

TSG
2019-7618

Årsrapport för yrkestrafik

Analysforum 2018

Innehåll

1	INLEDNING	5
1.1	Bakgrund och syfte	5
1.2	Avgränsningar	5
1.3	Disposition	6
2	REGELVERK INOM YRKESTRAFIKOMRÅDET	6
2.1	Yrkesmässiga gods- och busstransporter som kräver tillstånd	6
2.2	Kör- och vilotider	7
2.3	Färdskrivare	7
2.4	Den internationella överenskommelsen AETR	8
2.5	Vägarbetstidsdirektivet	8
2.6	Prövning av Polismyndighetens beslut	8
2.7	Taxitrafik	9
2.8	Taxiförarlegitimation	9
2.9	Biluthyrning	9
2.10	Redovisningscentraler för taxitrafik	10
3	TILLSTÅND OCH TILLSYN INOM YRKESTRAFIKOMRÅDET	10
3.1	Tillstånd att bedriva yrkesmässiga gods- och busstransporter	10
3.1.1	Ansökan om tillstånd	10
3.1.2	Urval för tillsyn över tillståndshavare	11
3.1.3	Tillsyn över tillståndshavaren och den trafikansvariges goda anseende	12
3.2	Vad kontrollerar vi efter en kontroll av polis på väg?	14
3.3	Vad kontrolleras vid en företagskontroll av kör- och vilotider?	16
3.3.1	Urval av företag för kontroll	16
3.3.2	Hur en kontroll går till	16
3.3.3	När vi inte kan genomföra en kontroll	17
3.4	Vad kontrolleras vid en tillsyn enligt vägarbetstidslagen?	18
3.5	Taxitrafiktillstånd	20
3.5.1	Ansökan om taxitrafiktillstånd	20
3.5.2	Tillsyn över tillståndshavaren	21
3.6	Taxiförarlegitimation	22
3.6.1	Ansökan om taxiförarlegitimation	22
3.6.2	Utöva tillsyn över personer med taxiförarlegitimation	22
3.7	Redovisningscentraler för taxitrafik	23
3.7.1	Ansöka om tillstånd att bedriva redovisningscentral för taxitrafik	23
3.7.2	Utöva tillsyn över redovisningscentraler för taxitrafik	23
4	FÖRÄNDRINGAR I REGELVERK OCH ÖVRIGA HÄNDELSER UNDER 2018	24
4.1	Gods- och busstransporter på väg	24

4.1.1	Händelser inom buss.....	24
4.1.2	Ändringar i cabotageregler	24
4.1.3	Krav på vinterdäck för tunga fordon	24
4.1.4	Förändrade sanktionsavgifter vid kontroll av kör- och vilotider	25
4.1.5	Utökat beställaransvar	25
4.1.6	Regeringen inför en godstransportstrategi.....	25
4.1.7	Mobilitetspaketet.....	26
4.2	Transporter med taxi.....	26
4.2.1	Införandet av redovisningscentraler för taxitrafik	26
4.2.2	En ny kategori av taxitrafik	26
4.2.3	Taxiliknande tjänster.....	27
4.2.4	Taxitrafik som bedrivits utan tillstånd	27
5	UTVECKLINGEN INOM YRKESTRAFIKEN.....	28
5.1	Olycksstatistik inom yrkestrafiken.....	28
5.2	Godstransporter på väg.....	29
5.2.1	Utveckling av trafikarbete	32
5.2.2	Utveckling av ekonomiska nyckeltal.....	33
5.2.3	Statistik om tillstånd för yrkesmässiga godstransporter 2017–2018.....	34
5.3	Persontransporter på väg med buss eller taxi	34
5.3.1	Utveckling av trafikarbete	37
5.3.2	Utveckling av ekonomiska nyckeltal inom bussbranschen	37
5.3.3	Utveckling av ekonomiska nyckeltal inom taxibranschen	39
5.3.4	Statistik om tillstånd för yrkesmässiga busstransporter 2017–2018.....	40
5.3.5	Statistik om taxitrafiktillstånd	41
5.3.6	Statistik om taxiförarlegitimationer	41
5.3.7	Statistik om biluthyrning	41
5.3.8	Statistik om redovisningscentraler för taxitrafik.....	41
5.4	Tillståndsmätningar av buss, gods och taxi.....	42
5.5	Behörighetskontroll av yrkesförare	42
5.6	Företagskontroll av kör- och vilotider.....	43
5.7	Rapporter för utredning (efter annan myndighets kontroll).....	46
5.8	Beslutade överträdelser av kör- och vilotider efter poliskontroll	46
5.9	Tillsyn enligt vägarbetstidslagen.....	47
6	ANALYS OCH SLUTSATSER	47
6.1	Yrkesmässiga gods- och busstransporter	47
6.2	Vilotidsförordningen	47
6.3	Taxitrafiktillstånd	48
6.4	Prövning efter kontroll av polis på väg.....	48
6.5	Företagskontroll av kör- och vilotider.....	49
6.6	Tillsyn av vägarbetstidslagen.....	49

6.7 Fler tecken på att en konjunkturavmattning står för dörren50

1 Inledning

Transportstyrelsen har som en av sina huvuduppgifter att svara för tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet.¹ Inom yrkestrafikområdet syftar vår tillståndsprövning och tillsyn till att förbättra regelefterlevnaden, säkerställa förarnas sociala situation, öka trafiksäkerheten, skydda passagerare och främja en sund konkurrens inom vägtransportmarknaden.

Sanktionsväxlingar inom yrkestrafiken har lett till att vi även prövar Polismyndighetens beslut om bland annat förskott mot utländska aktörer. Med sanktionsväxling avses en växling från straffsanktion till en administrativ sanktion, till exempel från böter till sanktionsavgift.

1.1 Bakgrund och syfte

Direktören för avdelning Väg och järnväg beslutade under 2016 att upprätta ett analysforum i fyra olika konstellationer (TSG 2016-2715). Tanken är att samla medarbetare från olika verksamheter som arbetar med tillsyn av yrkestrafik för att främja erfarenhetsutbyte.

Analysforum yrkestrafik har fått i uppdrag att sammanställa en årsrapport. Den kan användas för att kommunicera slutsatser och erfarenheter från genomförda tillsyner. Den kan också användas som ett underlag för verksamhetsplanering.

Denna årsrapport avser kalenderåret 2018. Årsrapporten omfattar utfärdande av tillstånd och tillsyn som berör aktörerna inom yrkestrafikområdet. Den fokuserar på följande områden:

- tillsyn av att tillståndshavare uppfyller kraven för yrkestrafik- eller taxitrafiktillstånd
- tillsyn av att taxiförare uppfyller vandelskravet
- tillsyn av att regler avseende kör- och vilotider följs
- tillsyn av att regler avseende vägarbetstid följs
- förändringar och viss analys av transportmarknaden.

1.2 Avgränsningar

Vi behandlar inte yrkesförarkompetensbevis (YKB) eller utfärdande av färdskrivarkort i årsrapporten.

Vidare omfattar årsrapporten inte beslut om undantag från kravet på taxameter i taxifordonet (taxameterdispens) och inte heller beslut om att erkänna en taxiförarens yrkeskompetens från annat EU-land i enlighet med yrkeskvalifikationsdirektivet (YKD).

¹ 1 § förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

1.3 Disposition

Årsrapporten har delats in i fem avsnitt. I dessa tar vi upp relevant lagstiftning, beskrivning av tillstånds- och tillsynsverksamheten, förändring av regler och hur området yrkestrafik utvecklats. Vi avslutar med analys och slutsatser utifrån de uppgifter vi presenterat.

2 Regelverk inom yrkestrafikområdet

I detta avsnitt beskriver vi relevant lagstiftning för yrkestrafikområdet.

2.1 Yrkesmässiga gods- och busstransporter som kräver tillstånd

EU:s tillståndsförordning anger förutsättningarna för att få bedriva yrkesmässig gods- och busstrafik.² Förordningen är direkt tillämplig i medlemsstaterna. De krav som ska vara uppfyllda för att få bedriva yrkesmässig trafik är att företaget

- är faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat
- har gott anseende
- har tillräckliga ekonomiska resurser och
- har ett erforderligt yrkeskunnande.

Företaget ska utse minst en trafikansvarig som ska leda företagets transportverksamhet. Om en trafikansvarig, eller en övrig prövad person, förlorar sitt goda anseende ska den behöriga myndigheten förklara denne olämplig.³

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som dömts för eller påförts sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser. Den prövade får inte heller ha dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.⁴

Kontroller av företag som beviljats tillstånd ska inriktas på företag med högre risk. För detta ändamål ska ett riskvärderingssystem⁵ användas. För de överträdelser som ska beaktas i riskvärderingssystemet finns en fastställd förteckning över kategori, typ och allvarlighetsgrad.⁶

För att få tillträde till den internationella marknaden och bedriva internationella transporter krävs ett så kallat gemenskapstillstånd.

² Artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009.

³ Artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009.

⁴ 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen (2012:210).

⁵ Artikel 12 i förordning (EG) nr 1071/2009.

⁶ Förordning (EU) nr 2016/403.

Bestämmelser om sådana tillstånd finns i godsförordningen⁷ respektive bussförordningen⁸.

Sverige har som medlemsstat i EU även skyldighet att skicka information om överträdelser begångna i Sverige till den medlemsstat där företaget fått sitt gemenskapstillstånd utfärdat.⁹ Transportstyrelsen är den myndighet som ansvarar för att sådan information lämnas.

2.2 Kör- och vilotider

Alla som arbetar med vägtransporter ska ha goda arbetsförhållanden. De ska ha rätt till regelbunden vila och de ska inte behöva arbeta orimligt långa arbetspass. Därför finns det regler för kör- och vilotider. För fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar oavsett vikt gäller EU:s regelverk för kör- och vilotider, och regelverket är inte begränsat till innehavare av trafikillstånd.

Reglerna har tre huvudsyften:

- De ska säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn.
- De ska ge förarna en god social situation.
- De ska bidra till ökad trafiksäkerhet.

Regleringen om kör- och vilotider¹⁰ fastställer nivåerna för maximal daglig körtid, körtid per vecka, två veckors körtid och minsta period för dygns- och veckovila, med förbehåll för vissa specifika undantag. Regelverket gäller för flera olika typer av transportverksamheter, det vill säga person- och godstransporter, internationella och nationella transporter, långa och korta transporter med inhyrda förare, anställda förare eller egenföretagare samt privatpersoner. Företagen är skyldiga att planera transporter så att reglerna kan följas och varje medlemsstats kontrollmyndigheter ska organisera kontrollerna på ett sådant sätt att 3 procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av regelverket kontrolleras varje år.

2.3 Färdskrivare

Alla fordon som omfattas av reglerna för kör- och vilotider inom EU ska vara utrustade med färdskrivare.¹¹

⁷ Artikel 4 i förordning (EG) nr 1072/2009.

⁸ Artikel 4 i förordning (EG) nr 1073/2009.

⁹ Artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014.

I färdskrivaren registreras bland annat förarnas kör- och vilotider. Kontroll av att färdskrivaren fungerar sker hos ackrediterade verkstäder.¹² Med hjälp av uppgifterna som registrerats i färdskrivaren kan förare, företag och kontrollmyndigheter kontrollera att reglerna följts.

2.4 Den internationella överenskommelsen AETR

Sverige är sedan 1972 en fördragsslutande part i AETR-överenskommelsen som regleras på FN-nivå.¹³ AETR står för Accord Européen sur les Transports Routiers och är i stort sett en spegling av den EU-rättsliga lagstiftningen för kör- och vilotider samt den tidigare lagstiftningen om färdskrivare¹⁴. Berörda av reglerna är de som utför transporter till, från eller i transit genom fördragsslutande parter territorium. Överenskommelsen omfattar samtliga 28 medlemsstater i EU samt ytterligare 24 fördragsslutande parter, exempelvis Ryssland, Ukraina, Turkiet och Azerbajdzjan.

2.5 Vagarbetstidsdirektivet

Vagarbetstidsdirektivet¹⁵ gäller för mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare och som utför vägtransporter som omfattas av EU:s kör- och vilotidsregler. Direktivet syftar till förbättrad arbetsmiljö, högre trafiksäkerhet och harmonisering av konkurrensförhållandena inom delar av vägtransportsektorn. Det innehåller bestämmelser om bland annat maximal veckoarbetstid, raster, nattarbete och registrering av arbetstid. Vissa delar av direktivet kan arbetsmarknadens parter förhandla om genom överenskommelser i kollektivavtal. I Sverige är vagarbetstidsdirektivet implementerat i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

2.6 Prövning av Polismyndighetens beslut

Polisen får besluta om förskott på sanktions- och överlastavgift i samband med att de upptäcker överträdelser vid kontroll av utländska aktörer. Detta gäller vid överträdelse av cabotageregler¹⁶ och kör- och vilotidsregler¹⁷ samt vid avgift för överträdelse av regler om överlast¹⁸.

När polisen har fattat ett beslut om förskott kontakter de oss och vi prövar omedelbart om förskottsbeslutet ska bestå. När polisen sedan skickar in sin

¹² Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:3) om ackreditering av kontrollorgan, kontroll och plombering av färdskrivare samt installationsskylt.

¹³ Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EEG) nr 3821/85.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG.

¹⁶ Förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska samarbetsområdet (EES).

¹⁷ Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

¹⁸ Lagen (1972:435) om överlastavgift.

rapport till oss utreder vi ärendet och fattar det slutliga beslutet om att påföra sanktions- eller överlastavgift.

2.7 Taxitrafik

Förutsättningarna/villkoren som ska vara uppfyllda för att få bedriva taxitrafik regleras i taxitrafiklagen. Tillstånd får endast den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms lämplig att bedriva verksamhet.¹⁹ Kravet på gott anseende anses inte vara uppfyllt av den som har dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott. Inte heller är kravet uppfyllt om en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelse skett av bland annat taxitrafiklagen, föreskrifter om vägtrafik, regler om fordons utrustning och beskaffenhet eller bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.²⁰ Ett tillstånd ska återkallas om det till exempel har förekommit allvarliga missförhållanden i taxitrafiken eller i övrigt vid driften av trafikrörelsen. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, får varning meddelas i stället.²¹

2.8 Taxiförarlegitimation

Taxiförarlegitimation får utfärdas till den som i fråga om bland annat yrkeskompetens och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.²² En taxiförarlegitimation ska återkallas till exempel om innehavaren genom brottslig gärning eller på grund av andra missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik.²³ Om missförhållandena inte är så allvarliga att taxiförarlegitimationen bör återkallas, får varning meddelas i stället.²⁴

2.9 Biluthyrning

Förutsättningarna för att driva yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för kortare tid än ett år regleras i lagen om biluthyrning. Tillstånd får ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt samt andra omständigheter av betydelse bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten.²⁵ Ett tillstånd ska återkallas om det till exempel har förekommit allvarliga missförhållanden i

¹⁹ 2 kap. 5 § taxitrafiklagen (2012:211).

²⁰ 2 kap. 11 § taxitrafiklagen (2012:211).

²¹ 4 kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211).

²² 3 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211).

²³ 4 kap. 6 § taxitrafiklagen (2012:211).

²⁴ 4 kap. 6 § taxitrafiklagen (2012:211).

²⁵ 6 § lagen (1998:492) och om biluthyrning.

uthyrningsrörelsen. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, får varning meddelas i stället.²⁶

2.10 Redovisningscentraler för taxitrafik

En redovisningscentral ska ta emot, lagra och lämna ut uppgifter från taxametrar. Den som har tillstånd att bedriva taxitrafik ska föra över uppgifter från varje fordons taxameterutrustning till redovisningscentralen. Från redovisningscentralen förs uppgifterna sedan över till Skatteverket, när myndigheten begär det.

Tillstånd att driva redovisningscentral får ges till den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva verksamheten. Därutöver krävs att mottagande, lagring och utlämnande av taxameteruppgifter kan ske på ett säkert sätt.²⁷ Tillståndet ska återkallas om det till exempel har förekommit allvarliga missförhållanden i driften av redovisningscentralen. Om missförhållandena inte är så allvarliga att tillståndet bör återkallas, får varning meddelas i stället.²⁸

3 Tillstånd och tillsyn inom yrkestrafikområdet

I detta avsnitt beskriver vi hur vi praktiskt arbetar med regelverken som presenterats i föregående avsnitt.

3.1 Tillstånd att bedriva yrkesmässiga gods- och busstransporter

3.1.1 Ansökan om tillstånd

När en person eller ett företag ansöker om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik gör Transportstyrelsen den första kontrollen av att de uppfyller kraven i tillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Vi hämtar in uppgifter från bland annat Polismyndigheten, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Bolagsverket.

Tillståndshavaren kan vara antingen ett företag eller en enskild näringsidkare. Personerna som ingår i den så kallade prövningskretsen för tillståndet registreras i vägtrafikregistret. I prövningskretsen ingår förutom den trafikansvarige sådana personer som har ett inflytande över

²⁶ 11 § lagen (1998:492) och om biluthyrning.

²⁷ 8 och 9 §§ lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

²⁸ 18 § lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik.

verksamheten. Det kan handla om styrelseledamöter, verkställande direktör eller styrelsemedlem som är närstående till en majoritetsaktieägare.²⁹

3.1.2 Urval för tillsyn över tillståndshavare

Vi använder ett riskvärderingssystem som stöd för urval av vilka företag som ska kontrolleras vid tillsynen av yrkestrafiktillstånden.

Information till riskvärderingssystemet kommer från flera håll. Det EU-gemensamma systemet för informationsutbyte heter ERRU (European Register of Road Transport Undertakings). Via ERRU får vi information om överträdelser som begås utomlands av de företag som har beviljats gemenskapstillstånd av oss.

Om en person som finns registrerad i vägtrafikregistret, för till exempel ett tillstånd, döms för ett brott får vi kännedom om det genom underrättelser från polisen. Vi kan även få underrättelser från polisen om en förare i en tillståndshavares verksamhet har gjort sig skyldig till överträdelser på väg.

Vi får även underrättelser från Skatteverket. Skatteverket meddelar när de tagit beslut om att återkalla F-skattsedeln på grund av brister i redovisning eller betalning av skatter. Skatteverket skickar också underrättelser när de tagit ett omprövningsbeslut med anledning av oredovisade intäkter, löner eller nekade kostnadsavdrag.

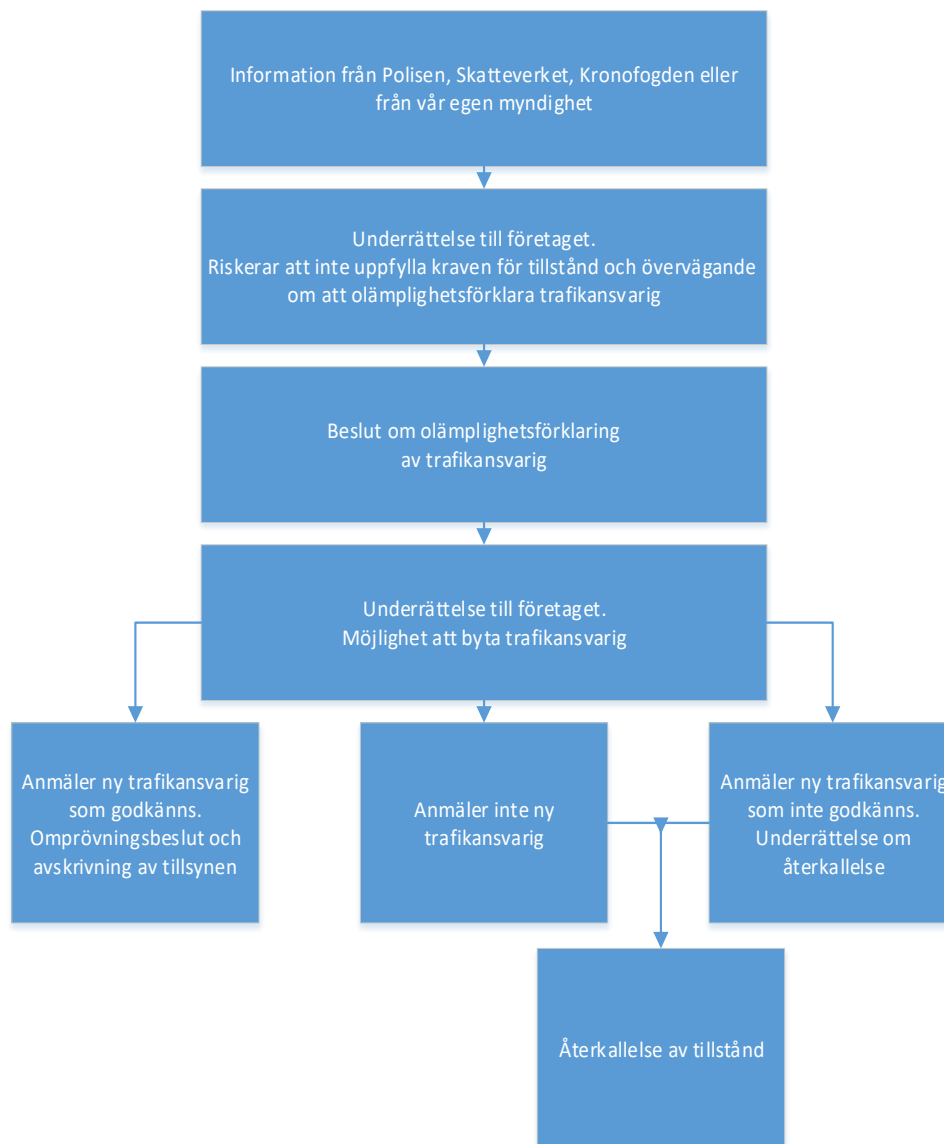
Vidare får vi uppgifter från Kronofogdemyndigheten om vilka tillståndshavare eller personer i prövningskretsen som har skulder hos myndigheten.

²⁹ 2 kap. 2 § yrkestrafiklagen (2012:210).

Om det rör sig om en enskild näringsidkare, återkallas tillståndet i samband med olämplighetsförklaring av den trafikansvarige, i de fall det är tillståndshavaren själv som är trafikansvarig. Då lämnas ingen möjlighet att rekrytera ersättare.

En tillståndshavare ska även vara faktiskt och fast etablerad i en medlemsstat samt uppfylla kravet på ekonomiska resurser. Om vi vid en tillsyn av en tillståndshavare konstaterar att dessa krav inte är uppfyllda, får företaget en frist på högst sex månader att åtgärda situationen.

Vi gör i varje enskilt ärende en helhetsbedömning. Hänsyn tas exempelvis till överträdelseernas allvarlighetsgrad och antal i förhållande till företagets storlek och om åtgärden är rimlig utifrån en proportionalitets- och skälighetsbedömning.



Figur 2. Förfarandet i en tillsyn vid bedömning av det goda anseendet.³⁰

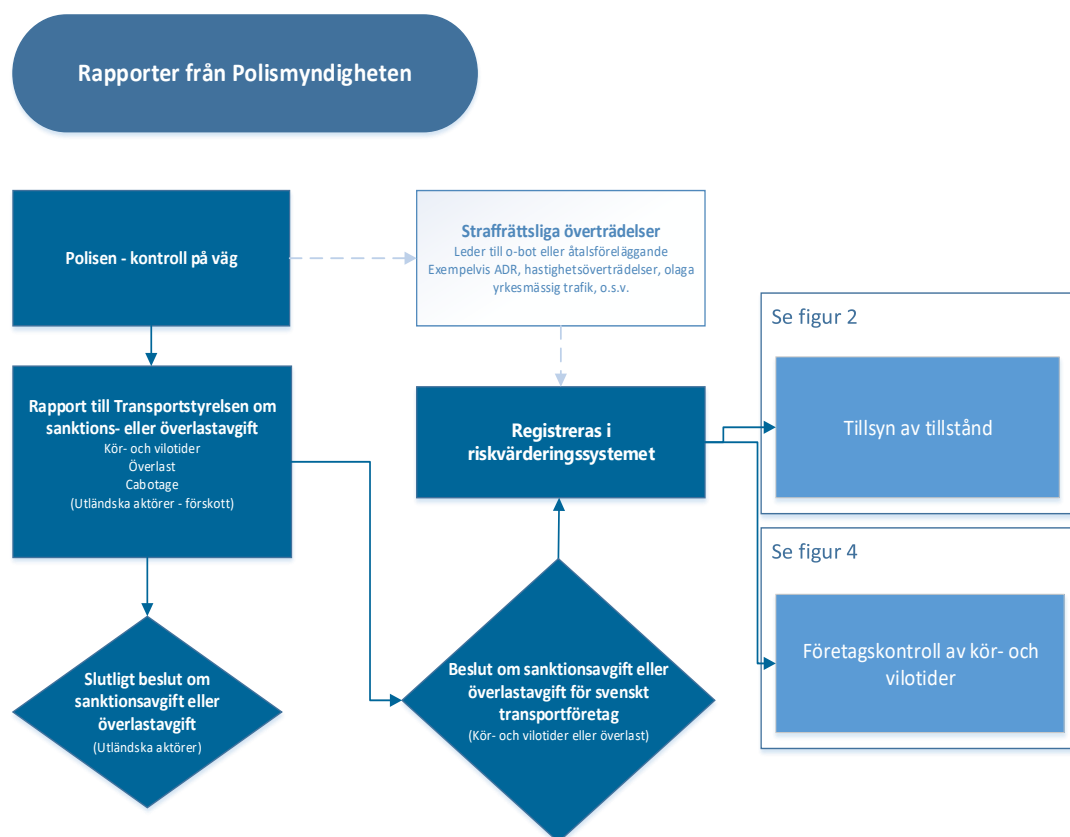
3.2 Vad kontrollerar vi efter en kontroll av polis på väg?

När polisen stoppar ett fordon vid en vägkontroll och bedömer att det finns överträdelser som ska leda till en sanktions- eller överlastavgift, skickar de en rapport till oss. Det kan exempelvis vara överträdelser av kör- och vilotider, cabotageregler eller att ett fordon har körts med överlast.

³⁰ Tillämpningen ser i huvudregel ut enligt bilden. Undantag är exempelvis en enskild näringsidkare som själv är trafikansvarig eller om företaget fått möjlighet att byta ut trafikansvarig.

De polisrapporter (med medföljande bevismaterial) som skickas in till oss granskas av en utredare. Innan vi fattar ett slutligt beslut om sanktions- eller överlastavgift får föraren, företaget eller fordonsägaren en möjlighet att yttra sig. Till yttrandet kan kompletterande material bifogas inför vår slutliga bedömning.

De beslut mot svenska transportföretag som vinner laga kraft registreras i våra riskvärderingssystem och kan ligga till grund för en företagskontroll av kör- och vilotider (se avsnitt 3.3) eller en tillsyn av trafikillstånd om företaget har ett sådant (se avsnitt 3.1.3).



Figur 3. *Processen hos Transportstyrelsen för ärenden där polisen gjort kontroll på väg.*

Statistik kring de rapporter som har skickats in till oss från polisen finns i avsnitt 5.7, och ett förtydligande över de vanligaste överträdelserna av kör- och vilotider som har rapporterats efter vägkontroll år 2017 finns i avsnitt 5.8.

3.3 Vad kontrolleras vid en företagskontroll av kör- och vilotider?

3.3.1 Urval av företag för kontroll

Urvalet av företag till en kontroll av kör- och vilotider görs baserat på företagets riskvärde. Riskvärdet utgörs i huvudsak av resultat av tidigare prövning av transportföretagets ansvar vid vägkontroll av kör- och vilotider, se figur 3, och resultatet av tidigare företagskontroller.

En företagskontroll omfattar en period om två månader och i regel hela företaget. Rör det sig om stora företag kan kontrollen begränsas till ett hundratal fordon och de förare som kört fordonen.

3.3.2 Hur en kontroll går till

Kontrollen inleds med att företaget uppmanas att skicka in färdskrivaruppgifter och övriga handlingar som kan ha en inverkan för kontrollen. När vi har fått in uppgifter går vi igenom färdskrivaruppgifterna tillsammans med eventuella intyg och övriga uppgifter. Vid behov begär vi in ytterligare uppgifter. Efter det analyserar vi om överträdelser har begåtts i företagets verksamhet. Om företaget i samband med att det skickat in material även har redogjort för hur de arbetar med att förhindra överträdelser, gör vi en bedömning av om vi anser att åtgärderna är tillräckliga. Om en sådan redogörelse inte finns, eller om vi inte anser att företagets insatser har varit tillräckliga, skickar vi en underrättelse till företaget med de överträdelser som vi konstaterat samt vilken sanktionsavgift vi har för avsikt att påföra. I samband med det får företaget en möjlighet att yttra sig om resultatet av kontrollen och komma in med ytterligare material.

Om vi har fått in kompletterande uppgifter eller om företaget har yttrat sig, tar vi hänsyn till det. Om de nya uppgifterna leder till att andra överträdelser konstateras, får företaget tillfälle att yttra sig igen. Efter att yttrandetiden har gått ut fattar vi beslut, vi gör då också en prövning av företagets ansvar.

Om vi anser att företaget har gjort vad de ska för att hindra överträdelserna, avslutar vi ärendet utan anmärkning. Då nollställer vi företagets riskvärde, eftersom vi anser att företaget vid den tidpunkten vidtagit tillräckliga åtgärder för att inte hållas ansvariga för förarnas överträdelser.

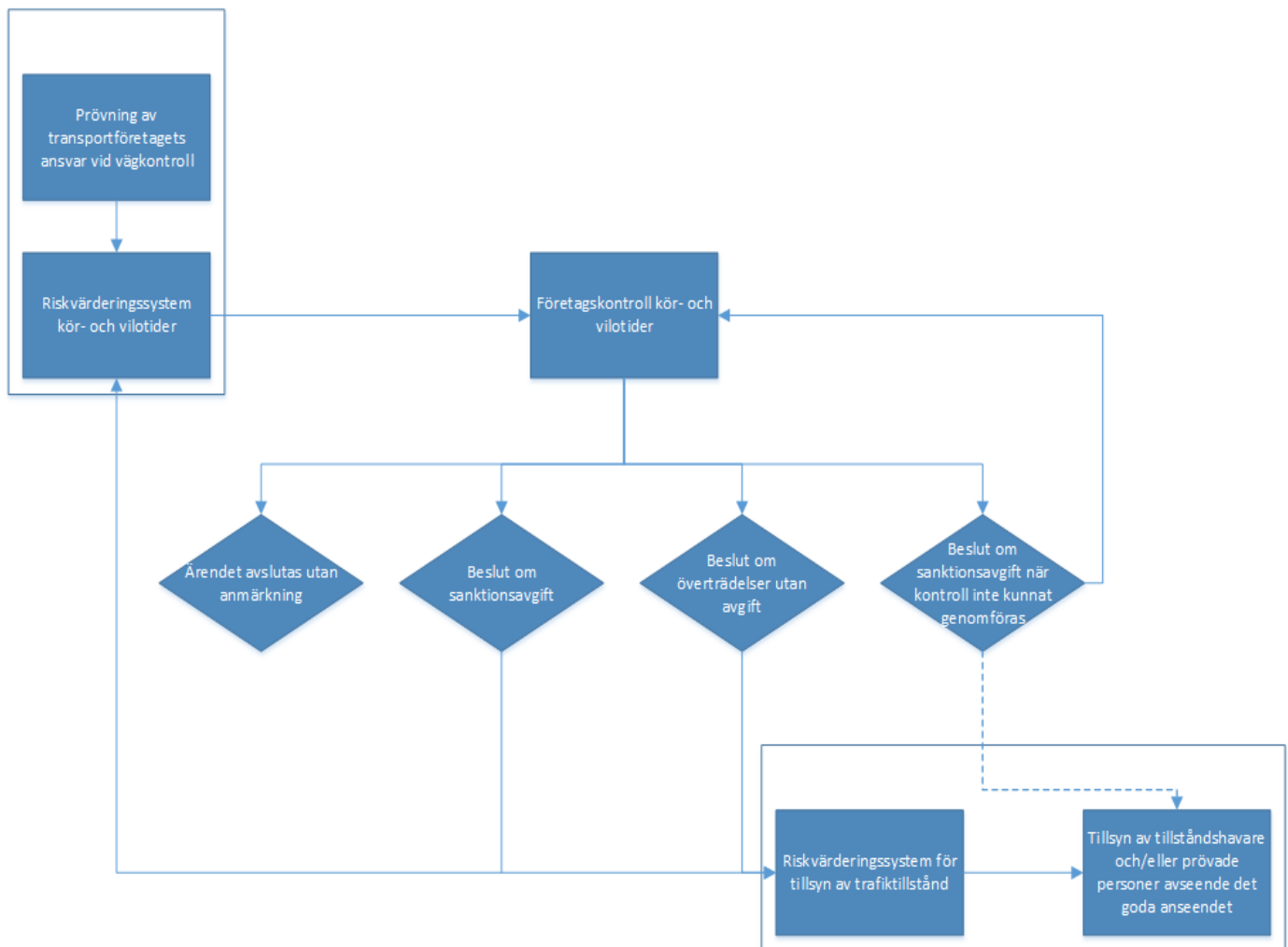
Om vi inte anser att företaget har gjort vad det ska för att hindra överträdelserna, gör vi en prövning av om det är oskäligt att ta ut sanktionsavgiften med fullt belopp. Om vi inte kan se skäl att sätta ned avgiften, eller om en del av avgiften kvarstår även efter nedsättningen, fattar vi beslut om sanktionsavgift. I de fall vi anser att det är oskäligt att ta ut avgift för överträdelserna fattar vi beslut om överträdelser *utan* avgift.

Beslutet kan överklagas inom tre veckor från delgivning. Om det inte överklagas, vinner det laga kraft och sanktionsavgiften påförs företaget.

När ett beslut i en kontroll där vi konstaterat överträdelser vinner laga kraft förs överträdelserna in i riskvärderingssystemet för kör- och vilotider. Överträdelserna, med undantag för mindre överträdelser, registreras också i riskvärderingssystemet för tillsyn av trafikillstånd om företaget har ett sådant, se figur 1 i avsnitt 3.1.2.

3.3.3 När vi inte kan genomföra en kontroll

Om ett företag efter vår begäran inte skickar in några uppgifter, eller om de uppgifter som kommer in är så pass bristfälliga att vi inte kan genomföra en kontroll, fattar vi beslut om sanktionsavgift. Avgiften grundar sig på antalet fordon som skulle ha omfattats av kontrollen. När vi inte kunnat genomföra en kontroll kommer företaget att bli uttaget för ny kontroll kort efter att beslutet vunnit laga kraft. De här ärendena prioriteras med andra ord före riskvärderingssystemet. Om ett tillståndspliktigt företag har fått upprepade beslut när kontroll inte kunnat genomföras kan vi inleda en tillsyn av tillståndet, se figur 1 i avsnitt 3.1.2.



Figur 4. Tillsynsprocessen för kör- och vilotider.

Statistik om och resultat av våra företagskontroller finns i avsnitt 5.7.

3.4 Vad kontrolleras vid en tillsyn enligt vägarbetsstidslagen?

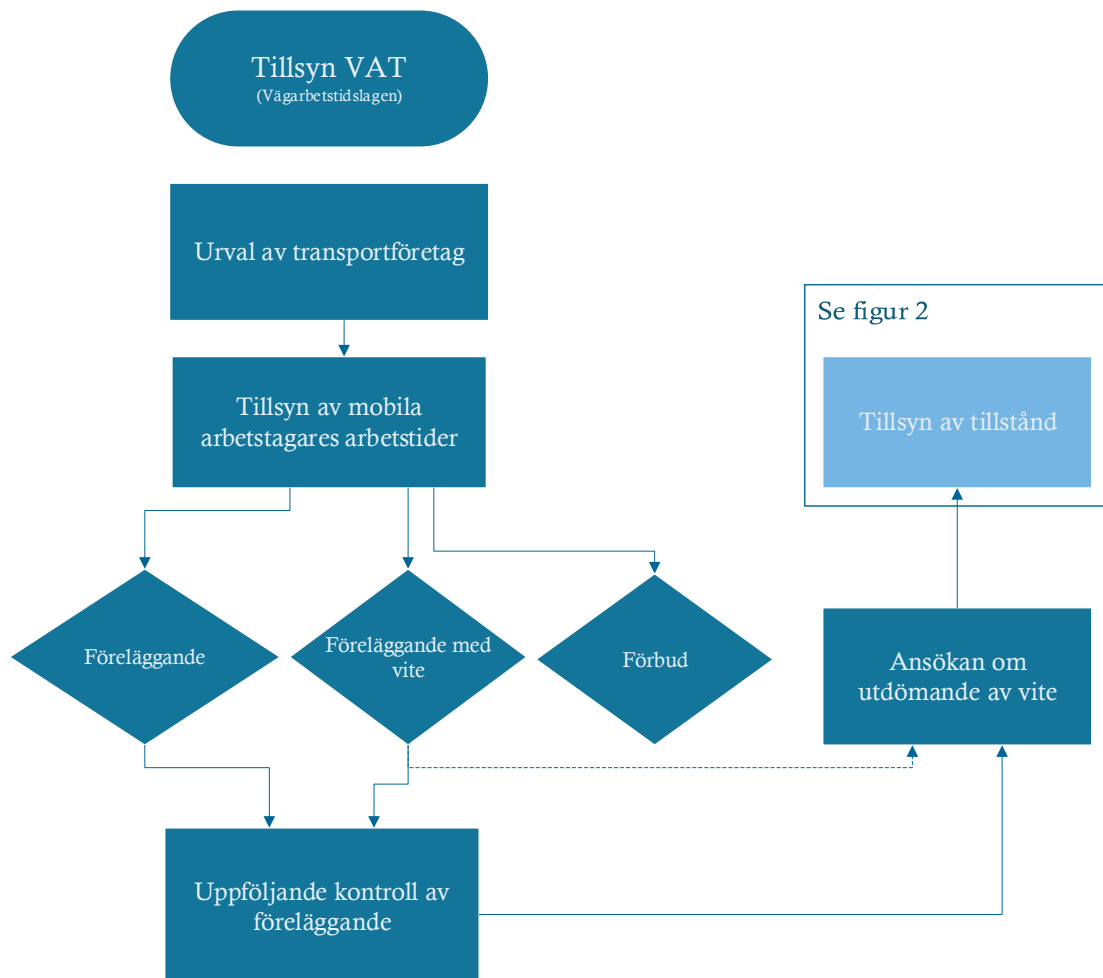
Vi utövar även tillsyn av vägarbetsstid för mobila arbetstagare och förare som är egenföretagare. För att säkerställa att lagen följs kontrolleras förarnas arbetstider och raster, baserat på det register som transportföretagen är skyldiga att hålla. Det finns i dag inget krav på hur registret ska vara utformat och därför kan det material som skickas in till oss för kontroll variera. I de flesta fall kompletteras registret med information från färdskrivare, antingen i digital form eller i form av utskrifter från olika analysverktyg.

Transportföretag kan genom kollektivavtal göra vissa avvikelser från bestämmelser i vägarbetslagslagen. Överenskommelser med arbetstagarorganisationer kan hjälpa företag i planering och förläggning av arbetstider. Eftersom lokala överenskommelser kan komma att påverka utfallet av tillsynen, är det viktigt att de presenteras för oss.

Urval av företag för ny tillsyn sker utifrån ett riskbaserat urval. Grunden för ett urval kan exempelvis vara resultatet av tidigare kör- och vilotidskontroll, underrättelser från Polismyndigheten, rapporter från andra länder, förvaltningsrättsliga domar eller tips. Vi kan även genomföra riskbaserat urval grundat på specifik bransch eller typ av transport där vi bedömer att det finns ett högre generellt riskvärde.

Efter avslutad granskning av det material som transportföretaget har skickat in till oss och innan ett eventuellt beslut om föreläggande fattas, skickar vi en underrättelse till företaget. Företaget får då möjligheter att yttra sig om de överträdelser som vi har hittat. Vi följer upp föreläggandet i form av en ny tillsyn. I de fall när ett föreläggande med vite har beslutats och det vid den uppföljande tillsynen fortfarande visar sig att lagen inte följs i tillräcklig utsträckning, lämnas en ansökan om utdömmande av vite till förvaltningsrätten.

Efter att ett utdömmande av vite har vunnit laga kraft lämnar vi över ärendet för vidare bedömning, vilket kan innebära att det ska inledas en tillsyn av trafikillstånd (om företaget har ett sådant), se figur 1 i avsnitt 3.1.2.



Figur 5. Tillsynsprocessen för ärenden rörande vägarbetstid.

Resultatet av vår tillsyn av vägarbetstid finns i avsnitt 5.10.

3.5 Taxitrafiktillstånd

3.5.1 Ansökan om taxitrafiktillstånd

När personer eller företag ansöker om taxitrafiktillstånd gör vi en första kontroll om de uppfyller kraven i taxitrafiklagen. Vi inhämtar uppgifter från bland annat Polismyndigheten, Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Bolagsverket.

Tillståndshavaren kan vara antingen ett företag eller en person med en enskild firma. Personerna som ingår i den så kallade prövningskretsen på taxitrafiktillståndet registreras i vägtrafikregistret. I prövningskretsen ingår sådana personer som har ett inflytande över verksamheten. Det kan handla

om styrelseledamöter, verkställande direktör eller styrelsemedlem som är närstående till en majoritetsaktieägare.

3.5.2 Tillsyn över tillståndshavaren

När vi fått information om misskötsamhet hos en tillståndshavare eller en person som omfattas av prövningen för tillståndet görs en samlad bedömning av uppgifterna som finns. Detta för att avgöra om åtgärd behöver vidtas mot tillståndet eller mot den trafikansvariges eller övrigt prövad persons goda anseende. Innan vi fattar beslut i ett ärende lämnas de berörda parterna möjlighet att inkomma med yttrande över de omständigheter som har framförts som försvårande.

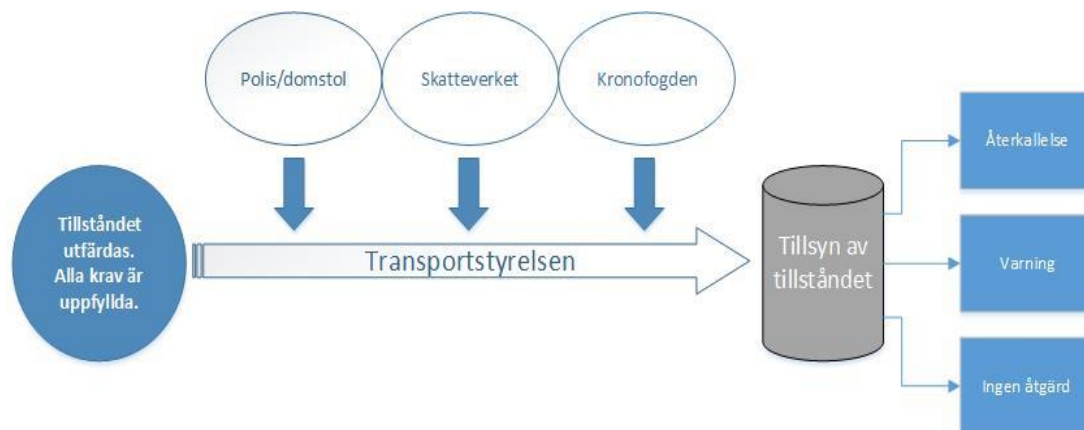
Om en person som ingår i prövningskretsen begår ett brott, får vi kännedom om det genom en underrättelse från polisen eller domstol. Brottet är fastställt genom en dom eller ett godkänt ordnings- eller strafföreläggande.

Vi får också underrättelser från Skatteverket. De meddelar oss när de fattat beslut om att återkalla F-skattsedeln på grund av brister i redovisning eller betalning av skatter. Skatteverket skickar också underrättelser när de fattat ett omprövningsbeslut med anledning av oredovisade intäkter, löner eller nekade kostnadsavdrag.

Vidare får vi uppgifter från Kronofogdemyndigheten om vilka tillståndshavare som har skulder hos där.

Vi kontrollerar även att tillståndshavare sköter sina överföringar till en redovisningscentral för taxitrafik.

Uppgifterna som kommer in från andra myndigheter ligger till grund för vår tillsyn över tillståndshavare. Vi gör en samlad bedömning av uppgifterna som kommer in och avgör om åtgärd behöver vidtas mot taxitrafiktillståndet. Vi kan meddela en varning eller återkalla tillståndet. Om taxitrafiktillståndet återkallas kan vi bestämma en olämplighetstid för företaget och dess företrädare på 3–5 år. Olämplighetstiden innebär att personen inte kan bedriva taxitrafik under denna period.



Figur 6. Tillsyn av taxitrafiktillstånd.

3.6 Taxiförarlegitimation

3.6.1 Ansökan om taxiförarlegitimation

Den första kontrollen av en person som vill bli taxiförare gör vi när personen ansöker om taxiförarlegitimation. Vi kontrollerar om personen uppfyller kraven i taxitrafiklagen. Bland annat kontrollerar vi polisens misstanke- och belastningsregister.

3.6.2 Utöva tillsyn över personer med taxiförarlegitimation

Om en person som har taxiförarlegitimation begår ett brott får vi kännedom om det genom en underrättelse från Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten eller domstol. Brottet som underrättelsen gäller är fastställt genom en dom eller godkänt ordnings- eller strafföreläggande.

Vi bedömer de inkomna underrättelserna och avgör om åtgärd ska vidtas mot taxiförarlegitimationen. Vi gör en samlad bedömning av det totala antalet underrättelser om brott som kommit in gällande en person under en viss period. De inkomna uppgifterna kan leda till att vi meddelar en varning eller återkallar taxiförarlegitimationen. Om taxiförarlegitimationen återkallas på grund av att personen begått brott, bestäms en olämplighetstid för taxiföraren på 3–5 år. Det innebär att personen inte kan ansöka om ny taxiförarlegitimation inom denna period.

Vi utövar också tillsyn över att personer med taxiförarlegitimation fortlöpande uppfyller de medicinska kraven. Det innebär bland annat att vi behandlar inkomna anmälningar från läkare och utreder om de medicinska kraven för taxiförarlegitimation är fortsatt uppfyllda. Vi kan besluta om villkor att komma in med läkarintyg för uppföljning eller besluta att återkalla taxiförarlegitimationen om de medicinska kraven inte är uppfyllda.

3.7 Redovisningscentraler för taxitrafik

3.7.1 Ansöka om tillstånd att bedriva redovisningscentral för taxitrafik

Första steget vid ansökan om att bedriva redovisningscentral för taxitrafik är att få den tekniska utrustningen som ska användas för att ta emot och lagra taxameterinformation certifierad av ett certifieringsorgan. I dagsläget finns ett certifieringsorgan som heter RISE. Certifikatet som utfärdas av RISE är ett bevis på att säkerheten i utrustningen uppfyller de krav som vi ställer i våra föreskrifter.

När ansökan kommer in prövar vi att den verksamhetsansvarige och övriga som har ett inflytande över verksamheten uppfyller kraven på gott anseende. Vi tar in uppgifter från Skatteverket, Kronofogdemyndigheten och Polismyndigheten för att göra den bedömningen.

3.7.2 Utöva tillsyn över redovisningscentraler för taxitrafik

Om en person som är verksamhetsansvarig för en redovisningscentral begår ett brott, får vi kännedom om det genom en underrättelse från polisen eller domstol. Detsamma gäller för andra personer i ledande ställning i företaget som ingår i den så kallade prövningskretsen. Brottet är fastställt genom en dom eller ett godkänt ordnings- eller strafföreläggande. Vi gör då en ny bedömning av personens lämplighet.

Vi får också underrättelser från Skatteverket. De meddelar oss när de fattat beslut om att återkalla F-skattsedeln på grund av brister i redovisning eller betalning av skatter. Skatteverket skickar också underrättelser när de fattat ett omprövningsbeslut med anledning av oredovisade intäkter, löner eller nekade kostnadsavdrag.

Vidare får vi uppgifter från Kronofogdemyndigheten om en redovisningscentral har skulder.

Förutom information från andra myndigheter kan vi också utöva tillsyn mot redovisningscentraler genom besök i deras lokaler. Vi träffar då den verksamhetsansvarige och andra relevanta personer och går igenom verksamheten.

Vi kan återkalla tillståndet att bedriva redovisningscentral om allvarliga missförhållanden konstateras. Det finns också möjlighet att meddela en varning.

4 Förändringar i regelverk och övriga händelser under 2018

Avsnittet behandlar förändringar i regelverken som diskuterats eller genomförts samt aktiviteter under året som berör vår verksamhet.

4.1 Gods- och busstransporter på väg

4.1.1 Händelser inom buss

Swebus, som under många år varit Sveriges största bussoperatör för fjärtrafik, har under flera år haft problem med lönsamheten. Under våren 2018 meddelade ägaren Nobina att de valt att sälja företaget till Flixbus. Flixbus är ett tyskt bolag som har på kort tid växt kraftigt och etablerat verksamhet i många länder i Europa. Affärsidén är att samarbeta med existerande bussbolag som sköter trafiken, medan Flixbus ansvarar för exempelvis marknadsföring, ruttplanering och kundservice. Sedan Flixbus startade verksamhet i Sverige har konkurrensen om expressbussresenärerna varit hård och att någon form av förändring var på gång har det inom branschen spekulerats kring under en tid. I och med förvärvet har Swebus som varumärke lagts ned och Flixbus övertagit rollen som den främsta aktören för fjärtrafik med buss i Sverige.

4.1.2 Ändringar i cabotageregler

I april 2018 kom ett förhandsutlåtande från EU-domstolen om att dellastning och dellossning under en cabotagetransport ska vara tillåtet.³¹ EU-domstolen går i utlåtandet på Danmarks linje och därmed är det tillåtet för medlemsstaterna att ha nationella vägledning som förtydligar vad medlemsstaten anser vara en cabotagetransport. Vi har med anledning av utlåtandet kompletterat vår vägledning om cabotagetransporter och kombinerade transporter³².

Vi kommer fortsättningsvis att tillämpa samma synsätt som Danmark, det vill säga tillåta dellastning eller dellossning men med tillägget att det ska vara samma avsändare vid dellossning eller samma mottagare vid dellastning för godset.

4.1.3 Krav på vinterdäck för tunga fordon

I augusti fattade regeringen beslut om en ändring i trafikförordningen som innebär att tunga fordon, däribland lastbilar, ska ha vinterdäck på samtliga hjul. Enligt dagens regler har det varit tillräckligt att dessa fordon haft vinterdäck på drivaxlarna. Ändringen träder ikraft den 1 juni 2019 och får

³¹ Målnummer C-541/16.

³² TSG 2016-2994.

således effekt till vintern 2019/2020. Tidsgränserna för när vinterdäck ska användas är desamma som för personbilar, det vill säga att vinterdäck ska användas från 1 december till 31 mars när vinterväglag råder.

4.1.4 Förändrade sanktionsavgifter vid kontroll av kör- och vilotider

Den 1 mars trädde ett förändrat sanktionssystem för kör- och vilotider ikraft. Förändringarna består av högre avgifter för vissa överträdelse och sänkta avgifter för mindre allvarliga överträdelse. Förändringarna innebär också ett höjt takbelopp på 800 000 kronor och att maxbeloppet sänkts till 1 procent av företagets årsomsättning för den sammanlagda sanktionsavgiften.

4.1.5 Utökat beställaransvar

Den 1 juli 2018 infördes ett utökat beställaransvar. Den skärpning som införts innebär att beställaren har en skyldighet att kontrollera att utföraren av transporten har rätt tillstånd. Ytterligare en förändring är att kretsen som kan anses ansvarig vidgas. Transporter beställs ofta i flera led, där exempelvis en transportköpare anlitar en speditör som anlitar ett åkeri som i sin tur anlitar en underentreprenör som kör transporten. Med de tidigare bestämmelserna var det bara den som hade avtal med utföraren som kunde dömas till ansvar, men i och med de nya reglerna kan samtliga beställare i avtalskedjan dömas till ansvar. En begränsning i reglerna är att det endast är yrkesmässiga beställare som kan dömas till ansvar. Privatpersoner omfattas alltså inte av bestämmelserna. Reglerna är tillämpliga inom alla delar av yrkestrafiken, det vill säga för buss-, gods- och taxitransporter.

4.1.6 Regeringen inför en godstransportstrategi

I juni 2018 presenterade regeringen sin godstransportstrategi, som ska utgöra en plattform för arbetet med att skapa ett effektivt, kapacitetsstarkt och hållbart godstransportsystem. De tre huvudsakliga rubriker som lyfts fram för det framtida arbetet är

- konkurrenskraftiga godstransporter
- omställning till fossilfria godstransporter
- innovation, kompetens och kunskap.

Strategin har resulterat i flera uppdrag och andra insatser.

En insats som startats upp utifrån godstransportstrategin är att ett nationellt godstransportråd inrättats. Den består av en grupp personer från bland annat näringsliv, universitet och arbetstagarorganisationer. Rådet är tänkt att säkerställa kontinuitet i arbetet med godsstrategin samt att löpande kunna utbyta erfarenheter och synpunkter. I samband med att rådet inrättades fick Trafikverket i uppdrag att inrätta ett kansli som ska bistå godstransportrådet i dess arbete.

4.1.7 Mobilitetspaketet

På EU-nivå pågår ett förhandlingsarbete inom ramen för det så kallade mobilitetspaketet. Arbetet omfattar flera regelverk, bland annat bestämmelser om kör- och vilotider samt cabotagetransporter. I december 2018 nåddes en överenskommelse mellan medlemsstaterna i Ministerrådet om ett gemensamt förslag.

Europaparlamentet har sedan årsskiftet 2018/2019 arbetat för att enas om dess förslag till ändring i rättsakterna och i mars 2019 röstades ett förslag igenom. I maj sker val av politiska företrädare i Europaparlamentet och mot den bakgrunden hölls en ny omröstning om parlamentsförslaget i juli 2019. Detta för att fastställa om det tidigare förslaget fortfarande är aktuellt att arbeta vidare med eller om det ny tillsatta Europaparlamentet vill gå vidare i förhandlingarna med ett annat förslag. Om parlamentet röstar för det förslag som tidigare röstats igenom, kommer det att starta en trilog, det vill säga förhandlingar mellan Europaparlamentet, ministerrådets ordförandeland och kommissionen.

4.2 Transporter med taxi

4.2.1 Införandet av redovisningscentraler för taxitrafik

Reglerna kring redovisningscentraler har nu fått verkan för samtliga aktörer på marknaden. Reglerna innebär att taxiföretag behöver föra över uppgifter från taxametern till en redovisningscentral. Under 2018 fick ytterligare en aktör tillstånd att bedriva redovisningscentral och vårt arbete med tillsyn kring överförande av uppgifter har tagit fart. Det arbetet har lett till att vi i flera fall återkallat taxitrafiktillstånd på grund av att tillståndshavaren inte anmält anslutning och inte fört över uppgifter till en redovisningscentral.

4.2.2 En ny kategori av taxitrafik

Riksdagen beslutade i juni om att införa en ny kategori av taxitrafik. Det rör sig om en typ av trafik som inte ska behöva taxameter, utan i stället använda särskild utrustning för taxifordon. Införandet av en ny typ av taxitrafik innebär också att möjligheten att beviljas undantag från kravet på taxameter försvinner. Alla fordon som bedriver taxitrafik kommer därför att behöva ha antingen taxameter eller särskild utrustning för taxifordon. Detta är tänkt att möjliggöra att ny teknik kan bidra till en mer kostnadseffektiv taxinäring, samtidigt som Skatteverket får bättre möjligheter att kontrollera att företag betalar skatt på ett korrekt sätt. Fordon som tillhör den nya kategorin taxi kommer att ha vissa begränsningar. Bland annat måste alla körningar vara förbeställda, priset ska anges i förväg och betalningen får inte ske till föraren. Lagändringarna som möjliggör en ny kategori taxi införs från och med den 1 januari 2021.

I samma proposition föreslås även att tillståndspliktiga beställningscentraler ska etableras. Dessa ska ha i uppdrag att samla in uppgifter från innehavare av taxitrafiktillstånd som använder särskild utrustning för taxifordon. Det kommer vara obligatoriskt för innehavare av taxitrafiktillstånd att vara anslutna till minst en beställningscentral om de har fordon med särskild utrustning. Bestämmelserna om beställningscentraler träder ikraft den 1 september 2020.

4.2.3 Taxiliknande tjänster

I maj 2017 startade företaget BZZt en taxiliknande tjänst i centrala Stockholm som de kallar poddtaxi. BZZt kör med fordon som klassats som mopeder (taxipoddar), rymmer två passagerare, drivs på el och får färdas i högst 45 km/tim. Priset för resan avgörs av hur många meter fordonet färdas. Eftersom BZZt använder mopeder för sina transporter, omfattas deras verksamhet inte av taxitrafiklagens regler om taxitrafiktillstånd som endast gäller trafik som bedrivs med personbil eller lätt lastbil. Det medför bland annat att fordonen inte behöver ha taxameter och att förarna inte behöver ha taxiförarlegitimation. Enligt nya bestämmelser som trädde i kraft den 1 januari 2018 klassas denna typ av fordon som motorcykel i stället för moped. Det innebär att den som ska köra ett fordon som tillverkats efter detta datum måste ha motorcykelkörkort (A-körkort) i stället för mopedkörkort (AM-körkort).

Uppkomsten av denna och andra former av taxiliknande trafik har medfört att vi identifierat ett behov av att utreda om även taxiliknande tjänster behöver regleras. Vi har fått interna FOI-medel för ett projekt som ska utreda denna fråga. Projektet omfattar tre delar: en internationell kunskapssammanställning, en analys av vilka effekter de nya formerna av taxiliknande trafik har på de transportpolitiska målen samt förslag på lämpliga åtgärder för att hantera nya former av taxi. Syftet med projektet är att ta fram ett underlag som gör det möjligt för oss att ta ställning till om vi behöver föreslå någon reglering av nya former av taxi i Sverige. Projektet kommer att utföras av en extern part (Trivector Traffic) och ska slutföras under 2019.

4.2.4 Taxitrafik som bedrivits utan tillstånd

Vi har tidigare uppmärksammat bolaget Heetch som erbjuder transporttjänster i storstäder under kvällar och helger. Eftersom företaget saknat taxitrafiktillstånd, har vi bedömt att företaget ägnat sig åt olaga taxitrafik, medan företaget menat att det rört sig om en samåkningstjänst. Företaget valde att under en tid fortsätta bedriva sin trafik, men efter att tingsrätten dömt förare som kört för företaget för olaga taxitrafik valde företaget att i februari lägga ned verksamheten. Efter att verksamheten lades

ned har ytterligare förare dömts för olaga taxitrafik för körningar som gjordes innan tjänsten lades ned.

5 Utvecklingen inom yrkestrafiken

I avsnittet presenteras statistik rörande yrkesmässig trafik och resultat från de mätningar som Transportstyrelsen har genomfört.

5.1 Olycksstatistik inom yrkestrafiken

Generellt sett har det skett en minskning av både omkomna och skadade i vägtrafikolyckor de senaste åren, även om den positiva utvecklingen syntes mer under tidigt 2000-tal för att på senare år ha stannat av något. För att ta fram uppgifterna för yrkestrafiken har olycksdatabasen Strada och vägtrafikregistret använts. Det innebär ett visst utrymme för fel, eftersom polisen manuellt rapporterar registreringsnummer i Strada som sedan används för att hämta uppgifterna om fordon. Polisen har sedan 2013 haft problem med inrapporteringen av olyckor, vilket kan förklara en del av minskningen i olyckstal. När det gäller omkomna görs fler kontroller och dessa uppgifter är därför tillförlitligare.

I tabellerna nedan redovisas antalet skadade och omkomna personer som varit med om en vägtrafikolycka där buss, tung lastbil eller taxiförare varit inblandad. Olyckorna är inrapporterade av polisen och uppgifterna om fordonskategori för buss respektive lastbil samt totalvikt för lastbil är hämtade från vägtrafikregistret. Det infördes en ny tjänst för att hämta data från vägtrafikregistret till Strada 2014. Därför används den gamla tjänsten för uppgifterna 2012–2014 och den nya tjänsten för 2015–2017. Detta gör att det blir ett avbrott i tidsserien, vilket medför en viss osäkerhet i jämförbarheten.

Taxi är inte registrerat som fordonskategori i vägtrafikregistret och karosserikod kan inte användas på grund av brister i dataöverföringen från vägtrafikregistret. I stället har uppgifter om taxibehörighet hos förare som varit inblandade i olyckor använts för att uppskatta antalet. Eftersom vi inte vet om föraren var yrkesverksam vid olyckan, kan detta inte likställas med taxifordon. Dock kan det ge en indikation av antalet olyckor där en taxi kan ha varit inblandad. Därför ska siffrorna inte jämföras mellan grupperna.

Antalet omkomna och skadade personer är relativt stabilt över tid för samtliga tre grupper, vilket är i linje med trafiksäkerhetsutvecklingen i stort där den tidigare positiva trenden verkar ha stagnerat något. Mellan 2017 och 2018 ser vi en ökning av antalet döda i olyckor där lastbil varit inblandad såväl som förare med taxilegitimation.

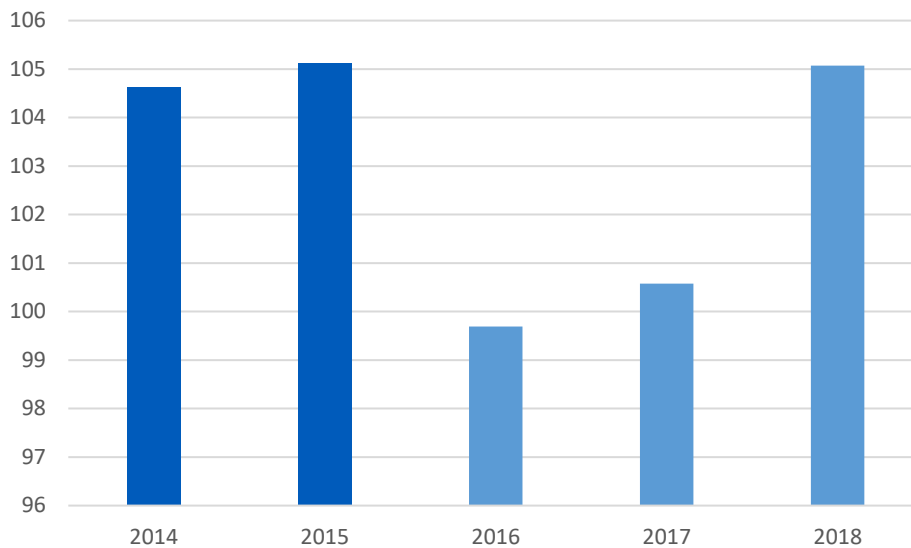
Personer i olyckor där förare med taxiförarlegitimation varit inblandad	2014	2015	2016	2017	2018
Död	5	7	11	10	20
Svårt skadad	123	83	110	102	108
Lindrigt skadad	675	1 014	1 032	1 038	960

Personer i olyckor med buss inblandad	2014	2015	2016	2017	2018
Död	12	3	7	11	6
Svårt skadad	47	52	54	86	48
Lindrigt skadad	289	328	319	364	289

Personer i olyckor med lastbil över 3 500 kg inblandad	2014	2015	2016	2017	2018
Död	62	53	57	48	70
Svårt skadad	146	150	152	141	130
Lindrigt skadad	682	956	961	998	720

5.2 Godstransporter på väg

Aktiviteten på godstransportmarknaden går att kvantifiera med hjälp av måttet godstransportarbete. Godstransportarbetet redovisas i termer av tonkilometer och räknas ut genom att multiplicera sändningens körsträcka med sändningens godsmängd. Med en tonkilometer avses således att ett ton gods förflyttats en kilometer. Genom att följa godstransportarbetet över tid kan vi skapa oss en uppfattning om storleken på marknaden och huruvida marknaden växer eller krymper. Figuren nedan visar utvecklingen av godstransportarbetet mellan 2014 och 2018.

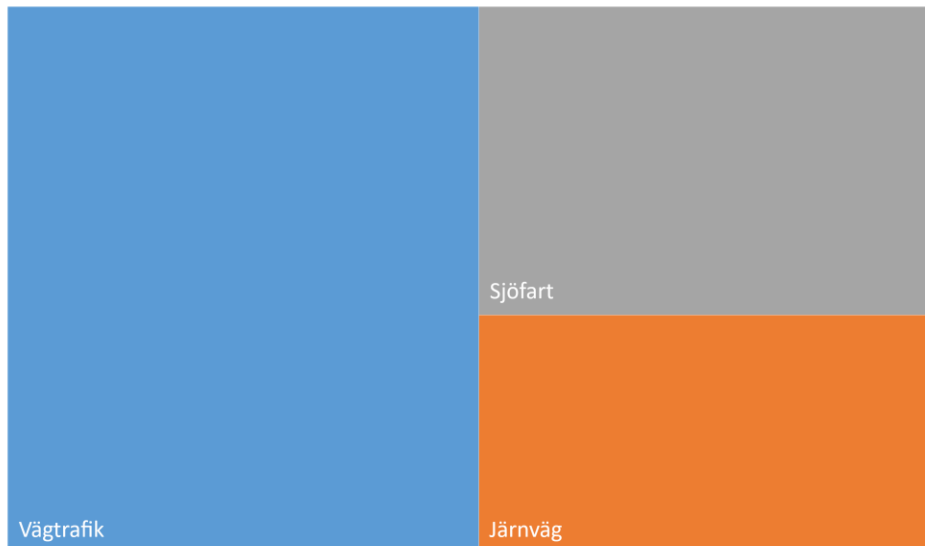


Figur 6: Utveckling av godstransportarbetet 2013–2017, miljarder tonkilometer.

2018 uppgick det totala godstransportarbetet till cirka 105 miljarder tonkilometer.³³ På grund av ändrade insamlings- och bearbetningsmetoder ska jämförelser mellan 2016–2018 och 2014–2015 göras med försiktighet. Av figuren framgår dock att godstransportarbetet ökat över tid. Sedan 2016 har utförda tonkilometer ökat med cirka 5 procent. Mellan 2017 och 2018 har tillväxttakten dessutom tilltagit.

³³ Trafikanalys 2018, Transportarbete 2000-2018.

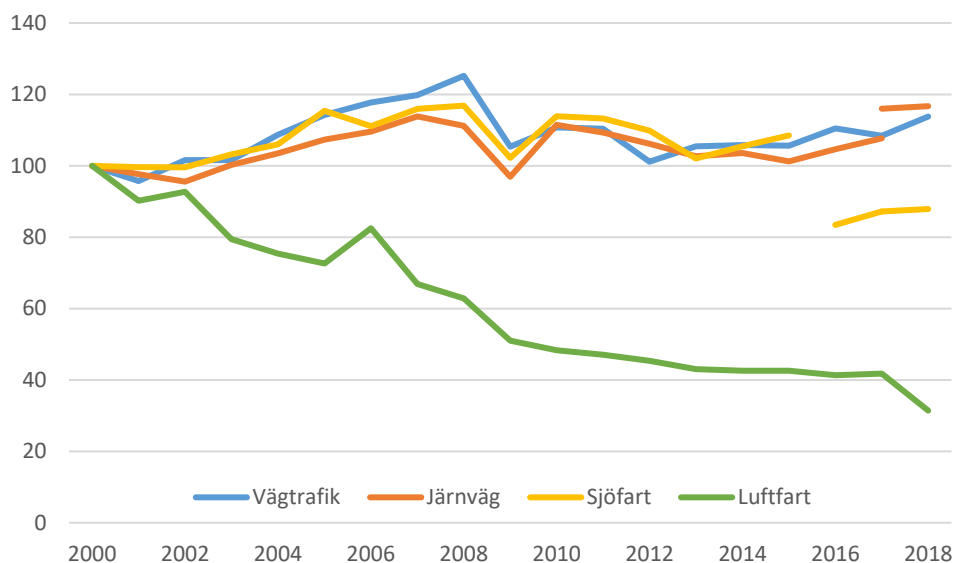
Figuren nedan visar hur stor del av godstransportarbetet som utförts med respektive trafikslag.



Figur 7: Godstransportarbete per trafikslag, andel av tonkilometer.

2018 utfördes ungefär hälften av godstransportarbetet på väg, medan sjöfarten och järnvägen stod för cirka 30 respektive 20 procent. Luftfarten stod enbart för en marginell del av godstransportarbetet. Fördelningen mellan trafikslagen varierar mellan olika segment på marknaden och beroende på hur konkurrenskraftiga trafikslagen anses vara för den specifika sändningen. Exempelvis anses lastbilen ha konkurrensfördel när transportavståndet mellan sändare och mottagare är kort. Om vi avgränsar oss till att enbart studera det godstransportarbete som är producerat av sändningar som är kortare än 100 kilometer, ser vi att vägtrafiken står för hela 80 procent.

Figuren nedan visar den relativa utvecklingen mellan trafikslagen sedan millennieskiftet. Observera att det på grund av ändrade insamlings- och bearbetningsmetoder förekommer ett tidsseriebrott i utvecklingen av järnväg och sjöfart. Även om förändringarna är små från år till år, går det över tid att urskilja en trend där andelen godstransportarbete utfört med flyg minskar samtidigt som de andra trafikslagen ökar något. Av figuren framgår också att godstransportarbetet på väg ökat i samma takt som på järnväg. Därför är marknadsandelarna mellan dessa trafikslag i stort sett konstanta över tid.



Figur 8: Indexerad utveckling av godstransportarbete per trafikslag.

Godstransportarbetet på väg ökar således över tid. Separerar vi godstransportarbetet och studerar körsträckan och godsmängden var för sig, ser vi att det framför allt är större godsmängder som varit drivande i utvecklingen.

5.2.1 Utveckling av trafikarbete

Tabellen nedan beskriver utvecklingen av trafikarbetet i termer av antal fordon som varit i trafik någon gång under året, total körsträcka och genomsnittlig körsträcka. Något som bör beaktas är att körsträckorna skattats utifrån mätarställningsuppgifter och därför både inkluderar in- och utrikessändningar.

Utveckling av trafikarbete 2014–2018 för lastbil.

Indikator	2014	2015	2016	2017	2018	2014–2018
Antal fordon	97 364	97 469	98 746	100 223	101 715	4,5 %
Körsträcka (i miljoner mil)	402	403	409	417	421	4,7 %
Genomsnittlig körsträcka (i mil)	4 125	4 136	4 139	4 163	4 139	0,3 %

Källa: Trafikanalys

2018 uppgick den totala körsträckan till cirka 421 miljoner mil, vilket är en ökning med 4,7 procent sedan 2014. Under samma tidsperiod ökade antalet fordon i drift någon gång under året med 4,5 procent och den genomsnittliga körsträckan med 0,3 procent. Utifrån de siffror som presenteras i tabellen kan vi konstatera att fler lastbilar vistas ute på vägarna och att de i genomsnitt används i något större utsträckning än fem år tidigare. Värt att notera är att det först är de senaste åren som den totala körsträckan tilltagit

snabbare än antalet fordon. Studerar vi utvecklingen under ett längre tidsintervall ser vi i stället att den totala och genomsnittliga körsträckan minskat. Som högst, år 2008, uppgick den genomsnittliga körsträckan till 4 648 mil, alltså 12 procent högre än 2018.

5.2.2 Utveckling av ekonomiska nyckeltal

I slutet av 2018 fanns 16 926 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Det är i stort sett lika många som året innan, men 2 procent färre än fem år tidigare. Av dessa är 61 procent är aktiebolag. Resterande 39 procent utgörs huvudsakligen av enskilda näringsidkare men även handelsbolag, kommanditbolag och filialer till utländska företag. Mätt i antalet anställda är majoriteten av företagen småskaliga: 42 procent bedrivs som enmansföretag, 39 procent har en till fyra anställda, medan enbart 0,4 procent har fler än 100 anställda. Faktum är att 75 procent faller inom ramen för definition av mikroföretag; det vill säga att de har färre än tio anställda och en omsättning lägre än två miljoner euro.

Sedan ett antal år tillbaka går det att observera en förskjutning på marknaden och en koncentration mot allt större företagsenheter. De senaste fem åren har det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd ökat från 3,9 till 4,6.

Tabellen nedan visar den ekonomiska utvecklingen i termer av omsättning, rörelsemarginal och soliditeten mellan 2013 och 2017. Motsvarande siffror för 2018 är ännu inte helt tillgängliga och kommer därför inte att redovisas. Vid tolkning av siffrorna bör man ta hänsyn till att de ekonomiska förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika delmarknader. De nyckeltal som presenteras speglar därför nödvändigtvis inte den ekonomiska verkligheten i alla delar av branschen fullt ut.

Utveckling av ekonomiska nyckeltal för åkerier 2013–2017. Medianvärden.

Nyckeltal	2013	2014	2015	2016	2017
Omsättning (tusen kronor)	5 422	5 630	5 561	5 509	5 747
Rörelsemarginal (%)	3,3	4,1	4,5	4,3	4,0
Soliditet (%)	34,0	35,7	36,5	35,9	35,2

Källa: Bisnode

Det faktum att den totala omsättningen såväl som medianen av omsättningen, rörelsemarginalen och soliditeten ökat under den senaste femårsperioden pekar på att marknaden vuxit och att branschens finansiella hälsa stärkts. Det är en utveckling som är i linje med att efterfrågan på lastbilstransporter också ökat under tidsperioden. Vi ser därtill att spridningen i måtten minskat, något som ger indikationer på att de finansiella förutsättningarna mellan företagen blivit mer lika varandra.

Troliga förklaringar till den observerade utvecklingen går bland annat att finna i konsolideringen av marknaden, de förhållandevis låga drivmedelspriserna och den starka konjunkturen.

Även om utvecklingen går åt rätt håll, bör man beakta att lönsamheten är låg jämfört med många andra branscher. 2017 uppgick den genomsnittliga lönsamheten i näringslivet till 7 procent. Enbart en femtedel av åkeriföretagen redovisade högre lönsamhet än detta. Vidare finns det – på grund av stigande drivmedelspriser och en avtagande konjunktur – anledning att tro att lönsamheten kan vika ytterligare i framtiden.

5.2.3 Statistik om tillstånd för yrkesmässiga godstransporter 2017–2018

	2017	2018
Inkomna ansökningar om tillstånd ³⁴	1 267	1 535
Utfärdade tillstånd	1 109	1 027
Utfärdade gemenskapstillstånd	244	319
Antal händelsebaserade tillsyner ³⁵	465	522
Återkallelse på egen begäran/saknar etablering	890	741
Antal olämplighetsförklarade trafikansvariga	24	46
Återkallelse på grund av förlorat gott anseende	15	37
Återkallelse på grund av saknar yrkeskunnande	30	46
Antal tillståndshavare 2018-12-31	16 800	16 769

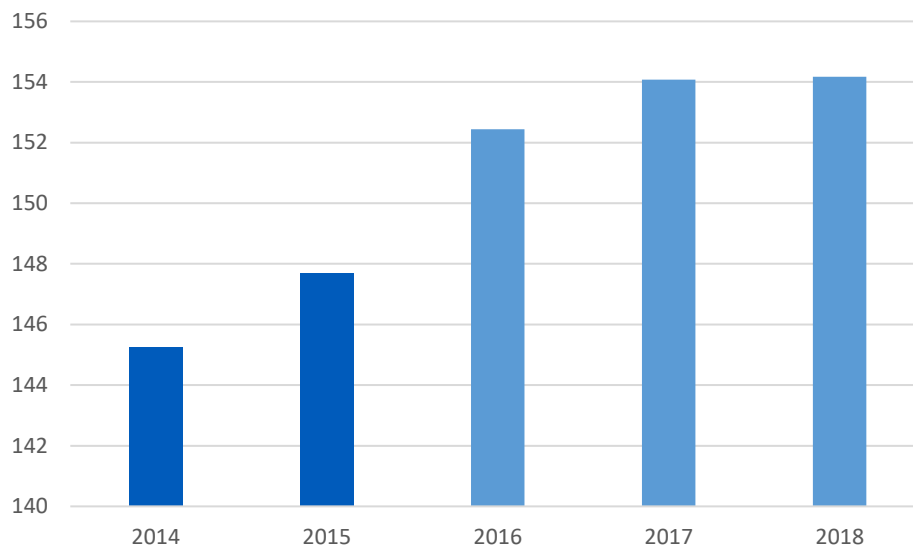
5.3 Persontransporter på väg med buss eller taxi

På samma sätt som godstransportarbetet används för att mäta aktiviteten på godstransportmarknaden används persontransportarbetet för att mäta aktiviteten på persontransportmarknaden. Persontransportarbetet redovisas i termer av personkilometer och räknas ut genom att man multiplicerar

³⁴ Ansökningar som kommer in sent på året beslutas under 2019.

³⁵Gäller både gods, buss och taxi.

körsträckan med antalet resenärer. En personkilometer innebär därmed att en person förflyttats en kilometer. Figuren nedan visar utvecklingen av persontransportarbetet mellan 2014 och 2018.



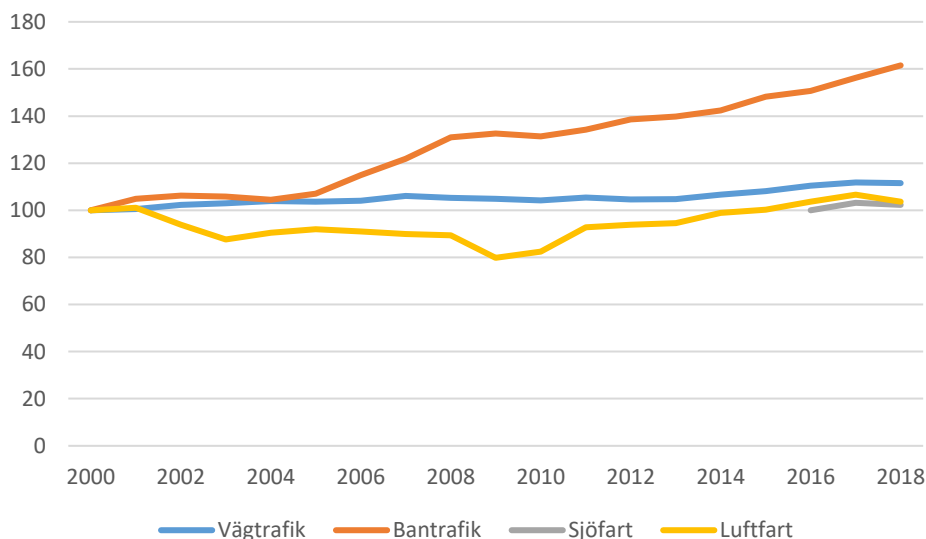
Figur 9: Utveckling av persontransportarbete 2014–2018, miljarder personkilometer.

Som framgår av tabellen har persontransportarbetet ökat något över tid. 2018 uppgick det totala persontransportarbetet till 154 miljarder personkilometer. Det ska sägas att statistiken mellan 2016 och 2018 har tagits fram på ett annat sätt än mellan 2014 och 2015. Siffrorna är därför inte helt jämförbara med varandra. Studerar vi enbart åren mellan 2016 och 2018 observeras en ökning på cirka 1 procent. Utvecklingen som observeras går sannolikt att förklara med att befolkningen ökat. Om vi i stället mäter utvecklingen per invånare, ser vi att persontransportarbetet minskat.



Figur 10: Persontransportarbete per trafikslag, andel av personkilometer.

Av det totala persontransportarbetet stod vägtrafiken för 86 procent, bantrafiken för 11 procent, luftfarten för 2 procent och sjöfarten för 1 procent. Tabellen nedan visar den relativa utvecklingen mellan trafikslagen. För sjöfart kan vi på grund av ändrade metoder för insamling och bearbetning enbart redovisa utvecklingen under de tre senaste åren.



Figur 11: Indexerad utveckling av persontransportarbete per trafikslag.

Persontransportarbetet på väg har ökat med cirka 10 procent sedan år 2000, med 7 procent sedan 2013 och 1 procent sedan föregående år. Samtidigt har persontransportarbetet på järnväg tilltagit i snabbare takt och allt eftersom

vunnit andelar på marknaden. Det är framför allt de regionala tågresorna som ökat i omfattning, något som bland annat kan ses i ljuset av arbetet med att vidga de regionala trafiksystemen och främja arbetsmarknadsförstoring.

5.3.1 Utveckling av trafikarbete

Personbilstrafiken är alltså dominerande vad gäller persontransportarbetet på väg. I den här rapporten vill vi däremot kasta ljus över yrkestrafiken och tabellerna nedan presenterar därför utvecklingen av buss- och taxitrafiken.

Utveckling av trafikarbete 2014–2018 för buss.

Indikator	2014	2015	2016	2017	2018	2014-2018
Antal fordon	17 105	17 413	17 240	17 337	17 194	0,5 %
Körsträcka (i miljoner mil)	96	97	98	99	100	4,2 %
Genomsnittlig körsträcka (i mil)	5 604	5 599	5 696	5 737	5 816	3,8 %

Källa: Trafikanalys

Av tabellen framgår att busstrafiken ökat i omfattning. 2018 uppgick den totala körsträckan till cirka 100 miljoner mil. Det är 4 procent högre än 2014 och 1 procent högre än 2017. Samtidigt har antalet fordon i drift per år ökat med 0,5 procent och den genomsnittliga körsträckan ökat med 3,8 procent. Utvecklingen är framför allt en funktion av den tilltagande regionaltrafiken. Faktum är att den kommersiella långväga linjetrafiken minskat i omfattning, något som bland annat går att härleda till ökad konkurrensen från järnvägen.

Även taxitrafiken erfar en tilltagande trafikutveckling.

Utveckling av trafikarbete 2014–2018 för taxi.

Indikator	2014	2015	2016	2017	2018	2014-2018
Antal fordon	16 606	17 210	17 922	18 339	18 395	11 %
Körsträcka (i miljoner mil)	112	115	118	121	124	11 %
Genomsnittlig körsträcka (i mil)	6 756	6 681	6 569	6 608	6 721	0 %

Källa: SCB

2018 uppgick den totala körsträckan till cirka 124 miljoner mil. Det är 11 procent mer än 2014 och 2 procent mer än 2017. Antalet fordon i drift har ökat med 11 procent och den genomsnittliga körsträckan har i det närmaste varit oförändrad. Sedan taximarknaden avreglerades i början av 1990-talet har antalet taxibilar per tusen invånare ökat från 1,49 till 1,81.

5.3.2 Utveckling av ekonomiska nyckeltal inom bussbranschen

Bussbranschen går att dela in i linjetrafik samt charter- och fjärrtrafik. 2018 fanns 901 verksamma företag, varav 272 bedrev linjetrafik och 629 bedrev charter- och fjärrtrafik. Det är 2 företag fler än året innan, men 9 företag

färre än för fem år sedan.³⁶ Den nedåtgående utvecklingen är framför allt en funktion av färre linjetrafikföretag, men även charter- och fjärtrafikföretagen har minskat över tid. Det minskade antalet företag följer bland annat av svårigheterna med att möta konkurrensen från den långväga tågtrafiken.

Av de 901 verksamma företagen på bussmarknaden är 57 procent aktieföretag, 38 procent enskild firma och 5 procent endera handels- eller kommanditbolag. Majoriteten av busstrafikföretagen är små i termer av antalet anställda. 48 procent bedrivs som enmansföretag, 22 procent har en till fyra anställda medan enbart 3 procent har fler än 100 anställda. Cirka 40 procent klassificeras som mikroföretag; det vill säga att de har färre än tio anställda och en omsättning lägre än två miljoner euro. Det är dock de stora företagen som är dominerande på marknaden. Siffror från 2016 visar att det enskilt största företaget ensamt stod för 19 procent av omsättningen på marknaden och att de fyra största företagen tillsammans stod för 50 procent.³⁷ Särskilt dominant är de stora företagen inom marknaden för upphandlad linjetrafik. Den skeva fördelningen beror bland annat på att små företag många gånger har svårt att leva upp till de krav som ställs i olika upphandlingsförfaranden. Över tid ser vi att antalet tillstånd minskar och att det allteftersom sker en förskjutning mot större företagsenheter. Mellan 2014 och 2018 har antalet fordon per tillstånd ökat från 14,9 till 17,2.

Tabellen nedan visar vi den ekonomiska utvecklingen i bussbranschen i termer av omsättning, rörelsemarginal och soliditet mellan 2013 och 2017. Siffrorna avser aktieföretag. Motsvarande siffror för 2018 är ännu inte tillgängliga.

Utveckling av ekonomiska nyckeltal för bussföretag, 2013–2017.

Nyckeltal	2013	2014	2015	2016	2017
Omsättning (tusen kronor)	5 078	4 771	4 481	3 938	3 869
Rörelsemarginal (%)	3,9	4,2	4,4	4,6	4,2
Soliditet (%)	33,0	33,5	34,7	37,4	38,3

Källa: Bisnode

Under de senaste fem åren har det finansiella tillståndet inom bussbranschen stärkts. Det har skett en förbättring av den totala omsättningen såväl som medianen för rörelsemarginalen och soliditeten. Det senaste året hade 65 procent en soliditet högre än det vanliga soliditetsmålet på 30 procent och 50 procent hade en högre rörelsemarginal än 4,2 procent. De redovisade nyckeltalen understiger dock motsvarande för näringslivet i stort. 38 procent av företagen redovisade en rörelsemarginal som översteg medianen i näringslivet, medan 47 procent redovisade en soliditet som var högre än

³⁶ Sveriges Bussföretag 2018 Statistik om bussbranschen.

³⁷ Sveriges Bussföretag, Statistik om bussbranschen.

motsvarande i näringslivet. Vi har tidigare kunnat observera en likriktning i den ekonomiska utvecklingen mellan olika företag, där de finansiella resultaten blivit mer och mer lika varandra. Denna utveckling bekräftas också av förändringar i fördelningen av utbudet. 2010 stod Swebus för 80 procent av det totala antalet avgångar per dag, medan motsvarande siffra för 2017 var 57 procent.³⁸ Sedan föregående år ser vi dock att spridningen ökat i samtliga nyckeltal och att den tillväxt vi observerat därför framförallt varit koncentrerad till de stora företagen. Det skulle också kunna förklara varför vi under samma period kan observera en nedgång av medianen för rörelsemarginalen och omsättningen.

5.3.3 Utveckling av ekonomiska nyckeltal inom taxibranschen

I slutet av 2018 fanns 7 396 taxiföretag.³⁹ Sett över tid är det en ökning med 2 procent sedan ett år tillbaka och 8 procent sedan fem år tillbaka. Av dessa är 33 procent aktiebolag, 64 procent enskild firma och 3 procent endera handels- eller kommanditbolag. Över tid har andelen enskilda firmor minskat. 2013 bedrevs 68 procent av företagen enligt den bolagsformen.

Även taximarknaden karaktäriseras av sin småskalighet. Hälften av alla taxiföretag bedrivs som enmansföretag, 39 procent har en till fyra anställda och enbart 0,1 procent har fler än 100 anställda. Cirka 70 procent klassificeras som mikroföretag; det vill säga att de har färre än tio anställda och en omsättning lägre än två miljoner euro. Likt åkeri- och bussbranschen präglades branschen länge av konsolideringar och en riktning mot färre, men större företag. Konsolideringarna har bland annat följt av låg lönsamhet och delvis varit nödvändiga för att skapa bättre balans mellan utbud och efterfrågan. Sedan ett par år tillbaka ser vi dock snarare en koncentration mot fler, men mindre företag. Den tidigare trenden av konsolidering är därmed bruten på taximarknaden. Mellan 2017 och 2018 har andelen företag på marknaden med ett fordon ökat med 2 procentenheter. Samtidigt har andelen företag på marknaden med mer än 20 fordon minskat med 0,6 procentenheter.

Tabellen nedan visar den ekonomiska utvecklingen inom taxibranschen mellan 2013 och 2017. Motsvarande siffror för 2018 är ännu inte helt tillgängliga. Ta i beaktning att den stora andelen enskilda näringsidkare ger ett större bortfall än tidigare.

³⁸ Transportstyrelsen 2019 Utveckling av utbud och priser på jämvägslinjer i Sverige.

³⁹ Svenska Taxiförbundet 2019 Branschläget.

Utveckling av ekonomiska nyckeltal för taxiföretag, 2013–2017.

Nyckeltal	2013	2014	2015	2016	2017
Omsättning (tusen kronor)	1 853	1 763	1 676	1 536	1 468
Rörelsemarginal (%)	2,8	3,3	3,5	3,3	2,7
Soliditet (%)	30,9	31,8	34,4	34,9	34,5

Källa: Bisnode

Utvecklingen av de ekonomiska nyckeltalen de senaste fem åren speglar utvecklingen av utbudet. I takt med att marknaden i allt större grad börjar utgöras av företag med enbart ett fordon har den genomsnittliga omsättningen och lönsamheten minskat. Det beror sannolikt på att den tilltagande konkurrensen gjort det svårare för företagen att generera lika höga vinster som tidigare. Det faktum att marginalerna blivit mer pressade reflekteras i antalet konkurser, som mellan 2017 och 2018 ökade med cirka 45 procent.⁴⁰ Vidare är rörelsemarginalen såväl som soliditeten sämre än för näringslivet i stort. Cirka 30 procent av företagen har en rörelsemarginal högre än genomsnittet i näringslivet och en tredjedel av företagen har högre soliditet än genomsnittet i näringslivet.

5.3.4 Statistik om tillstånd för yrkesmässiga busstransporter 2017–2018

	2017	2018
Inkomna ansökningar om tillstånd ⁴¹	34	33
Utfärdade tillstånd	31	19
Utfärdade gemenskapstillstånd	23	54
Antal händelsebaserade tillsyner ⁴²	465	522
Återkallelse på egen begäran/saknar etablering	62	36
Antal olämplighetsförklarade trafikansvariga	3	2
Återkallelse på grund av förlorat gott anseende	2	1
Återkallelse på grund av att yrkeskunnande saknas	1	4
Antal tillståndshavare 2018-12-31	885	845

⁴⁰ Svenska Taxiförbundet 2019 Branschläget.

⁴¹ Ansökningar som kommer in sent på året beslutas under 2019.

⁴² Gäller både gods, buss och taxi.

5.3.5 Statistik om taxitrafiktillstånd

	2017	2018
Inkomna ansökningar	1 220	1 305
Utfärdade tillstånd	1 157	1 118
Återkallelse på egen begäran/tillståndet används inte	755	807
Utfärdade varningar	36	57
Återkallelse p.g.a. missförhållanden/trafikansvarig saknas	42	107
Antal taxitrafiktillstånd den 31 december	8 335	8 474

5.3.6 Statistik om taxiförarlegitimationer

	2017	2018
Inkomna ansökningar	3 926	3 732
Utfärdade taxiförarlegitimationer	3 643	3 124
Utfärdade varningar	225	281
Återkallade taxiförarlegitimationer	263	319
Antal giltiga taxiförarlegitimationer den 31 december	76 283	77 202

5.3.7 Statistik om biluthyrning

	2017	2018
Inkomna ansökningar	166	158
Utfärdade tillstånd	107	108
Återkallade tillstånd på grund av att det inte används	57	63
Återkallade tillstånd på grund av missförhållanden	3	7
Antal biluthyrningstillstånd den 31 december	1 895	1 922

5.3.8 Statistik om redovisningscentraler för taxitrafik

En ansökan om att bedriva redovisningscentral beviljades under 2018. Det innebär att det därmed fanns fem godkända redovisningscentraler för taxitrafik under 2018.

5.4 Tillståndsmätningar av buss, gods och taxi

För att kunna följa upp arbetet med att förbättra regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg görs mätningar av regelefterlevnaden vart tredje år. Polisen kontrollerar då att förare och företag lever upp till de regler och krav som ställs på yrkestrafiken på väg, det vill säga att förare är nyktra, utvilade och har rätt behörigheter, att företag har tillstånd, att eventuell last är säkrad på rätt sätt och att fordon är trafiksäkra och inte tyngre eller längre än vad som är tillåtet.

Under 2018 genomfördes tillståndsmätningar inom buss- respektive taxiområdet.⁴³ Inom bussområdet ser vi flera tydliga förbättringar. Inte minst gäller detta fokusområdena kör- och vilotider och teknisk beskaffenhet. För kör- och vilotider var 59 procent av ekipagen utan anmärkning år 2015 jämfört med strax över 70 procent år 2018. För teknisk beskaffenhet var 75 procent av fordonen utan anmärkning år 2015 jämfört med 83 procent år 2018. Det är tydliga och bra förbättringar, även om efterlevnaden här 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 som ingått i tillståndsmätningen. Det är egentligen bara ett område som på ett tydligt sätt sticker ut i negativ bemärkelse: den personliga tidboken. Utvecklingen 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 dem som har tillstånd att bedriva trafiken, utan att konkurrensen från svarttaxiverksamhet är mer allvarlig. Det bör dock noteras att hastighetsefterlevnad inte kontrollerats i tillståndsmätningen för taxi.

Tillståndsmätning inom godsområdet genomfördes under våren 2019.

5.5 Behörighetskontroll av yrkesförare

Arbetsgivare inom yrkestrafiken har ett lagstadgat och straffsanktionerat krav att förare som anlitas har giltig behörighet vid utförande av yrkesmässig trafik och taxitrafik.

Behörighetskontroll yrkesförare (BKY) är ett tekniskt system som är kopplat till vägtrafikregistret och som på elektronisk väg kontrollerar att

⁴³ Transportstyrelsen. Tillståndsmätning 2018. Kontroll av regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende buss och taxi. TSG 2017-3925.

förarbehörigheterna är giltiga. Kontrollen sker varje dag året om. BKY innebär därför en möjlighet för tillståndshavare att säkerställa att de förare som utför yrkestrafik eller taxitrafik har giltig behörighet. De tillståndshavare som omfattas av kravet kan ansluta sig till BKY efter att vi beslutat om att medge direktåtkomst till vägtrafikregistret.

Vid utgången av 2018 var det cirka 350 yrkes- och taxitrafikföretag, beställningscentraler, lastbilscentraler och samarbetsbolag inom bussbranschen som sammanlagt kontrollerade drygt 61 000 yrkes- och taxiförare dagligen.

Under oktober 2018 driftsattes även en funktion som innebär att transportköpare kan kontrollera om yrkestrafiktillstånd och gemenskapstillstånd är giltiga hos anlitade transportföretag samt att taxitrafiktillstånd är giltiga hos anlitade taxiföretag. Eftersom den nya funktionaliteten startade så sent under 2018, redovisas ingen statistik för den tjänsten än.

5.6 Företagskontroll av kör- och vilotider

Följande statistik är hämtad från de företagskontroller av kör- och vilotider som vi har utfört de senaste fem åren.

Följande tabell visar antalet företagskontroller vi har genomfört per år och hur många kontrollerade arbetsdagar för förare de utgör. Tabellen redogör också för antalet ärenden där vi inte kunnat genomföra en företagskontroll för att vi inte fått in tillräckligt med uppgifter.

År	Genomförda kontroller	Kontrollarbetsdagar	Antal ärenden där vi inte kunnat genomföra en kontroll
2014	146	296 795	27
2015	139	288 969	20
2016	158	291 071	26
2017	157	272 156	12
2018	173	264 240	31
Totalt:	773	1 413 231	116

Följande två tabeller visar motsvarande statistik som ovan, fördelat på gods- och persontransport.

Gods:

År	Genomförda kontroller	Kontrollarbetsdagar	Antal ärenden där vi inte kunnat genomföra en kontroll
2014	139	287 089	27
2015	124	193 462	20
2016	146	243 124	26
2017	148	256 951	10
2018	168	234 815	31
Totalt:	725	1 215 441	114

Person:

År	Genomförda kontroller	Kontrollarbetsdagar	Antal ärenden där vi inte kunnat genomföra en kontroll
2014	7	9 706	0
2015	15	95 507	0
2016	12	47 947	0
2017	9	15 205	2
2018	5	29 425	0
Totalt:	48	197 790	2

Följande tabell visar storleken på de företag som vi har utfört kontroll av, sett till antalet fordon i företaget vid kontrolltillfället. Tabellen är fördelad på kategorier av antalet fordon.

	1–5	6–10	11–15	16–20	21–30	31–40	41–50	50<	Genomsnitt
2014	49	30	21	4	18	8	7	9	17
2015	49	20	26	10	13	10	3	8	17
2016	59	32	22	12	10	8	3	12	15
2017	59	33	20	13	12	9	1	10	15
2018	89	33	14	13	7	4	1	12	13
Totalt:	305	148	103	52	60	39	15	51	15

Nedanstående tabell visar fördelningen av överträdelser mellan allvarlighetsgrader under de fyra senaste åren. (Kategorin synnerlig allvarlig överträdelse fördes in i regelverken i oktober 2017, och därför är den inte aktuell för åren 2015–2017.)

	2015	2016	2017	2018
Mindre överträdelse	35,87 %	36,53 %	38,62 %	39,95 %
Allvarlig överträdelse	5,20 %	4,82 %	5,13 %	5,15 %
Mycket allvarlig överträdelse	58,93 %	58,65 %	56,25 %	54,90 %
Synnerligen allvarlig överträdelse	N/A	N/A	N/A	0 %

Följande tabell visar hur många beslut om sanktionsavgift vi har fattat, inklusive ärenden där vi inte kunnat genomföra en företagskontroll, och hur många av dem som har överklagats.

År	Antal beslut	Antal överklaganden	Andel överklaganden
2014	174	98	56 %
2015	158	57	36 %
2016	184	70	38 %
2017	169	48	28 %
2018	204	46	23 %
Summa	889	319	36 %

Följande tabeller visar de fem vanligaste överträdelserna vid en företagskontroll för de två senaste åren.

2018 (2017)	Antal per kontroll
Felaktig användning av diagramblad/förarkort	20 (25)
Ingen manuell inmatning trots att detta krävs	14 (15)
Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren	11 (15)
För sent utförd kopiering	6 (9)
Rast saknas (mindre överträdelse)	6 (7)

5.7 Rapporter för utredning (efter annan myndighets kontroll)⁴⁴

År	2014	2015	2016	2017	2018
Förskott ⁴⁵	342	392	344	318	172
TFA-ärenden ⁴⁶	415	358	379	393	224
Överlast	390	348	285	342	214
Cabotage		71	63	65	221
ID-kontroll ⁴⁷			43	4	
Verkstadskort				12	20
Summa:	1147	1169	1114	1134	851

Tabellen visar det totala antalet inskickade ärenden till oss under åren 2014–2018.

5.8 Beslutade överträdelser av kör- och vilotider efter poliskontroll

Vanligaste överträdelser år 2018

Överträdelsetyp	Antal	Andel
Utebliven besiktning av färdskrivare	519	37,9 %
Felaktig användning av diagramblad/förarkort	477	32,7 %
Körning på annans kort	54	3,9 %
Rast saknas (mindre överträdelse)	31	2,3 %
Otillräcklig reducerad dygnsvila (mycket allvarlig överträdelse)	27	2 %

Vanligaste överträdelser år 2017

Överträdelsetyp	Antal	Andel
Felaktig användning av diagramblad/förarkort	963	38,6 %
Utebliven besiktning av färdskrivare	889	35,6 %
Rast saknas (mindre överträdelse)	54	2,1 %
Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre överträdelse)	43	1,7 %
Otillräcklig reducerad dygnsvila (mycket allvarlig överträdelse)	41	1,6 %

⁴⁴ Den största delen rapporter som skickas in till Transportstyrelsen för vidare utredning kommer från polisen, men ärenden kommer också från Swedac gällande verkstadskortshandling.

⁴⁵ Förskott är rapporter om överträdelser av kör- och vilotider som har skett utanför Sverige.

⁴⁶ TFA-ärenden är rapporter om att pröva transportföretagens ansvar för överträdelser av kör- och vilotider, som polisen har hittat vid kontroll av färdskrivare och förarkort i en vägkontroll.

⁴⁷ Förordningen (2017:16) om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet upphörde att gälla den 4 maj 2017.

Tabellerna ovan visar de vanligaste överträdelserna som har rapporterats till oss under åren 2017 och 2018. De överträdelsetyper som är absolut mest rapporterade efter en vägkontroll av kör- och vilotider (fordon och förare) är att färdskrivaren inte har besiktats och körningar utan förarkort i färdskrivaren.

5.9 Tillsyn enligt vägarbetstidslagen

År	Antal tillsyner
2015	117
2016	126
2017	154
2018	118
Summa	515

Tabellen visar det totala antalet transportföretag som vi har genomfört tillsyn av enligt vägarbetstidslagen (inklusive uppföljande kontroller) under åren 2015–2018.

6 Analys och slutsatser

6.1 Yrkesmässiga gods- och busstransporter

Det omfattande arbete med att införa ett riskvärderingssystem som pågick under 2017 har fortsatt under 2018. En riktad insats har gjorts för att fokusera på och prioritera att utöva tillsyn mot de tillståndshavare där de grövsta missförhållandena konstaterats. Syftet är att effektivisera tillsynsarbetet för att uppnå en så stor effekt på marknaden som möjligt.

Ett betydligt större antal trafikansvariga har olämpligförklarats och fler tillstånd har återkallats på grund av brist på gott anseende och avsaknad av yrkeskunnande under 2018 än föregående år. Ökningen kan till viss del bero på att verksamheten haft mer resurser under 2018 än 2017, vilket möjliggjort att fler tillsyner har genomförts. Ökningen av antalet olämpligförklaringar och återkallelser är större än ökningen av antalet tillsyner. Detta talar för att verksamhetens fokus på riskbaserad tillsyn och grova missförhållanden har fått önskad effekt. Ytterligare uppföljning och analys krävs under kommande år för att avgöra utfallet av detta arbete.

6.2 Vilotidsförordningen

Tillståndsmätningen 2018 (se avsnitt 5.4) visade att regelefterlevnaden är hög inom de flesta områden för taxi. Det är egentligen bara ett område som sticker ut i negativ bemärkelse: användandet och kontrollen av den personliga tidboken. Branschföreträdare och kontrollmyndigheter har

upplevt förordningen som svårtillämpbar. De upplever att tidboken är ett omodernt sätt att registrera vila/arbete och att det finns svårigheter med att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna. Några frågeställningar som diskuterats är

- vad som är lämpligast att reglera – vilotid, arbetstid eller renodlad körtid
- om vilotidsförordningen kan ersättas med näraliggande regelverk som vägarbetsidslagen
- vilka moderna tekniska verktyg som kan vara lämpliga att ersätta tidboken med.

Vi har därför för avsikt att påbörja en översyn av förordningen och en inledande kontakt har tagits med Infrastrukturdepartementet.

6.3 Taxitrafiktillstånd

Arbetet som pågick under 2017 med att få alla tillståndshavare att ansluta sig till en redovisningscentral fortsatte under 2018. Verksamheten övergick från att informera till ett mer regelrätt tillsynsarbete.

Ökningen av antalet återkallade taxitrafiktillstånd från 2017 till 2018 beror till stor del på att vi har återkallat tillstånd för sådana tillståndshavare som inte tecknat avtal med en redovisningscentral och därmed inte överfört taxameteruppgifter till en sådan. Om tillståndshavaren har åtgärdat bristen under tillsynsförförandet, har vi valt att stanna vid en varning. När vi valt ut tillståndshavare, har vi prioriterat sådana som saknar avtal med redovisningscentral och som även har skulder hos Kronofogdemyndigheten och/eller prövade personer i Polismyndighetens belastningsregister.

6.4 Prövning efter kontroll av polis på väg

Vi kan se en kraftig ökning av antalet cabotagerapporter under år 2018. Troliga förklaringar är att Polismyndigheten har fått extra medel för att utbilda sin trafikpersonal om cabotagereglerna.

Samtidigt ser vi en minskning av polisens rapportering av kör- och vilotider och överlast. En trolig förklaring är problem med implementeringen av ett nytt analysverktyg för att kontrollera kör- och vilotider.

Vidare framgår det att överträdelser för att färdskrivaren inte har besiktats och överträdelser för körning utan förarkort i färdskrivaren är de mest förekommande.

En överträdelse som har ökat i rapporteringen under år 2018 är körning med annan förares kort i färdskrivaren. Det är en synnerligen allvarlig

överträdelse som har en hög sanktionsavgift för transportföretagen och överträdelsen i sig innebär att trafikillståndet ifrågasätts.

Utifrån ovanstående är vår samverkan med Polismyndigheten viktig att prioritera. När polisen fokuserar på ett område behöver vi den informationen i ett tidigt skede för att själva kunna prioritera resurser. Vi vill också förenkla polisens rapporteringar till oss genom att fortsätta arbetet för en utökad digitalisering.

6.5 Företagskontroll av kör- och vilotider

Av de företagskontroller som vi redogjort för är det 39 procent som har mellan ett och fem fordon, vilket är en ökning med 2 procent jämfört med perioden 2013–2017. Andelen enmansföretag i godsbranschen är 42 procent och i bussbranschen 48 procent. Det visar att företagen som kontrolleras till viss del avviker från hur marknaden ser ut, men att skillnaden minskar. Avvikelsen kan delvis förklaras med att större företag rimligtvis kontrolleras oftare vid vägkontroll, eftersom de har fler fordon i omlopp. Det innebär att de oftare rapporteras till oss av polisen och därmed kan hamna i vårt riskvärderingssystem för kör- och vilotider.

15 procent av de påbörjade kontrollerna under perioden 2014–2018 kunde inte genomföras. I föregående årsrapport ställde vi oss frågan om den låga siffran 2017 (8 procent) kunde vara början på ett trendbrott men 2018 steg andelen igen till ungefär samma som 2015–2016. Det infördes regelförändringar 2018 som syftar till att minska antalet företag som inte skickar in material för kontroll. Det är för tidigt att bedöma om förändringen fått effekt.

Den sammanlagda andelen överklaganden är fortfarande hög, men vi kan se en nedåtgående trend de senaste fem åren med färre överklaganden för varje år. Det kan delvis förklaras med ett tydligare rättsläge med anledning av praxis skapad av överinstanser och att vi arbetat mycket med vår kommunikation med företagen under kontrollförfarandet.

Andelen överträdelser per allvarlighetsgrad de fyra senaste åren visar en mindre uppgång för andelen mindre överträdelser och en mindre nedgång för andelen mycket allvarliga överträdelser. Förändringarna är dock förhållandevis små. De fem vanligaste överträdelsetyperna för de senaste två åren är desamma (även om antalet gått ned), vilket också visar på att det är samma typ av överträdelser som begås, om än i lägre grad.

6.6 Tillsyn av vägarbetstidslagen

Under 2018 har antalet genomförda tillsyner enligt vägarbetstidslagen minskat. Det beror på ett större arbete med att se över hela tillsynsprocessen, som innebär att de transportföretag där överträdelser

konstateras kommer att föreläggas i högre grad, med eller utan vite. Förändring av tillsynsprocessen var nödvändig för att möta krav från EU.

Som en följd av översynen kommer vi att införa ett förändrat urval, där den samlade riskbedömningen baseras på ett riskvärde från tidigare kontroller i kombination med underrättelser från andra myndigheter och samlade erfarenheter.

Slutligen har översynen visat att företagen ofta har brister i registrering och register över sin arbetstid. Vår bedömning är att det till stor del beror på brist på tydlig information och därför har vi beslutat att ge ut allmänna råd under 2019. Detta för att underlätta tillsynen både för de företag som kontrolleras och för oss som tillsynsmyndighet.

6.7 Fler tecken på att en konjunkturavmattning står för dörren

Generellt har utvecklingen på yrkestrafikmarknaderna varit god. Under den tidsperiod vi studerat har efterfrågan ökat, lönsamheten förbättrats och stabiliteten stärkts.

Blickar vi specifikt mot åkerinäringen pekar utvecklingen i de olika nyckeltalen på att efterfrågan ökat och att den finansiella hälsan generellt sett stärkts. Utvecklingen härleds bland annat till de konsolideringar som skett på marknaden, de förhållandevis låga drivmedelspriserna och den starka konjunkturen. Ett orosmoln – särskilt med tanke på branschens konjunkturberoende – är den fortsatta ekonomiska utvecklingen. Efter en längre period av tillväxt har man kunnat se allt fler tecken på att konjunkturtoppen närmar sig. Under 2018 har bland annat bostadsinvesteringarna minskat, handeln med omvärlden avtagit och aktiekurserna fallit. Enligt Konjunkturinstitutet väntas konjunkturen vända neråt under 2019.⁴⁸ En avtagande konjunktur skulle drabba åkerinäringen genom att ett minskat behov av transporter i de underliggande marknaderna. Det är bland annat troligt att den avsvalnande byggkonjunkturen får inverkan på de åkerier som bedriver bygg- och anläggningstransporter. Vid sidan om konjunkturavmattningen höjde Riksbanken räntan för första gången på sju år i december förra året.⁴⁹ Även om ränteläget fortfarande är lågt riskerar förväntningar om en mer restriktiv penningpolitik att dämpa investeringsviljan i de underliggande marknaderna – något som i sådana fall skulle få ytterligare effekter på åkerinäringen.⁵⁰

⁴⁸ Konjunkturinstitutet 2018 Konjunkturläget.

⁴⁹ Pressmeddelande Riksbanken 2018-12-20 Reporäntan höjs till -0,25 procent.

⁵⁰ Konjunkturinstitutet 2018 Konjunkturläget.

