anmälda för taxitrafik .....	38
5.4.2	Nästan inga fordon har körförbud sedan tidigare .....	38
5.4.3	Nästan samtliga är anslutna till en redovisningscentral .....	38
5.4.4	Fordon och däck är för det mesta i gott skick .....	39
5.4.5	Förbättring beträffande taxameterkrav .....	40
5.4.6	Alla fordon har korrekta bälten .....	40
5.4.7	Skatten är betald .....	40
5.4.8	Avskyltning behöver oftast inte tillämpas .....	41
5.4.9	Indikationer på för höga hastigheter bland taxifordon .....	41
<b>6</b>	<b>RESULTAT FRÅN KONTROLL AV SKATTER OCH AVGIFTER .....</b>	<b>42</b>
6.1	Buss .....	42
6.1.1	Färre tillståndshavare än 2015.....	42
6.1.2	Många företag har varit verksamma under lång tid.....	42
6.1.3	Få företag med hög omsättning .....	43
6.1.4	Stor del av skatteskulderna är små .....	44
6.1.5	Fler har stora skulder hos Kronofogdemyndigheten .....	45
6.2	Taxi .....	45
6.2.1	Antalet tillståndshavare har ökat .....	45
6.2.2	Majoriteten av företagen är fem år eller yngre .....	46
6.2.3	Stor andel företag med låg omsättning .....	46

6.2.4	Färre tillståndshavare har skatteskulder .....	47
6.2.5	Få skulder hos Kronofogdemyndigheten .....	48
<b>7</b>	<b>SLUTSATSER .....</b>	<b>49</b>
7.1	Bussbranschen utvecklas i rätt riktning .....	49
7.2	Oseriösa aktörer det största bekymret för taxinäringen .....	50
7.3	Tillståndsmätningar bör fortsatt genomföras .....	51
<b>8</b>	<b>BILAGOR.....</b>	<b>52</b>
8.1	Blankett buss .....	52
8.2	Blankett taxi .....	63





## Sammanfattning

Generellt är regelefterlevnaden inom yrkesmässig persontrafik på väg hög. De områden som i tidigare mätningar identifierats som prioriterade att förbättra har i flera fall utvecklats i en positiv riktning. Samtidigt finns det fortsatt förbättringspotential på flera områden inom såväl buss- som taxibranschen.

För tredje gången har vi tillsammans med Polisen genomfört en tillståndsmätning inom yrkestrafiken. Mätningarna görs vart tredje år och ger en representativ bild av hur väl yrkestrafikföretag följer de krav och regler som finns i såväl nationell som internationell lagstiftning. Just den representativa bilden gör denna mätning unik, då ordinarie kontroller och tillsyn som vi och Polisen bedriver är riskbaserad och således inte fångar upp ett representativt urval.

Inom bussområdet ser vi flera tydliga förbättringar. Inte minst gäller detta fokusområdena kör- och vilotider och teknisk beskaffenhet. Dessa områden har båda förbättrats med omkring tio procentenheter. Det är tydliga och bra förbättringar, även om efterlevnaden inom dessa områden fortsatt är lägre än för de flesta andra områden vi undersöker. En mer oroande utveckling är tendenser till sämre efterlevnad vad gäller hastigheter. Noterbart är även att resultaten inte tyder på att utländska aktörer skulle följa reglerna i lägre utsträckning än svenska. Sammantaget gör vi bedömningen att bussbranschen utvecklas åt rätt håll och att det finns goda förutsättningar för fortsatta förbättringar.

Inom taxiområdet är regelefterlevnaden hög inom de flesta områden. Det är egentligen bara ett område som på ett tydligt sätt sticker ut i negativ bemärkelse, den personliga tidboken. Utvecklingen kring detta område har dock gått i en positiv riktning, även om vi skulle önska en än bättre regelefterlevnad. Vi gör bedömningen att taxibranschens främsta bekymmer inte är fusk bland de som har tillstånd att bedriva trafiken, utan att konkurrensen från svarttaxiverksamhet är mer allvarlig.

Vår övergripande slutsats utifrån resultaten i tillståndsmätningen är att regelefterlevnaden inom yrkestrafiken är hög och förbättras. Det tyder på att insatser som gjorts har gett resultat och att de flesta aktörer är måna om att följa de regelverk som finns. Vi ser samtidigt en stor nytta med dessa mätningar och anser att de bör fortsätta göras för att säkerställa att utvecklingen går åt rätt håll även i fortsättningen.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och uppdrag

Sveriges position som ett litet, exportberoende land i Europas utkant gör oss särskilt beroende av tillförlitliga transporter för att samhället och ekonomin ska fungera. En förutsättning för fungerande transporter är att konkurrensen inom transportnäringen sker på lika villkor. Det ska inte löna sig att fuska med olika regelverk och bestämmelser och därigenom skaffa sig konkurrensfördelar jämfört med de aktörer som sköter sig. För att säkerställa att konkurrensen fungerar utförs löpande kontroller och tillsyn för att säkerställa att fusk minimeras och straffas när det förekommer. Dessa löpande kontroller kompletteras med mätningar som denna tillståndsmätning för att få en bild av det generella tillståndet inom yrkestrafiken.

Tillståndsmätningarna i Transportstyrelsens regi har sin bakgrund i ett regeringsuppdrag som gavs till oss och dåvarande Rikspolisstyrelsen 2012.<sup>1</sup> Uppdraget gick bland annat ut på att ta fram en ordning för att löpande mäta regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg.<sup>2</sup> I slutredovisningen av uppdraget föreslogs att mätningar av regelefterlevnaden ska utföras regelbundet. Dessa föreslogs även inkludera mätningar kring registrering av skatter och avgifter. Mätningarna föreslogs omfatta buss, gods och taxi och utföras vart tredje år. I enlighet med förslaget utfördes en mätning 2015.<sup>3</sup> Mätningen som redovisas i denna rapport är den tredje som utförs i Transportstyrelsens regi.

### 1.1.1 Ett uppdrag – två rapporter

I den förra versionen av tillståndsmätningen presenterades alla tre delområden i en och samma rapport. Till årets version publiceras två rapporter. Denna innehåller områdena buss och taxi, medan den andra kommer att innehålla resultat från tillståndsmätningen avseende gods samt en mätning av sociala villkor bland lastbilsförare.

Anledningen till att vi gjort denna uppdelning är att vi under arbetets gång råkade ut för problem som låg utanför vår kontroll. För att kunna läsa av information om kör- och vilotider och hastighetsefterlevnad från fordonens färdskrivare använder Polisen viss teknisk utrustning. Denna byttes ut under sensommaren 2018 och den nya utrustningen var tänkt att vara i drift till dess att tillståndsmätningen avseende godstransporter ursprungligen var

---

<sup>1</sup> Uppdrag om regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg (2012-03-08) N2012/1374/TE. Sedan 2015 har Rikspolisstyrelsen varit del av polisens omorganisation och är idag en del av Polismyndigheten.

<sup>2</sup> En tillståndsmätning genomfördes av Vägverket 2007/2008, men den mätningen följdes inte upp.

<sup>3</sup> Transportstyrelsen (2016) Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg – Tillståndsmätning 2015, dnr. TSG 2014-1465.

planerad att genomföras. Bytet drabbades dock av tekniska problem och blev därför försenat. Då informationen om efterlevnad av kör- och vilotider och hastighetsefterlevnad är vitala delar av tillståndsmätningen såg vi det inte som ett realistiskt alternativ att genomföra mätningen utan att kunna undersöka dessa parametrar. Därför sköts mätningen i dessa delar upp och genomförs istället våren 2019. För att inte få onödigt mycket eftersläpning på de resultat vi redan fått in i buss- och taximätningarna har vi valt att presentera de resultaten i denna rapport.

## 1.2 Syfte

Syftet med tillståndsmätningen är att få en bild av hur väl de regler som finns på transportområdet följs av aktörerna på marknaderna. Då ordinarie tillsyn och kontroller inte sker slumpmässigt kan utfallet från dessa inte användas för att uppskatta hur väl reglerna följs i allmänhet. Denna mätning kan däremot ge en mer korrekt bild av i vilken utsträckning reglerna efterlevs.

## 1.3 Metod

Tillståndsmätningarna genomförs av Polisen genom vägkontroller. Det som skiljer dessa kontroller från de Polisen normalt sett utför är att dessa görs slumpmässigt. För mätning av buss och taxi används platser där dessa fordon ofta stannar, exempelvis vid stationer eller besöksmål. I Polisens ordinarie arbete väljer de istället platser där de utifrån erfarenhet vet att risken för att ekipage som bryter mot reglerna färdas är större.

Mätningarna utfördes under tre veckor per delmätning (undantaget skatter och avgifter). De aktuella veckorna framgår av Tabell 1. I möjligaste mån studerades samma veckor som vid tidigare mätningar, i syfte att minimera felkällor och att få ett så jämförbart resultat som möjligt. Bussmätningen genomfördes innan sommaren och taximätningen utfördes under hösten.

Tabell 1: Mättidpunkter för tillståndsmätningens olika delar 2018.<sup>4</sup>

Delmätning	Tidpunkt
Tillståndsmätning buss	Vecka 21-23
Tillståndsmätning taxi	Vecka 42-44
Skatter och avgifter	Vecka 48

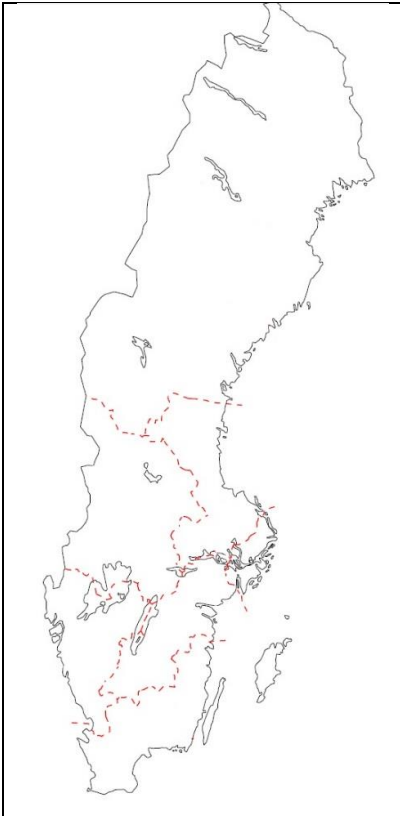
För främst mätningen av bussar spelar tidpunkten för mätningen viss roll. Detta då resandet med buss är säsongsbetonat beroende på att årstider lockar

<sup>4</sup> Vid tillståndsmätningarna fick ett par regioner förlängd tid för att genomföra undersökningen då akuta händelser gjorde att de inte kom upp i det antal kontrollerade fordon som varit målet. Vi bedömer att förlängningen av tid inte påverkat resultatet.

till olika former av resande. I och med att mätningen gjordes i maj och juni fångas exempelvis inga bussresor till skiddestinationer.

Tillståndsmätningarna genomförs i samtliga sju polisregioner som finns i landet. I respektive polisregion ingår två eller flera län. Vilka län som ingår i respektive region framgår av Tabell 2. De län som ingår i mätningarna är understrukna.

Tabell 2: Polisregioner.

	Polisregion	Ingående län
	Bergslagen	<u>Dalarna</u> , Värmland, Örebro
	Mitt	Gävleborg, Uppsala, <u>Västmanland</u>
	Nord	Jämtland, <u>Norrboten</u> , Västerbotten, Västernorrland
	Stockholm	<u>Stockholm</u> , Gotland
	Syd	Blekinge, Kalmar, Kronoberg, <u>Skåne</u>
	Väst	Halland, <u>Västra Götaland</u>
	Öst	<u>Jönköping</u> , Södermanland, Östergötland

Källa: Polisen, Lantmäteriet, egen bearbetning.

Denna uppdelning innebär att hela landet ingår i undersökningen, men kontroller görs inte i samtliga län. Detta resulterar generellt i en viss övervikt för län i södra Sverige samt de mer befolkningstäta länen.

Utvecklandet av applikationerna och bearbetningen av data som samlats in i tillståndsmätningen har gjorts av konsultföretaget Intermetra. I de resultat som levererats till oss har alla uppgifter som skulle kunna röja individers identitet sållats bort. Vi har således ingen möjlighet att identifiera respondenterna.

### 1.3.1 Tillståndsmätningen

Metoden för att genomföra tillståndsmätningen är i grunden densamma för de båda delområdena buss och taxi. Vissa saker är dock specifika för de enskilda.

För båda trafikslagen kontrolleras tre huvudsakliga områden:

- Förare
- Företag
- Fordon

Gällande förare kontrolleras exempelvis att denne har rätt behörighet för att framföra det aktuella fordonet och om han eller hon är alkohol- eller drogpåverkad. Gällande företaget kontrolleras till exempel att det innehar korrekta tillstånd för transporten. Slutligen kontrolleras fordonet, där bland annat teknisk beskaffenhet kontrolleras.

De bussar som undersöks inom ramen för tillståndsmätningen är beställningsbussar. Linjelagd trafik ingår inte i undersökningen på grund av att inverkan för resenärerna bedöms bli för stor. Kontrollerna av bussar görs på ett antal utvalda platser i respektive polisregion. Dessa är platser där bussar stannar med viss frekvens, såsom vid sevärdheter och rastplatser. Genom att göra kontrollerna där bussarna ändå stannar minimeras inverkan för resenärerna, samtidigt som det är praktiskt och underlättar polisens arbete med att utföra kontroller.

Kontrollerna av taxifordon görs på platser där dessa i hög utsträckning befinner sig. Det kan handla om exempelvis stationer, sjukhus och köpcentrum.

För att underlätta polisens arbete så mycket som möjligt fyller de i en digital blankett på en surfplatta i samband med att kontrollerna utförs.<sup>5</sup> På så sätt säkerställs att inga moment glöms bort och att allt kan fyllas i på ett enkelt sätt. För att inga fel ska inträffa vid överförande av data kan blanketten fyllas i utan internetanslutning. Uppgifterna tankas sedan över när polisen befinner sig på en plats med stabil internetuppkoppling.

### 1.3.2 Kontroll av skatter och avgifter

Kontrollen av skatter och avgifter är en del av tillståndsmätningen och utförs genom att Skatteverket via avläsningar i sina register och databaser kontrollerar hur många tillståndshavare som är registrerade för F-skatt, FA-

---

<sup>5</sup> Blanketterna finns i bilagorna 8.1 och 8.2.

skatt och arbetsgivaravgift.<sup>6</sup> Utöver detta kontrolleras även om tillståndshavarna har registrerade skulder på sina skattekonton eller om de har skulder restförda hos Kronofogdemyndigheten.

Den kontroll Skatteverket gör omfattar samtliga transportföretag med tillstånd i Sverige. Det innebär ett totalurval av svenska företag medan utländska företag inte inkluderas alls, till skillnad från Polisen som i sitt slumpmässiga urval kontrollerar både svenska och utländska företag. Detta innebär att jämförelser inte kan göras rakt av mellan efterlevnaden av de områden som kopplar till företagen i tillståndsmätningen och kontrollen av skatter och avgifter.

#### **1.4 Resultat från tidigare tillståndsmätningar**

Tillståndsmätningar har genomförts av Transportstyrelsen vid två tidigare tillfällen, 2012 och 2015. Jämförelser med 2015 års resultat kommer kontinuerligt att redovisas i resultatdelarna. Då alla polisregioner inte ingick vid mätningen 2012 görs jämförelser med den mätningen endast i vissa fall. Här görs en kort summering av de huvudsakliga resultaten från de tidigare mätningarna.

I tillståndsmätningen 2012 framkom att regelefterlevnaden generellt sett var hög vad gällde faktorer med koppling till förarna. Efterlevnaden av krav på behörigheter och nykterhet var hög. Företagsrelaterade faktorer med hög efterlevnad var exempelvis bestämmelser kopplade till tillståndsinnehavet och rätten att utföra olika transporter. Sämre efterlevnad kunde observeras kring bestämmelserna om kör- och vilotider, där många brutit mot gällande bestämmelser. Det fanns även brister kring hastighetsefterlevnad.

I samband med tillståndsmätningen 2015 observerades i hög utsträckning liknande resultat som vid mätningen 2012. Stora förbättringar observerades gällande hastighetsefterlevnad, men dessa kunde sannolikt i hög utsträckning tillskrivas förändringar i metoden och instruktionerna till fältpersonalen. Inom buss förbättrades efterlevnaden av kör- och vilotider och inom taxi noterades en högre efterlevnad av vilotidsreglerna.

Båda mätningarna visade på god regelefterlevnad gällande företagens registrering av F/FA-skatt och skulder på skattekontot. Liknande resultat framkom trots att både metodik och mättpunkt justerats mellan mätningarna.

Sammantaget kan vi konstatera att de båda tidigare mätningarna visat upp relativt likartade resultat med små skillnader. Vissa områden har förbättrats

---

<sup>6</sup> F-skatt innebär att en näringsidkare själv ansvarar för att betala in preliminärskatt och egenavgifter. FA-skatt betalar den som både bedriver näringsverksamhet och är anställd. Arbetsgivaravgift betalas av arbetsgivaren för de personer som är anställda i verksamheten. För mer ingående förklaringar, se skatteverket.se.

medan andra försämrats. Många av förändringarna har inte varit statistiskt säkerställda, vilket gör det svårt att dra några slutsatser utifrån dem.

## **1.5 Rapportens disposition**

Rapporten inleds, utöver vad som presenterats i detta kapitel, med en sammanfattande genomgång av relevant lagstiftning på yrkestrafikområdet i kapitel 2. Genomgången har avgränsats till de regleringar som har koppling till de aspekter som kontrolleras i tillståndsmätningen och som har påverkan på buss- eller taximarknaden.

I kapitel 3 presenteras huvudsakliga drag kring marknadsstrukturerna inom buss- och taximarknaderna. Detta görs för att skapa en förståelse kring under vilka förutsättningar de verksamma företagen agerar och vad som präglar respektive marknad.

Kapitel 4 och 5 innehåller resultaten från tillståndsmätningen. Resultaten är uppdelade mellan buss och taxi. I redovisningen görs löpande jämförelser med resultat från de tidigare mätningarna i den mån det är relevant och möjligt.

Kapitel 6 är inriktat på resultaten från kontrollen av skatter och avgifter. Dessa uppgifter är framtagna av Skatteverket och baseras på ett annat urval än företagen som ingår i tillståndsmätningen. Denna mätning är avgränsad till svenska företag och omfattar samtliga tillståndshavare.

Kapitel 7 är rapportens sista kapitel. Där presenteras slutsatserna av arbetet och de olika områdena som studerats.

## 2 Lagstiftning för yrkestrafik

För att säkerställa en marknad med schyssta villkor och rättvis konkurrens är yrkestrafikmarknaden reglerad. Vissa regler finns även för att bidra till ökad trafiksäkerhet och för att konsumenter ska kunna känna sig trygga när de nyttjar olika transporttjänster. Vissa bestämmelser kontrolleras av Polisen, andra av Transportstyrelsen och vissa regler finns det ett gemensamt ansvar kring. Delar av bestämmelserna, exempelvis gällande kör- och vilotider, är reglerade på EU-nivå. Andra regler, exempelvis kring krav på vinterdäck, är nationella.

### 2.1 Gällande lagstiftning på yrkestrafikområdet

Utformningen av lagstiftningen på yrkestrafikområdet ser något olika ut beroende på trafikslag. Busstransporter är i hög utsträckning reglerade på EU-nivå, med gemensamma regler för hela unionen. Taxitransporter är däremot reglerade nationellt. Dock finns en liknande grund för alla typer av yrkestrafik, där det ställs särskilda krav på förarna, företagen och fordonen.

#### 2.1.1 Krav på förare

I tillståndsmätningen kontrolleras att förarna lever upp till de formella krav som ställs för att få framföra yrkesmässig trafik. En första aspekt som kontrolleras är att föraren har rätt behörigheter. För att få framföra buss krävs D-körkort och för taxi krävs B-körkort.<sup>7</sup> Utöver körkortsbehörighet behöver bussförare även ha giltiga yrkeskompetensbevis. Taxiförare behöver istället ha taxiförarlegitimation.

En annan sak som kontrolleras i tillståndsmätningen är förarens nykterhet. Alkohol- och drogpåverkade förare är ett problem för trafiksäkerheten och personer som kör yrkesmässig trafik har ett stort ansvar för att inte bidra till förekomsten av onyktra förare i trafiken. Allvarlighetsgraden kring alkohol- och drogpåverkan tydliggörs även av att polisen inte har någon möjlighet att låta bli att upprätta en anmälan om de upptäcker onyktra förare.

För yrkesförare inom buss finns krav på att efterleva de EU-gemensamma regelverken kring kör- och vilotider. Grundreglerna säger att en förare får köra som mest fyra och en halv timme innan han eller hon ska ta en rast på minst 45 minuter. Den dagliga körtiden får vara maximalt nio timmar. Den maximala körtiden per vecka är 56 timmar, och under två på varandra följande veckor får körtiden inte överstiga 90 timmar. Till dessa regler finns ett antal möjligheter att på olika sätt sträcka ut arbetstiden och förkorta vilan inom vissa gränser. Ansvar för att reglerna kring kör- och vilotider följs är delat mellan företaget och föraren. Föraren är bland annat ansvarig för att

<sup>7</sup> Samtliga behörigheter finns i olika varianter, exempelvis DE-körkort som ger föraren behörighet att köra buss med tungt släp. För detaljer, se [transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort](http://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort).



tidsreglerna följs, kontrollera att färdskrivaren fungerar och mata in korrekta uppgifter.

Taxiförare omfattas inte av de EU-gemensamma reglerna kring kör- och vilotider. Istället finns nationella vilotidsregler som anger hur lång vila en person som kör taxi ska ha.<sup>8</sup> Reglerna anger att en tidpunkt för utförande av transporter ska föregås av en 24-timmarsperiod med minst 11 timmars vila. Taxiförare är även skyldiga att föra personlig tidbok. Tidboken ska alltid medföras vid transport och ska på begäran kunna visas upp för polis eller bilinspektör.

### 2.1.2 Krav på företag

Ett företag som bedriver yrkesmässig trafik inom busstrafik behöver ha ett yrkestrafiktillstånd. Ett sådant kan fås genom ansökan till Transportstyrelsen. Vid en sådan ansökan prövar vi om den sökande uppfyller krav om exempelvis ekonomiska förhållanden och yrkeskunnande. För att anses ha rätt yrkeskunnande behöver den som är trafikansvarig ha avlagt ett skriftligt prov om yrkeskunnande.

För att få bedriva yrkesmässig taxitrafik krävs ett taxitrafiktillstånd. I allt väsentligt liknar ett taxitrafiktillstånd ett yrkestrafiktillstånd, framförallt vad gäller de krav som ställs. En skillnad är att reglerna kring taxitrafiktillstånd är nationella och inte grundar sig i EU-reglering.

Om busstransporter utförs internationellt krävs särskilda former av tillstånd. Inom EU/EES<sup>9</sup> gäller samma tillstånd, ett gemenskapstillstånd. Sker transporter till länder utanför EU/EES finns olika bestämmelser kring olika länder, beroende på vilka bilaterala avtal som finns upprättade mellan Sverige och andra länder. För busstransporter krävs även, utöver gemenskapstillstånd, olika former av tillstånd beroende på om trafiken körs i linje-, beställnings eller cabotagetrafik inom EU/EES.

Företag har, liksom förarna, ansvar för att kör- och vilotidsbestämmelser följs. Företagens ansvar är främst att planera trafiken på ett sådant sätt att kör- och vilotidsreglerna kan följas. Detta ansvar innefattar även att säkerställa att förarna har den kunskap som behövs för att kunna följa kör- och vilotidsreglerna. Företaget ansvarar också för att se till att färdskrivaren besiktas i rätt tid.

---

<sup>8</sup> Lagstiftningen omfattar även exempelvis lätta godstransporter.

<sup>9</sup> EU-länderna samt Island, Lichtenstein och Norge.

### 2.1.3 Krav på fordon och släp

För att säkerställa en hög trafiksäkerhet är det viktigt att fordonen som används i yrkesmässig trafik fungerar som de ska. Därför kontrolleras fordonets, och i relevanta fall släpets, tekniska beskaffenhet.

En annan parameter som är viktig för att säkerställa en säker trafikmiljö är att hastighetsbegränsningar efterlevs. Tunga fordon får inte alltid köra så fort som den skyltade hastigheten anger. Bussar får aldrig färdas snabbare än 100 km/h. Taxifordon har inte några motsvarande begränsningar.<sup>10</sup>

Alla fordon som används i yrkesmässig trafik är skatteskyldiga och ägaren av dem ska betala fordonsskatt. För tunga fordon baseras skattens storlek på fordonets vikt. Den som inte betalar fordonsskatten i tid drabbas av dröjsmålsavgift och fordonet beläggs med körförbud till dess skatten är betald.

## 2.2 Viktiga regelförändringar sedan den senaste tillståndsmätningen

Grunderna för hur de studerade marknaderna är reglerade är stabila från år till år. Löpande förändras dock regelverken vilket kan leda till att kraven som företagen ska leva upp till inte är exakt desamma vid respektive mätning. Därför görs en genomgång av de viktigaste regelförändringarna sedan den senaste mätningen för att enklare kunna identifiera om förändrade regler kan vara en anledning till förändringar i regelefterlevnaden.

### 2.2.1 Yrkeskompetensbevis obligatoriskt

Bestämmelser om att bussförare behöver ha yrkeskompetensbevis har funnits sedan många år tillbaka. Fram till och med 10 september 2015 gällde dock bestämmelser om så kallad hävdvunnen rätt i Sverige. Detta innebär att bussförare som innehåft viss körkortsbehörighet innan 10 september 2009 inte behövde gå en omfattande grundutbildning. Istället skulle de genomgå en kortare fortbildning. Vid den förra mätningen omfattades många förare alltså av bestämmelserna om hävdvunnen rätt, men vid den nu genomförda mätningen behövde alla ha fått ett yrkeskompetensbevis för att få köra persontransporter med buss. Det innebär att alla busschaufförer måste kunna visa upp sitt yrkeskompetensbevis vid kontroll för att klara sig utan anmärkning. Bestämmelserna om hävdvunnen rätt gällde olika länge i olika länder inom EU, men kraven gäller nu i samtliga medlemsländer.

### 2.2.2 Ändrade sanktionsbelopp vid brott mot kör- och vilotider

Sedan den 1 mars 2018 gäller vissa nya regler kring hur stora sanktionsbelopp som ska tas ut när brott mot kör- och vilotider upptäcks. De

<sup>10</sup> Se [transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Hastighet](http://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Hastighet) för fullständig information om hastighetsbestämmelser för olika fordon.

nya bestämmelserna innebär såväl höjningar som sänkningar av sanktionsavgifter. Det maximala sammanlagda beloppet ett företag kan dömas till har höjts till 800 000 kronor, samtidigt som det inte får överstiga en procent av årsomsättningen. Det innebär att gränsen är betydligt lägre än 800 000 kronor för många företag. För enskilda överträdelse som bedöms som milda sänktes sanktionsbeloppen, medan de höjdes och differentierades för överträdelse som bedöms som allvarliga. Dessa ändringar innebär således inga förändringar av de bakomliggande regelverken kring när sanktionsavgift ska tas ut. De kan ändå förväntas ha en viss effekt och ge incitament för företag att i högre utsträckning följa regelverken. Detta gäller inte minst för större företag som riskerar rejält höjda sanktionsavgifter om de bryter mot regelverken.

### 2.2.3 Beställaransvar infört

Medan tillståndsmätningen pågick infördes ändringar kring beställaransvaret vid yrkesmässig trafik. Ändringarna innebär att det ställs hårdare krav på att den som beställer en transport ska kontrollera att den som anlitas har de tillstånd som krävs. Kretsen som kan dömas till ansvar vidgas också, vilket betyder att en beställare kan dömas till ansvar även om denne gjort beställningen via exempelvis en speditör, eller om den som anlitas för att utföra transporten i sin tur anlitar en underentreprenör. Det krävs dock att beställaren känt till eller haft skälig anledning att känna till att rätt tillstånd inte fanns på plats för att ansvar ska kunna utdömas. Det är bara yrkesmässiga beställare som kan dömas till ansvar, privatpersoner kan inte dömas för brott mot beställaransvaret.<sup>11</sup>

Ändringarna beräknas få positiva effekter på regelefterlevnaden inom yrkestrafiken. De antas också få till följd att beställare i högre grad engagerar sig för att transporter ska utföras i enlighet med gällande regelverk. Det förväntas i sin tur leda till att en högre andel av transporterna utförs med rätt tillstånd då det annars kan få straffrättsliga konsekvenser för beställaren av transporten.

Då reglerna om ett skärpt beställaransvar trädde i kraft under den pågående tillståndsmätningen, i juli 2018, gällde de bara under den tidperiod som taximätningen genomfördes. Medan bussmätningen pågick gällde inte dessa bestämmelser. Detta innebär att de nya reglerna inte bör ha påverkat efterlevnaden gällande busstransporter, men kan ha påverkan på taxitransporter.

---

<sup>11</sup> Regeringens proposition 2017/18:209 Beställaransvar för ordning och reda på vägarna, Riksdagskrivelse 2017/18:314.

#### 2.2.4 Krav på att redovisa taxameteruppgifter till en redovisningscentral

Sedan maj 2017 måste alla taxifordon, efter att de besiktat sina taxametrar, föra över uppgifter till en redovisningscentral. Syftet bakom de nya kraven är att förbättra Skatteverkets möjligheter att utföra skattekontroller och att minska problemen med fusk och manipulation av taxametrar. De nya bestämmelserna gäller från det att taxametern besiktigas, vilket ska göras varje år. Det innebär att bestämmelserna haft fullt genomslag från maj 2018. Då tillståndsmätningen avseende taxifordon utfördes under hösten har alltså kraven varit tillämpliga för samtliga fordon. Dock har kontroll av att uppgifter överförts inte skett inom ramen för tillståndsmätningen.

### 3 Marknadernas utformning

Buss- och taximarknaderna präglas samtliga av en relativt hög andel små företag med inga eller få anställda. Vissa företag bedriver enbart trafik inom vissa specifika segment, medan andra är verksamma inom ett flertal områden. I detta kapitel beskrivs respektive marknad kortfattat utifrån några centrala uppgifter.<sup>12</sup>

#### 3.1 Bussmarknaden

Bussmarknaden är uppdelad mellan flera olika segment. Den tydligaste uppdelningen är den mellan upphandlad respektive kommersiell trafik. Upphandlad trafik sker över kortare sträckor och det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i respektive län som ansvarar för att det finns en tillfredsställande trafikförsörjning. Företagen som utför trafiken får ersättning av RKM för att köra trafiken. Lite beroende på avtalets utformning kan det även förekomma att företaget får ta del av biljettintäkter. Kommersiell trafik bedrivs på rent företagsekonomiska villkor. Den trafiken sker till största del över längre sträckor, även om det är tillåtet att köra kommersiell trafik även inom län. I denna typ av trafik är företagen helt beroende av inkomster från biljettintäkter för att verksamheten ska vara lönsam. Utöver linjelagda turer finns även chartertrafik, det vill säga speciellt anordnade bussresor.

Bussmarknaden domineras av några få riktigt stora företag som tillsammans står för en stor del av branschens omsättning. I övrigt är många företag i branschen relativt små. Inom branschen är det inte ovanligt med olika typer av samarbeten för att få trafiken att omfatta ett större nät eller för att förbättra möjligheterna för företagen att exempelvis delta i och vinna större trafikupphandlingar.

Tabell 3: Nyckeltal bussmarknaden 2017.

Antal tillståndshavare	866 st.
Andel aktiebolag	79 %
Total omsättning <sup>13</sup>	44 396 mnkr

Källa: Skatteverket.

#### 3.2 Taximarknaden

Taximarknaden har under lång tid präglats av en stor mängd små företag. Ett tag pågick en viss konsolidering där antalet verksamma företag på marknaden blev färre till följd av att stora företag växte medan de små

<sup>12</sup> Samtliga marknader ingår och beskrivs mer detaljerat i vår rapportserie Transportmarknaden i siffror, som finns tillgänglig via [transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se).

<sup>13</sup> Omsättningsuppgifterna baseras på uppgifter från 834 företag. Delar av omsättningen kan härröra från annan verksamhet än busstrafik.

företagen blev färre. Denna utveckling har vänt och antalet mindre företag ökar. De flesta företagen på marknaden är små och majoriteten drivs inte som aktiebolag. Istället är nästan två av tre företag enskilda näringsidkare.

Taximarknaden är, i likhet med bussmarknaden, uppdelad mellan kommersiella och upphandlade resor. De kommersiella resorna efterfrågas av exempelvis turister och affärsresenärer. Den upphandlade trafiken utgörs av framförallt särskilda persontransporter, såsom färdtjänst och sjukresor. Tillgången till taxi varierar i landets olika delar. I städer finns i regel en tillfredsställande taxitillgång, medan tillgången är betydligt mer begränsad på landsbygden.

Tabell 4: Nyckeltal taximarknaden 2017.

Antal tillståndshavare	8 658 st.
Andel aktiebolag	32 %
Total omsättning <sup>14</sup>	36 783 tkr

Källa: Skatteverket.

<sup>14</sup> Omsättningsuppgifterna baseras på uppgifter från 7 496 företag. Delar av omsättningen kan härröra från annan verksamhet än taxitrafik.

## Resultat från tillståndsmätningen 2018

Utifrån resultaten av Polisens kontroller presenteras i denna del av rapporten de resultat vi kunnat se i årets mätning av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Resultaten redovisas uppdelade utifrån buss och taxi. Resultaten jämförs löpande med resultaten från mätningen 2015 för att kunna visa på hur regelefterlevnaden utvecklats över tid.

### 4 Buss

#### 4.1 Positiv utveckling för uttalade fokusområden

I tillståndsmätningen 2015 konstaterades att ett antal områden var särskilt intressanta att fokusera på för att öka regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg. På bussidan var dessa områden:

- Kör- och vilotider
- Hastighet
- Teknisk beskaflenhet

I tabellen nedan redovisas resultaten inom dessa områden vid mätningarna 2015 och 2018.

Tabell 5: Nyckeltal 2015 och 2018, fokusområden baserade på resultat 2015.

	2015	2018
Totalt antal kontroller	375	424
Varav svenska förare	75 %	65 %
Varav svenska företag	75 %	65 %
Varav svenska fordon	76 %	65 %
Efterlevnad kör- och vilotider	59 %	71 %
Efterlevnad hastighet	97 %	93 %
Efterlevnad teknisk beskaflenhet	75 %	83 %

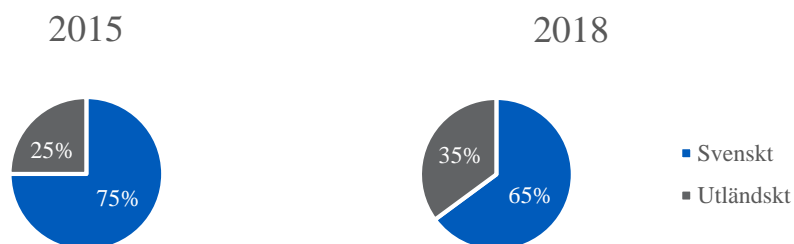
Utvecklingen inom de olika fokusområdena har varit varierad. En markant förbättring kan ses beträffande förarnas kör- och vilotider och fordonens tekniska beskaflenhet, där båda områdena ökat med omkring tio procentenheter. Detta indikerar en utveckling i rätt riktning. För båda områdena, och särskilt beträffande kör- och vilotider, gäller dock att regelefterlevnaden fortsatt är låg i jämförelse med många andra variabler. Rörande hastigheter kan vi se en viss försämring av regelefterlevnaden.

## 4.2 Kontroll av förare

### 4.2.1 65 procent av förarna har svenskt körkort

Av de kontrollerade förarna hade knappt 65 procent ett körkort utfärdat i Sverige. Det är klart lägre än vid föregående mätning, då ungefär 75 procent av förarna hade svenskt körkort. Detta kan till viss del vara en effekt av det urval som görs, men kan också bero på att antalet utländska förare faktiskt ökat.

Figur 1: Nationalitet körkort, buss.



Bland de utländska förarna är framträdande nationaliteter tyskar och polacker. Generellt är det även vanligare med förare från EU-länder i östra Europa samt Ryssland, Vitryssland och Ukraina än förare från västra Europa. I de flesta fall är nationaliteten på föraren densamma som på fordonet och företaget.

### 4.2.2 Nästan alla har rätt körkortsbehörighet och yrkeskompetenbevis

I stort sett samtliga förare som kontrollerades hade korrekt behörighet och yrkeskompetenbevis med sig i samband med kontrollen. Bara några enstaka förare brast i detta avseende.

Resultaten liknar tidigare års mätningar, då regelefterlevnaden gällande körkort varit i stort sett fullständig. Noterbart är också det faktum att yrkeskompetensbevis numera gäller samtliga förare (se kapitel 2.2.1) inte har lett till en sämre regelefterlevnad, varken bland svenska eller utländska förare.

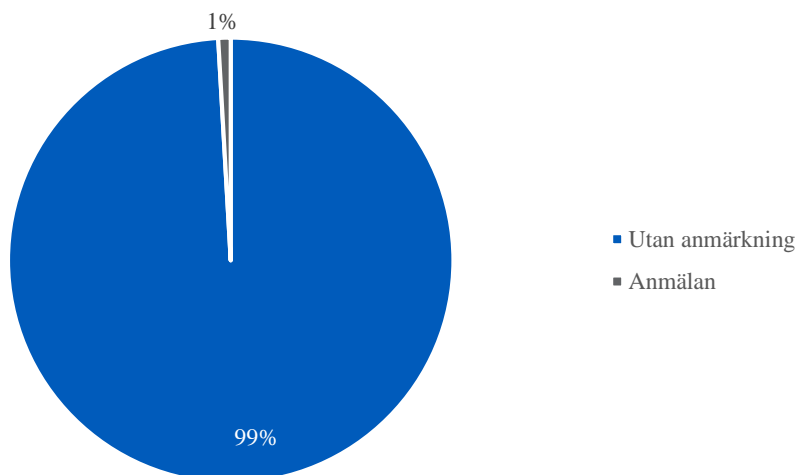
### 4.2.3 God efterlevnad gällande alkohol och droger

Trafik och alkohol eller droger hör inte ihop. Påverkade förare orsakar årligen en stor mängd olyckor och dödsfall i trafiken. Därför är det viktigt att minimera förekomsten av alkohol och droger i trafiken. Bussförare har dessutom ansvar för ett stort antal passagerare, vilket gör det extra viktigt att de är nyktra när de arbetar.



Regelefterlevnaden beträffande alkohol och droger är hög. Nästan samtliga förare som kontrollerades i årets tillståndsmätning var utan anmärkning i samband med kontrollen.

Figur 2: Alkohol och droger, buss.

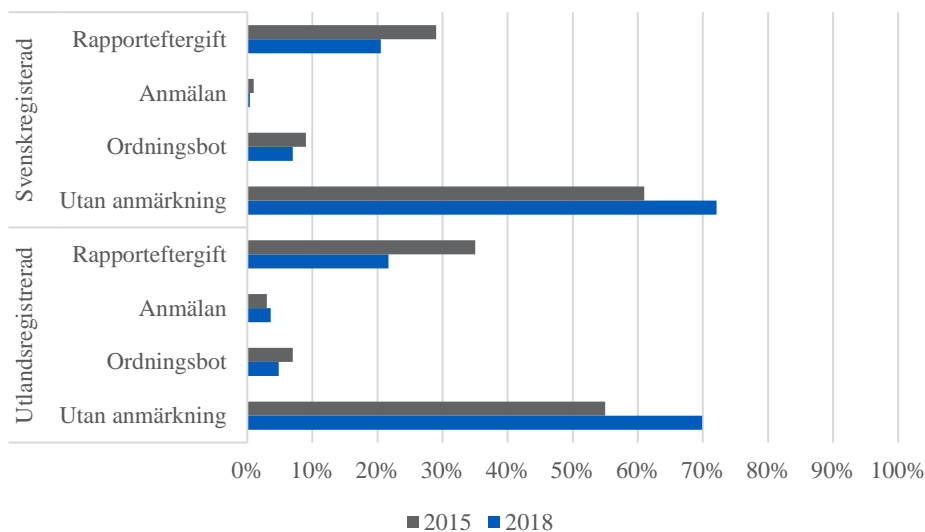


Trots att nästan samtliga förare kör nyktra är det oroväckande att det finns de som inte gör det. Onyktra bussförare i trafiken utsätter sig själva, passagerarna och övriga trafikanter för stora och onödiga risker. Ett fortsatt arbete för att säkerställa nyktra förare, från såväl Polisen som företagen, är därför nödvändigt. Samtliga förare som anmäldes hade svenska körkort och körde svenskregistrerade fordon åt svenska företag.

#### 4.2.4 Klara framsteg gällande kör- och vilotider

Kör- och vilotider har varit ett problemområde beträffande buss i de tidigare mätningar som gjorts. Fortsatt märks att jämfört med många andra områden förekommer alltfjämt rejäla brister beträffande efterlevnaden av kör- och vilotider. Utvecklingen går dock åt rätt håll med en högre efterlevnad mellan varje mätning. Vid mätningen 2015 var 59 procent av ekipagen utan anmärkning. Vid 2018 års mätning hade andelen stigit till strax över 70 procent. Detta får betraktas som en relativt kraftig ökning och helt klart ett steg i rätt riktning.

Figur 3: Kör- och vilotider, buss.



Samtidigt som utvecklingen går åt rätt håll är det inte möjligt att bortse ifrån att det fortsatt är en stor andel av förarna som begår fel gällande kör- och vilotider. En del av felen, de som i regel lett till rapportteftergift från Polisens sida, är mindre fel som sannolikt beror på slarv eller liknande. Det rör sig exempelvis om att föraren vid enstaka tillfällen inte matat in start- och slutland, att körtiderna överskridits med några få minuter eller att för lite rast tagits ut. I de fall där kontrollen lett till primärrapport eller ordningsbot handlar det om mer allvarliga fel, såsom rejält överskridna körtider eller att systematiskt inte ha fyllt i start- och slutland.

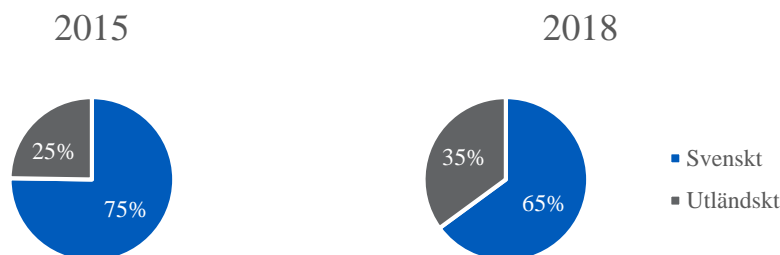
I vissa fall kan en förare, istället för böter, tvingas betala sanktionsavgift för överträdelser som begåtts i ett annat land. Detta är relativt ovanligt och vid årets mätning behövde endast två procent av förarna betala en sådan sanktionsavgift.

### 4.3 Kontroll av företag

#### 4.3.1 65 procent av företagen är registrerade i Sverige

Företagen som ansvarar för den kontrollerade transporten var i 65 procent av fallen registrerade i Sverige. Det är en lägre andel än vid mätningen 2015, då 75 procent av företagen var registrerade i Sverige.

Figur 4: Nationalitet företag, buss.

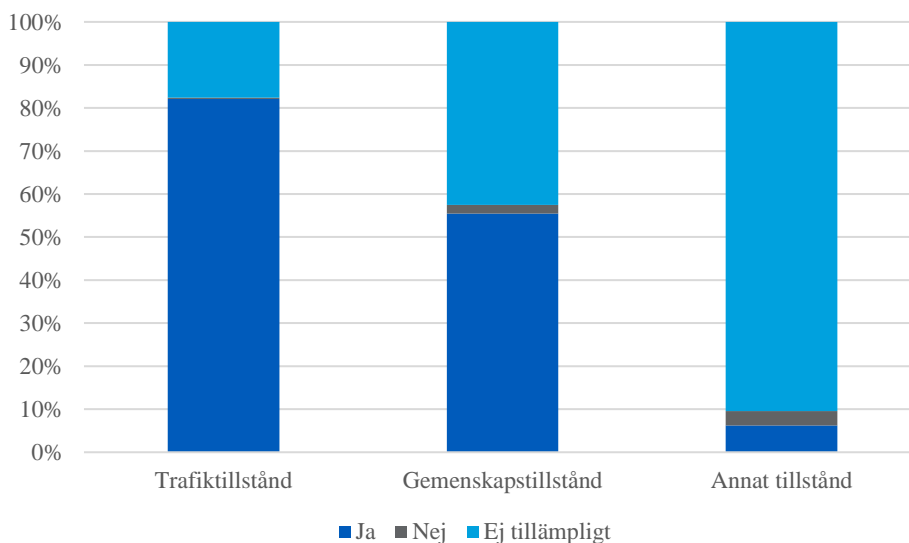


Samtliga företag registrerade i utlandet kom från länder i Europa. Tyskland, Danmark, Polen och de baltiska länderna är vanligt förekommande.

#### 4.3.2 Många har nödvändiga tillstånd

Vilka tillstånd som behövs för att bedriva den aktuella trafiken beror på var företaget är registrerat och vilken typ av trafik som bedrivs. Det gör att alla inte behöver ha exakt samma tillstånd. Därför skiljer sig antalet företag som är tillämpliga för respektive tillståndsform jämfört med det totala antalet kontrollerade ekipage.

Figur 5: Innehav av tillstånd, buss.



Av företagen som behövde ha trafiktillstånd hade nästan samtliga ett sådant. Motsvarande siffra för gemenskapstillstånd var 97 procent, vilket även det visar på en hög regelefterlevnad. Bland företag som behövde någon annan typ av tillstånd (exempelvis behöver företag från Ryssland och Ukraina speciella tillstånd) var efterlevnaden lägre men antalet företag som behövde någon annan typ av tillstånd var markant lägre än för de andra två

kategorierna. Det lägre värdet blir således mer en effekt av ett begränsat urval snarare än lägre regelefterlevnad.

#### 4.3.3 Få företag rapporterade för överträdelser gällande kör- och vilotider

Vid brott mot reglerna om kör- och vilotider kan såväl föraren som företaget straffas, beroende på överträdelsens art. Som nämnts i kapitel 2.1.2 ansvarar företagen för att exempelvis planera trafiken så att reglerna kan följas.

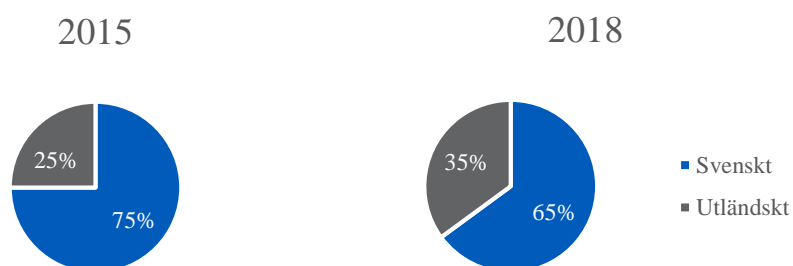
Vid mätningen framkom att de flesta företag inte rapporterades på grund av överträdelser gällande kör- och vilotider. Andelen som rapporterades uppgick till 3 procent, vilket är strax under motsvarande värde 2015. Det förekom inga skillnader mellan svenska och utlandsregistrerade ekipage.

### 4.4 Kontroll av fordon

#### 4.4.1 65 procent av bussarna är svenska

Strax över 65 procent av bussarna som kontrollerades var registrerade i Sverige. Det är en lägre andel jämfört med mätningen 2015, då omkring 76 procent av bussarna var svenskregistrerade.

Figur 6: Nationalitet fordon, buss.

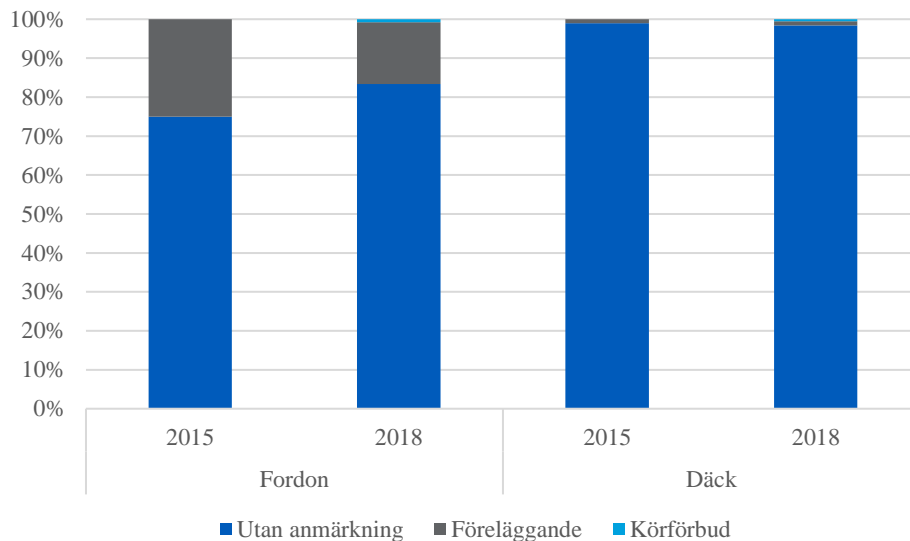


Bland fordonen som var registrerade i utlandet var framträdande länder Danmark, Tyskland, Polen och baltstaterna. Bortsett från Norge och Ukraina var samtliga fordon registrerade i ett EU-land.

#### 4.4.2 Fler bussar är i bättre skick

Jämfört med mätningen 2015 har andelen bussar som fått någon form av anmärkning på grund av teknisk beskaffenhet minskat. Vid 2018 års mätning klarade sig ungefär 83 procent av fordonen utan anmärkning, vilket kan jämföras med 75 procent 2015.

Figur 7: Teknisk beskaffenhet fordon och däck, buss.



Även om den generella efterlevnaden ökat gällande teknisk beskaffenhet är det oroväckande att ett par fordon hade så pass allvarliga brister att de blev belagda med körförbud. Vid 2015 års mätning blev inga fordon belagda med körförbud.

Inom området teknisk beskaffenhet framkommer en tydlig skillnad mellan svenska och utländska fordon. Utländska fordon lever upp till kraven på teknisk beskaffenhet i högre utsträckning än svenska fordon. För svenska fordon uppgick regelefterlevnaden till 81 procent, medan motsvarande siffra för utländska fordon var 95 procent. Även om den generella efterlevnaden på detta område var sämre vid mätningen 2015 gällde samma mönster även då.

Tidigare erfarenheter har visat att ett vanligt problem bland bussar är att motorn är oljebemängd, vilket kan tyda på oljeläckage. För att följa upp storleken på problemet ställs därför en fråga specifikt om detta för de fordon som haft någon typ av anmärkning. Vid mätningen 2015 hade så många som 44 procent av bussarna som fick ett föreläggande oljebemängd motor. Den andelen har sjunkit. Vid 2018 års mätning var andelen fordon som fått ett föreläggande eller körförbud och samtidigt hade oljebemängd motor knappt 23 procent. Två av tre fordon som hade oljebemängd motor var registrerade i Sverige. Problemen med just oljebemängda motorer tycks ha minskat i betydelse.

Den tekniska beskaffenheten beträffande fordonens däck rapporteras separat. Denna är betydligt högre än för fordonen generellt, då 98 procent av fordonen var utan anmärkning. Även här blev ett par fordon belagda med

körförbud på grund av brister gällande däcken. Vid tolkning av dessa resultat bör man även väga in det faktum att mätningen gjordes under perioden maj-juni 2018, det vill säga under månader då sommardäck ska användas. Resultatet skulle ha kunnat se annorlunda ut om kontrollen gjorts under en vintermånad.

#### 4.4.3 Få släp – och nästan alla är svenska

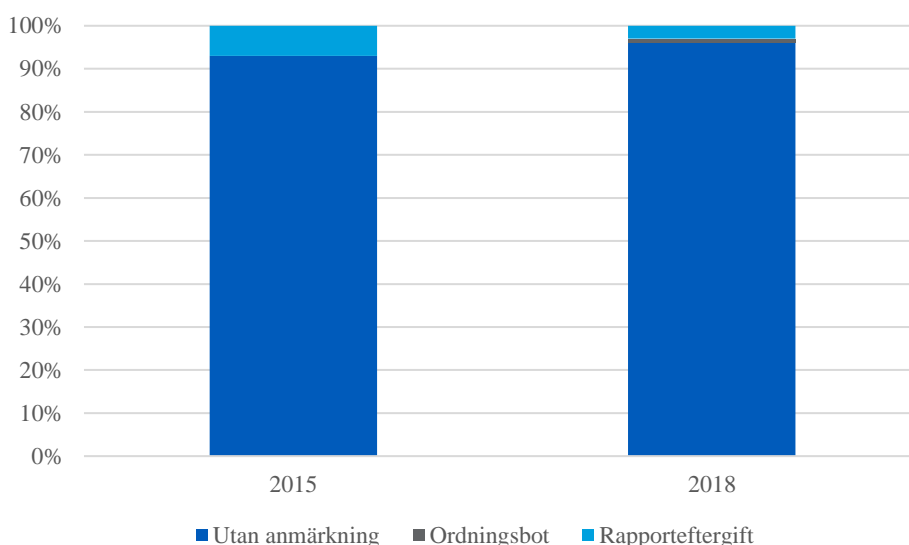
Bland bussar är det ovanligt med släp. Bara tre procent av de kontrollerade fordonen hade släp. Av dessa var nästan samtliga svenska. En majoritet av bussarna som hade släp kontrollerades i södra Sverige.

Av de totalt 16 släp som kontrollerades var 13 i sådant skick att de klarade sig utan anmärkning. Då urvalet är ytterst begränsat går det inte att dra några generella slutsatser om den tekniska beskaffenheten på släp. Urvalet är även för litet för att göra relevanta jämförelser med tidigare år.

#### 4.4.4 Slarv med brandskydd i vissa fordon

Bestämmelserna om skyddsanordningar följdes av en stor del av de kontrollerade ekipagen. 4 procent av fordonen hade någon form av anmärkning, där några fordon fick en ordningsbot på grund av bristerna.

Figur 8: Skyddsanordningar, buss.



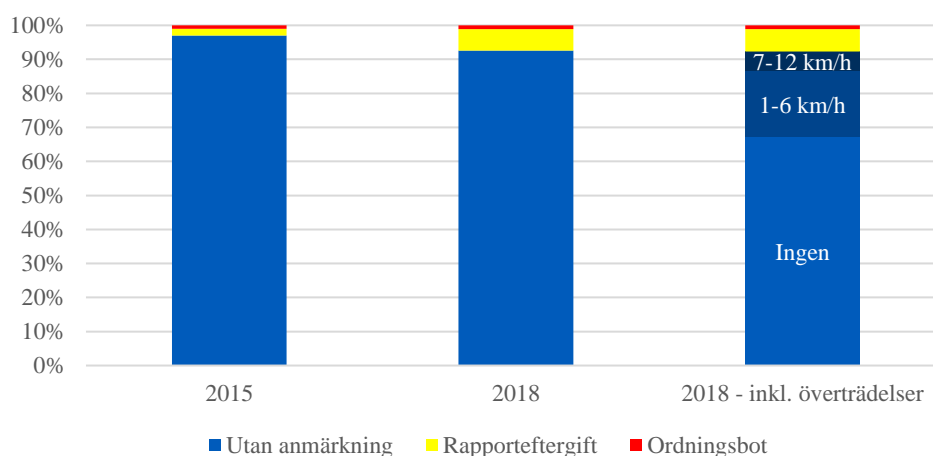
Ett flertal av kommentarerna som lämnats visar på att brister gällande skyddsanordningar i flera fall har kopplingar till brandskydd. Det rör sig exempelvis om brandsläckare som är felaktiga eller där skyltningen om att de finns inte är tillräckligt tydlig.

#### 4.4.5 Få grova hastighetsöverträdelser – men många kör lite för fort

Ett område som varit i fokus vid tidigare mätningar (se avsnitt 4.1) är hastighet bland bussar. Tidigare undersökningar har visat på varierade resultat, bland annat beroende på att instruktionerna till fältpersonalen varierat. Även till denna mätning har ett nytt sätt att få in uppgifter rörande mindre hastighetsöverträdelser använts. Dock känner vi oss trygga med att vi med nuvarande metod har ett mer rättvisande resultat än tidigare. Siffrorna är till viss del jämförbara med resultatet från 2015 års mätning.

Resultatet från 2018 års mätning visar att en hög andel av fordonen hållit hastighetsgränserna på ett sådant sätt att de inte fått någon ordningsbot eller rapportteftergift. Efterlevnaden mätt enbart utifrån utan anmärkning var cirka 93 procent.

Figur 9: Hastighet, buss.



Jämfört med mätningen 2015 har regelefterlevnaden gällande hastighet försämrats med omkring fyra procentenheter. Regelefterlevnaden är fortsatt relativt hög, men en trend med lägre regelefterlevnad gällande hastighet är oroande, då höga hastigheter leder till större risk för allvarliga konsekvenser vid en olycka.

På grund av viss felmarginal i färdskrivarna och att polisen inte i alla lägen vet vilken väg fordonen kört registreras inte en hastighetsöverträdelse direkt när maximal hastighet överskridits. Därför har de fordon som angivits vara utan anmärkning fått en följdfråga för att avgöra om det finns skäl att misstänka en mindre hastighetsöverträdelse. Av de fordon som varit utan anmärkning är det omkring 30 procent som misstänks ha gjort sig skyldiga till en mindre hastighetsöverträdelse.

Som framgår av tabellen är det klart många fler fordon som befinner sig i intervallet 1-6 km/h över gränsen än inom 7-12 km/h. Fordon som befinner sig i det lägre intervallet har inte nödvändigtvis gjort sig skyldiga till någon överträdelse alls, och har de kört för fort är överträdelsen begränsad. De fordon som ligger i det övre intervallet har med större sannolikhet gjort sig skyldiga till en överträdelse. Det betyder att om de fordon som registrerats i intervallet 7-12 km/h hade räknats som att ha gjort sig skyldiga till en överträdelse hade regelefterlevnaden uppgått till 87 procent.

Den metod som används i denna mätning har klara begränsningar gällande möjligheterna att upptäcka hastighetsöverträdelser. Särskilt svårt är det vid överträdelser på vägar med lägre hastigheter. Därför kan det vara intressant att jämföra dessa resultat med vad som framkommit i andra undersökningar. En studie Folksam genomfört, som baseras på mätningar med laserutrustning, visade att hastighetsefterlevnaden bland bussföretag som körde i Stockholm- och Uppsalaområdet var omkring 60 procent. Andelen grova överträdelser, med mer än tio km/h, var endast fyra procent. Folskams studie visade också att det är vanligare att bussar överträder hastighetsgränserna på vägar med lägre hastighetsgränser.<sup>15</sup>

#### 4.4.6 Skatten är betald för nästan alla fordon

Nästan samtliga fordon som kontrollerats och där fordonsskatt ska betalas i Sverige har skött dessa betalningar. Regelefterlevnaden uppgick bland de svenskregistrerade fordonen till 99 procent.

Vid mätningen 2015 var efterlevnaden gällande fordonsskatt fullständig, det vill säga uppgick till 100 procent. Skillnaden är dock för liten för att säga att detta skulle vara ett tecken på sämre regelefterlevnad.

---

<sup>15</sup> Engström (2018) Folksam Rapport Yrkestrafikens Hastighetsefterlevnad 2018.



## 5 Taxi

### 5.1 Positiv utveckling för uttalade fokusområden

I tillståndsmätningen 2015 konstaterades att ett antal områden var särskilt intressanta att fokusera på för att öka regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Inom taxibranschen var dessa områden:

- Personlig tidbok
- Prisinformation
- Teknisk beskaffenhet taxameter

Även efterlevnad av hastighet är ett viktigt område inom taxi och det finns indikationer på att efterlevnaden är svag. Uppgifter om hastighet lagras inte i taxametern på ett motsvarande sätt som sådana uppgifter lagras i bussars färdskrivare. Därför är det inte möjligt att följa upp efterlevnaden av hastigheter med den metod vi använder oss av i denna mätning. Däremot finns andra undersökningar som studerar hastigheter inom yrkestrafiken. Ett sådant projekt refereras i avsnitt 5.4.9.

Tabell 6: Nyckeltal 2015 och 2018, fokusområden baserade på resultat 2015.

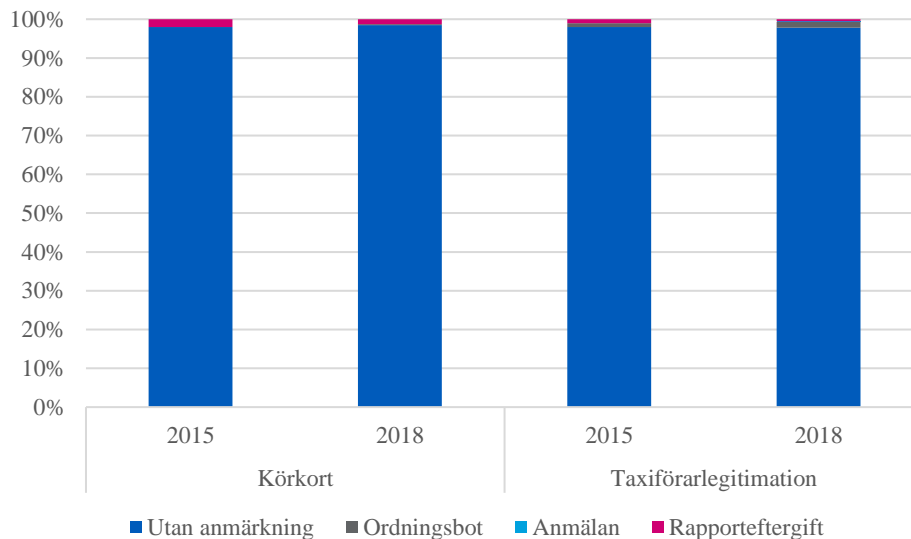
	2015	2018
Totalt antal kontroller	424	472
Efterlevnad personlig tidbok	73 %	76 %
Efterlevnad prisinformation	92 %	97 %
Efterlevnad teknisk beskaffenhet taxameter	93 %	96 %

Samtliga uttalade fokusområden har utvecklats på ett positivt sätt jämfört med tillståndsmätningen 2015. Trots förbättringar kopplade till kraven på den personliga tidboken är detta fortsatt det främsta problemområdet bland dem som kontrolleras inom ramen för tillståndsmätningen. De övriga två fokusområdena, prisinformation och teknisk beskaffenhet rörande taxametern, har förbättrats från redan relativt god regelefterlevnad. De sticker inte längre ut i jämförelse med andra områden.

### 5.2 Kontroll av förare

5.2.1 Nästan alla hade körkort och taxiförarlegitimation med sig  
Drygt 98 procent av de kontrollerade förarna hade med sig sitt körkort och kunde visa upp det för Polisen i samband med kontrollen. Detta ligger i linje med resultatet vid mätningen 2015. Även taxiförarlegitimation medfördes och fanns synlig för passagerare i de flesta fall.

Figur 10: Körkort och taxiförarlegitimation, taxi.



Några förare hade glömt att ta med sitt körkort. Dock kunde de identifieras med annan ID-handling och Polisen kunde konstatera att de hade giltiga körkort. Därför blev rapportteftergift den vanligaste åtgärden. En förare fick en ordningsbot för att inte ha haft med sig körkortet.

I jämförelse med vad som gällde för körkort utdelade Polisen ordningsbot vid fler tillfällen för brister beträffande taxiförarlegitimationen. I ett fall upprättades dessutom en anmälan.

### 5.2.2 Alla förare använder bilbälte

Att använda bilbälte är ett av de lättaste sätten att minska risken för personskador vid en olycka. Glädjande nog visar resultaten i tillståndsmätningen att samtliga kontrollerade förare använder bilbälte.

Resultatet i denna mätning är detsamma som 2015. Det är positivt att taxiförare föregår med gott exempel beträffande bältesanvändning. Ett bibehållande av resultat som dessa beträffande bältesanvändning är därför mycket önskvärda.

Det kan noteras att antalet kontroller gällande bältesanvändning är något lägre än det totala antalet kontroller som genomförts. Detta beror på att fordonen vid dessa kontroller stått still. Kraven på bältesanvändning gäller enbart när fordonet framförs.

De resultat som framkommit i tillståndsmätningen kan även jämföras med resultaten i den mätning av bältesanvändning som Trafikverket gör årligen. Den senaste av dessa visar att 98,8 procent av observerade taxiförare

använde bilbälte.<sup>16</sup> Resultaten är således snarlika och pekar på att kraven på bältesanvändning är något förarna lever upp till i väldigt hög utsträckning.

### 5.2.3 Inga anmärkningar rörande alkohol och droger

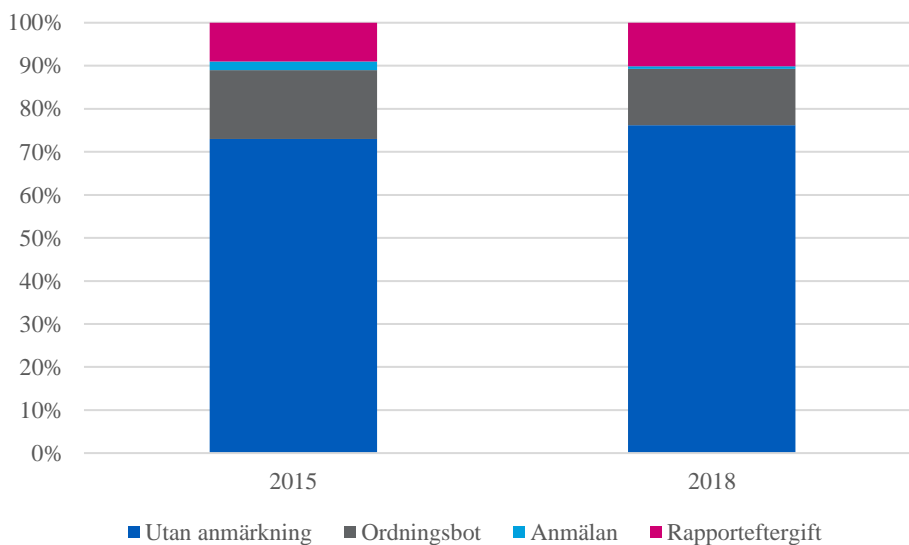
Samtliga kontrollerade förare klarade nykterhetskontrollen. Detta är ett mycket bra resultat som dessutom var detsamma även vid mätningen 2015.

Fullständig nykterhet hos taxiförare är viktigt att upprätthålla. Precis som generellt i trafiken utsätter onyktra taxiförare både sig själva och andra för stora faror. De goda resultaten i mätningarna ger indikationer på en trafiksituation som det är av stor vikt att bevara.

### 5.2.4 Personlig tidbok fortsatt det främsta problemområdet

Sämst efterlevnad inom taxitrafik uppmättes kring förarnas personliga tidbok. Situationen var densamma även vid mätningen 2015. Efterlevnaden gällande personlig tidbok uppgick till 76 procent, vilket ändå är en förbättring jämfört med 2015 då motsvarande siffra var 73 procent.

Figur 11: Personlig tidbok, taxi.



Olika överträdelser kopplade till den personliga tidboken bedöms som olika allvarliga. Rena slarvfel, såsom att missa att skriva sitt telefonnummer på tidbokens framsida eller andra mindre misstag, har därför lett till rapporteftergift. Mer allvarliga överträdelser, som att inte ha fyllt i tidboken ordentligt, att inte ha den med eller att inte ha tagit ut föreskriven dygnsvila, har däremot lett till ordningsbot.

<sup>16</sup> Trafikverket (2018) Rapport Bilbältesanvändning i Sverige 2017, 2018:194.

Det är uppenbart att det krävs fortsatta förbättringar gällande efterlevnaden av bestämmelserna kopplade till den personliga tidboken. Reglerna kring denna är till för att säkerställa att taxiförare inte jobbar mer än att de klarar av att sköta sitt arbete på ett säkert sätt och det är därför viktigt att reglerna följs.

### 5.3 Kontroll av företag

#### 5.3.1 Hög efterlevnad beträffande taxitrafiktillstånd

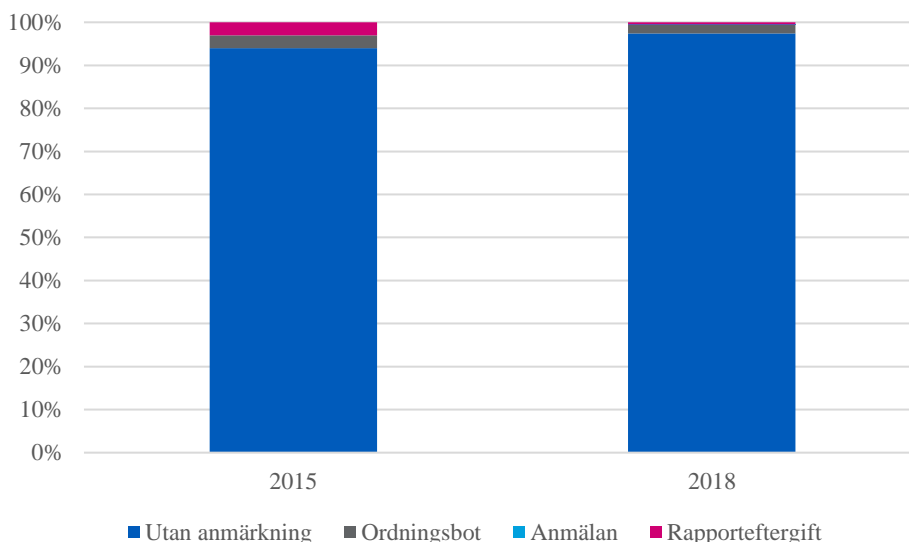
För att få bedriva taxitrafik krävs att företaget har ett taxitrafiktillstånd. Det var endast ett av samtliga kontrollerade ekipage som inte hade ett trafiktillstånd. Ett par ytterligare fick anmärkningar då de aktuella fordonen inte var anmälda för taxitrafik.

Gällande dessa siffror är det viktigt att minnas att kontrollerna genomförs bland fordon som är skyltade som taxi. De fångar således inte upp problematiken med så kallad svarttaxi, det vill säga att företag eller privatpersoner kör människor mot betalning utan att ha giltiga tillstånd.

#### 5.3.2 De flesta följer vilotidsbestämmelserna

För att säkerställa att taxiförare kan utföra sitt arbete på ett säkert sätt finns bestämmelser kring hur mycket de behöver vila. Inom detta område har en förbättring skett sedan senaste mätningen. Regelefterlevnaden vad gäller vilotider uppgick till 97 procent, vilket kan jämföras med 94 procent 2015.

Figur 12: Vilotidsförordning, taxi.



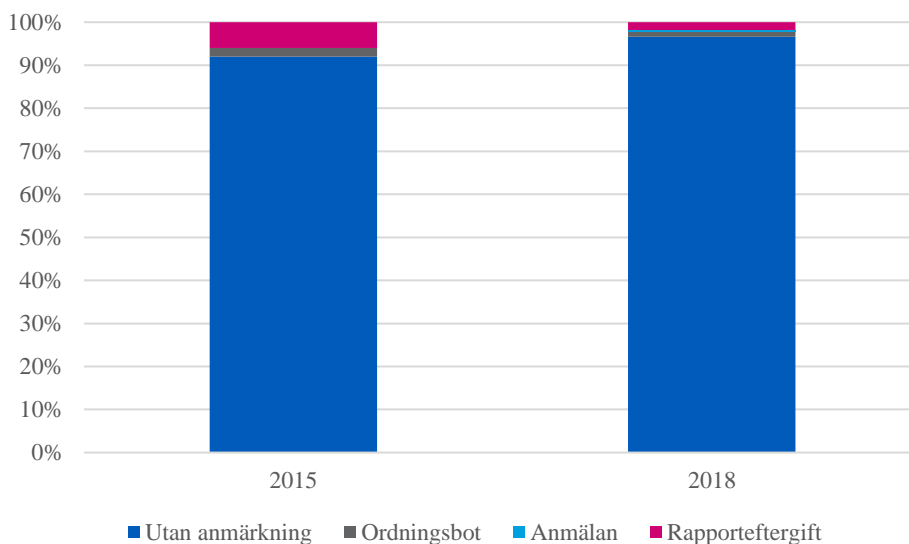
Viktigt att ha i åtanke när dessa siffror analyseras är att företaget kan bedömas vara utan anmärkning även i de fall föraren fått anmärkning på att

det saknats en personlig tidbok vid kontrollen. I de fallen har föraren fått en ordningsbot för att inte ha fört med sig tidboken, men det har inte varit möjligt för Polisen att bevisa att brott mot vilotidsförordningen har begåtts. Siffran beträffande regelefterlevnad kan därför vara en överskattning av den faktiska efterlevnaden.

### 5.3.3 Bättre prisinformation till resenärerna

Då den svenska taximarknaden är avreglerad och inte har några prisregleringar är det nödvändigt att resenärerna innan de påbörjar en resa ges en rimlig chans att beräkna vad den kommer att kosta. Därför finns krav på att prisinformation behöver finnas synlig både utanpå och inuti fordonet. Efterlevnaden av dessa bestämmelser har förbättrats sedan den förra mätningen och uppgick till 97 procent.

Figur 13: Prisinformation, taxi.



Jämfört med mätningen 2015 har en förbättring skett med nästan fem procentenheter, vilket tyder på att fler företag ser till att följa de regler som finns gällande prisinformation. Trots denna goda utveckling finns fortsatt anledning att hålla detta område under bevakning. I en annan undersökning vi genomfört har förare i flera fall vägrat att låta prisdekalen fotograferas.<sup>17</sup> Det kan tyda på att det finns företag som hittar andra sätt att kringgå reglerna.

### 5.3.4 Nästan nio av tio är anslutna till en beställningscentral

Beställningscentraler saknar i dagsläget en legal definition, men begreppet används normalt sett för att beskriva den funktion som tar emot

<sup>17</sup> Transportstyrelsen (2017) Prissättning och prisinformation vid taxiresor.

beställningar från kunder och fördelar körningar. Att vara ansluten till en beställningscentral är inte ett krav för att bedriva taxitrafik. Mätningen visar att en hög andel av de kontrollerade fordonen ändå är anslutna till en sådan central. Anslutningsgraden uppgår till strax över 88 procent. Det är en liten ökning jämfört med 2015 då 86 procent av de kontrollerade företagen var anslutna till en beställningscentral.

Framöver förväntas beställningscentraler få en än viktigare roll inom taxibranschen. Detta då det kommer att införas en ny kategori taxi som inte behöver ha taxameter, utan istället får använda sig av särskild utrustning för taxifordon. Företag med fordon inom denna kategori kommer vara tvungna att vara anslutna till minst en beställningscentral. Därför kommer beställningscentraler kunna ansöka om att bli så kallade tillståndspliktiga beställningscentraler och får då hantera uppgifter från företag som har fordon utan taxameter.

## **5.4 Kontroll av fordon**

### **5.4.1 Fordonen är i regel anmälda för taxitrafik**

Fordon som används i taxitrafik behöver vara anmälda som just taxifordon. Detta är något som sköts i de flesta fall. Drygt 99 procent av de kontrollerade fordonen var anmälda för taxitrafik.

Resultaten är desamma som vid mätningen 2015. En mindre skillnad är att bland de som inte bedömdes som utan anmärkning fick en högre andel rapporttefergift, vilket tyder på att förseelsen bedöms som mindre allvarlig.

### **5.4.2 Nästan inga fordon har körförbud sedan tidigare**

Nästan inga av de kontrollerade fordonen hade ett föreläggande eller körförbud innan mätningen gjordes. Efterlevnaden var så hög som 99,5 procent.

Resultaten är linje med de som framkom vid mätningen 2015. Polisens kommentarer tyder också på att det inte rör sig om direkt trafikfarliga brister som resulterat i att fordonen sedan tidigare belagts med föreläggande eller körförbud.

### **5.4.3 Nästan samtliga är anslutna till en redovisningscentral**

Ett nytt krav jämfört med förra mätningen är att alla taxifordon behöver vara anslutna till en redovisningscentral, dit uppgifter från taxametern ska föras över. Därför har en fråga kring om fordonet är anslutet till en redovisningscentral inkluderats i mätningen. Resultatet visar att i stort sett samtliga har anslutit sig till en sådan redovisningscentral.

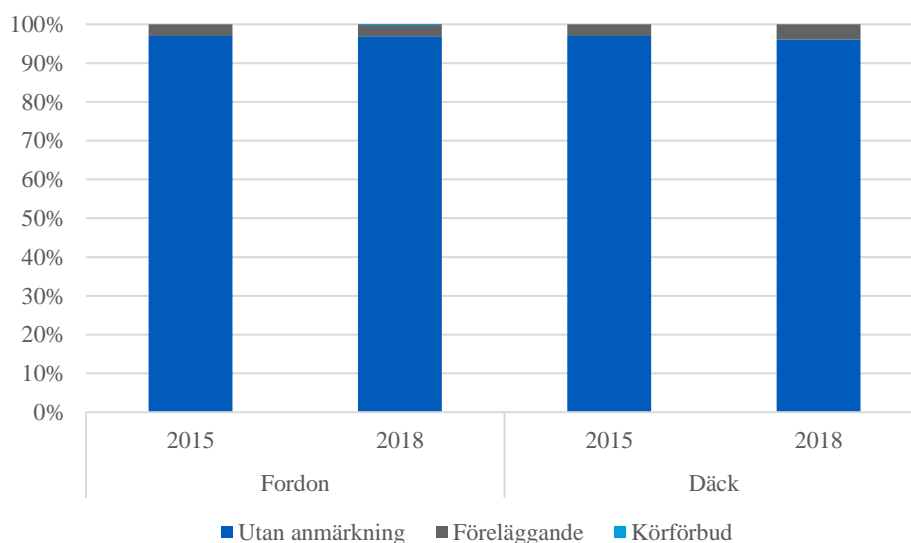
I samtliga fall där fordonet inte varit utan anmärkning har rapporteftergift lämnats. Av Polisens kommentarer framgår att anledningen till att fordonen bedömts ha någon anmärkning är att förarna inte haft kännedom om huruvida fordonet varit anslutet till en redovisningscentral eller inte.

Rörande anslutningsgrad till redovisningscentraler har vi ytterligare möjligheter att undersöka hur stor del av det totala kollektivet som har anslutit sig till en redovisningscentral. Detta då vi kan jämföra antalet fordon som är anmälda för taxitrafik med vilka som har anslutit sig till en redovisningscentral. Ungefär samtidigt som vi genomförde tillståndsmätningen var den siffran 97,5 procent. Oavsett metod kan vi konstatera att de flesta har anslutit sina fordon till en redovisningscentral.

#### 5.4.4 Fordon och däck är för det mesta i gott skick

Regelefterlevnaden vad gäller teknisk beskaffenhet för såväl fordon som däck är hög. För fordonen uppgick efterlevnaden till 97 procent och för däck var motsvarande siffra 96 procent. Värt att poängtera är att mätningen gjordes under en period då det är tillåtet, men inte obligatoriskt, att använda vinterdäck.

Figur 14: Teknisk beskaffenhet fordon och däck, taxi.

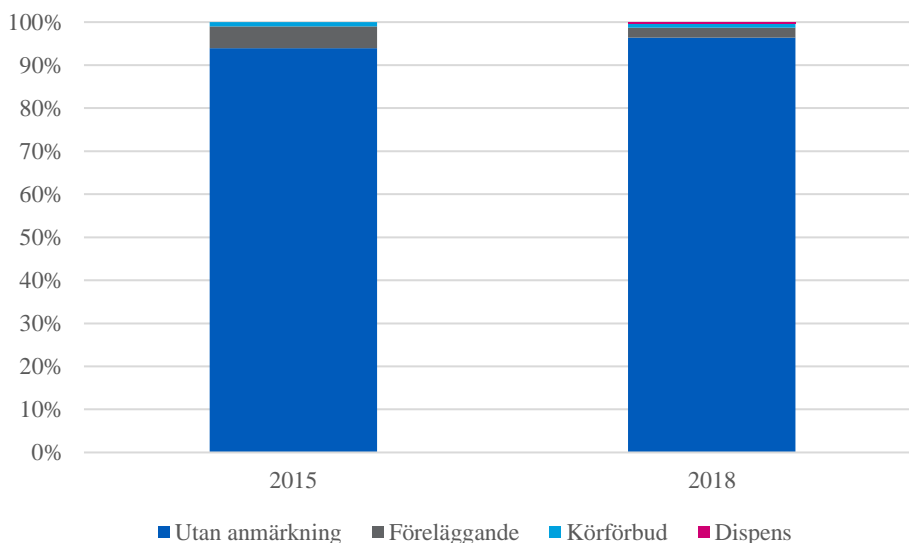


Siffrorna är i stort sett desamma som vid mätningen 2015. Ett fordon blev belagt med körförbud i samband med kontrollen. Resultaten indikerar att skicket på såväl fordon som däck är gott och att de brister som upptäcks inte är direkt trafikfarliga.

#### 5.4.5 Förbättring beträffande taxameterkrav

Lite mer än 96 procent av de kontrollerade fordonen hade inga anmärkningar rörande taxametern. Detta är en förbättring jämfört med 2015 då motsvarande siffra var 93 procent. Främst har andelen förelägganden minskat, samtidigt som andelen fordon som fått körförbud på grund av brister är i stort sett densamma.

Figur 15: Taxameter, taxi.



Två huvudsakliga skäl tycks ligga bakom att vissa fordon får föreläggande eller beläggs med körförbud. Det ena är att taxametern inte besiktigats korrekt, det andra är att kontrollrapport saknats.

#### 5.4.6 Alla fordon har korrekta bälten

Av de fordon som kontrollerats hade samtliga korrekta bälten och skyddsanordningar. Detta ligger i linje med resultaten vid mätningen 2015 som visade på samma resultat.

Den höga efterlevnaden beträffande bälten tyder på att detta är ett område som inte är ett bekymmer för branschen att efterleva. Det är glädjande, då fungerande bälten är ett effektivt sätt att begränsa skador vid en olycka.

#### 5.4.7 Skatten är betald

Även betalning av fordonsskatt tycks vara något som fungerar mycket väl. Precis som 2015 hade samtliga betalat in fordonsskatt korrekt.

En förklaring till att efterlevnaden gällande fordonsskatt är hög kan vara att utebliven betalning resulterar i att fordonet blir belagt med körförbud. Det finns således tydliga incitament för att betala skatten.



#### 5.4.8 Avskyltning behöver oftast inte tillämpas

Polisen kan skylta av taxifordon om de inte lever upp till vissa krav. Sker avskyltningen av någon annan anledning än att fordonet anses trafikodugligt kan fordonet fortsatt användas som en privatbil. Knappt tre procent av de kontrollerade fordonen skyltades av. Denna siffra ligger i linje med motsvarande vid mätningen 2015. Polisens kommentarer visar att anledningarna till att fordon skyltats av varit att de haft fel på taxametern, saknat kontrollrapporter eller haft felaktig prisinformation. I de fall kontrollrapporten saknats har fordonet inte hindrats från fortsatt färd.

#### 5.4.9 Indikationer på för höga hastigheter bland taxifordon

I tillståndsmätningen har vi inte möjlighet att kontrollera efterlevnaden vad gäller hastigheter bland taxifordon. Detta beror på att fordonen kontrolleras när de står stilla och att taxametern inte registrerar och lagrar uppgifter om hastighet. Däremot görs andra studier där hastighetsefterlevnad inom taxitrafiken varit en del.

I den studie Folksam genomfört rörande hastighetsefterlevnad inom yrkestrafik utmärkte sig taxi på ett negativt sätt. En så hög andel som 73 procent av fordonen som mättes körde för fort. Taxi utmärkte sig också genom att ha flest antal överträdelser överstigande tio km/h samt att ha sämst regelefterlevnad på vägar med hastighetsgränsen 30 km/h. Resultaten visade också att efterlevnaden generellt var sämre på vägar med lägre hastighetsgränser. Genom att så frekvent låta bli att följa gällande hastighetsbestämmelser riskerar taxitrafiken bidra till att hastigheterna på vägarna generellt ökar, till följd av att många följer trafikflödet snarare än hastighetsgränserna.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Engström (2018) Folksam Rapport Yrkestrafikens Hastighetsefterlevnad 2018.

## 6 Resultat från kontroll av skatter och avgifter

### 6.1 Buss

#### 6.1.1 Färre tillståndshavare än 2015

Antalet företag med tillstånd att bedriva busstrafik har sjunkit jämfört med 2015, då det fanns 988 tillståndshavare. Vid årets mätning uppgick antalet till 866 stycken. Av dessa är ungefär 87 procent registrerade för arbetsgivaravgift.

Tabell 7: Företagsuppgifter buss.

Antal tillståndshavare	866 st.
Andel registrerade för arbetsgivaravgift	86,8 %
Andel registrerade för F-skatt	89,8 %
Andel registrerade för FA-skatt	9,7 %
Andel momsregistrerade	95,6 %

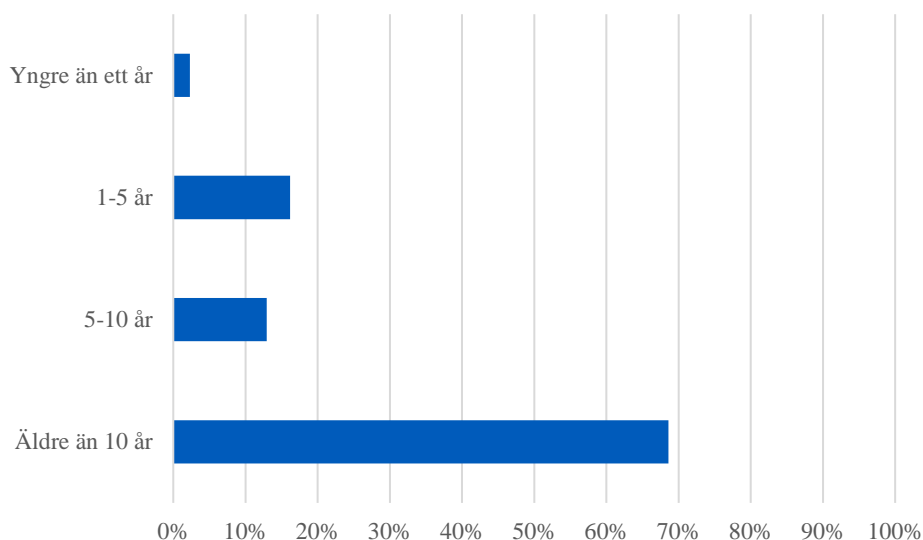
Källa: Skatteverket.

Över 99,5 procent av företagen är registrerade för F- eller FA-skatt, fördelat på knappt 90 procent F-skatt och knappt tio procent FA-skatt. Strax över 95 procent av tillståndshavarna är momsregistrerade. Samtliga siffror ligger i linje med de som framkom i tillståndsmätningen 2015.

#### 6.1.2 Många företag har varit verksamma under lång tid

Inom bussbranschen har en stor del av företagen varit verksamma under lång tid. Nästan sju av tio företag har varit verksamma i mer än tio år. Bara drygt två procent av företagen har bildats det senaste året.

Figur 16: Företagsålder, buss.

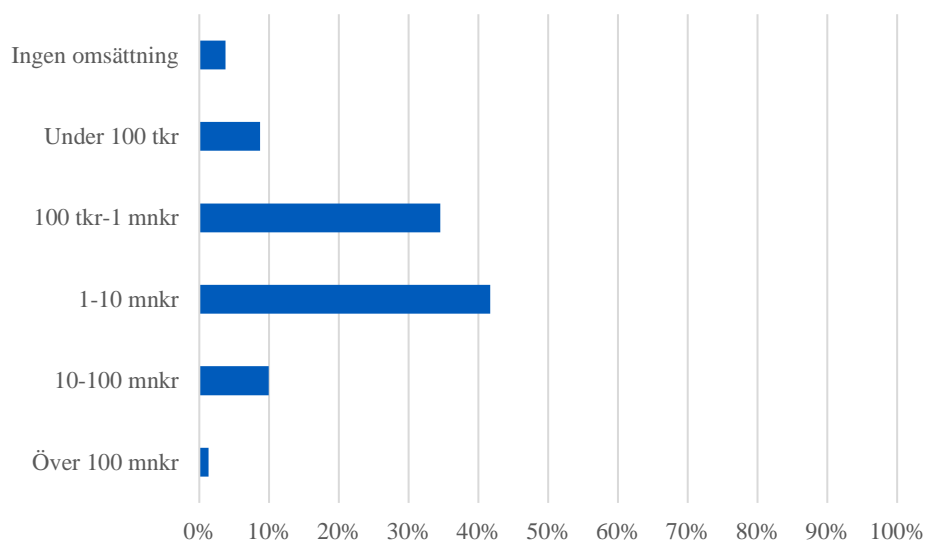


Det faktum att få företag är unga samtidigt som det totala antalet tillståndshavare minskat jämfört med 2015 tyder på att det på senare tid inte varit särskilt attraktivt att starta bussföretag. Förklaringar till denna situation kan vara att det är svårt för mindre företag att hävda sig i konkurrensen med större aktörer. Ingår man dessutom inte i ett samarbete mellan flera bolag blir det än svårare att slå sig fram.

### 6.1.3 Få företag med hög omsättning

Som nämndes i kapitel 3.1 domineras bussbranschen av ett fåtal aktörer som står för en betydande andel av omsättningen på marknaden. Enbart en dryg procent av tillståndshavarna har en omsättning som översteg 100 miljoner kronor 2017. Flera av de företagen är internationella koncerner med verksamhet i många länder. För många av dem utgör upphandlad trafik en betydande del verksamheten.

Figur 17: Omsättning, buss.

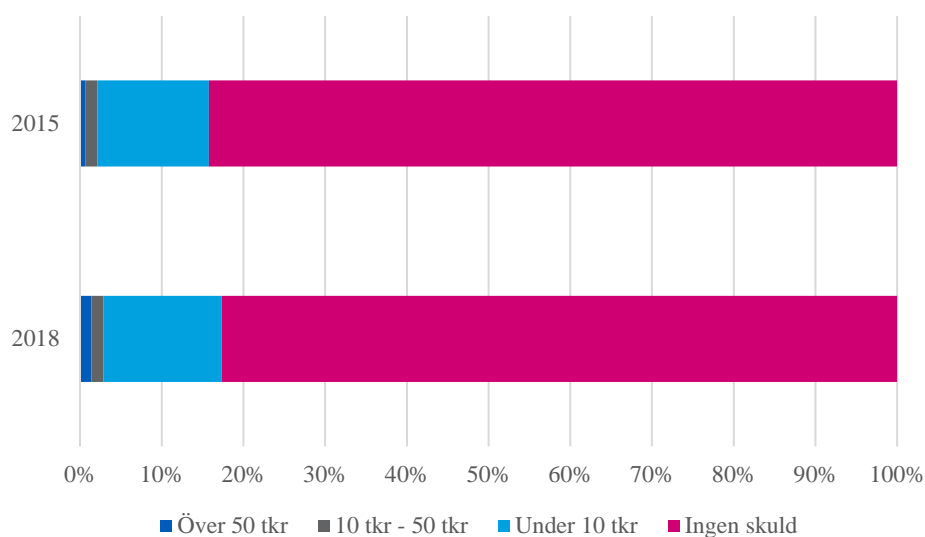


Även antalet medelstora företag är relativt få. Sammanlagt utgör företagen med mer än tio miljoner kronor i omsättning 2017 omkring tio procent av det totala antalet företag. Istället är det vanligare med en omsättning mellan en och tio miljoner kronor, där över 40 procent av företagen återfinns.

#### 6.1.4 Stor del av skatteskulderna är små

Ungefär 17 procent av företagen hade en skatteskuld bokförd på sina skattekonton vid den senaste avstämningen. En stor andel av dessa skulder är små och uppgick till mindre än 10 000 kronor.

Figur 18: Andel tillståndshavare med skulder på skattekontot, buss.



Jämfört med 2015 har det inte skett några större förändringar, mer än att det totala antalet företag med skulder ökat med någon procentenhet. Det är de mindre skulderna, under 10 000 kronor, som främst ökat i antal. Den genomsnittliga skulden var vid denna mätning 12 695 kronor och den enskilt största skulden bland tillståndshavarna uppgick till över 450 000 kronor.

### 6.1.5 Fler har stora skulder hos Kronofogdemyndigheten

Antalet tillståndshavare som har skulder som restförts hos Kronofogdemyndigheten är få, bara en dryg procent av företagen har sådana skulder. Något oroväckande är dock att antalet större skulder, överstigande 50 000 kronor, ökat förhållandevis kraftigt jämfört med mätningen 2015. Då hade enbart en tillståndshavare en skuld på över 50 000 kronor, vid denna mätning hade sju företag större skulder.

Samtidigt som det är oroväckande att de större skulderna till Kronofogdemyndigheten ökat i antal finns det en logik i att de större skulderna är vanligare. Skulder går vidare till Kronofogdemyndigheten först efter att indrivningsförsök har gjorts och företag lär göra vad de kan för att betala innan skulden går vidare. Mindre skulder är då lättare att betala av än större, vilket sannolikt kan förklara att de flesta skulderna till Kronofogdemyndigheten är större.

## 6.2 Taxi

### 6.2.1 Antalet tillståndshavare har ökat

Antalet företag med tillstånd att bedriva taxitrafik har ökat jämfört med mätningen 2015. Vid årets mätning hade 8 658 företag tillstånd att bedriva taxitrafik, vilket är en ökning med strax över 1 000 tillståndshavare jämfört med 2015.

Tabell 8: Företagsuppgifter taxi.

Antal tillståndshavare	8 658 st.
Andel registrerade för arbetsgivaravgift	67,3 %
Andel registrerade för F-skatt	73,9 %
Andel registrerade för FA-skatt	24,8 %
Andel momsregistrerade	93,2 %

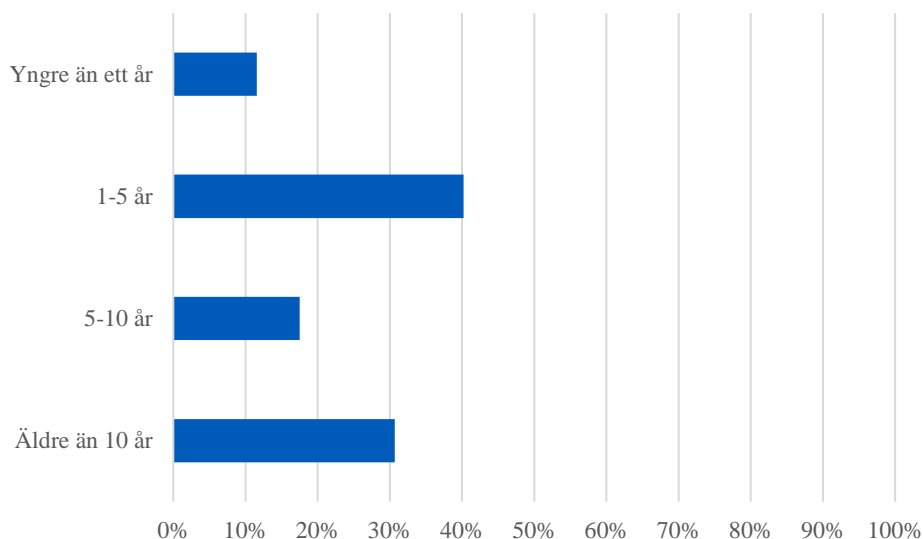
Källa: Skatteverket.

Nästan 99 procent av tillståndshavarna är registrerade för antingen F- eller FA-skatt. Fördelningen är knappt 74 procent F-skatt och strax under 25 procent FA-skatt. Ungefär 93 procent av tillståndshavarna är momsregistrerade. Siffrorna ligger i linje med vad som gällde även 2015.

### 6.2.2 Majoriteten av företagen är fem år eller yngre

Inom taxinäringen är många företag relativt nybildade. Nästan tolv procent är yngre än ett år och 40 procent är mellan ett och fem år gamla.

Figur 19: Företagsålder, taxi.

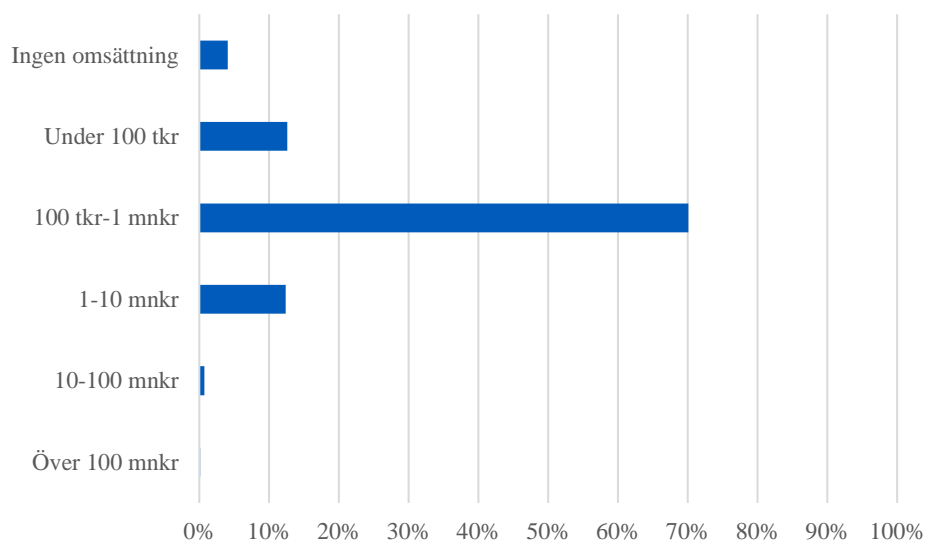


En anledning till att många av företagen är unga kan vara att taxiförare är ett vanligt introduktionsyrke för inte minst personer med utländsk bakgrund. Marknadströsklarna för att starta taxiverksamhet är låga och taxiföraryrket kan för många vara en väg till en första försörjning. När man väl kommit in på arbetsmarknaden rör sig många vidare till andra jobb och många företag blir därför inte särskilt långlivade.

### 6.2.3 Stor andel företag med låg omsättning

Då en stor andel av företagen är enskilda näringsidkare är det logiskt att många företag har en låg omsättning. Den överlägset största gruppen är företag med en omsättning mellan 100 000 och en miljon kronor.

Figur 20: Omsättning, taxi.

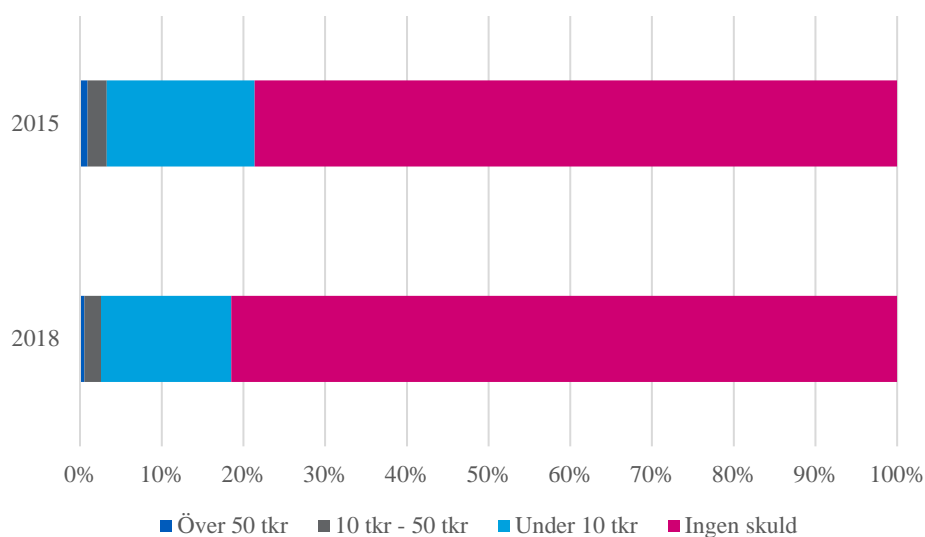


Det är anmärkningsvärt att företag som omsätter tio miljoner eller mer inte utgör ens en procent av det totala antalet tillståndshavare. Det är ytterligare något som visar på småföretagens prägel på taximarknaden.

#### 6.2.4 Färre tillståndshavare har skatteskulder

18,5 procent av tillståndshavarna hade skatteskulder bokförda på sina skattekonton vid den senaste avstämningen. Det är en förbättring med ett par procentenheter jämfört med mätningen 2015 då 21 procent hade sådana skulder.

Figur 21: Andel tillståndshavare med skulder på skattekontot, taxi.



En stor del av skulderna var små då de understeg 10 000 kronor. Det är även bland de mindre skulderna som de största förbättringarna skett. Den genomsnittliga skatteskulden uppgick till 9 480 kronor och den högsta enskilda skulden översteg 1,6 miljoner kronor.

#### 6.2.5 Få skulder hos Kronofogdemyndigheten

Strax under två procent av tillståndshavarna hade skulder hos Kronofogdemyndigheten. Det är ungefär lika stor andel som vid mätningen 2015.

Större skulder dominerar bland de som överlämnats till Kronofogdemyndigheten. Skulder under 10 000 kronor förekommer bara i några enstaka fall, medan skulder större än så är betydligt mer frekventa. Jämfört med 2015 har antalet skulder över 50 000 kronor minskat.



## 7 Slutsatser

På det stora hela kan vi i tillståndsmätningen konstatera att regelefterlevnaden inom yrkestrafiken avseende buss och taxi på de flesta områden vi kontrollerat är hög och förbättras. Särskilt glädjande är den positiva utvecklingen rörande de fokusområden som identifierats, inte minst gällande kör- och vilotider inom bussbranschen. Samtidigt finns det områden där efterlevnaden inte är på en tillräckligt hög nivå. Så länge det finns företag som bryter som reglerna, och därigenom kan skaffa sig otillbörliga fördelar, behöver dessa motarbetas.

### 7.1 Bussbranschen utvecklas i rätt riktning

Inom området kör- och vilotider har det skett förändringar och insatser som kan vara anledningar till den förbättrade regelefterlevnaden.

Lagstiftningsmässigt har ändringar gjorts som innebär att mindre överträdelse inte straffas lika hårt som tidigare, samtidigt som mer allvarliga överträdelse straffas hårdare och att maxbeloppet gällande sanktionsavgift för särskilt större företag ökat. Detta kan ha stärkt incitamenten att följa de regelverk som finns. Sedan den senaste mätningen har vi dessutom arbetat för att på ett tydligt sätt nå ut till branschen med information om kraven som finns, varför det är viktigt att de följs och vad företagen kan göra för att undvika att göra fel. Vi upplever att dialogen med branschen förbättrats och att det idag finns en större förståelse för de regelverk som både vi och företagen behöver förhålla oss till. Vi kommer framöver fortsätta arbeta för att bibehålla en god dialog med branschen för att uppnå en så god regelefterlevnad som möjligt.

En intressant iakttagelse i årets tillståndsmätning är att andelen utländska bussekipage som kontrollerades var betydligt högre vid årets mätning än 2015. Vad detta beror på kan vi inte vara helt säkra på. Samtidigt ser vi att regelefterlevnaden ökat. Detta kan ställas i kontrast till att den allmänna bilden ibland tycks vara att utländska aktörer fuskar i betydligt högre utsträckning än svenska. Inom ramen för undersökningen kan vi istället konstatera att regelefterlevnaden på de flesta områden är helt jämförbar mellan svenska och utländska ekipage. Inom vissa områden, exempelvis kör- och vilotider, uppvisar svenska förare en något högre regelefterlevnad. Inom andra områden, såsom fordonens tekniska beskaffenhet, uppvisar de utlandsregistrerade fordonen en bättre regelefterlevnad. Det går därför inte att säga att svenska förare och företag generellt följer regelverken i högre utsträckning än utländska.

I årets mätning har vi tillämpat en metod för att mäta hastighetsefterlevnad som vi tror ger oss ett mer tillförlitligt resultat än tidigare år. Genom denna metod är det nu möjligt att se hur många förare som sannolikt kört för fort,

men där överträdelsen inte varit tillräckligt omfattande för att leda till någon åtgärd. Dessa resultat visar att de hastighetsöverträdelser som sker i hög utsträckning är begränsade, med en sannolik överträdelse mellan en och sex kilometer per timme. Överträdelser mellan sju och tolv kilometer per timme är mer ovanliga, men desto mer allvarliga då det i dessa fall sannolikt skett en överträdelse. Hastighet är det område som försämrats mest på bussidan i årets mätning och det är något branschen bör se allvarligt på. För höga hastigheter ökar risken för olyckor och skadeeffekterna i samband med dem. Yrkesförare har ett ansvar att föregå med gott föredöme i trafiken och respektera gällande regelverk. Därför behöver branschen se till att förarna inser betydelsen av att hålla laglig hastighet och säkerställa att bussförare inte bidrar till för höga hastigheter i trafiken.

## **7.2 Oseriösa aktörer det största bekymret för taxinäringen**

Inom taxibranschen är regelefterlevnaden generellt hög inom de flesta områden vi kontrollerat i tillståndsmätningen. Bortsett från området personlig tidbok, som varit ett problemområde i flera mätningar, når regelefterlevnaden höga nivåer inom i stort sett samtliga områden. Företagen tycks även ha anpassat sig till nya bestämmelser, såsom att vara ansluten till en redovisningscentral. Särskilt glädjande är att vi kan notera förbättringar inom samtliga fokusområden, vilket bidrar till en generell hög regelefterlevnad.

Vi har goda skäl att anta att de främsta problemen inom taxinäringen inte finns bland de aktörer som kör taxi med tillstånd, taxiförarlegitimation och liknande. Snarare är taxibranschens bekymmer de som inte officiellt kör taxi, men som trots det kör människor mot betalning, så kallad svarttaxiverksamhet. Genom plattformar på diverse sociala medier blir det möjligt för dessa att marknadsföra sina illegala tjänster på ett sätt som riskerar att skada den seriösa taxinäringen. Dessa brott är även svåra för Polisen att upptäcka och lagföra och det krävs rejäla resurser för att bekämpa dem. Här finns en utmaning för samhället då svarttaxiverksamhet är en del i den svarta ekonomin som undanhåller skatteintäkter, snedvrider konkurrens och riskerar att finansiera kriminell verksamhet. Det är nödvändigt att se problematiken i det sammanhanget för att motivera mer omfattande insatser mot denna typ av verksamhet.

Det finns även indikatorer på att bestämmelser om exempelvis priser inte tillämpas på ett korrekt sätt. I början av 2019 uppmärksammade Taxiförbundet att förare för en aktör som granskats särskilt inte angav rätt uppgifter i taxametern och på så sätt undvek skatt. I andra undersökningar har vi även noterat anmärkningsvärt låga jämförpriser bland företagen, inte minst i Skåne. Därför är det viktigt att delar av det som kontrolleras i

tillståndsmätningen även följs upp på andra sätt för att stävja fusk som inte nödvändigtvis märks vid en första anblick.

### **7.3 Tillståndsmätningar bör fortsatt genomföras**

Som nämnts utvecklas regelefterlevnaden på ett bra sätt inom de flesta områden vi undersöker. Att det finns en fungerande kontrollverksamhet är en förutsättning för att den utvecklingen ska kunna fortgå.

Tillståndsmätningen bidrar med ett unikt kunskapsunderlag kring regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet. Detta ger en stor nytta för såväl vår egen, Polisens, Skatteverkets och lagstiftarens arbete för att säkerställa schyssta villkor och sund konkurrens inom yrkestrafiken. För att säkerställa en fortsatt utveckling anser vi att de bör göras även fortsättningsvis.

## 8 Bilagor

### 8.1 Blankett buss

Q1 Ange län:

- Jönköping (1)
- Dalarna (2)
- Norrbotten (3)
- Skåne (4)
- Stockholm (5)
- Västra Götaland (6)
- Västmanland (7)

*Display This Question:  
If Q1 = 1*

Q2 Ange mätplats i Jönköpings län:

- Elmia Mässan, Jönköping (1)
- Rv40, väster ut från Jkpg (2)
- E4, Kontrollplats Krängsberg (3)
- E4, Rastplatser Norr Jkpg (4)
- E4, Rastplatser Söder Jkpg (5)
- Jönköping Station (6)
- Nässjö Station (7)
- Eksjö Stad (8)
- Gränna Stad, inkl Visingsö (9)
- Stadsparken Jönköping (10)
- Värnamo Stad (Finnvedsvallen) (11)
- Axamo Flygplats, Jönköping (12)
- Lv 153, (Gekås) (13)
- Rv 40, (Astrid Lindgrens värld) (14)

- Huskvarna, Stad (Museet) (15)
- Annan, ange: (16) \_\_\_\_\_

Display This Question:  
If Q1 = 2

Q3 Ange mätplats i Dalarna:

- Falu Koppargruva, Falun (1)
- Carl Larssongården Sundborn (2)
- Lilltorpet Falun (3)
- Galaxen Borlänge (4)
- Blodomloppet Borlänge 25/5 (5)
- Zornmuseet Mora (6)
- Björnparken Orsa (7)
- Dalahästtillverkning Nusnäs (8)
- Rastplats Dalahästen Avesta (9)
- Annan, ange: (10) \_\_\_\_\_

Display This Question:  
If Q1 = 3

Q4 Ange mätplats i Norrbotten:

- IKEA Haparanda (1)
- E4 Rastplatser inom länet (2)
- Piteå Havsbad (3)
- Teknikens hus, Luleå (4)
- Gammelstad kyrkby (5)
- Luleå Bstn (6)
- Luleå Centrum (7)
- E10 Riksgränsen (8)
- Annan, ange: (9) \_\_\_\_\_

Display This Question:  
If Q1 = 4

Q5 Ange mätplats i Skåne:

- Öresundsförbindelsen, MALMÖ ( inkommande). (1)
- Långeberga E4 Helsingborg (norr / södergående). (2)
- E6, Lomma kommun (3)
- Färjeläget Helsingborg (inkommande / avgående). (4)
- Sofiero slott, Helsingborg (5)
- Fredriksdalsteatern, Helsingborg (6)
- E6/Långeberga (7)
- Ystad hamn (8)
- Annan, ange: (9) \_\_\_\_\_

Display This Question:  
If Q1 = 5

Q6 Ange mätplats i Stockholms län:

- Stadshuset (1)
- Slottet (2)
- Wasamuseet (3)
- Cityterminalen. (4)
- Färjeterminaler, Värtan, Frihamnen och Stadsgården (5)
- Riddarholmen (6)
- Drottningholm slott (7)
- Fjällgatan (8)
- Eckerölinjen torsdagar vid 10-tiden (9)
- Annan, ange: (10) \_\_\_\_\_

Display This Question:  
If Q1 = 6

Q7 Ange mätplats i Västra Götaland:

- Göteborg, Liseberg (1)
- Göteborg, Gårda (2)
- Göteborg, Operan (3)
- Göteborg, Stena Tyskland (4)
- Sandsjöbacka, E6 (norr) (5)
- Sandsjöbacka, E6 (söder) (6)
- Borås, Viared (7)
- Ljungskile, E6 Laxbutiken (8)
- Mariestad E20, Rattugglan (9)
- Trollhättan RV45, Torp (10)
- Hjo LV195 (11)
- Lidköping RV44, Ågården (12)
- Skövde RV26, Grevagården (13)
- Uddevalla, Torp Köpcenter (14)
- Skara E20 Julahotellet (15)
- Annan, ange: (16) \_\_\_\_\_

Display This Question:  
If Q1 = 7

Q8 Ange mätplats i Västmanland:

- lv572, Götlunda, Arboga (1)
- E20, Ekbacken, Arboga (2)
- E20, Sätra trafikplats, Arboga (3)
- E18, Eriksberg, Hallstahammar (4)
- Centralstationen Västerås (5)
- Rocklundaområdet, Västerås (6)

- Silvergruvan, Sala (7)
- Åsby Handelsträdgård, Hallstah:r (8)
- Lögarängen (9)
- Skultuna (10)
- Kopparbergsvägen (11)
- Annan, ange: (12) \_\_\_\_\_

Q9 Kontroll eller bortfall

- Kontroll (1)
- Bortfall (2)

Display This Question:  
If Q9 = 2

Q10 Notera anledning till bortfall → AVSLUTAS SEDAN

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Q11  
KONTROLL AV FÖRARE

Nationalitet körkort

- Svenskt (1)
- Annat land, ange: (2) \_\_\_\_\_

Q12 Körkort

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q13 Körkort: Beskrivning/anmärkning

\_\_\_\_\_



Q14 Yrkeskompetens

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q15 Yrkeskompetens: Beskrivning/anmärkning

---

Q16 Alkohol och droger

- Utan anmärkning (1)
- Primärrapport (2)

Q53 Alkohol och droger: Beskrivning/anmärkning

---

Q17 Kör- och vilotider

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q18 Kör- och vilotider: Beskrivning/anmärkning

---

Q19 Sanktion kör/vilotider

- Ja (1)
- Nej (2)

Q20 Övriga kommentarer för kontroll av förare

---

---

Q21 KONTROLL AV FÖRETAG

Nationalitet företag

- Svenskt (1)
- Annat land, ange (2) \_\_\_\_\_

Q23 Har företaget ett trafiktillstånd?

- Ja (1)
- Nej (2)
- Ej tillämpligt (3)

Q24 Har företaget ett gemenskapstillstånd?

- Ja (1)
- Nej (2)
- Ej tillämpligt (3)

Q25 Har företaget ett annat tillstånd?

- Ja (1)
- Nej (2)
- Ej tillämpligt (3)

Q26 Sanktion kör/vilotider

- Ja (1)
- Nej (2)

Q27 Trafiktillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q30 Trafiktillstånd: Beskrivning/anmärkning

---

Q28 Gemenskapstillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q31 Gemenskapstillstånd: Beskrivning/anmärkning

---

Q29 Annat tillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q32 Annat tillstånd: Beskrivning/anmärkning

---

Q33 Övriga kommentarer för kontroll av företag

---

---

Q34 KONTROLL AV FORDON

Nationalitet buss

- Svenskt (1)
- Annat land, ange: (2) \_\_\_\_\_

Q35 Släp

- Släp (1)
- Inget släp (2)

*Display This Question:  
If Q35 = 1*

Q36 Nationalitet släp

- Svenskt (1)
- Annat land, ange: (2) \_\_\_\_\_

Q37 Teknisk beskaffenhet buss exkl. däck

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

*Display This Question:  
If Q37 = 2  
Or Q37 = 3*

Q40 Oljebemängd motor

- Ja (1)
- Nej (2)

Q38 Teknisk beskaffenhet däck

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Display This Question:  
If Q35 = 1

Q39 Teknisk beskaffenhet släp

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Q41 Övriga kommentarer för kontroll av teknisk beskaffenhet

---

---

Q42 Hastighet

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q46 Hastighet: Beskrivning/anmärkning

---

Display This Question:  
If Q42 = 1

Q47 Har det varit någon hastighetsöverträdelse?

- Nej (1)
- Ja, 1-6 km/h (2)
- Ja, 7-12 km/h (3)
- Ja, annat: (4) \_\_\_\_\_

Q43 Skyddsanordningar

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q48 Skyddsanordningar: Beskrivning/anmärkning

---

Q44 Fordonsskatt

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q49 Fordonsskatt: Beskrivning/anmärkning

---

Q45 Tidigare föreläggande/körförbud

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Primärrapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q50 Tidigare föreläggande/körförbud: Beskrivning/anmärkning

---

Q51 Övriga kommentarer för kontroll av fordon

---

---

Q52 Övriga kommentarer

Tryck på pilen till höger för avsluta enkäten

---

---

## 8.2 Blankett taxi

Q3 Ange län:

- Jönköping (1)
- Dalarna (2)
- Norrbotten (3)
- Skåne (4)
- Stockholm (5)
- Västra Götaland (6)
- Västmanland (7)

*Display This Question:  
If Q3 = 1*

Q4 Ange mätplats i Jönköpings län:

- Resecentrum (Jönköping) (1)
- Sjukhuset Ryhov (Jönköping) (2)
- Flygplatsen Axamo (Jönköping) (3)
- Emia Mässområdet (Jönköping) (4)
- Centrum (Västra/Östra storgatan) (Jönköping) (5)
- Högskolan (Jönköping) (6)
- Vårdcentral (Huskvarna) (7)
- Centrum/Esplanaden (Huskvarna) (8)
- Järnvägsstation (Tranås) (9)
- Centrum (Storgatan) (Tranås) (10)
- Järnvägsstationen/Järnvägsgatan. 1 (Nässjö) (11)
- Sjukhuset/Ingsbergsgatan (Nässjö) (12)
- Centrum (Nässjö) (13)
- Centrum (Vetlanda) (14)
- Buss/Taxistation (Värnamo) (15)

- Sjukhuset (Värnamo) (16)
- Centrum (Värnamo) (17)
- Centrum (Gislaved) (18)
- Annan, ange: (19) \_\_\_\_\_

Display This Question:

If Q3 = 2

Q5 Ange mätplats i Dalarna:

- Dala Airport (Borlänge) (1)
- Järnvägsstationen (Borlänge) (2)
- Sjukhus (Borlänge) (3)
- Skolor (Borlänge) (4)
- Falu lasarett (Falun) (5)
- Järnvägsstationen (Falun) (6)
- Centrum (Falun) (7)
- Järnvägsstationen (Ludvika) (8)
- Järnvägsstationen (Avesta) (9)
- Sjukhuset (Avesta) (10)
- Sjukhus (Mora) (11)
- Järnvägsstationen (Mora) (12)
- Centrum (Malung) (13)
- Skolor (Malung) (14)
- Annan, ange: (15) \_\_\_\_\_



Display This Question:  
If Q3 = 3

Q6 Ange mätplats i Norrbotten:

- Sunderby sjukhus (Luleå) (1)
- Kallax flygplats (Luleå) (2)
- Centrala Luleå (Luleå) (3)
- Sjukhuset (Piteå) (4)
- Centrala Piteå (Piteå) (5)
- Skola Björknäs (Boden) (6)
- Centrala Boden (Boden) (7)
- Vårdcentral Björknäs (Boden) (8)
- Vårdcentral centrala Boden (Boden) (9)
- Ålderdomshem (Älvsbyn) (10)
- Centrala Älvsbyn/hotellen (Älvsbyn) (11)
- Sjukhuset (Gällivare) (12)
- Centrala Gällivare (Gällivare) (13)
- Sjukhuset/vårdcentralen (Kalix) (14)
- Centrala Kalix (Kalix) (15)
- Annan, ange: (16) \_\_\_\_\_

Display This Question:  
If Q3 = 4

Q7 Ange mätplats i Skåne:

- Centralstationen (Malmö) (1)
- Ulmas (Malmö) (2)
- Arenan (Malmö) (3)
- Stortorget (Malmö) (4)
- Möllevångstorget (Malmö) (5)
- Börshuset (Malmö) (6)
- Triangeln (Malmö) (7)
- SAS Radisson (Malmö) (8)
- Knutpunkten (Helsingborg) (9)
- Lasarettet (Helsingborg) (10)
- Väla centrum (Helsingborg) (11)
- Södergatan (Helsingborg) (12)
- Olympia (Helsingborg) (13)
- Centralstationen (Lund) (14)
- Norra Industriområdet/Nova Lund (Lund) (15)
- Ulmas Lund (Lund) (16)
- Universitetet (Lund) (17)
- Centralsjukhuset (Kristianstad) (18)
- Centralstationen (Kristianstad) (19)
- Järnvägsstationen (Landskrona) (20)
- Vårdcentralen (Landskrona) (21)
- Pågatågsstationen (Hässleholm) (22)
- Torget (Hässleholm) (23)
- Continentterminalen/Färjorna (Trelleborg) (24)

- Sjukhuset (Trelleborg) (25)
- Annan, ange: (26) \_\_\_\_\_
- 

Display This Question:  
If Q3 = 5

Q8 Ange mätplats i Stockholms län:

- Vasagatan Centralen på plan (City) (1)
- Sheraton (City) (2)
- Klarabergsgatan (City) (3)
- Stureplan (City) (4)
- Blaiseholmshamnen Grand Hotell (City) (5)
- Kungsgatan (Hötorget) (City) (6)
- Södersjukhuset (City) (7)
- Färjorna (City) (8)
- Vasamuseet (City) (9)
- Gullmarsplan (Söderort) (10)
- Farsta (Söderort) (11)
- Älvsjö station (Söderort) (12)
- Bromma flygplats (Västerort) (13)
- Karolinska sjukhuset (Västerort) (14)
- Solna centrum (Västerort) (15)
- Bussterminalen (Roslagen Norrtälje) (16)
- Norrtälje sjukhus (Roslagen Norrtälje) (17)
- Arlanda flygplats (Norrort) (18)
- Scandic Hotell Infra City (Norrort) (19)
- Nacka Forum (Nacka) (20)
- Nacka vårdakut (Nacka) (21)

- Huddinge sjukhus (Södertörn) (22)
- Handens centrum (Södertörn) (23)
- Nynäshamns centrum (Södertörn) (24)
- Södertälje sjukhus (Södertälje) (25)
- Centralen (Södertälje) (26)
- Annan, ange: (27) \_\_\_\_\_

Display This Question:  
If Q3 = 6

Q9 Ange mätplats i Västra Götaland:

- Centralstationen (Göteborg) (1)
- Gotia Towers (Göteborg) (2)
- Frölunda torg (Göteborg) (3)
- Park Avenue Kungssportsavenyn (Göteborg) (4)
- Östra sjukhuset (Göteborg) (5)
- Borås sjukhus (Borås) (6)
- Järnvägsstationen (Borås) (7)
- NÄL (sjukhus) (Trollhättan) (8)
- Drottningtorget (Trollhättan) (9)
- Uddevalla sjukhus (Uddevalla) (10)
- Centralstationen (Uddevalla) (11)
- Centralstationen (Vänersborg) (12)
- Busstationen (Skara) (13)
- Sjukhuset (Skövde) (14)
- Järnvägsstationen (Mariestad) (15)
- Annan, ange: (16) \_\_\_\_\_

Display This Question:  
If Q3 = 7

Q10 Ange mätplats i Västmanland:

- Centralstationen (Västerås) (1)
- Stora torget (Västerås) (2)
- Lasarettet (Västerås) (3)
- Flyget (Västerås) (4)
- Stationen (Köping) (5)
- Taxi (Köping) (6)
- Järnvägsstationen (Sala) (7)
- Taxistationen (Sala) (8)
- Järnvägsstationen (Arboga) (9)
- Taxi (Arboga) (10)
- Järnvägsstationen (Fagersta) (11)
- Taxi (Fagersta) (12)
- Annan, ange: (13) \_\_\_\_\_

Q11 Kontroll eller bortfall

- Kontroll (1)
- Bortfall (2)

Display This Question:  
If Q11 = 2

Q12 Ange anledning till bortfall → AVSLUTAS SEDAN

---

---

---

---

---

Q13 KONTROLL AV FÖRARE

Alkohol och droger

- Utan anmärkning (1)
- Anmälan/rapport (2)

Q14 Alkohol och droger: Beskrivning/anmärkning

---

Q15 Bilbälte

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt/dispens (5)

Q16 Bilbälte: Beskrivning/anmärkning

---

Q17 Körkort

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q18 Körkort: Beskrivning/anmärkning

---

Q19 Taxileg

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q20 Taxileg: Beskrivning/anmärkning

---

Q21 Personlig tidbok

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q22 Personlig tidbok: Beskrivning/anmärkning

---

Q23 Taxameterutskrift (PK-lista)

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q24 Taxameterutskrift (PK-lista): Beskrivning/anmärkning

---

Q25 Övriga kommentarer för kontroll av förare

---

---

Q26  
KONTROLL AV FÖRETAG

Är taxin en avtalstaxi?

- Ja (1)
- Nej (2)
- Vet ej/ej tillämpligt (3)

Q27 Är företaget ansluten till en beställningscentral?

- Ja (1)
- Nej (2)
- Vet ej (3)

Q28 Har företaget ett taxitrafiktillstånd?

- Ja (1)
- Nej (2)

Q29 Trafiktillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Anmälan/rapport (2)

Q30 Trafiktillstånd: Beskrivning/anmärkning

---

Q31 Vilotidsförordning

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapportteftergift (4)

Q33 Vilotidsförordning: Beskrivning/anmärkning

---

Q32 Prisinformation

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapportteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q34 Prisinformation: Beskrivning/anmärkning

---

Q35 Övriga kommentarer för kontroll av företag

---

---



Q36 KONTROLL AV FORDON

Är fordonet anmält för taxitrafik?

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q39 Anmält för taxitrafik: Beskrivning/anmärkning

---

Q37 Körförbud/föreläggande/avställt fordon?

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q40 Körförbud/föreläggande/avställt fordon: Beskrivning/anmärkning

---

Q38 Fordonets taxameter ansluten till redovisningscentral?

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q41 Taxameter ansluten till redovisningscentral: Beskrivning/anmärkning

---

Q42 Teknisk beskaffenhet, fordon exkl däck

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Q43 Teknisk beskaffenhet däck

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Q44 Taxameter (tex kontrollrapport)

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)
- Dispens (4)

Q46 Bälte/skyddsanordningar

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q47 Bälte/skyddsanordningar: Beskrivning/anmärkning

---

Q48 Fordonsskatt

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q49 Fordonsskatt: Beskrivning/anmärkning

---

Q50 Avskyltning

- Ja (1)
- Nej (2)

Q54 Avskyltning: Beskrivning/anmärkning

---

Q51 Övriga kommentarer för kontroll av fordon

---

---

Q52 Hindrande av fortsatt färd?

- Nej (1)
- Ja, muntligen delgiven (2)
- Ja, fordonsnycklar (3)
- Ja, frakthandlingar (4)
- Ja, registreringsskyltar (5)
- Ja, klampning (6)

Q55 Hindrande av färd: Beskrivning/anmärkning

---

Q53 Övriga kommentarer

Tryck på pilen till höger för att avsluta enkäten

---

---



[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503