



TSG
2023-8014

Tillståndsmätning buss 2023

Kontroll av regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Yrkestrafik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2023-8014
Författare Fredrik Lorenz och Jonathan Sundin
Månad År December 2023

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

En fungerande 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 tillståndsmätningar 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 redovisar vi resultaten från mätningen avseende beställningstrafik med buss. Arbetet med tillståndsmätningen har utförts tillsammans med Institutet för kvalitetsindikatorer AB, som varit statistikkonsult i detta arbete.

Vi vill rikta ett särskilt tack till Polismyndigheten som genom sitt arbete i fält möjliggör denna undersökning. Vi vill även tacka de branschorganisationer som bidragit till utformningen av undersökningen.

Borlänge, december 2023

Petra Wermström
Avdelningsdirektör Väg och järnväg

Sammanfattning

Transportstyrelsen har under våren 2023 genomfört en mätning av regelefterlevnaden bland de som utför beställningstrafik med buss. Vi kan konstatera att regelefterlevnaden överlag är hög inom enskilda regelområden och att detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Inom ett flertal områden råder fullständig, eller närapå fullständig, regelefterlevnad. Bland annat hade samtliga förare rätt behörigheter, samtliga företag nödvändiga tillstånd och fordonsskatten var betald för samtliga svenskregistrerade fordon. Jämfört med 2018 års mätning har regelefterlevnaden förbättrats inom områden kopplade till bland annat hastighet och teknisk beskaffenhet.

Ett område som sticker ut i negativ bemärkelse är det om kör- och vilotider. I årets mätning fick knappt var tredje förare någon form av anmärkning på grund av att dessa regler inte följdes. Även i tidigare mätningar har bristerna inom detta område varit stora. Därför är det oroväckande att det inte går att se någon förbättring i årets mätning utan att regelefterlevnaden snarare har försämrats ytterligare. Vidare har andelen fordon som framförts för fort minskat jämfört med föregående mätning. Däremot har en högre andel av fortkörningarna resulterat i ordningsböter, vilket pekar på att de grövre hastighetsöverträdelserna har ökat i omfattning.

Över tid har det skett en konsolidering av marknaden och en förflyttning mot färre men i genomsnitt större företagsenheter. Utvecklingen har präglat marknaden en längre tid, men stärktes under covid-19-pandemin. Jämfört med föregående mätning har en lägre andel företag skulder registrerade på sina skattekonton, däremot har den genomsnittliga skuldsättningen bland företag med skulder ökat.

Även om regelefterlevnaden är hög inom enskilda områden har ett relativt stort antal kontroller resulterat i enstaka anmärkningar. Det är därför viktigt att arbetet med att förbättra regelefterlevnaden fortsätter, så att även de enstaka bristerna kan minimeras.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	8
1.1	Bakgrund.....	8
1.2	Syfte och frågeställningar	8
1.3	Metod.....	9
1.3.1	Datainsamling.....	11
1.3.2	Kontroll av skatter och avgifter	11
1.4	Definitioner.....	11
1.5	Avgränsningar.....	12
1.6	Disposition	12
2	YRKESTRAFIKLAGSTIFTNING.....	13
2.1	Gällande lagstiftning	13
2.1.1	Krav på förare.....	13
2.1.2	Krav på företag.....	14
2.1.3	Krav på fordon och släp	15
2.2	Nyligen genomförda regeländringar	15
2.2.1	Nya regler om kör- och vilotider	15
2.2.2	Skärpta krav på etablering	16
2.2.3	Utstationering	16
2.2.4	Krav på vinterdäck.....	17
2.2.5	På gång	17
3	BUSSMARKNADENS UTFORMNING.....	18
4	RESULTAT FRÅN TILLSTÅNDSMÄTNINGEN	19
4.1	Kontroll av förare	19
4.1.1	70 procent av förarna har svenskt körkort.....	19
4.1.2	I stort sett alla förare har rätt behörigheter	20
4.1.3	Ingen förare rapporterad för onykterhet	20
4.1.4	Försämrad efterlevnad av reglerna om kör- och vilotider.....	21
4.2	Kontroll av företag.....	22
4.2.1	Drygt två av tre företag är registrerade i Sverige	22
4.2.2	Alla företag har nödvändiga tillstånd	23
4.2.3	De flesta företagen följer reglerna om kör- och vilotider	24
4.3	Kontroll av fordon.....	25
4.3.1	Majoriteten av bussarna är registrerade i Sverige	25
4.3.2	Bussarna är överlag i gott skick	26
4.3.3	Få bussar med släp	28
4.3.4	Slarv med skyddsanordningar i vissa fordon	28
4.3.5	Få grova hastighetsöverträdelser – men många kör lite för fort.....	29
4.3.6	Skatten är betald för alla bussar.....	32

5	KONTROLL AV SKATTER OCH AVGIFTER.....	33
5.1	Allt färre tillståndshavare	33
5.2	Få nyetableringar de senaste åren	33
5.3	Steg mot större företagsenheter	34
5.4	Färre men i genomsnitt större skatteskulder	35
5.5	Få med skulder hos Kronofogden	36
6	SLUTSATSER	37
6.1	Enstaka brister upptäcktes vid många kontroller	37
6.2	Försämrade regelefterlevnad bland förare av utländska fordon.....	37
6.3	Vissa frågetecken kring hastighetsefterlevnaden	38
6.4	Färre företag utgör en större del av marknaden	39
	BILAGA 1.....	41

1 Inledning

För att säkerställa en effektiv och rättvis konkurrens på yrkestrafikmarknaden regleras den på olika sätt på FN-nivå, EU-nivå och nationell nivå. Dessutom utförs kontroller och tillsyn av företagen av såväl Polismyndigheten som Transportstyrelsen. Tillståndsmätningar inom yrkestrafiken görs för att på ett representativt sätt mäta hur väl företagen på marknaden följer de regler som finns på yrkestrafikområdet. I detta kapitel ges en bakgrund till mätningarna och hur de utförs.

1.1 Bakgrund

Tillståndsmätningar i Transportstyrelsens regi har sin bakgrund i ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen och dåvarande Rikspolisstyrelsen 2012. Uppdraget gick bland annat ut på att ta fram en ordning för att löpande mäta regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Sedan det uppdragets redovisning har tillståndsmätningar utförts regelbundet. Inför mätningen som redovisas i denna rapport har upplägget för mätningarna justerats. Tidigare har mätningar inom de tre yrkestrafikområdena gods, buss och taxi genomförts samma år. Detta har inneburit att stora resurser behövt läggas ned under en förhållandevis komprimerad tidperiod från såväl Transportstyrelsen som Polisen för att kunna genomföra mätningarna. Därför har det funnits tankar om att dela upp mätningarna för att istället kunna mäta ett område per år. Att genomföra denna förändring aktualiserades än mer i samband med covid-19-pandemin som gjorde att tidplanen för mätningarna behövde justeras. Efter en övergångsperiod med delvis överlappande mätningar kommer tillståndsmätningar från och med denna mätning att genomföras löpande, men för ett område per år. Planen för mätningarna framgår av tabell 1.

Tabell 1: Tidplan för Transportstyrelsens tillståndsmätningar 2023-2026.

Mätning	År
Buss	2023
Gods och sociala villkor	2024
Taxi	2025
Buss	2026

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med tillståndsmätningen är att få en representativ bild av i vilken utsträckning de regler som finns inom yrkestrafikområdet följs av marknadens aktörer. Eftersom Transportstyrelsens och Polisens ordinarie

tillsyn och kontroller genomförs riskbaserat¹ och inte slumpmässigt kan utfallet från den ordinarie verksamheten inte användas för att bedöma hur väl reglerna följs i allmänhet. Det är den kunskapsluckan som tillståndsmätningen avser att fylla.

1.3 Metod

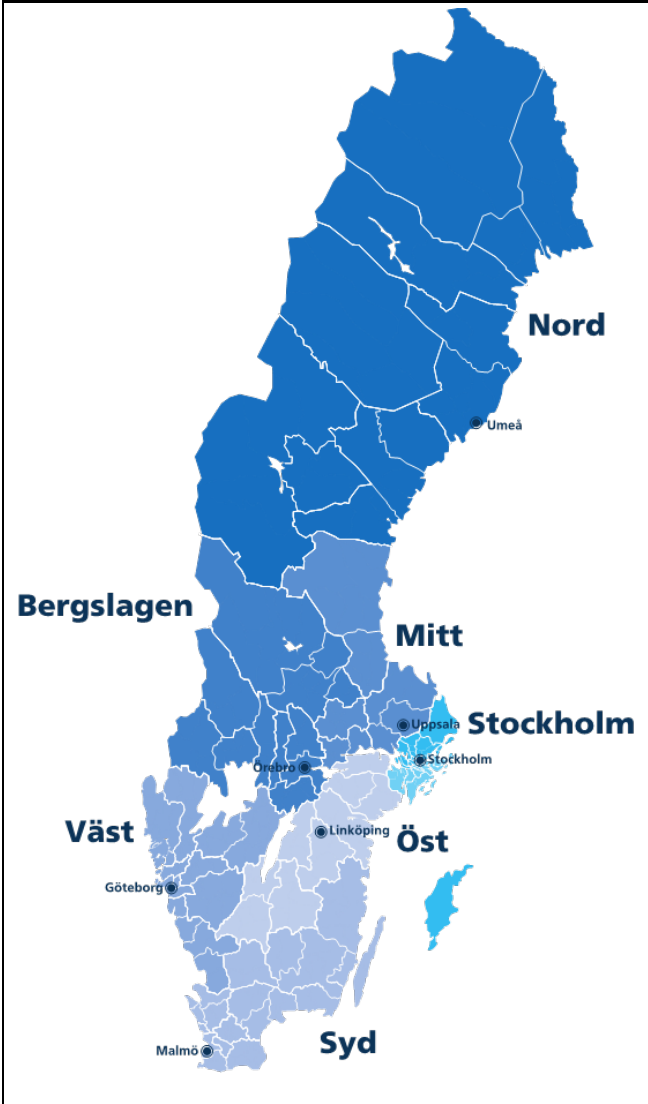
Tillståndsmätningen utförs av polisen genom vägkontroller. Det som skiljer kontrollerna vid tillståndsmätningen från polisens ordinarie kontroller är tillvägagångssättet för att välja ut vilka fordon som ska kontrolleras. Vid ordinarie kontroller riktar polisen in sig på fordon som av olika anledningar kan uppfattas som misstänkta, ett riskbaserat urval. Under tillståndsmätningen används däremot en statistiskt beräknad urvalsmetod för att välja ut vilka fordon som ska kontrolleras. Kontrollerna under tillståndsmätningen genomförs på, i förhand, angivna platser där bussar ofta stannar, exempelvis buss- eller tågstationer eller besöksmål.

Denna metod syftar till att fånga en så representativ bild som möjligt av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken.

Tillståndsmätningen utfördes, precis som vid tidigare mätningar, i landets samtliga sju polisregioner. Vilka län som ingår i respektive polisregion framgår av tabell 2. De län där mätningarna utförts är understrukna. Uppdelningen gör att hela Sverige ingår i undersökningen, men att kontroller inte utförs i samtliga län.

¹ Fokus på kontroller där det är störst risk för överträdelser.

Tabell 2: Län i respektive polisregion som ingått i tillståndsmätningen.

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

Källa: Polismyndigheten

Utveckling av enkätapplikationerna och bearbetning av data som samlas in har gjorts av Transportstyrelsens statistikonsult, Institutet för kvalitetsindikatorer AB. Kontrollerna genomfördes under våren 2023, mer bestämt vecka 21-23. Detta är samma veckor som mätningen genomfördes 2018. En polisregion fick förlängd tid med två dagar. Mätningen i sin helhet avslutades vecka 24.

Även om urvalsmetoden ger oss ett representativt urval ska det beaktas att resultaten är förknippade med vissa osäkerheter och att de inte nödvändigtvis alltid är applicerbara på populationen bussar i beställningstrafik i stort. Vidare bör det beaktas att de skillnader som

uppmärksammas i rapporten, dels mellan denna mätning och tidigare mätningar, dels mellan olika grupper, inte nödvändigtvis är statistiskt säkerställda.

1.3.1 Datainsamling

För att samla in data fyller polisen i uppgifter på en digital enkät som finns på särskilda surfplattor alternativt använder sin tjänstetelefon och registrerar svar via en webbadress. Enkäterna har utformats så att all information måste fyllas i innan det går att avsluta enkäten. Detta minimerar problematik med bortfall av enskilda uppgifter. För flera av frågorna i enkäten finns möjlighet för polisen att fylla i kommentarer om någon viss uppgift behöver förklaras särskilt eller specificeras. Ett exempel är att polisen kan komplettera genom att ange på vilket sätt en skyddsanordning brustit när anmärkningar på fordonets skyddsanordningar har rapporterats. Enkäterna är anpassade för respektive region avseende kontrollplatserna för att göra det lättare att fylla i var kontrollen utförts. Enkäterna återfinns i sin helhet i bilaga 1.

1.3.2 Kontroll av skatter och avgifter

Kontrollen av skatter och avgifter utförs genom att Skatteverket via avläsningar i sina register och databaser kontrollerar hur många tillståndshavare som är registrerade för F-skatt, arbetsgivaravgift och moms. Utöver detta kontrolleras om tillståndshavarna har registrerade skulder på sina skattekonton eller skulder restförda hos Kronofogdemyndigheten.

Den kontroll Skatteverket gör omfattar samtliga företag i Sverige med tillstånd att bedriva busstrafik, vilket innebär ett totalurval av svenska tillståndshavare.

1.4 Definitioner

För busstrafik i och till länder inom EU/EES² samt till och från tredje land finns definitioner av olika typer av persontransporter med buss. Det är linjetrafik, beställningstrafik och cabotagetrafik. Linjetrafik är bunden av tidtabell, går förutbestämd rutt och passagerare får stiga på och av vid hållplatser som är bestämda i förväg. Den är allmänt tillgänglig och förutsättningen är att trafiken är huvudsyftet och inte ett led i arrangemang med annat syfte. Beställningstrafik, eller tillfällig trafik, är rundresor där samma fordon används för att transportera en eller flera grupper som bildats i förväg och där passagerarna åker tillbaka till resans utgångspunkt. Beställningstrafik omfattar även anordnad trafik för särskilda evenemang samt resor som inkluderar boende eller andra turisttjänster. Cabotagetrafik

² EU-länderna samt Island, Lichtenstein och Norge

innebär att ett företag som är etablerat i en medlemsstat utför nationella persontransporter i en annan medlemsstat.

1.5 Avgränsningar

De bussar som undersöks inom ramen för tillståndsmätningen utför beställningstrafik. Linjelagd trafik ingår inte i undersökningen på grund av att inverkan för resenärerna bedöms bli för stor. Vidare är tillståndsmätningen avgränsad till de regler som rådde i samband med att kontrollerna genomfördes. Den svenska implementeringen av utstationeringsdirektivet³ har inte inkluderats i denna undersökning utan följs i stället upp genom ett regeringsuppdrag om att analysera mobilitetspaketets införande i Sverige.⁴

1.6 Disposition

I kapitel två redovisas kortfattat lagstiftning för de olika områden som tillståndsmätningen omfattar. Även regeländringar sedan senaste tillståndsmätningen redovisas likväl som kommande ändringar. I kapitel 3 ges en kortfattad beskrivning av marknadens utformning och detta följs av kapitel 4 där insamlade data från själva fältarbetet redovisas. I kapitel 5 återfinns resultaten från kontrollen av skatter och avgifter. Slutsatserna avslutar rapporten i kapitel 6.

³ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012

⁴ Regeringsbeslut 2022-03-17 Uppdrag att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige I2022/00693

2 Yrkestrafiklagstiftning

För att säkerställa en fungerande marknad med schyssta arbetsvillkor för förarna, rättvis konkurrens mellan företagen och hög trafiksäkerhet på vägarna regleras yrkestrafikmarknaden på olika sätt. Vissa bestämmelser kontrolleras av polisen, andra av Transportstyrelsen och vissa regler finns det ett delat ansvar kring. Delar av bestämmelserna, exempelvis gällande kör- och vilotider, är reglerade på FN-nivå eller EU-nivå medan andra, exempelvis om krav på vinterdäck, är nationella.

I detta kapitel redogörs kortfattat för de delar av lagstiftningen som kontrolleras i tillståndsmätningen. Dessutom uppmärksammas nyligen genomförda regeländringar.

2.1 Gällande lagstiftning

2.1.1 Krav på förare

I tillståndsmätningen kontrolleras att förarna lever upp till de formella krav som ställs för att få framföra fordon i yrkesmässig trafik. En första aspekt som kontrolleras är att föraren har rätt körkortsbehörigheter. För att få framföra buss krävs D-behörighet⁵. Utöver körkortsbehörighet behöver bussförare även ha giltiga yrkesförarkompetensbevis.

I tillståndsmätningen kontrolleras även förarens nykterhet. Alkohol- och/eller 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/eller drogpåverkan tydliggörs även av att Polisen måste upprätta en anmälan om onykterhet upptäcks. Förarnas nykterhet samt användande av bälte kontrolleras om fordonet är i rörelse när det väljs ut för kontroll.

Vidare ska förarna förhålla sig till de krav som finns specificerade i regelverket om kör- och vilotider. Det finns FN- och EU-gemensamma bestämmelser som bland annat reglerar maximal daglig körtid, körtid per vecka, körtid under två veckor i följd och minsta period för dygns- och veckovila. Här säger grundreglerna bland annat att en förare får köra som mest 4,5 timmar innan denne ska ta en rast på minst 45 minuter och att den dagliga körtiden får uppgå till nio timmar. Till dessa regler finns ett antal möjligheter att på olika sätt sträcka ut arbetstiden och förkorta vilan inom vissa gränser. Den maximala körtiden under en vecka får uppgå till 56 timmar och körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar. Förarna har även regler om vägarbetstid att förhålla sig till.

⁵ Körkortsbehörigheter finns i olika varianter, exempelvis DE-behörighet som ger föraren rätt att köra buss med tungt släp. För detaljer, se transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/har-korkort/fordon-du-far-kora/

Dessa säger att arbetstiden under en enskild vecka aldrig får överstiga 60 timmar.

Ansvaret för att reglerna följs är delat mellan förare och företag.

Föraren är bland annat ansvarig för att tidsreglerna följs, att kontrollera att färdskrivaren fungerar och att registrera korrekta uppgifter.

2.1.2 Krav på företag

Ett företag som är etablerat i Sverige och bedriver yrkesmässig busstrafik behöver ha ett yrkestrafiktillstånd. Sådant tillstånd kan företaget få genom ansökan till Transportstyrelsen. Vid en sådan ansökan prövas om företaget uppfyller krav på exempelvis ekonomiska förhållanden, yrkeskunnande och gott anseende. För att anses ha rätt yrkeskunnande behöver den som är trafikansvarig ha avlagt ett godkänt skriftligt prov om yrkeskunnande.

Om busstransporter genomförs internationellt krävs olika typer av tillstånd. Inom EU/EES behövs ett gemenskapstillstånd. För beställningstrafik krävs, utöver gemenskapstillstånd, ett färdblad. Det finns ett undantag från kravet på färdblad i en nordisk överenskommelse mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Kravet på gemenskapstillstånd kvarstår dock för persontransporter mellan länderna.

Sker busstransporter utanför EU/EES krävs, utöver gemenskapstillstånd, kontrolldokument för tillfällig trafik (beställningstrafik). Det kan vara i form av antingen färdblad enligt Interbusöverenskommelsen⁶ eller ett ASOR-dokument⁷. Även bilaterala transporttillstånd kan användas. Med ett sådant är det tillåtet med en transport tur och retur mellan Sverige och den andra staten⁸.

Ansvaret vad gäller kör- och vilotiderna delas som tidigare nämnts mellan förarna och företaget. Förarnas ansvar är att reglerna faktiskt följs men det är upp till företagen att planera transporterna på ett sådant sätt att det är möjligt för förarna att följa reglerna. Företagen ansvarar också för att säkerställa att förarna har tillräcklig kunskap om gällande regler för att dessa ska kunna följas. Företagen har även ansvar för att se till att fordonens färdskrivare är besiktigade i rätt tid.

⁶ Interbusöverenskommelsen är undertecknad av EU:s medlemsstater, Albanien, Andorra, Bosnien-Hercegovina, Moldavien, Montenegro, Nordmakedonien, Serbien, Storbritannien, Turkiet och Ukraina.

⁷ Överenskommelse om tillfällig internationell passagerartrafik på landsväg (ASOR). Det är bara för Schweiz som ASOR-dokument kan bli aktuellt, övriga parter i ASOR-överenskommelsen ingår numera i Interbusöverenskommelsen.

⁸ Bilaterala tillstånd utväxlas årligen mellan Sverige och andra stater.

2.1.3 Krav på fordon och släp

En förutsättning för hög trafiksäkerhet är att de fordon som trafikerar vägnätet fungerar som de ska. Därför finns det regler som på olika sätt reglerar bussens och släpets beskaffenhet och utrustning.

Bussen behöver också vara utrustad med olika skyddsanordningar som till exempel brandsläckare, bälten och klämskydd i stängningsfunktion.

En annan viktig parameter för en säker trafikmiljö är att fordonen framförs i enlighet med hastighetsbegränsningarna. För bussar är reglerna annorlunda jämfört med personbilar, då de aldrig får framföras snabbare än 100 km/tim. Under förutsättning att vägens hastighetsbegränsning inte är lägre får en tung buss framföras i 100 km/tim om samtliga passagerare äldre än 3 år har tillgång till plats med bälte, annars är 90 km/tim den högsta tillåtna hastigheten.

Om fordonskombinationen innefattar släp är den tillåtna hastigheten begränsad till 80 km/tim.

Precis som de flesta andra fordon som är registrerade i vägtrafikregistret är svenskregistrerade fordon som används i yrkesmässig trafik skattepliktiga och ägaren ska betala fordonsskatt. Om fordonsskatten inte är betald i tid drabbas ägaren av dröjsmålsavgift och fordonet beläggs med användningsförbud till dess skatten är betald.

2.2 Nyligen genomförda regeländringar

De senaste åren har ett flertal regeländringar inom vägtransportområdet genomförts som en del av det så kallade mobilitetspaketet. Efter flera år av förhandlingar kunde mobilitetspaketet beslutas under sommaren 2020. Paketet innebar att en rad olika regeländringar behövde genomföras i syfte att skapa bättre arbetsvillkor, sundare konkurrensvillkor mellan företag i olika medlemsländer och ökad trafiksäkerhet på vägarna. Sedan mobilitetspaketet antogs har dessa regeländringar stegvis trätt i kraft. I ett första skede, augusti 2020, infördes nya bestämmelser i regelverken om kör- och vilotider respektive färdskrivare.⁹ Under 2022 har ytterligare bestämmelser införts. Dessa berör bland annat krav på etablering och utstationering.

2.2.1 Nya regler om kör- och vilotider

De nya regler om kör- och vilotider och färdskrivare som infördes i augusti 2020 innebar bland annat utökade möjligheter till undantag från reglerna om

⁹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare

daglig körtid och körtid per vecka för att vid exceptionella omständigheter möjliggöra för förarna att återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad.

I syfte att förbättra arbetsvillkoren vid internationella transporter ska förarna ha rätt att minst en gång var fjärde vecka återvända till sin bostad, till arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad eller den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad. I samband med detta ska föraren också kunna ta en normal veckovila på minst 45 timmar.

Det är inte längre tillåtet för förare att ta sin normala veckovila i fordonet. Istället ska arbetsgivaren bekosta ett boende med såväl lämpliga sov- och möjligheter som sanitära inrättningar.

Det har även genomförts vissa ändringar i reglerna om färdskrivare för att göra dem mer kompatibla med den nya reglerna om kör- och vilotider. Föraren ska ange i färdskrivaren när fordonet passerar en landsgräns. Den förare som följer med ett fordon som transporteras på färja och tar en normal dygnsvila eller reducerad veckovila och som utför andra aktiviteter under totalt max en timme ska också göra särskild registrering.

2.2.2 Skärpta krav på etablering

I syfte att säkerställa att företag faktiskt bedriver verksamhet i landet de är registrerade i och därigenom motverka förekomsten av brevlådeföretag infördes skärpta etableringskrav i tillståndsförordningen¹⁰ i februari 2022. Enligt de nya reglerna ska företag som bedriver verksamhet i Sverige använda fordon som är registrerade i Sverige. Fordon som används i internationell trafik ska dessutom återvända minst en gång var åttonde vecka till den medlemsstat där företaget som förfogar över fordonen är etablerat.

2.2.3 Utstationering

Den 15 juni 2022 började det svenska införandet av utstationeringsdirektivet¹¹ att gälla i form av förordning (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn, vilken kompletterar lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare. Det som är relevant inom ramen för denna rapport är att en förare ska vara utstationerad när denne,

¹⁰ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG. Ändrad genom:

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn

¹¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012

som normalt arbetar i annat land, sänds till Sverige av en arbetsgivare för att under en begränsad tid utföra persontransport. Detta gäller under förutsättning att både på- och avstigning av passagerare sker i Sverige i samband med internationell linjetrafik.

2.2.4 Krav på vinterdäck

I juni 2019 trädde nya regler om vinterdäck i kraft. Istället för som tidigare enbart gälla fordonets drivaxel ställs numera krav på att såväl bussens som släpets samtliga hjul ska vara utrustade med vinterdäck från 1 december till 31 mars om vinterväglag råder.

2.2.5 På gång

Vissa bestämmelser som omfattas av det beslutade mobilitetspaketet hade inte börjat gälla när mätningen genomfördes. De kommer däremot gälla vid nästa tillståndsmätning för buss.

Kontrollperioden utökas från 28 till 56 dagar från och med 31 december 2024. Kontrollperiod är den period för vilken föraren, vid kontroll, ska kunna visa upp diagramblad eller färdskrivaruppgifter, förarkort samt registreringar som gjorts för hand.

För fordon som används för transporter som omfattas av kör- och vilotidsreglerna gäller nya bestämmelser från 21 augusti 2023 avseende krav på vilken färdskrivare som ska finnas installerad. De fordon som registreras för första gången från 21 augusti 2023 eller senare ska utrustas med en smart färdskrivare version 2. Den har nya funktioner som möjlighet att registrera position vid lastning och lossning samt att den registrerar position vid gränspassage automatiskt.

3 Bussmarknadens utformning

Bussmarknaden delas i regel upp i regional linjelagd busstrafik, långväga linjelagd busstrafik samt beställningstrafik. Den regionala linjelagda trafiken upphandlas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i respektive region. Såväl den långväga linjelagda trafiken som beställningstrafiken är kommersiell och drivs helt på företagsekonomiska villkor. Eftersom mätningen är avgränsad till bussar i beställningstrafik riktas fokus i detta kapitel mot att beskriva den kommersiella trafikens villkor. Då det är relativt vanligt att företag utför både kommersiell och upphandlad trafik kan segmenten inte separeras helt.

2022 bedrev 556 företag kommersiell busstrafik.¹² Bussbranschen är överlag småskalig. Knappt 60 procent av företagen inom det kommersiella segmentet hade inga anställda alls och utgör därför enmansföretag. Samtidigt hade enbart 3 procent 50 eller fler anställda. Denna småskalighet till trots domineras marknaden av ett fåtal aktörer som tillsammans står för en stor del av såväl trafiken som omsättningen på marknaden. Över tid har det skett en konsolidering av marknaden och en förflyttning mot färre men i genomsnitt större företagsenheter. Detta reflekteras i det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd, som de senaste fem åren ökat med omkring 25 procent.

Marknaden för kommersiell busstrafik drabbades särskilt hårt av covid-19-pandemin. De restriktioner som infördes, som bland annat innebar att större evenemang inte tilläts och att längre resor avråddes, medförde att efterfrågan på denna typ av trafik nästintill eliminerades helt. Enligt undersökningar genomförda bland företag som utför beställningstrafik med buss skedde en mindre återhämtning av resandet under 2021. Under inledningen av 2022 hävdades alla restriktioner, vilket innebar att återhämtningen accelererade. I dag bedöms resandet i stort sett ha återgått till liknande nivåer som före pandemin.¹³

Företagen på marknaden, särskilt de mindre, har länge brottats med låg lönsamhet och små marginaler. Detta förvärrades under pandemin och de uteblivna trafikintäkterna drev många företag i konkurs. Sedan 2021 har den ekonomiska situationen förbättrats allteftersom. 2022 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen 4,5 procent, vilket är en klar förbättring jämfört med året före och i linje med före pandemin.

¹² Statistiska Centralbyrån Företagsdatabasen

¹³ Sveriges Bussföretag (2023) Den svenska marknaden för turist- och beställningstrafik 2022

4 Resultat från tillståndsmätningen

I denna del av rapporten presenteras resultaten från årets mätning. Resultaten jämförs med resultat från de tidigare bussmätningarna för att visa på regelefterlevnadens utveckling över tid.

Inom ramen för årets mätning gjordes totalt 330 kontroller. Målsättningen var att genomföra omkring 60 kontroller per polisregion. I regionerna Nord, Bergslagen och Mitt fanns dock inte förutsättningar att uppnå detta mål eftersom trafikmängderna bedömdes vara otillräckliga. Detta har fått till följd att det totalt gjordes 90 kontroller färre än i 2018 års mätning. Omkring 30 procent av de kontrollerade bussarna var registrerade i utlandet. Ingen av de utlandsregistrerade bussarna kördes av företag som var etablerade i länder utanför EU/EES och inga transporter påbörjades eller skulle avslutas utanför EU/EES. Därför har det inte heller gjorts några kontroller utifrån de regler som specifikt gäller sådana företag.

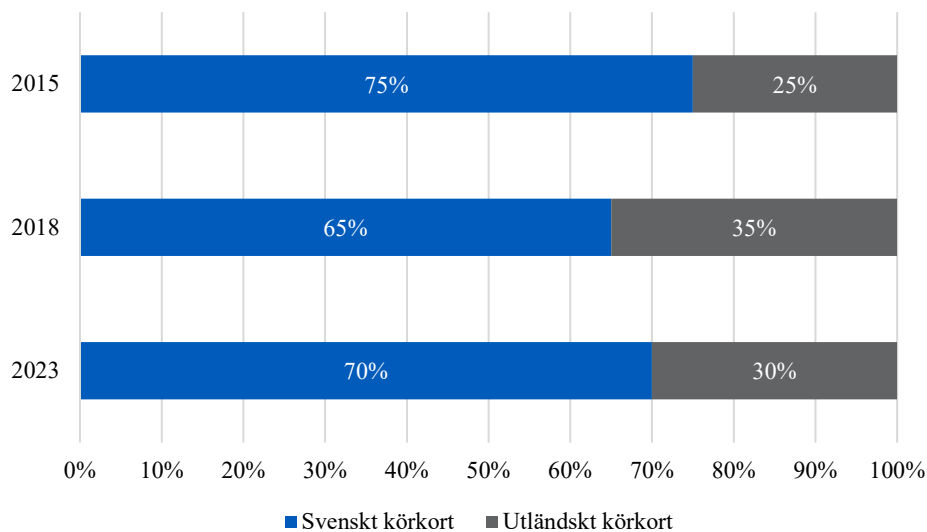
Inledningsvis kan vi konstatera att den totala regelefterlevnaden uppgick till 47 procent. Detta innebär att det i knappt hälften av kontrollerna inte uppmärksammades några brister överhuvudtaget. Således ledde 53 procent av kontrollerna till någon form av anmärkning. I denna siffra ingår även mindre fel och brister som resulterat i rapporteftergifter. Om enbart de mer allvarliga brister, som lett till ordningsbot, anmälan eller sanktionsavgift, inkluderas stiger den totala regelefterlevnaden till drygt 75 procent.

4.1 Kontroll av förare

4.1.1 70 procent av förarna har svenskt körkort

70 procent av de kontrollerade förarna hade ett körkort utfärdat i Sverige. Detta är en högre andel än i 2018 års mätning, när ungefär 65 procent av förarna hade ett svenskt körkort. Däremot är det aningen lägre än i 2015 års mätning, när motsvarande andel uppgick till 75 procent. I denna rapport görs ett antal jämförelser mellan förare med svenska respektive utländska körkort. Eftersom urvalet av svenska förare är större än det av utländska är resultaten som avser utländska förare förknippade med större osäkerheter.

Figur 1: Andel förare med svenskt respektive utländskt körkort.



En stor del av de utländska förarna, strax över 80 procent, är medborgare i andra EU-länder. De vanligaste nationaliteterna bland dessa är danskar, tyskar och polacker. Bortsett från några få undantag är nationaliteten på föraren densamma som på fordonet och företaget. Vissa mindre skillnader förekommer beroende på vilken region kontrollerna har utförts i. Högst andel utländska förare fanns i Skåne, där denna andel uppgick till drygt 40 procent.

4.1.2 I stort sett alla förare har rätt behörigheter

De allra flesta förarna hade de behörigheter som behövdes för att få framföra buss i beställningstrafik. Samtliga förare hade körkort med rätt behörighet och i enbart en kontroll kunde inte ett giltigt yrkeskompetensbevis visas upp vid kontroll. Även i de tidigare mätningarna har efterlevnaden av dessa regler varit närmast fullständig.

4.1.3 Ingen förare rapporterad för onykterhet

Trafik och alkohol eller droger hör inte ihop. Årligen orsakar påverkade förare en stor mängd olyckor och dödsfall i trafiken. Därför är det viktigt att minimera förekomsten av alkohol och droger i trafiken.

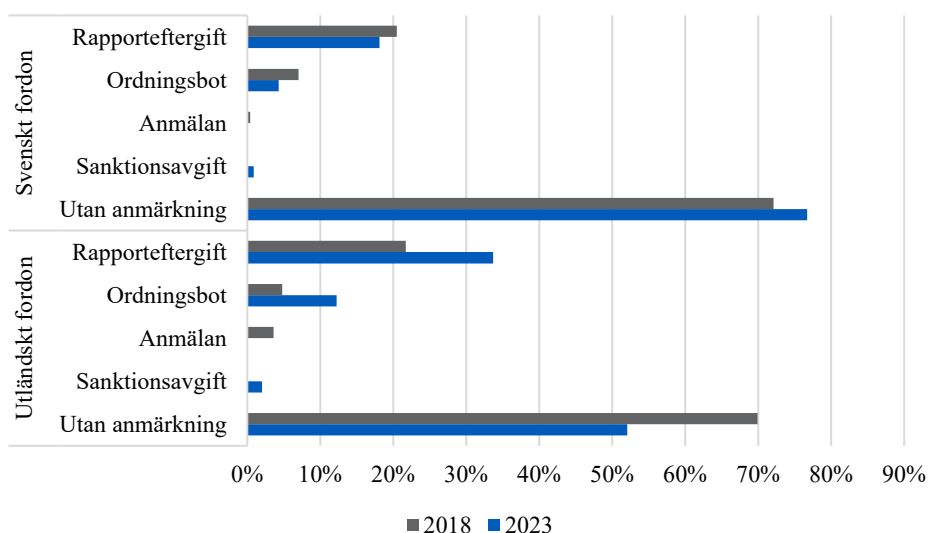
I omkring två av tre kontroller var fordonet i rörelse när det stoppades av polisen. I dessa fall kontrollerades att förarna var nyktra. Det är glädjande att kunna konstatera att samtliga kontrollerade förare var nyktra och att regel efterlevnaden inom området därför var fullständig. Detta är en förbättring jämfört med de tidigare mätningarna när ett fåtal förare som varit påverkade upptäckts vid kontrollerna.

Bland fordonen som framfördes kontrollerades även att föraren använde bilbälte. Kontrollerna visar att detta görs i mycket hög grad. I enbart två av dessa kontroller, vilket motsvarar knappt 1 procent, upptäcktes brister gällande bilbältesanvändningen. Även vid de tidigare mätningarna har konstaterats att förarna använder bilbälte i hög grad.

4.1.4 Försämrade efterlevnad av reglerna om kör- och vilotider

I de tidigare mätningarna har efterlevnaden av kör- och vilotidsreglerna uppmärksamats som ett särskilt problemområde. I 2015 års mätning uppgick efterlevnaden till 59 procent. Även om en klar förbättring observerades i 2018 års mätning var efterlevnaden inte högre än 71 procent. Årets mätning visar att det fortsatt finns stora brister när det kommer till detta område. Totalt uppgick efterlevnaden till 69 procent. Således har det skett en mindre nedgång jämfört med föregående mätning och därmed har den positiva utveckling som gick att uppmärksamma mellan de föregående mätningarna upphört. Precis som 2018 gäller frågeställningen i enkäten kör- och vilotider, men i den bestämmelse som reglerar ansvaret för kör- och vilotider återfinns även ansvaret för handhavande av färdskrivare.¹⁴ I de kompletterade svar som lämnats kan vi se att de överträdelser som rapporterats även handlar om sådana som relateras till regelverket om handhavande av färdskrivaren. Det kan exempelvis handla om att inte registrera position när en landsgräns passeras, att inte registrera i vilket land som arbetet påbörjas eller avslutas.

Figur 2: Regelefterlevnad avseende kör- och vilotider.



¹⁴ 9 kap. 5§ Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

De flesta regelöverträdelserna bedömdes vara mindre allvarliga sådana som sannolikt beror på slarv eller liknande och som därför resulterat i rapporteftergifter. Knappt 23 procent av kontrollerna ledde till rapporteftergifter. Här kan det exempelvis handla 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 7 procent av kontrollerna upptäcktes brister som ledde till ordningsbot. I dessa fall rör det sig om mer allvarliga fel, som rejält överskridna körtider, att systematiskt inte ha fyllt i start- och slutland eller att ha använt en annan förarens förarkort. I vissa fall kan förare tvingas betala sanktionsavgift för överträdelser som begåtts i ett annat land. I årets mätning uppgick denna andel till drygt 1 procent.

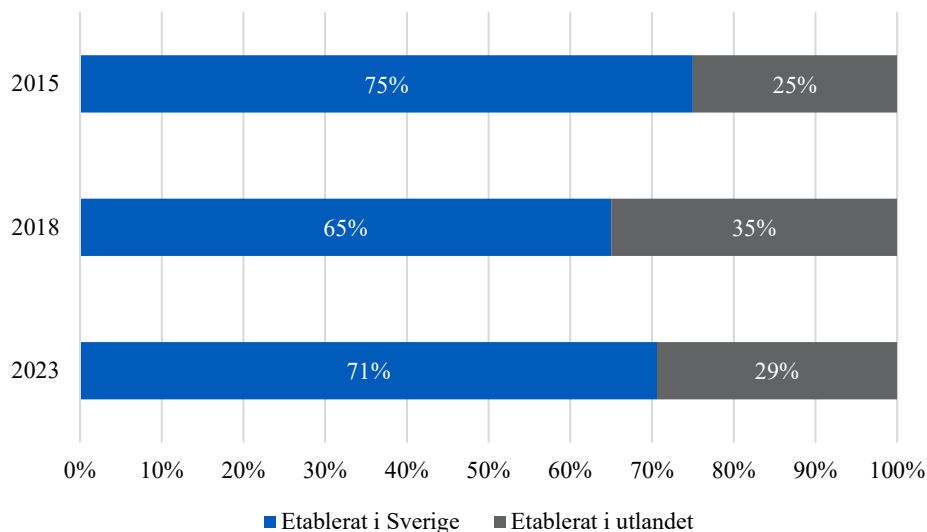
Som framgår av figur 2 finns det stora skillnader mellan förare av svensk- och utlandsregistrerade fordon. Bland förare av svenska fordon uppgick regelefterlevnaden till 77 procent, en förbättring med 5 procentenheter jämfört med föregående mätning. Bland förare av utländska fordon uppgick motsvarande siffra enbart till 52 procent, en försämring med 18 procentenheter jämfört med 2018. Bland annat har det skett mer än en dubbling av andelen kontroller som lett till ordningsbot. Den negativa utvecklingen i årets mätning drivs således av att det skett en försämring bland förare av utländska fordon.

4.2 Kontroll av företag

4.2.1 Drygt två av tre företag är registrerade i Sverige

I drygt 70 procent av kontrollerna var företagen som ansvarade för den aktuella transporten etablerade i Sverige. Det är en högre andel än i mätningen 2018, då 65 procent av företagen var etablerade i Sverige, men en lägre andel än 2015 när motsvarande andel var 75 procent.

Figur 3: Andel svensk- respektive utlandsetablerade företag.



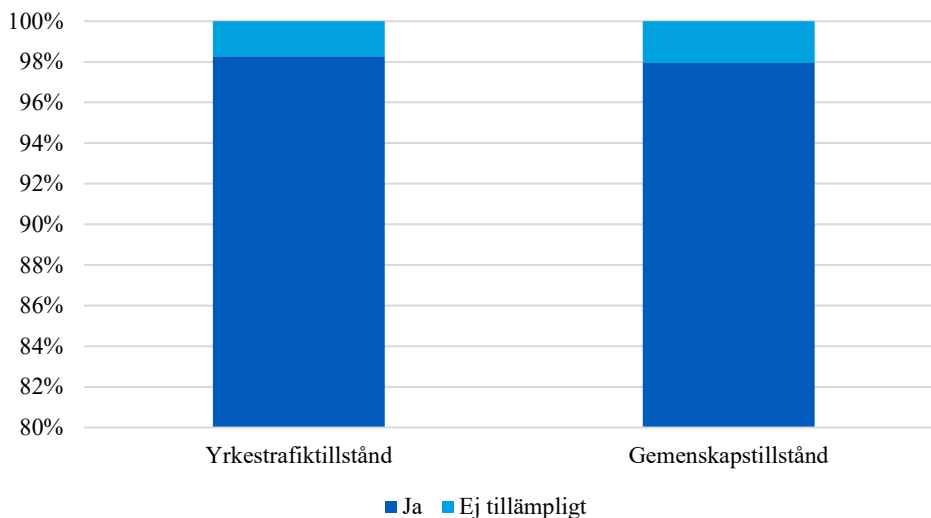
Samtliga företag etablerade i utlandet kom från andra länder i Europa, varav de vanligast förekommande länderna var Danmark, Tyskland och Polen. Även de baltiska länderna var relativt välrepresenterade.

4.2.2 Alla företag har nödvändiga tillstånd

Svenska tillståndsinnehavare är skyldiga att se till att de fordon som används i yrkesmässig trafik har anmälts till Transportstyrelsen. Mätningens resultat visar att detta görs i hög grad. I knappt 1 procent av kontrollerna var detta inte gjort. Dessa kontroller resulterade i en rapporteftergift respektive en anmälan.

Därutöver är det företagets ansvar att se till att nödvändiga tillstånd för den aktuella transporten finns. Vilka tillstånd som behövs varierar beroende på var företaget är etablerat och vilken typ av trafik som bedrivs. Om företaget är etablerat i Sverige behövs ett yrkestrafiktillstånd, medan ett gemenskapstillstånd behövs om företaget är etablerat i en annan medlemsstat inom EU/EES. Bland de som körde för svenska företag utförde 90 procent nationella transporter, 6 procent internationella transporter inom Norden och 4 procent internationella transporter utanför Norden.

Figur 4: Regelefterlevnad avseende innehav av nödvändiga tillstånd.



Samtliga kontrollerade företag, såväl svenska som utländska, hade de tillstånd som krävdes för den aktuella transporten. 2 procent av de svenska företagen och 2 procent av de utländska företagen saknade yrkestrafik- respektive gemenskapstillstånd. Samtliga bedömdes dock vara undantagna kraven på tillstånd, varför det inte utdelades någon påföljd. Efterlevnaden var alltså fullständig. Även i de tidigare mätningarna har efterlevnaden av dessa regler varit mycket hög.

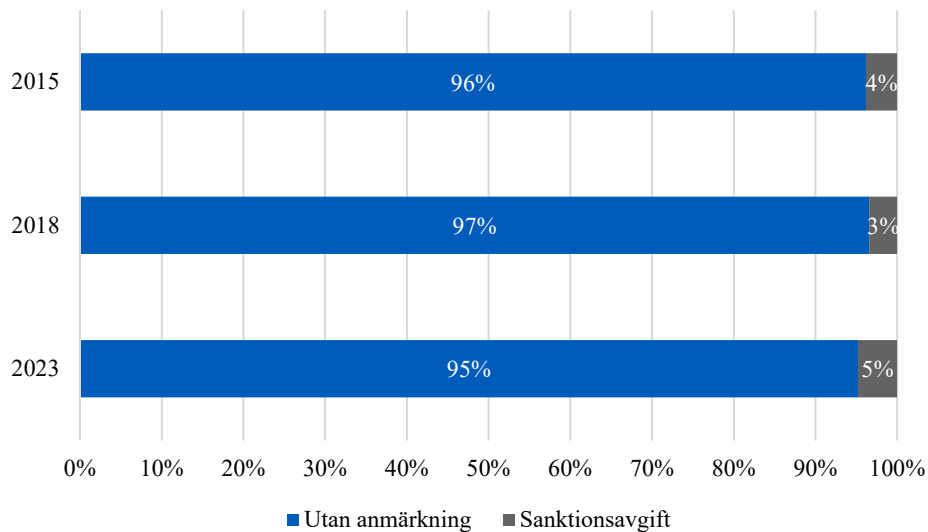
Utöver gemenskapstillstånd krävs att de som kör internationella transporter har ett färdblad för att få bedriva busstrafik. I 3 procent av kontrollerna kunde föraren inte visa upp detta kontrolldokument. I en av dessa kontroller utdelades en sanktionsavgift till företaget.

4.2.3 De flesta företagen följer reglerna om kör- och vilotider

Vid brott mot kör- och vilotidsreglerna kan såväl föraren som företaget straffas, beroende på överträdelsens art. Som nämnts i kapitel 2.1.2 är det företagets ansvar att planera trafiken på ett sådant sätt att reglerna kan följas av förarna.

I likhet med de tidigare mätningarna kan det konstateras att företagen i hög grad lever upp till sitt ansvar kopplat till kör- och vilotidsreglerna.

Figur 5: Regelefterlevnad bland företag avseende kör- och vilotider.



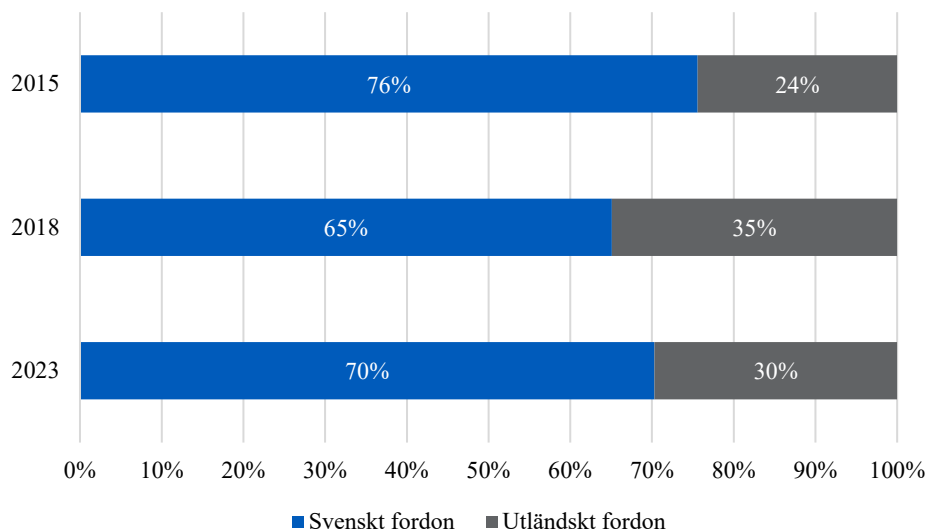
Andelen som rapporterades för sanktionsavgifter för överträdelser av reglerna uppgick till 5 procent. Även om detta är en liten andel är det en marginell försämring jämfört med tidigare mätningar. 2018 var denna siffra 3 procent och 2015 var den 4 procent. Inga noterbara skillnader förekom beroende på om företaget var etablerat i Sverige eller i utlandet. Vidare resulterade cirka 2 procent av kontrollerna i sanktionsavgifter för överträdelser av regler om färdskrivare.

4.3 Kontroll av fordon

4.3.1 Majoriteten av bussarna är registrerade i Sverige

Strax över 70 procent av de kontrollerade bussarna var registrerade i Sverige. Det är en högre andel än i 2018 års mätning, när omkring 65 procent av bussarna var svenskregistrerade. Däremot är det lägre än i 2015 års mätning, när motsvarande andel uppgick till drygt 75 procent.

Figur 6: Andelen svensk- respektive utlandsregistrerade fordon.

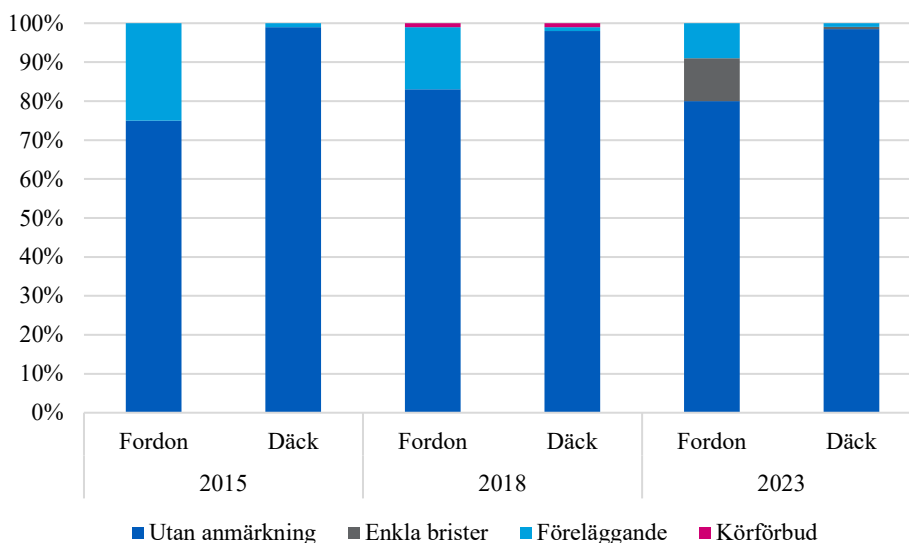


Bland utlandsregistrerade bussar var de vanligaste förekommande länderna Danmark, Tyskland, och Polen. Bortsett från några enstaka norska fordon var samtliga fordon registrerade i ett EU-land.

4.3.2 Bussarna är överlag i gott skick

Som en del av mätningen kontrollerades bussarnas tekniska beskaffenhet. Detta gjordes dels med utgångspunkt i de krav som finns på fordonens skick, dels i de krav som finns på däckens skick. Knappt 80 procent av bussarna gick igenom bägge dessa kontroller utan anmärkningar. Det var främst när själva fordonets skick kontrollerades som brister upptäcktes. I 20 procent av dessa kontroller fanns det brister, varav drygt hälften bedömdes vara enklare brister medan knappt hälften bedömdes vara något allvarigare och resulterade därför i förelägganden. Även om brister gällande bussarnas tekniska beskaffenhet upptäcktes vid ungefär var femte kontroll bedömdes merparten av bristerna vara så pass lindriga att varken förare eller företag rapporterades. I enbart en kontroll upptäcktes brister som ansågs tillräckligt allvarliga för att motivera en ordningsbot.

Figur 7: Teknisk beskaffenhet bland fordon och däck.



Jämfört med 2018 års mätning har andelen bussar som fått någon form av anmärkning, antingen på fordonets eller däckens skick, ökat med 3 procentenheter. Däremot har andelen minskat med 5 procentenheter jämfört med 2015. Även om utvecklingen gått åt fel håll sedan föregående mätning ska det sägas att andelen fordon med mycket allvarliga brister, och som belagts med körförbud, minskat. 2018 fick 1 procent av fordonen körförbud efter genomförd kontroll medan inget fordon fick det i årets mätning.

Det förekommer tydliga skillnader i fordonens skick beroende på om det är registrerat i Sverige eller i utlandet. Bland svenska fordon uppgick regelefterlevnaden till 76 procent medan motsvarande bland utländska fordon var knappt 90 procent. Således lever utländska fordon i högre grad upp till de krav som ställs på teknisk beskaffenhet. Ett liknande mönster har observerats såväl vid de tidigare bussmätningarna som vid de mätningar som gjorts över godstrafikens regelefterlevnad.

Tidigare erfarenheter har visat att ett relativt vanligt problem är att bussarnas motorer är oljebemängda, vilket kan tyda på oljeläckage. För att följa upp omfattningen på detta problem ställdes en fråga som specifikt rör detta. Vid mätningen 2015 hade 44 procent av bussarna som fått föreläggande på grund av bristfällig teknisk beskaffenhet en motor som var oljebemängd. I 2018 års mätning hade denna andel sjunkit till knappt 23 procent, medan den i årets mätning återigen stigit till nivåer omkring 45 procent. En hög andel av alla förelägganden beror således på att bussarnas motorer var oljebemängda. Denna andel påverkas dock även av att färre bussar än tidigare fått förelägganden på grund av bristande teknisk beskaffenhet. Sett till samtliga kontroller fick drygt 4 procent anmärkningar

på grund av bussarnas motorer var oljebemängda. Detta är en ökning med cirka 1,5 procentenheter jämfört med 2018.

Den tekniska beskaffenheten beträffande bussarnas däck rapporteras separat. Denna är betydligt högre än för bussarna generellt och så många som 99 procent av bussarna var utan anmärkning. Bland de bussar som fick anmärkningar på grund av däckens skick rörde det sig främst om mindre brister som resulterade i rapporteftergifter. Enbart en kontroll resulterade i påföljd i form av ordningsbot. Även i de tidigare mätningarna har det kunnat konstateras att däcken överlag är i gott skick. Vid tolkning av dessa resultat bör man väga in att mätningen gjordes under perioden maj-juni 2023, det vill säga under månader när sommardäck ska användas. Resultatet skulle ha kunnat se annorlunda ut om kontrollerna gjorts under en vintermånad.

4.3.3 Få bussar med släp

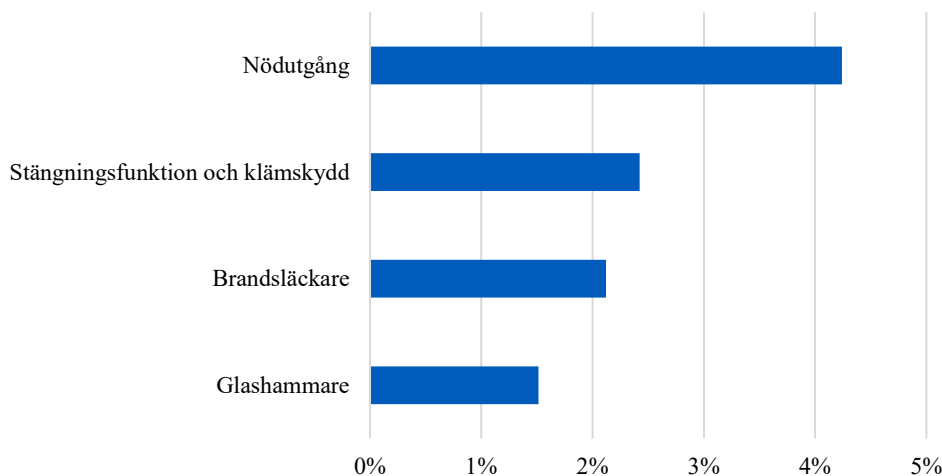
Om bussarna har släp, ska även släpet kontrolleras med avseende på teknisk beskaffenhet. Kontrollerna visar att det är väldigt ovanligt med släp bland bussar. Bara 2 procent av de kontrollerade fordonen hade släp. Av dessa var strax över hälften svenska.

Av de fåtal släp som kontrollerades var samtliga i tillräckligt gott skick för att klara kontrollerna utan anmärkningar. 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.

4.3.4 Slarv med skyddsanordningar i vissa fordon

Vidare gjordes kontroller av att nödvändiga skyddsanordningar fanns ombord på bussen och att de fungerade som de skulle. Omkring 90 procent av bussarna klarade dessa kontroller utan anmärkningar. Merparten av bristerna som upptäcktes var mindre allvarliga och resulterade i rapporteftergifter. I enbart en kontroll upptäcktes brister som var så pass allvarliga att de motiverade en ordningsbot. Svenska bussar tycks vara utrustade med fungerande skyddsanordningar i högre grad än utländska. Bland svenska bussar uppgick efterlevnaden till 92 procent medan motsvarande bland utländska var 86 procent. Jämfört med tidigare mätningar har regelefterlevnaden minskat. I 2018 års mätning fanns fungerande skyddsanordningar i 96 procent av fordonen. Alltså har det skett en försämring med 6 procentenheter. Årets resultat är även klart lägre än vad som framkom vid mätningen 2015. Här ska det tilläggas att frågan har formulerats på ett mer specifikt sätt än i tidigare mätningar och att detta kan ha haft viss påverkan på resultatet.

Figur 8: Andelen bussar med anmärkning per skyddsanordning.

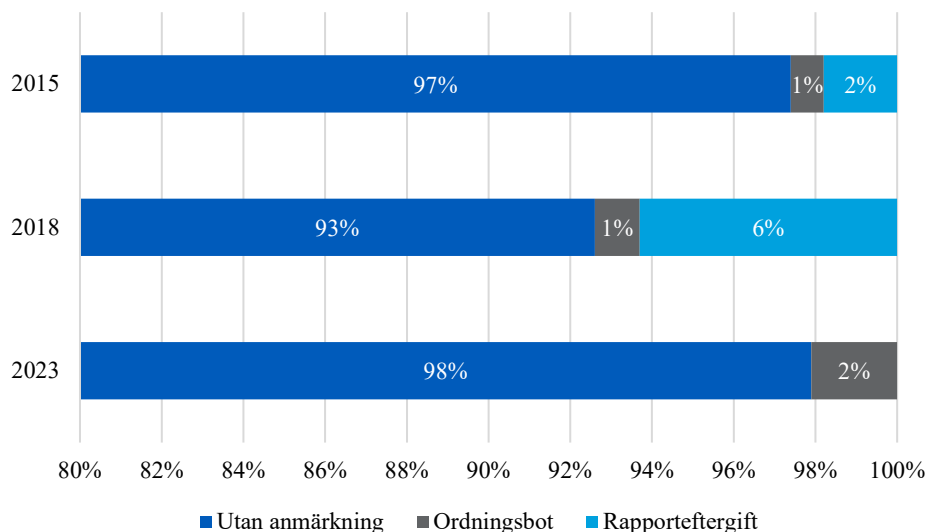


De brister som upptäcktes var främst kopplade till bussarnas nödutgångar, här kan det bland annat handla om att dekalen som ska markera nödutgången saknades eller var skymd. Drygt 4 procent fick anmärkning på grund av detta. Vidare fick drygt 2 procent anmärkningar på grund av brister kopplade till stängningsfunktion och klämskydd, 2 procent på grund av brandsläckare och strax över 1 procent på grund av glashammare. I sammanhanget är det glädjande att kunna konstatera att det inte upptäcktes några brister kopplade till passagerarnas bilbälten.

4.3.5 Få grova hastighetsöverträdelser – men många kör lite för fort

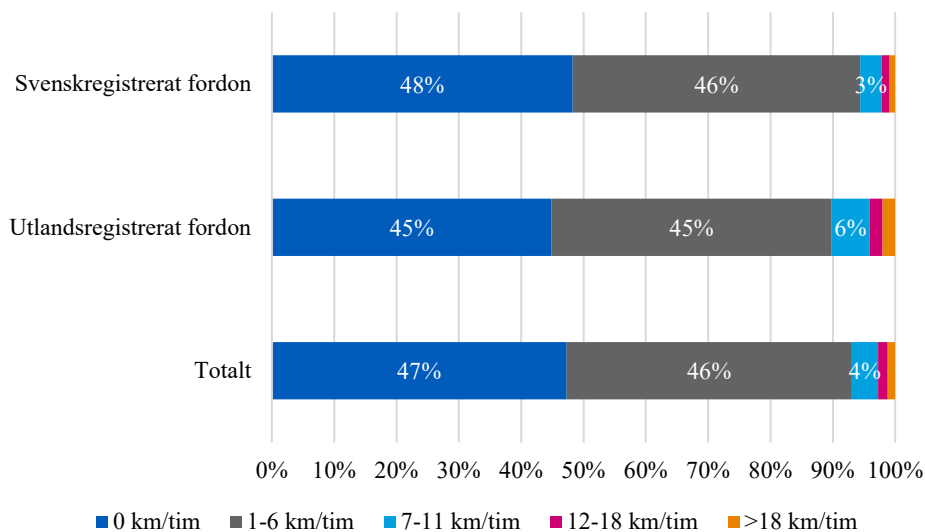
Inom ramen för mätningen kontrolleras även bussarnas hastighet. Utifrån resultaten kan det konstateras att majoriteten av bussarna framförts på ett sådant sätt att det inte resulterat i någon form av påföljd. I årets mätning var 98 procent av kontrollerna utan anmärkningar. Övriga 2 procent resulterade i ordningsböter. Jämfört med 2018 har andelen utan anmärkningar ökat med 5 procentenheter och jämfört med 2015 med 1 procentenhet.

Figur 9: Regelefterlevnad avseende hastighet.



I mätningen kontrolleras bussarnas hastighet genom en avläsning av deras färdskrivare. I och med att detta tillvägagångssätt är förknippat med vissa osäkerheter gör polisen ett säkerhetsavdrag från hastigheten i färdskrivaren. Detta får till följd att det i regel krävs relativt stora hastighetsöverträdelser innan det kan bli aktuellt med en påföljd. Därutöver medför tillvägagångssättet svårigheter att kontrollera hastighetsefterlevnaden på vägar där hastighetsgränsen understiger maximalt tillåtna hastigheten, vilket för bussar är 100 km/tim. Detta är viktigt att beakta eftersom det medför att andelen kontroller utan anmärkning inte kan likställas med andelen fordon som framförts inom hastighetsgränserna. För att ändå kunna skapa oss en uppfattning om branschens hastighetsefterlevnad har polisen, utan att göra något säkerhetsavdrag, angett samtliga kontrollerade fordons hastighetsöverträdelser.

Figur 10: Fördelning av hastighetsöverträdelser bland svenska och utländska fordon.



Av dessa kontroller framgår att drygt hälften av bussarna hade framförts för fort. Den stora majoriteten av dessa hade framförts i hastigheter som överskred den tillåtna med relativt liten marginal och fanns inom intervallet 1-6 km/tim. Överträdelser i detta intervall beror inte nödvändigtvis på att föraren gjort sig skyldig till någon överträdelse, utan kan bero på färdskrivarens felmarginal. 7 procent noterades för en hastighetsöverträdelse lika med eller högre än 7 km/tim, varav 4 procent var i intervallet 7-12 km/tim, 2 procent i intervallet 12-18 km/tim och 1 procent över 18 km/tim. Förare av bussar i dessa intervall har med större sannolikhet gjort sig skyldiga till en hastighetsöverträdelse. Om alla förare med en hastighetsöverträdelse högre än 6 km/tim hade räknats som skyldiga till en överträdelse hade hastighetsefterlevnaden uppgått till 93 procent.

Den metod som används i denna mätning har som sagt klara begränsningar gällande möjligheterna att upptäcka hastighetsöverträdelser. Därför är det intressant att jämföra dessa resultat med vad som framkommit i andra undersökningar. I Folksam's mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad konstaterades bussförarens hastighetsefterlevnad till omkring 50 procent, det vill säga i paritet med vad som framgår av denna mätning. Detta kan jämföras med yrkestrafiken generellt, där denna andel uppgick till 22 procent. Folksam konstaterar också att merparten av hastighetsöverträdelserna sker på vägar med lägre hastighetsgränser.¹⁵

¹⁵ Folksam (2022) Rapport Mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2022.

4.3.6 Skatten är betald för alla bussar

Samtliga bussar som kontrollerats och där fordonsskatt ska betalas i Sverige har skött dessa betalningar. Även i de tidigare mätningarna var efterlevnaden av dessa regler hög. I 2018 års mätning uppgick den till 99 procent och i 2015 års mätning var den fullständig.

5 Kontroll av skatter och avgifter

5.1 Allt färre tillståndshavare

I september 2023 fanns det 595 företag med tillstånd att bedriva busstrafik. Nedanstående kontroller baseras på dessa företag. Antalet företag med tillstånd att bedriva trafik har minskat kontinuerligt över tid. När föregående mätning gjordes, hösten 2018, fanns det 866 företag med tillstånd. Detta innebär att det skett en minskning med drygt 30 procent de senaste fem åren.

Tabell 2: Företagsuppgifter.

	2018	2023
Antal tillståndshavare	866	595
Andel registrerade för arbetsgivaravgift (%)	86,8	89,7
Andel registrerade för F-skatt (%)	99,8	99,1
Andel momsregistrerade (%)	95,6	97,1

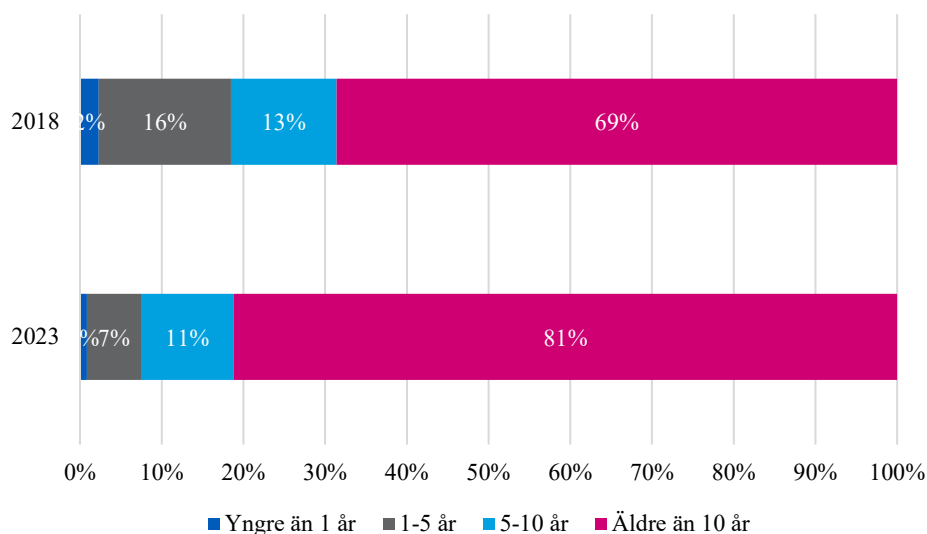
Källa: Skatteverket.

Knappt 90 procent av företagen är registrerade för arbetsgivaravgift. Över 99 procent är registrerade för F- eller FA-skatt medan strax över 97 procent är momsregistrerade.

5.2 Få nyetableringar de senaste åren

En stor del av företagen har varit verksamma en längre tid. Drygt 80 procent är äldre än 10 år. Detta kan jämföras med åkeribranschen där motsvarande andel uppgår till cirka 65 procent. Knappt 10 procent av företagen är yngre än 5 år och mindre än 1 procent startades det senaste året.

Figur 11: Fördelning avseende ålder på företagen.

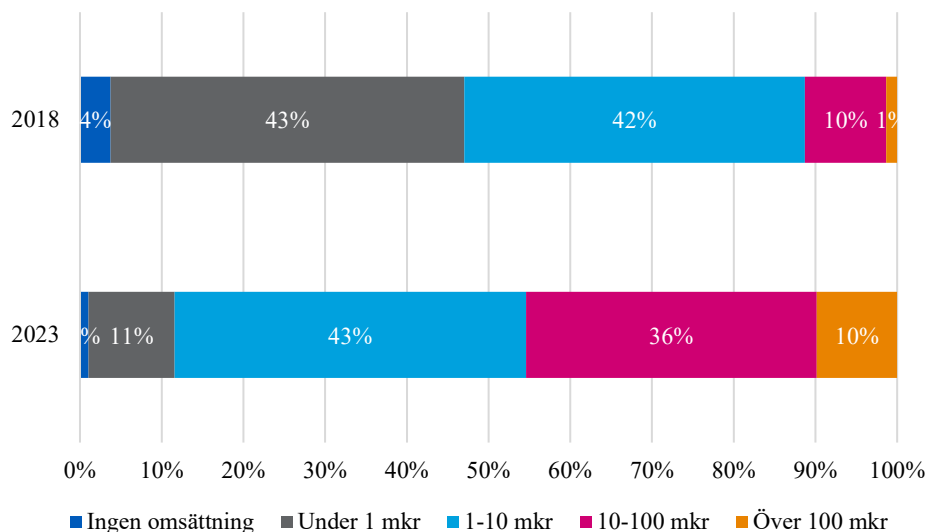


Jämfört med 2018 har det skett en tydlig förskjutning mot en högre andel äldre företag. Samtidigt som andelen företag äldre än 10 år har ökat med 12 procentenheter har andelen företag som är yngre än 5 år minskat med 10 procentenheter. Nyetableringarna på marknaden har med andra ord minskat. Som en jämförelse kan nämnas att 20 företag hade startats det gångna året när 2018 års mätning gjordes, medan motsvarande i årets undersökning var 5 företag. De få nyetableringarna i kombination med det minskade antalet företag pekar på att det på sistone inte upplevts särskilt attraktivt att bedriva busstrafik. Bidragande till detta är sannolikt covid-19-pandemin, som innebar ett kraftigt minskat bussresande. En liknande utveckling gick dock att observera redan före pandemin. Även om pandemin förstärkte utvecklingen drivs den således av andra orsaker.

5.3 Steg mot större företagsenheter

Som nämndes i kapitel 3 domineras branschen av ett fåtal aktörer som tillsammans står för en betydande andel av omsättningen på marknaden. Omkring 10 procent av företagen har en omsättning över 100 miljoner kronor och knappt 50 procent har en omsättning över 10 miljoner kronor. Bland de som omsätter allra mest är flera företag internationella koncerner med verksamhet i många länder. För många av dem utgör upphandlad trafik en betydande del av verksamheten.

Figur 12: Fördelning avseende omsättning bland företagen.

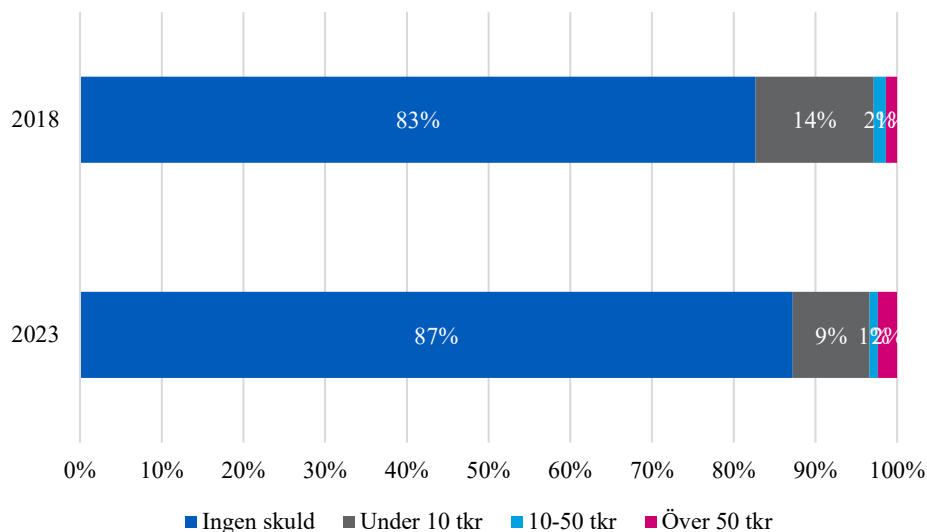


Även om bussbranschen fortfarande får anses vara småskalig har det på sistone tagits kliv mot allt större företagsenheter. Sedan 2018 har andelen företag vars omsättning överstiger 10 miljoner kronor ökat från 11 procent till 46 procent. Samtidigt har andelen företag vars omsättning understiger 10 miljoner kronor minskat från 47 procent till 12 procent. Förändringen beror inte enbart på att det finns färre företag än tidigare utan även i absoluta tal har antalet företag med hög omsättning ökat. Det har således skett en konsolidering av marknaden, som sannolikt drivs av att de mindre företagen har svårt att konkurrera och att det framförallt var dessa som drabbades av pandemin.

5.4 Färre men i genomsnitt större skatteskulder

När denna kontroll gjordes, hösten 2023, hade 13 procent av företagen en skatteskuld bokförd på sitt skattekonto. Bland företag med skatteskulder hade de flesta relativt små skulder. Knappt 75 procent hade skulder under 10 000 kronor. Enbart 2 procent hade en skuld som översteg 50 000 kronor.

Figur 13: Fördelning avseende skuld på skattekontot bland företagen.



Jämfört med 2018 har andelen företag med skatteskulder minskat med 4 procentenheter. Det är främst de mindre skulderna som minskat i antal. De försämrade ekonomiska förutsättningarna under pandemin har således inte lett till en ökad andel företag med skatteskulder. Däremot kan det hända att vissa företag med skatteskulder gått i konkurs sedan förra mätningen. Även om färre företag har skatteskulder är det oroväckande att andelen med högre skatteskulder ökat. Jämfört med 2018 har det skett en dubblering av andelen företag vars skatteskuld överstiger 50 000 kronor. Detta reflekteras i den genomsnittliga skatteskulden, som ökat från cirka 13 000 kronor till cirka 65 000 kronor.

5.5 Få med skulder hos Kronofogden

Trots en ökad andel företag med högre skatteskulder hade en lägre andel fått dessa restförda hos Kronofogden. I årets mätning uppgick denna andel till knappt 1 procent medan den uppgick till strax över 1 procent i 2018 års mätning.

6 Slutsatser

6.1 Enstaka brister upptäcktes vid många kontroller

Resultaten från tillståndsmätningen visar att regelefterlevnaden överlag är hög inom enskilda områden, och att detta gäller oavsett om det är på krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Inom ett flertal områden råder fullständig, eller närapå fullständig, regelefterlevnad. Här kan bland annat nämnas att samtliga förare hade rätt behörigheter, att samtliga företag hade nödvändiga tillstånd och att fordonsskatten var betald för alla svenskregistrerade fordon. Det är därtill glädjande att kunna konstatera att samtliga kontrollerade förare var nyktra. Inom många av dessa områden har den höga regelefterlevnaden dessutom upprätthållits över tid. Vidare kan vi konstatera att skillnaderna mellan förare av svenska respektive utländska fordon överlag är små. De största skillnaderna rör regler om kör- och vilotider, där svenska förare i högre grad lever upp till kraven, och fordonens tekniska beskaffenhet, där utländska fordon överlag är i bättre skick.

Även om regelefterlevnaden är hög inom enskilda områden framträder en delvis annorlunda bild när vi studerar resultaten ur ett helhetsperspektiv och istället mäter andelen kontroller som inte resulterat i några anmärkningar alls. I årets mätning uppgick denna andel till 47 procent. Med andra ord resulterade drygt hälften av kontrollerna i någon form av anmärkning på grund av att förarna, företagen eller fordonen inte levde upp till kraven som ställs på dem. Det ska sägas att det i denna siffra även ingår mindre fel och brister. Men även om enbart grövre fel, som lett till ordningsbot, anmälan eller sanktionsavgift, skulle räknas når denna andel inte högre än 75 procent.

Den stora skillnaden som går att uppmärksamma mellan efterlevnaden av enskilda regler och den totala regelefterlevnaden pekar på en stor spridning av de förekommande bristerna och att många kontroller resulterat i enstaka anmärkningar. Även om det inte tycks vara några större problem för branschen att leva upp till många av de krav som ställs på dem är det viktigt att arbetet med att förbättra regelefterlevnaden fortsätter, så att även de enstaka bristerna kan minimeras.

6.2 Försämrade regelefterlevnad bland förare av utländska fordon

Ett område som sticker ut i negativ bemärkelse vad gäller regelefterlevnad är det om kör- och vilotider. I årets mätning uppgick efterlevnaden av dessa regler till 69 procent, det vill säga knappt var tredje förare gjorde sig skyldig till någon form av regelöverträdelse. Att förarna i relativt låg grad följer kör- och vilotidsreglerna är dock ingen ny företeelse. I 2015 års mätning uppgick regelefterlevnaden till 59 procent och i 2018 års mätning till 71 procent.

Även om det skett en kraftig förbättring jämfört med 2015 är det oroväckande att den positiva utvecklingen mellan 2015 och 2018 upphört och en negativ sådan istället tagit vid.

När siffrorna bryts ner och förare av svenska respektive utländska fordon studeras var för sig kan stora skillnader observeras. Bland förare av svenska fordon var regelefterlevnaden 77 procent medan motsvarande bland förare av utländska fordon var 52 procent, det vill säga en skillnad på 25 procentenheter. Den negativa utvecklingen i årets mätning sätts i nytt ljus av att regelefterlevnaden bland förare av svenska fordon faktiskt förbättrats med 5 procentenheter medan den försämrats med 18 procentenheter bland förare av utländska fordon. Den stora skillnaden mellan grupperna är oväntad, då regelefterlevnaden mellan grupperna varit likvärdig i tidigare mätningar. Det är också tvärtemot resultatet i mätningen över godstrafikens regelefterlevnad, där det var bland förare av utländska fordon som en förbättring gick att se.

Den stora skillnaden mellan grupperna pekar på att förare av utländska fordon fått svårare att leva upp till kraven och att det främst är bland dessa som en förbättring behöver ske. Det ska dock sägas att regelefterlevnaden bland förare av svenska fordon, även om den stadigt tagit steg i rätt riktning, fortfarande är relativt låg och att nästan var fjärde förare gjorde sig skyldig till en regelöverträdelse. Även bland dessa finns det således en förbättringspotential. Mot bakgrund av att en hög efterlevnad av dessa regler inte bara är en förutsättning för utvilade förare, och därigenom trafiksäkra vägar, utan även för att sund konkurrens ska råda mellan företagen är det viktigt att reglerna följs i högre grad i framtiden.

6.3 Vissa frågetecken kring hastighetsefterlevnaden

Inom ramen för denna mätning görs kontroller av en rad olika områden som på olika sätt och i olika grad påverkar trafiksäkerheten. Det handlar bland annat om nykterhet bland förarna, efterlevnaden av reglerna om kör- och vilotider och fordonens tekniska beskaffenhet. Ett område som anses ha särskilt stor påverkan på trafiksäkerheten är hastighetsefterlevnaden. Fordon som framförs för fort orsakar årligen ett stort antal skadade och omkomna i trafiken. Därutöver bedöms en ökad hastighetsefterlevnad vara en av de viktigaste faktorerna för att antalet olyckor i trafiken ska kunna minska i framtiden.

Det är särskilt viktigt att fordon i yrkestrafik följer hastighetsbestämmelserna. Även om busstrafiken står för en relativt liten andel av trafiken på vägarna kan trafikolyckor som involverar bussar få katastrofala följder, dels på grund av fordonens storlek, dels på grund av att de i regel har ett stort antal passagerare. Mot denna bakgrund är det glädjande att kunna konstatera att hastighetsefterlevnaden bland de

kontrollerade bussarna är hög och att den dessutom ökat över tid. I årets mätning höll 98 procent av förarna hastigheten på ett sådant sätt att det inte föranledde någon form av påföljd. Jämfört med föregående mätning är detta en förbättring med 5 procentenheter. Det finns dock aspekter av utvecklingen som oroar. Jämfört med föregående mätning har andelen fordon som fått en ordningsbot på grund av de kört för fort dubblerats. Samtidigt som de mindre allvarliga hastighetsöverträdelserna minskat i omfattning har således de grövre ökat.

Den faktiska hastighetsefterlevnaden är dock sannolikt lägre än vad mätningens resultat ger sken av. Vi mäter hastigheten genom att göra en avläsning av bussarnas färdskrivare. Detta tillvägagångssätt är förknippat med vissa osäkerheter. För att polisen ska vara säkra på att en hastighetsöverträdelse faktiskt skett gör de därför ett säkerhetsavdrag från den hastighet som registrerats i färdskrivaren. Detta får till följd att det i regel krävs relativt stora hastighetsöverträdelser innan det kan bli aktuellt med en påföljd. Därtill medför tillvägagångssättet svårigheter att upptäcka hastighetsöverträdelser på vägar där hastighetsgränsen understiger den maximalt tillåtna. Folksams mätningar över yrkestrafikens hastighetsefterlevnad visar att det just är på vägar med lägre hastighetsgränser som fortkörningar är vanligast.

Om ingen hänsyn tas till säkerhetsavdraget skulle drygt hälften av kontrollerna resulterat i en hastighetsöverträdelse. Även om det enbart var en liten andel av kontrollerna som ledde till någon form av påföljd finns det således skäl till att fortsatt jobba för en ökad hastighetsefterlevnad i branschen.

6.4 Färre företag utgör en större del av marknaden

Den kommersiella bussmarknaden har länge kännetecknats av sin småskalighet, där ett stort antal mindre företag tillsammans stått för en betydande del av trafiken. Över tid har det dock skett en stegvis förflyttning från detta och mot färre men i genomsnitt större företagsenheter. Detta exemplifieras bland annat av att antalet tillståndsinnehavare minskat med en tredjedel jämfört med föregående mätning. Under samma period är antalet fordon i stort sett oförändrat, vilket lett till en ökning av det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd.

Förklaringar till utvecklingen går sannolikt dels att hitta i att många mindre företag fått allt svårare att konkurrera med de större företagen och därför upphört med sin trafik, dels i en ökad grad av konsolidering. Utvecklingen gick att observera redan före pandemin, men stärktes i samband med den. Sannolikt som en följd av att mindre företag, som överlag har sämre motståndskraft gentemot längre perioder av intäktsbortfall, i högre grad drabbades av de restriktioner som infördes under pandemin.

Utvecklingen stärks av att det tycks upplevas allt mindre attraktivt att starta bussföretag. När årets mätning gjordes hade enbart 5 företag startats under det senaste året. Detta kan jämföras med 20 nystartade företag i 2018 års mätning. Bidragande till detta är sannolikt det osäkrare marknadsläget i spåren av pandemin. Därutöver kan förarbristen ha bidragit till att det, i relation till att starta eget, upplevs mer attraktivt att ta anställning hos ett befintligt företag.

Att antalet företag minskar behöver inte vara något negativt. Det kan också vara ett tecken på att marknaden är överetablerad och är i sådana fall en naturlig utveckling som bidrar till att skapa balans mellan utbud och efterfrågan. Det finns dock skäl till att hålla utvecklingen under uppsikt. Om marknadskoncentrationen fortsätter att öka och allt färre företag står för en allt större del av trafiken finns det en risk för att konkurrensen på marknaden försämras. Detta riskerar i sin tur att drabba resenärerna genom ett mindre utbud, högre priser och en försämrad tillgänglighet. Det faktum att vi under årets mätning upplevt stora svårigheter med att hitta tillräckligt många bussar att kontrollera kan vara en följd av att utbudet försämrats i vissa delar av landet. Undersökningar som gjorts bland företag som utför beställningstrafik med buss pekar däremot på att resandevolymer återigen ökar och närmar sig de nivåer som observerades före pandemin. Med de förbättrade marknadsförutsättningarna kan den nedåtgående trenden vad gäller antalet företag så småningom komma att vända.

Bilaga 1

Enkät tillståndsmätning buss 2023

Q1 Ange län:

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

Q2 Ange mätplats i Jönköpings län:

- Rv40, väster ut från Jkpg (1)
- E4, Kontrollplats Krängsberg (2)
- E4, Rastplatser Norr Jkpg (3)
- E4, Rastplatser Söder Jkpg (4)
- Jönköping Station (5)
- Eksjö Stad (6)
- Gräna Stad, inkl Visingsö (7)
- Stadsparken Jönköping (8)
- Värnamo Stad (Finnvedsvallen, Vandalorum) (9)
- Rv 40, (Astrid Lindgrens värld) (10)
- Huskvarna, Stad (Museet) (11)
- Annan, ange: (12) _____

Q3 Ange mätplats i Dalarna:

- Falu Koppargruva, Falun (1)
- Carl Larssongården Sundborn (2)
- Lilltorpet Falun (3)
- Galaxen Borlänge (4)
- Blodomloppet Borlänge 29/5 (5)
- Zornmuseet Mora (6)
- Dalahästtillverkning Nusnäs (8)
- Rastplats Dalahästen Avesta (9)
- Annan, ange: (10) _____

Q4 Ange mätplats i Norrbotten:

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

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/Långberga (7)
- Ystad hamn (8)
- Annan, ange: (9) _____

Q6 Ange mätplats i Stockholms län:

- Stadshuset (1)
- Slottet (2)
- Vasamuseet (3)
- Cityterminalen. (4)
- Färjeterminaler, Värtan, Frihamnen och Stadsgården (5)
- Drottningholm slott (6)
- Fjällgatan (7)
- Annan, ange: (10) _____

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)
- Falkenberg, Gekås Ullared (11)
- Lidköping RV44, Ågården (12)
- Skövde RV26, Grevagården (13)
- Uddevalla, Torp Köpcenter (14)
- Skara E20 Julahotellet (15)
- Varberg E6 Himle (16)
- Annan, ange: (17) _____

Q8 Ange mätplats i Västmanland:

- Iv572, 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)
- E18, Karleby kontrollplats, Västerås (10)
- E18, Frösvi, Västerås (11)
- RV 56/70, Evelund, Sala (12)
- E20 Kungsör (13)
- Annan, ange: (14) _____

Q9 Kontroll eller bortfall

- Kontroll (1)
- Bortfall (2)

Q10 Notera anledning till bortfall → AVSLUTAS SEDAN

KONTROLL AV FÖRARE

Q11 Nationalitet pass/ID-handling

- Svenskt (1)
- Annat land (2)

Q12 Annat land

- Bulgarien
- Danmark
- Estland
- Finland
- Kroatien
- Lettland
- Litauen
- Nederländerna
- Nordmakedonien
- Norge
- Polen
- Rumänien
- Slovakien
- Tjeckien
- Tyskland
- Ukraina
- Annat (fritext)

Q13 Utfärdandeland körkort

- Svenskt (1)
- Annat land (2)

Q14 Annat land

- Bulgarien
- Danmark
- Estland
- Finland
- Kroatien
- Lettland
- Litauen
- Nederländerna
- Nordmakedonien
- Norge
- Polen
- Rumänien
- Slovakien
- Tjeckien
- Tyskland
- Ukraina
- Annat (fritext)

Q15 Körkort

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

Q16 Körkort: Beskrivning/anmärkning

Q17 Yrkesförarkompetens

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

Q18 Yrkesförarkompetens: Beskrivning/anmärkning

Q19 Var fordonet i rörelse?

- Ja (1)
- Nej (2)

Q20 Alkohol och droger

- Utan anmärkning (1)
- Anmälan (2)

Q21 Alkohol och droger: Beskrivning/anmärkning

Q22 Bälte (föraren)?

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

Q23 Bälte förare: Beskrivning/anmärkning

Q24 Kör- och vilotider

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan (3)
- Rapporteftergift (4)
- Sanktionsavgift (5)

Q25 Kör- och vilotider: Beskrivning/anmärkning

Q26 Veckoarbetstid enligt vägarbetsstidslagen (60 timmar arbetstid)

- Utan anmärkning (1)
- Underrättelse till Transportstyrelsen (2)

Q27 Övriga kommentarer för kontroll av förare

KONTROLL AV FÖRETAG

Q28 Etableringsland företag

- Svenskt (1)
- Annat land (2)

Q29 Annat land

- Bulgarien
- Danmark
- Estland
- Finland
- Kroatien
- Lettland
- Litauen
- Nederländerna
- Nordmakedonien
- Norge
- Polen
- Rumänien
- Slovakien
- Tjeckien
- Tyskland
- Ukraina
- Annat (Fritext)

Q30 Typ av transport

- Nationell (1)
- Internationell inom Norden (2)
- Internationell utanför Norden (3)

Q31 Har företaget ett svenskt yrkestrafiktillstånd?

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

Q32 Har företaget ett gemenskapstillstånd?

- Ja (1)
- Nej (2)
- Nej - annat tillstånd/ej tillståndspliktig transport (3)

Q33 Har företaget ett annat tillstånd?

- Ja (1)
- Nej (2)
- Ej tillståndspliktig transport (3)

Q34 Yrkestrafiktillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Anmälan (2)
- Ej tillämpligt (3)

Q35 Trafiktillstånd: Beskrivning/anmärkning

Q36 Är fordonet anmält i yrkesmässig trafik

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

Q37 Gemenskapstillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Anmälan (2)
- Sanktionsavgift (3)
- Ej tillämpligt (4)

Q38 Gemenskapstillstånd: Beskrivning/anmärkning

Q39 Annat tillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Anmälan (2)
- Sanktionsavgift (3)

Q40 Annat tillstånd: typ av tillstånd/typ av transport/anmärkning

Q41 Kan föraren visa upp färdblad enligt förordning 1073/2009 för tillfällig trafik eller cabotagetrafik?

Krävs vid internationell trafik inom EU, men inte inom Norden.

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

Q42 Kan föraren visa upp färdblad enligt Interbusöverenskommelsen? Avser transporter till och från: Albanien, Andorra, Bosnien-Hercegovina, Moldavien, Montenegro, Nordmakedonien, Serbien, Storbritannien, Turkiet och Ukraina.

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

Q43 Sanktionsavgift färdblad

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

Q44 Kör/vilotider

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

Q45 Övriga kommentarer för kontroll av företag

KONTROLL AV FORDON

Q46 Registreringsland Buss

- Sverige (1)
- Annat land (2)

Q47 Annat land

- Bulgarien
- Danmark
- Estland
- Finland
- Kroatien
- Lettland
- Litauen
- Nederländerna
- Nordmakedonien
- Norge
- Polen
- Rumänien
- Slovakien
- Tjeckien
- Tyskland
- Ukraina
- Annat (Fritext)

Q48 Fordonsskatt

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

Q49 Fordonsskatt: Beskrivning/anmärkning

Q50 Tidigare föreläggande/körförbud

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

Q51 Tidigare föreläggande/körförbud: Beskrivning/anmärkning

Q52 Har hastighetsöverträdelse rapporterats?
Hastighet kontrolleras innevarande datum.

- Ja: Ordningsbot (1)
- Ja: Anmälan (2)
- Nej (3)

Q53 Har det varit någon hastighetsöverträdelse innevarande datum enligt färdskrivaren?
Redovisa den hastighet som visas i Tachospeed utan säkerhetsavdrag.

- Nej (1)
- Ja, 1-6 km/h (2)
- Ja, 7-11 km/h (3)
- Ja, 12-18km/h (4)
- Ja, över 18 km/h (5)

Q54 Hastighet: Beskrivning/anmärkning

Q55 Skyddsanordningar (Markera vilken/vilka det finns anmärkning på)

- Utan anmärkning (1)
- Bilbälte passagerare (2)
- Brandsläckare inklusive skyltning (3)
- Glashammare (4)
- Nödutgång inklusive skyltning (5)
- Stängningsfunktion (250N) och klämskydd (6)

Q56 Skyddsanordningar

- Ordningsbot (1)
- Anmälan (2)
- Rapporteftergift (3)

Q57 Skyddsanordningar: Beskrivning/anmärkning

Q58 Teknisk beskaflenhet buss exkl. däck

- Utan anmärkning (1)
- Enkla brister (2)
- Föreläggande kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad (3)
- Körförbud (4)

Q59b Oljebemängd motor

- Ja (1)
- Nej (2)

Q59a Teknisk beskaflenhet buss exkl. däck

- Ordningsbot (1)
- Anmälan (2)
- Rapporttefergift (3)

Q60a Teknisk beskaflenhet däck

- Utan anmärkning (1)
- Enkla brister (2)
- Föreläggande kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad (3)
- Körförbud (4)

Q60b Teknisk beskaflenhet buss däck

- Ordningsbot (1)
- Anmälan (2)
- Rapporttefergift (3)

Q61 Övriga kommentarer för kontroll av teknisk beskaflenhet

Q62 Har fordonet något släp?

Ja (1)

Nej (2)

Q63 Registreringsland släp

Sverige (1)

Annat land (2)

Q64 Annat land

Bulgarien

Danmark

Estland

Finland

Kroatien

Lettland

Litauen

Nederländerna

Nordmakedonien

Norge

Polen

Rumänien

Slovakien

Tjeckien

Tyskland

Ukraina

Annat (Fritext)

Q65a Teknisk beskaflenhet släp exklusive däc

- Utan anmärkning (1)
- Enkla brister (2)
- Föreläggande kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad (3)
- Körförbud (4)

Q65b Teknisk beskaflenhet släp exklusivc däc

- Ordningsbot (1)
- Anmälan (2)
- Rapporteftergift (3)

Q66a Teknisk beskaflenhet släp däc

- Utan anmärkning (1)
- Enkla brister (2)
- Föreläggande kontrollbesiktning/ackrediterad verkstad (3)
- Körförbud (4)

Q66b Teknisk beskaflenhet släp däc

- Ordningsbot (1)
- Anmälan (2)
- Rapporteftergift (3)

Q67 Övriga kommentarer för kontroll av teknisk beskaflenhet

Q68 Fordonsskatt

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

Q69 Fordonsskatt: Beskrivning/anmärkning

Q70 Tidigare föreläggande/körförbud

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

Q71 Tidigare föreläggande/körförbud: Beskrivning/anmärkning

Q72 Övriga kommentarer för kontroll av fordon

Q73 Övriga kommentarer

Tryck på pilen till höger för avsluta enkäten



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503