



TSG
2021-5583

Tillståndsmätning Taxi 2022

Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik
på väg avseende taxitransporter

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2021-5583

Författare Mattias Andersson, Michael Stridsberg, Jonathan Sundin
Månad År Juni 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 taxi-transporter. Arbetet med tillståndsmätningen har utförts tillsammans med Point AB, som varit vår statistikkonsult i detta arbete.

Vi vill rikta ett särskilt tack till Polismyndigheten som genom arbetet i fält möjliggör denna undersökning. Vi vill även tacka de branschorganisationer och företrädare för arbetsmarknadens parter som bidragit till utformningen av undersökningen.

Borlänge, juni 2023

Petra Wermström
Avdelningsdirektör Väg och järnväg

Sammanfattning

Transportstyrelsen har under hösten 2022 genomfört en mätning av regel- efterlevnaden bland de som utför taxitrafik. Vi kan konstatera att regel- efterlevnaden är hög inom de flesta kontrollerade områden och att detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Inom ett flertal områden råder närmast fullständig regelefter- levnad, bland annat vad gäller krav på taxiförarlegitimation, bilbälte och prisinformation. Jämfört med de tidigare mätningarna har inga större resultatmässiga förändringar skett, vilket pekar på att pandemin inte haft någon effekt på regelefterlevnaden i branschen.

Totalt var 69 procent av kontrollerna helt utan anmärkningar. Det är egentligen bara ett område som på ett tydligt sätt sticker ut i negativ bemärkelse, och det är den personliga tidboken. Knappt var femte förare gjorde sig skyldig till överträdelser gentemot detta regelverk. Även om vi skulle önska en bättre regelefterlevnad ska det sägas att den utvecklas i en positiv riktning. Jämfört med 2018 års mätning har efterlevnaden förbättrats med 3 procentenheter och jämfört med 2015 års mätning med 6 procentenheter.

Vår övergripande slutsats utifrån resultaten i tillståndsmätningen är att regelefterlevnaden är hög. Det tyder på att de flesta aktörer är måna om att följa de regelverk som finns. Vi bedömer att taxibranschens främsta bekymmer inte är fusk bland de som har tillstånd att bedriva trafiken, utan att konkurrensen från svarttaxiverksamhet är ett större problem. Vi ser samtidigt en stor nytta med dessa mätningar och anser att de bör fortsätta göras för att säkerställa att utvecklingen går åt rätt håll även i fortsättningen.

Innehåll

FÖRORD	4
SAMMANFATTNING	5
INNEHÅLL	6
1 INLEDNING	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Syfte och frågeställningar	9
1.3 Metod	9
1.3.1 Tillståndsmätningen.....	9
1.3.2 Skatter och avgifter.....	11
1.4 Avgränsningar.....	12
1.5 Disposition	12
2 TAXITRAFIKLAGSTIFTNING	13
2.1 Gällande lagstiftning	13
2.1.1 Krav på förare.....	13
2.1.2 Krav på företag.....	13
2.1.3 Krav på fordon.....	14
2.2 Nyligen genomförda regeländringar	15
2.2.1 Ny kategori taxi.....	15
3 MARKNADEN FÖR TAXITRAFIK	16
4 RESULTAT FRÅN TILLSTÅNDSMÄTNINGEN	17
4.1 Kontroll av förare	17
4.1.1 De flesta har körkort med rätt behörighet.....	17
4.1.2 Förarna är noga med att använda bilbälte	18
4.1.3 Samtliga förare var nyktra	19
4.1.4 Var femte förare möter inte kraven på personlig tidbok	19
4.2 Kontroll av företag.....	21
4.2.1 Samtliga företag hade giltigt taxitrafiktillstånd	21
4.2.2 Företagen möter kraven i vilotidsförordningen.....	22
4.2.3 Ovanligt med brister kopplade till prisinformation	23
4.2.4 De flesta är anslutna till en beställningscentral	24
4.3 Kontroll av fordon.....	24
4.3.1 Alla fordon anmälda för taxitrafik.....	24
4.3.2 Få fordon med tidigare förelägganden	24
4.3.3 Fordon och däck är för det mesta i gott skick	25
4.3.4 Fungerande bilbälten i samtliga fordon	26
4.3.5 Fordonsskatten är betald.....	26
4.3.6 Ovanligt att fordonets registreringsskylt omhändertogs	26
4.3.7 Tecken på för höga hastigheter.....	27

5	KONTROLL AV SKATTER OCH AVGIFTER	28
5.1	Fler företag med tillstånd att bedriva taxitrafik.....	28
5.2	Aningen färre nyetableringar	28
5.3	Steg mot större företagsenheter	29
5.4	Färre företag med skatteskulder.....	30
6	SLUTSATSER	32
6.1	Överlag hög regelefterlevnad inom taxibranschen	32
6.2	Pandemin har inte förändrat branschen	32
6.3	Fortsatta förbättringar rörande personlig tidbok	33
6.4	Utmaningar som tillståndsmätningen inte fångar upp	33

1 Inledning

För att säkerställa en effektiv och rättvis konkurrens på yrkestrafikmarknaden är den reglerad. 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 oss och dåvarande Rikspolisstyrelsen 2012. Uppdraget gick bland annat ut på att ta fram en ordning för att löpande mäta regel efterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Sedan det uppdragets redovisning har tillståndsmätningar utförts regelbundet i samarbete mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten.

Upplägget för mätningarna har justerats något på senare tid. 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 tidsperiod från såväl Transportstyrelsen som polisen för att kunna genomföra mätningarna. Därför har vi beslutat att framöver genomföra en mätning per år, vilket fortsatt betyder att respektive område kommer att mätas var tredje år. Efter en övergångsperiod med visst överlapp kommer tillståndsmätningar framöver således att genomföras löpande. Planen för kommande mätningar framgår av Tabell 1. Med anledning av detta kommer det även att släppas en rapport per mätning.

Tabell 1: Tidplan för Transportstyrelsens tillståndsmätningar 2022-2026.

Mätning	År
Taxi	2022
Buss	2023
Gods och sociala villkor	2024
Taxi	2025
Buss	2026

Den första rapporten enligt detta upplägg släpptes i december 2022 då resultaten från mätningen av gods och sociala villkor presenterades.¹

Utöver kontrollerna i fält görs inom ramen för tillståndsmätningen även en kontroll av huruvida företag betalat in skatter och avgifter. Dessa kontroller

¹ Transportstyrelsen, (2022). Tillståndsmätning 2022 – Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg avseende godstransporter samt mätning av sociala villkor bland lastbilsförare. TSG 2022-10382.

är helt fristående från kontrollerna i fält och inkluderar samtliga innehavare av taxitrafiktillstånd.

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. I och med att Transportstyrelsens och polisens ordinarie tillsyn och kontroller till stor del genomförs riskbaserat 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

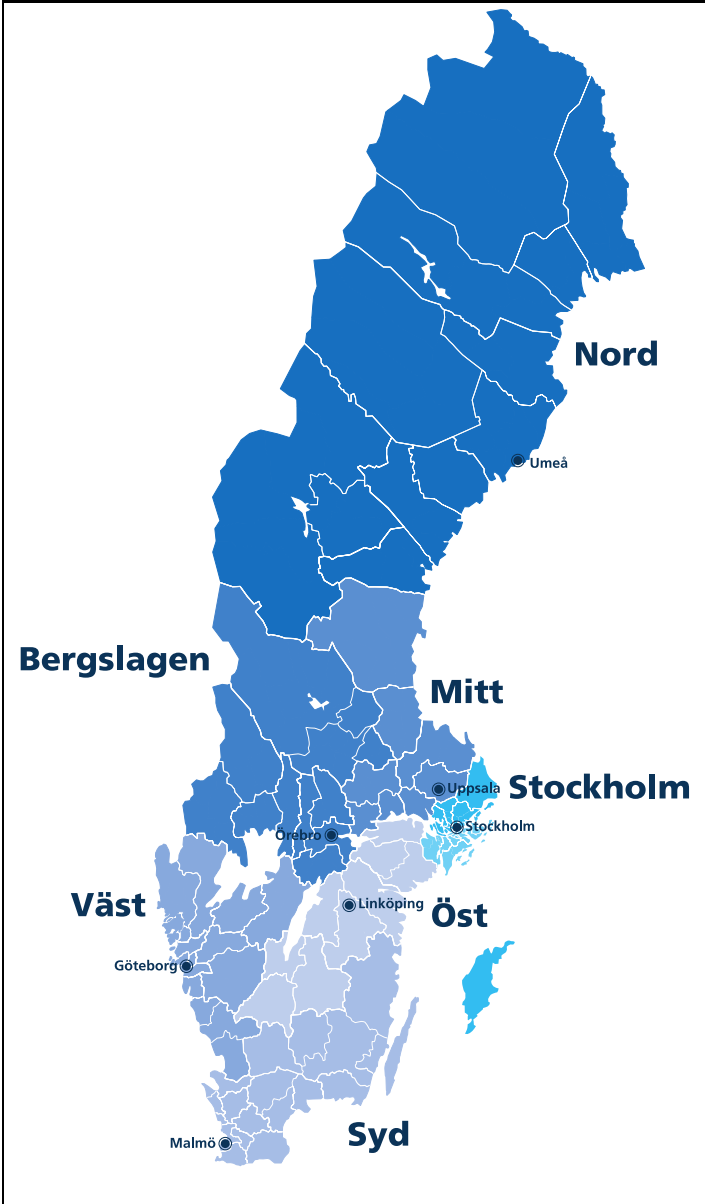
1.3.1 Tillståndsmätningen

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 väljer polisen ut fordon utifrån ett riskbaserat urval. Exempel på riskbaserat urval är underrättelser och tips, tider och platser samt polisens egna erfarenheter. I samband med tillståndsmätningen används istället en statistiskt beräknad urvalsmetod för att välja ut vilka fordon som ska kontrolleras. Denna metod syftar till att fånga en så representativ bild som möjligt av regelefterlevnaden inom taxinäringen.

Kontrollerna genomfördes primärt vecka 42–44 under hösten 2022. Detta är samma veckor som mätningen genomfördes 2018, vilket stärker jämförbarheten mellan mätningarna.

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

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

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

Källa: Polismyndigheten.

Utveckling av enkätapplikationerna och bearbetning av data som samlats in har gjorts av Transportstyrelsens statistik konsult Point AB. I resultaten som levererats till oss har alla uppgifter som skulle kunna röja en enskilds identitet sållats bort. Transportstyrelsen har därigenom ingen möjlighet att identifiera respondenterna.

Även om urvalsmetoden ger oss ett representativt urval är det viktigt att beakta att resultaten, liksom i alla urvalsundersökningar, är förknippade med

vissa osäkerheter och att de inte nödvändigtvis alltid är applicerbara på populationen i stort. Vidare bör det beaktas att de skillnader över tid som uppmärksammas inte nödvändigtvis är statistiskt säkerställda.

Kontrollerna utförs av polisen genom att de enligt en statistiskt beräknad urvalsmetod väljer ut vilka fordon som ska kontrolleras. För att samla in data fyller polisen i uppgifter på en digital enkät som finns på surfplattor. Enkäterna är utformade för att all information ska fyllas i vilket minimerar bortfallsproblematik. För de flesta uppgifterna finns även möjlighet för polisen att fylla i kommentarer utifall att någon viss uppgift behöver förklaras särskilt eller specificeras. Ett exempel är att polisen kan komplettera genom att ange varför ett fordon hindrats från fortsatt färd. Enkäterna är anpassade för respektive region för att göra det lättare att fylla i var kontrollen utförts. Enkäten återfinns i sin helhet i bilaga 1.

Tre övergripande områden kontrolleras i tillståndsmätningen. Dessa är:

- Förare
- Företag
- Fordon

Inom området förare kontrolleras bland annat att föraren har körkort och taxiförarlegitimation, om denne är nykter och om den personliga tidboken är korrekt ifylld. Företaget kontrolleras exempelvis på aspekter rörande tillståndet och om fordonet är anmält för att användas i taxitrafik. Gällande fordonet kontrolleras till exempel om fordonets taxameter är besiktad och ansluten till en redovisningscentral och om skyddsanordningar finns och fungerar som de ska.

Kontrollerna görs på ett antal olika platser inom de olika polisregionerna. Kontrollplatserna har valts ut i förväg och utgörs av platser där taxifordon ofta finns, såsom järnvägsstationer, sjukhus och stadskärnor. Det har även funnits möjlighet för polisen att utföra kontroller på andra platser än de som pekats ut i förväg, vilket skett vid 8 procent av kontrollerna.

1.3.2 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 taxitrafik. Det innebär ett totalurval av svenska tillståndshavare.

1.4 Avgränsningar

Tillståndsmätningen är avgränsad till fordon som är anmälda i taxitrafik. Vidare är tillståndsmätningen avgränsad till de regler som rådde i samband med att kontrollerna inleddes. Det medför att de ändringar som genomfördes i föreskrifterna om taxiförarlegitimation inte beaktats, då de trädde ikraft den 1 november 2022.²

1.5 Disposition

I kapitel 2 presenteras relevanta delar av den lagstiftning som påverkar aktörerna som bedriver taxitrafik. Därefter presenteras i kapitel 3 en kortfattad beskrivning av marknaden för taxitransporter tillsammans med ett antal nyckeltal. I kapitel 4 presenteras resultaten från tillståndsmätningen. I kapitel 5 redovisas resultaten från kontrollen av skatter och avgifter. Slutligen presenteras i kapitel 6 Transportstyrelsens slutsatser utifrån mätningarnas resultat.

² TSFS 2021:119 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om taxiförarlegitimation.

2 Taxitrafiklagstiftning

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 gemensamt ansvar kring. Därtill har även andra myndigheter, bland annat Arbetsmiljöverket, vissa ansvar inom området. Taxitrafiklagstiftningen är till allra största del nationell.

I detta kapitel redogörs kortfattat för de delar av lagstiftningen som kontrolleras i tillståndsmätningen. Dessutom uppmärksammas regeländringar som trätt ikraft sedan den senaste mätningen av taxi genomfördes 2018.

2.1 Gällande lagstiftning

2.1.1 Krav på förare

För att få köra taxi krävs att föraren har B-körkort, alltså körkort för personbil, sedan minst två år alternativt ett D-körkort. Utöver det krävs också en taxiförarlegitimation. Genom Yrkeskvalifikationsdirektivet³ finns även möjlighet för en person som är hemmahörande inom ett annat EES-land⁴ eller i Schweiz att tillfälligt arbeta som taxiförare även i Sverige utan att ha en svensk taxiförarlegitimation. Eftersom den som nyttjar denna möjlighet inte behöver anmäla sig till någon myndighet vet vi inte hur många som gör det. Vår bedömning är dock att det är ovanligt.

Taxiförare omfattas av vilotidsregler som anger hur lång vila en person som kör taxi ska ha. Detta regleras i förordning (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet. Förarna är också skyldiga att ha med och löpande fylla i en personlig tidbok. Denna ska på begäran kunna visas upp för polis eller bilinspektör.

2.1.2 Krav på företag

För att få bedriva taxitrafik krävs ett taxitrafiktillstånd. Ett sådant kan fås genom att ansöka hos Transportstyrelsen. Vid en sådan ansökan prövar vi om den sökande lever upp till krav på gott anseende och ekonomiska resurser, liksom har kunskaper inom bland annat juridik, ekonomisk ledning av företag och trafiksäkerhet.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer.

⁴ EES står för Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I samarbetet ingår EU:s medlemsländer samt Island, Lichtenstein och Norge.

Även företaget har ansvar för vissa delar av vilotidsreglerna. Det handlar exempelvis om att förse de anställda med personliga tidböcker, ha en förteckning över dessa samt bevara dem under minst tolv månader.

Det är även företagets ansvar att låta passagerarna få kännedom om de priser som tillämpas. Taxifordonet ska vara försett med prisinformation som ska vara väl synlig såväl utifrån som inne i fordonet. Prisinformationen ska vara utformad enligt Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik.⁵ Nedanstående figur visar hur prisinformationen som ska sitta utanpå fordonet ska vara utformad.

Figur 1: Prisinformation på taxifordons utsida när jämförpris tillämpas.

(Här anges taxiföretagets eller sammanslutningens namn.)		
PRISINFORMATION		
När	Jämförpris 10 km som tar 15 min	Det högsta jämförpriset som tillämpas av detta taxifordon
Vardag klockan kr	
	... kr	
	... kr	
Begär alltid taxameterkvitto!		
Grunderna för hur priset bestäms framgår av prisinformationen på insidan av taxifordonet!		
Följande avgifter tillämpas. <ul style="list-style-type: none"> • Väntetidsavgift • Stations-/terminalavgift • Avgift för särskild skyddsanordning för barn och skrymmande gods Fasta priser tillämpas. Storbilstaxa tillämpas vid körning med fler än 4 passagerare. Skriftlig information finns hos föraren.		

2.1.3 Krav på fordon

Ett fordon som används i taxiverksamhet ska vara anmält för taxitrafik. Fordonet ska även vara utrustat med en taxameter. Sedan 2021 finns en juridisk möjlighet att utrusta fordonet med så kallad särskild utrustning för

⁵ TSFS 2013:41.

taxifordon (se vidare kapitel 2.2). Än så länge finns dock ingen sådan certifierad utrustning på marknaden.

Taxifordon ska, precis som alla fordon, även leva upp till en mängd krav på teknisk beskaffenhet gällande såväl fordonet som däck, liksom att bälten och andra skyddsanordningar fungerar.

2.2 Nyligen genomförda regeländringar

Reglerna på yrkestrafikområdet utvecklas kontinuerligt, vilket påverkar vilka krav företagen behöver leva upp till. Det gör också att respektive tillståndsmätning inte utgår från exakt samma regelverk. I detta avsnitt redogör vi kortfattat för de viktigaste regeländringarna inom taxitrafiken sedan den senaste mätningen.

2.2.1 Ny kategori taxi

Den 1 januari 2021 infördes en ny kategori av taxitrafik. Denna typ av taxitrafik kräver ingen taxameter, utan istället ska tillståndshavare använda en så kallad särskild utrustning för taxifordon. De ska även vara anslutna till en tillståndspliktig beställningscentral.

Den nya kategorin taxi infördes bland annat för att möjliggöra att ny teknik ska kunna bidra till en mer kostnadseffektiv taxinäring. Genom kraven på särskild utrustning och anslutning till tillståndspliktiga beställningscentraler blir det möjligt för Skatteverket, att kontrollera innehavare av taxitrafik-tillstånd på motsvarande sätt som vid användning av taxameterutrustning.

Den tillståndshavare som ingår i den nya kategorin taxi behöver förhålla sig till vissa begränsningar. Bland annat måste alla körningar vara förbeställda, priset ska anges i förväg och föraren får inte vara inblandad i betalningen.

I samband med att den nya kategorin taxi infördes togs även möjligheten att beviljas undantag från kravet på taxameter bort. Således behöver alla taxifordon ha antingen taxameter eller särskild utrustning för taxifordon.

3 Marknaden för taxitrafik

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

Taximarknaden präglas av sin småskalighet med en stor mängd mindre företag. När denna undersökning gjordes, i oktober 2022, fanns 8 758 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig taxitrafik. Antalet fordon uppgick till 18 675, vilket innebär att det i genomsnitt fanns 2,1 fordon per tillstånd. Under pandemin minskade såväl antalet tillstånd som antalet fordon. Mellan mars 2020 och september 2021 minskade antalet tillstånd med 7 procent medan antalet fordon minskade med 12 procent. Detta bidrog till att det genomsnittliga antalet fordon per tillstånd under samma period minskade med 10 procent från 2,2 till 2,0. Sedan dess har det skett en återhämtning och idag överstiger både antalet tillstånd och antalet fordon de nivåer som uppmättes före pandemin. Under denna period har antalet fordon ökat mer än antalet tillstånd vilket lett till att de genomsnittliga företagsenheterna återigen har blivit större. Denna utveckling till trots har även andelen företag med ett fordon ökat de senaste åren. Bidragande till detta är den ökade etableringen av app-taxiföretag, såsom Bolt och Uber.

Till skillnad från yrkestrafiken i övrigt drivs de flesta företagen på taximarknaden inte som aktiebolag. Istället är två av tre företag enskilda näringsidkare. 2021 omsatte marknaden knappt 16 miljarder kronor. Under pandemin minskade taxiresandet kraftigt vilket ledde till en påtagligt minskad omsättning. Även om omsättningen ökat 2021 jämfört med 2020 är den inte på samma nivåer som före pandemin.

Vidare har företagen på marknaden länge brottats med låg lönsamhet och små marginaler. 2021 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till strax över 2 procent. Detta är jämförbart med de medianvärden som uppmättes före pandemin. Det är dock klart lägre än motsvarande för näringslivet i stort, som 2021 uppgick till knappt 8 procent.

Tabell 3: Nyckeltal för taximarknaden.

Indikator	2022
Antal tillståndsinnehavare	8 758
Andel aktiebolag (%)	34
Total omsättning (mnkr)	15 743 ⁶

⁶ Avser räkenskapsåret 2021.

4 Resultat från tillståndsmätningen

Vi kan konstatera att regelefterlevnaden överlag är god i taxibranschen. I 69 procent av kontrollerna uppmärksammades inga brister alls. Således uppmärksammades brister i 31 procent av kontrollerna. I denna siffra ingår även mindre fel och misstag som lett till rapportteftergift, såsom att ha glömt att ta med körkortet. Om vi enbart tar hänsyn till allvarligare brister, som lett till ordningsbot eller anmälan, minskar denna andel till 22 procent.

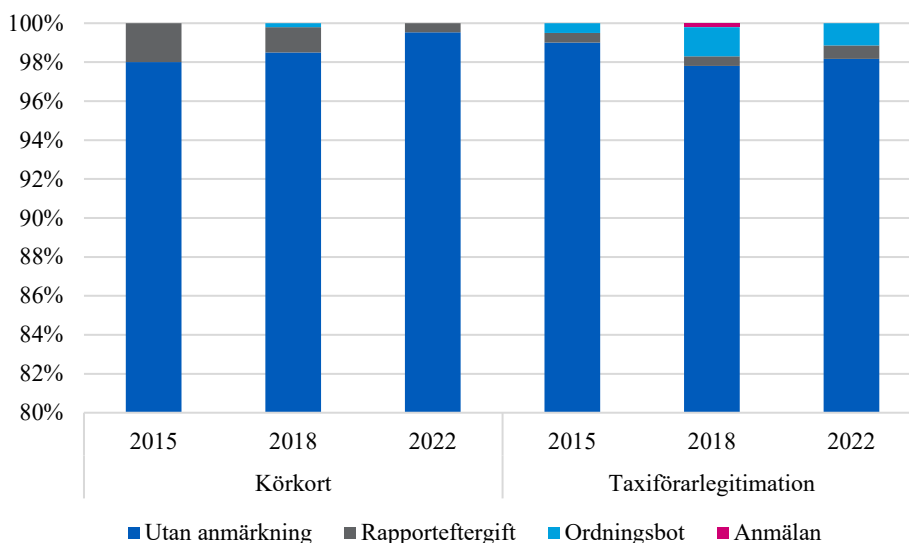
4.1 Kontroll av förare

4.1.1 De flesta har körkort med rätt behörighet

Inom ramen för tillståndsmätningen har vi kontrollerat att förarna har såväl körkort med rätt behörighet som giltig taxiförarlegitimation. Detta är en förutsättning för att förarna ska få köra taxitrafik och ska säkerställa att förarna kan framföra fordon i taxitrafik på ett trafiksäkert sätt.

I 99,5 procent av kontrollerna kunde förarna uppvisa körkort med rätt behörighet. Således var det enbart 0,5 procent av förarna som inte klarade kontrollerna. Samtliga dessa fick rapportteftergift eftersom de glömt att ta med sig körkortet. Även taxiförarlegitimation medfördes och fanns synlig för passagerarna i de allra flesta fallen. 98,2 procent av förarna uppfyllde lagkraven medan 0,7 procent fick rapportteftergift och 1,1 procent ordningsbot. Den vanligaste förekommande bristen var att taxiförarlegitimationen var placerad på ett sådant sätt att den inte var synlig för passageraren.

Figur 2: Efterlevnad avseende regler om körkort och taxiförarlegitimation.



Not: Y-axeln är beskuren.

Som framgår av Figur 2 var regelefterlevnaden hög även i 2015 och 2018 års mätningar. Även om skillnaderna är marginella har andelen förare utan anmärkningar ökat till årets undersökning. Jämfört med såväl 2015 som 2018 har efterlevnaden av körkortsreglerna ökat med 1 procentenhet. Gällande reglerna kring taxiförarlegitimation har efterlevnaden minskat 1 procentenhet jämfört med 2015. Däremot har den ökat med 0,5 procentenhet sedan 2018.

4.1.2 Förarna är noga med att använda bilbälte

Att använda bilbälte är ett av de lättaste sätten att minska risken för personskador vid en olycka. Därför är det glädjande att vi kan konstatera att den stora majoriteten av förarna använde bilbälte i anslutning till att kontrollerna genomfördes. Det var enbart två förare som inte använde bilbälte. Då strax över hälften av kontrollerna var av stillastående fordon var det långtifrån alla förare som kontrollerades utifrån användning av bilbälte, eftersom kravet enbart gäller när fordonet framförs.

Även vid de tidigare mätningarna har efterlevnaden inom detta område varit i stort sett fullständig. Att regelefterlevnaden dels är hög, dels upprätthållits över tid pekar på att förarna överlag är noga med att använda bilbälte när de kör fordonen.

Dessa resultat kan jämföras med resultaten från de mätningar av bilbältesanvändning som Trafikverket gör. I den senaste av dessa mätningar

konstateras att knappt 96 procent av de observerade taxiförarna använde bilbälte, vilket var den lägsta siffran sedan 2013.⁷

4.1.3 Samtliga förare var nyktra

Trafik hör inte ihop med alkohol eller droger och årligen orsakar påverkade förare en stor mängd olyckor och dödsfall. Detta syns inte minst i olycksstatistiken där de alkohol- eller narkotikarelaterade olyckorna är tydligt överrepresenterade.⁸ Det är därför viktigt att förekomsten av alkohol och droger i trafiken minimeras. Mot bakgrund av detta är det glädjande att vi kan konstatera att samtliga kontrollerade förare var nyktra. Detta gällde även vid 2015 och 2018 års mätningar.

4.1.4 Var femte förare möter inte kraven på personlig tidbok

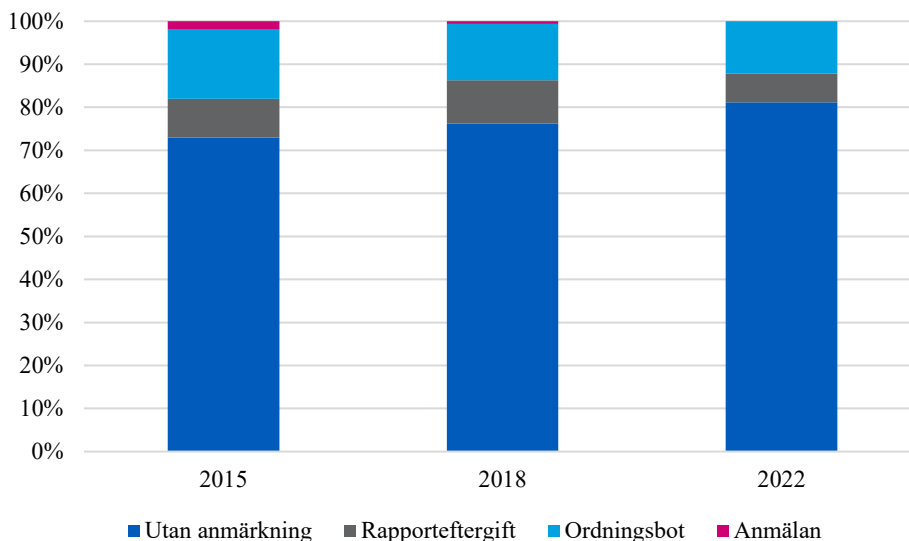
Ett område med sämre efterlevnad av reglerna är det som rör förarnas personliga tidbok. I årets mätning uppgick efterlevnaden till 81 procent. Således levde var femte förare inte upp till regelverkets krav. I och med att dessa regler finns till för att säkerställa att förarna inte jobbar mer än att de klarar av att sköta sitt arbete på ett säkert sätt är det viktigt att reglerna följs.

Olika överträdelser bedöms som olika allvarliga. Rena slarvfel, som att missa att skriva sitt telefonnummer på tidbokens framsida eller andra mindre misstag, leder oftast till rapporteftergift. Strax under 7 procent av förarna fick detta. Mer allvarliga överträdelser, som att inte ha fyllt i tidboken ordentligt, att inte ha den med eller att inte ha tagit ut föreskriven dygnsvila, leder i regel till ordningsbot, vilket drygt 12 procent av förarna tilldelades.

⁷ Trafikverket 2021 Bilbältesanvändning i Sverige 2020

⁸ Trafikverket 2022 Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021

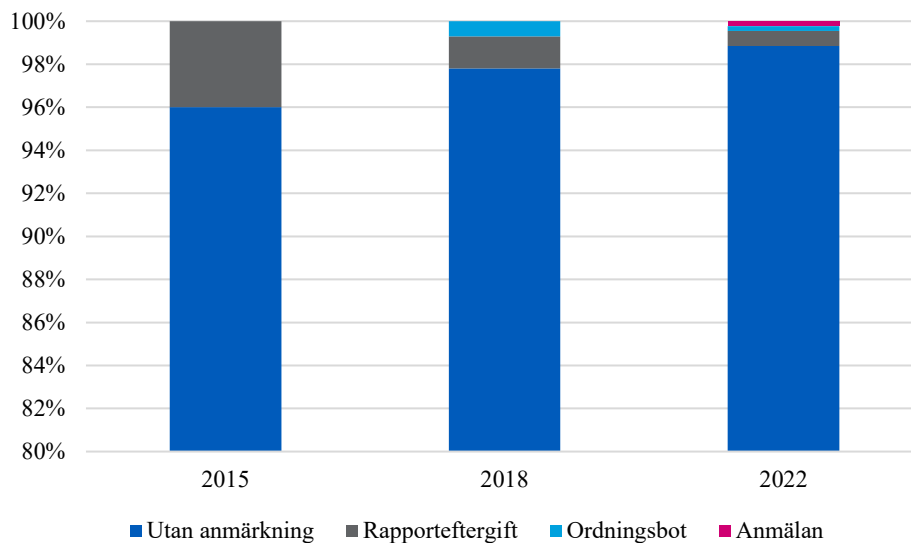
Figur 3: Efterlevnad avseende regler om personlig tidbok.



Som framgår av figur 3 har efterlevnaden av reglerna kring personlig tidbok konstaterats bristfällig även i de tidigare mätningarna. 2015 uppgick den till 73 procent och 2018 till 76 procent. Däremot har efterlevnaden ökat över tid. Dessutom har andelen kontroller som lett till ordningsbot, det vill säga de mer allvarliga regelöverträdelserna, minskat. Även om det finns mer att önska går således utvecklingen åt rätt håll.

Vidare har vi kontrollerat om det gått att skriva ut en så kallad PK-remsa från fordonets taxameter. På så sätt har vi både kunnat kontrollera att föraren har tillräcklig kunskap om hur nödvändig dokumentation skrivs ut från taxametern och taxameterns tekniska beskaffenhet. Överlag har förarna god kännedom om hur fordonets taxameter fungerar. 99 procent klarade kontrollerna utan anmärkning. Således var det bara 1 procent som inte klarade att skriva ut PK-remsa och som därför fick någon form av anmärkning. De allra flesta av dessa fick rapporteftergifter, dock resulterade enstaka kontroller i ordningsbot eller anmälan.

Figur 4: Efterlevnad avseende regler om PK-remsa.



Not: Y-axeln är beskuren.

Jämfört med de föregående mätningarna har efterlevnaden inom detta område ökat. Skillnaderna är dock små. Jämfört med 2018, när regel- efterlevnaden uppgick till 98 procent, har den ökat med 1 procentenhet och jämfört med 2015, när den mättes till 96 procent, har den ökat med 3 procentenheter. Vi ser dessutom en minskad andel kontroller som leder till ordningsbot.

4.2 Kontroll av företag

4.2.1 Samtliga företag hade giltigt taxitrafiktillstånd

Vi har även kontrollerat i vilken utsträckning företagen uppfyller kraven som ställs på dem. En förutsättning för att få bedriva taxitrafik är att företaget har ett giltigt taxitrafiktillstånd. Resultaten visar att efterlevnaden av detta är fullständig då samtliga förare som kontrollerades körde för företag med giltigt taxitrafiktillstånd. Även i de tidigare mätningarna har regelefterlevnaden inom området varit mycket hög. 2015 uppgick den till 99 procent och 2018 till 99,5 procent.

Gällande dessa siffror är det viktigt att komma ihåg att kontrollerna genomförs bland fordon som är skyltade som taxi. Detta innebär att vi inom ramen för dessa kontroller inte fångar problematiken med så kallad svarttaxi, det vill säga att företag eller privatpersoner kör personer mot betalning utan att ha giltiga tillstånd.

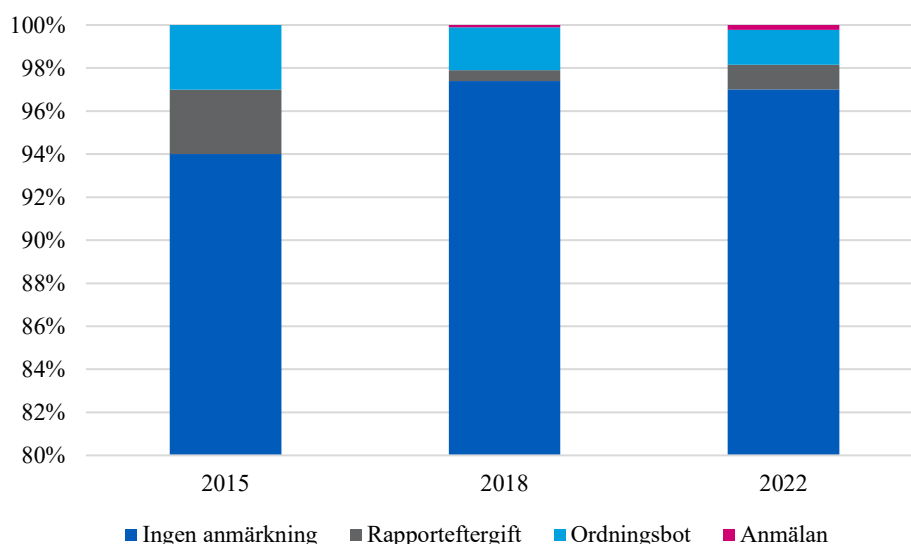
4.2.2 Företagen möter kraven i vilotidsförordningen

Som nämnts tidigare har även företagen ett visst ansvar kopplat till vilotidsförordningen. Medan det är förarnas ansvar att se till att reglerna om vilotider faktiskt följs är det företagets uppgift att se till att förarna har förutsättningar att kunna göra detta, bland annat genom att förse dem med personliga tidböcker och kontrollera att dessa blir ifyllda på ett korrekt sätt.

Överlag lever företagen upp till de krav vilotidsförordningen ställer på dem. 97,3 procent klarade kontrollerna utan anmärkning, 1,1 procent fick rapporteftergifter, 1,6 procent fick ordningsbot och 0,2 procent fick anmälan. De lindrigare bristerna, som att kontaktuppgifter till företaget inte framgick av den personliga tidboken, ledde oftast till rapporteftergifter. Grövre överträdelser, som att föraren inte försetts med personlig tidbok överhuvudtaget eller att det saknades rutiner för att säkerställa att förarna följde vilotidsreglerna, ledde till ordningsbot eller anmälan.

Det är viktigt att ha i åtanke att företag kan bedömas vara utan anmärkning även när föraren fått anmärkning på att det saknats en personlig tidbok vid kontrollen. I de fallen har föraren fått en ordningsbot för att inte ha fört med sig tidboken, men det har inte varit möjligt för polisen att bevisa att brott mot vilotidsförordningen har begåtts av företaget. Siffran beträffande företagets regelefterlevnad kan därför vara en överskattning av den faktiska efterlevnaden.

Figur 5: Efterlevnad avseende vilotidsförordningen.



Not: Y-axeln är beskuren.

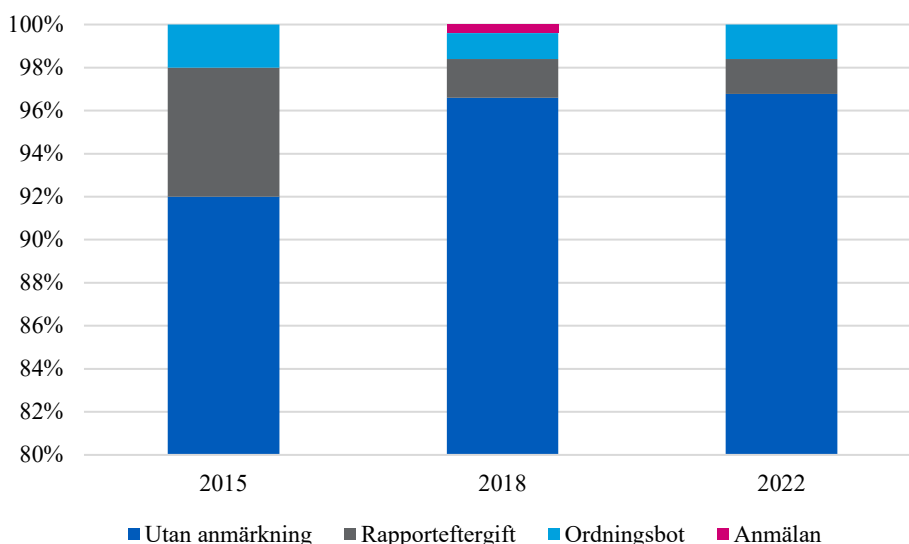
Jämfört med 2018 års mätning är efterlevnaden i stort sett oförändrad. Däremot har den ökat med 3 procentenheter jämfört med 2015 års mätning.

4.2.3 Ovanligt med brister kopplade till prisinformation

Den svenska taximarknaden är avreglerad och det råder fri prissättning. För att resenärerna ska ges möjlighet att beräkna vad resan kommer att kosta innan den påbörjas finns det därför bestämmelser om att det ska finnas prisinformation synlig både utanpå och inuti fordonet. Av denna information ska resans jämförpris framgå, vilket är kostnaden för en typisk resa på 10 kilometer som tar 15 minuter.

Resultaten visar att företagen lever upp till kraven på att ange prisuppgifter i hög grad. 97 procent av företagen klarade kontrollerna utan anmärkning, 1,5 procent fick rapportteftergift och 1,5 procent ordningsbot. De brister som uppmärksammades var främst kopplade till att prisinformation saknades eller på andra sätt var otydlig.

Figur 6: Efterlevnad avseende regler om prisinformation.



Not: Y-axeln är beskuren.

Jämfört med 2018 års mätning är efterlevnaden oförändrad. Däremot har den ökat med 5 procentenheter jämfört med 2015 års mätning.

I Transportstyrelsens senaste undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor, som genomfördes hösten 2022, konstaterades att 92 procent av fordonen hade synlig prisinformation.⁹ Däremot har andelen minskat tydligt över tid, då motsvarande siffra i mätningen dessförinnan uppgick till 99 procent. Således finns det goda skäl till att fortsatt hålla området under bevakning. Denna mätning har enbart gjorts bland taxifordon

⁹ Transportstyrelsens 2022 Undersökning om prissättning och prisinformation vid taxiresor – uppföljande mätning september 2022.

i storstadsregionerna. Således är urvalet inte detsamma som i tillståndsmätningen, vilket kan ha bidragit till skillnaderna mellan mätningarna.

4.2.4 De flesta är anslutna till en beställningscentral

Beställningscentraler tar emot beställningar från kunder och fördelar dessa mellan de företag som är anslutna till beställningscentralen. Det är idag inget krav att vara ansluten till en beställningscentral. Mätningen visar dock att de allra flesta väljer att vara det ändå, då knappt 90 procent av de kontrollerade fordonen visades vara anslutna till en beställningscentral. Även vid de tidigare mätningarna har en stor majoritet av de kontrollerade fordonen varit anslutna till en beställningscentral. 2018 uppgick denna andel till 88 procent och 2015 till 86 procent. Bland fordon som inte var anslutna till en beställningscentral körde många för så kallade app-taxiföretag, såsom Bolt och Uber.

Notera att mätningen inte omfattar sådana tillståndspliktiga beställningscentraler som från och med den 1 januari 2021 är en del av den nya kategorin av taxitrafik. Det finns än så länge inga sådana beställningscentraler och därmed inte heller några taxifordon som är anslutna till dem.

4.3 Kontroll av fordon

Vid sidan om att förare och företag möter de krav som ställs på dem är det viktigt att fordonen som används i taxitrafik uppfyller alla krav som lagen ställer på dem, exempelvis att såväl fordon som däck är i tillräckligt bra skick.

4.3.1 Alla fordon anmälda för taxitrafik

Innan ett fordon får användas i taxitrafik ska det anmälas som taxifordon till Transportstyrelsen. Resultaten visar att detta görs. Samtliga fordon som kontrollerades var nämligen anmälda som taxifordon. I såväl 2015 som 2018 års mätningar uppgick motsvarande siffra till 99 procent.

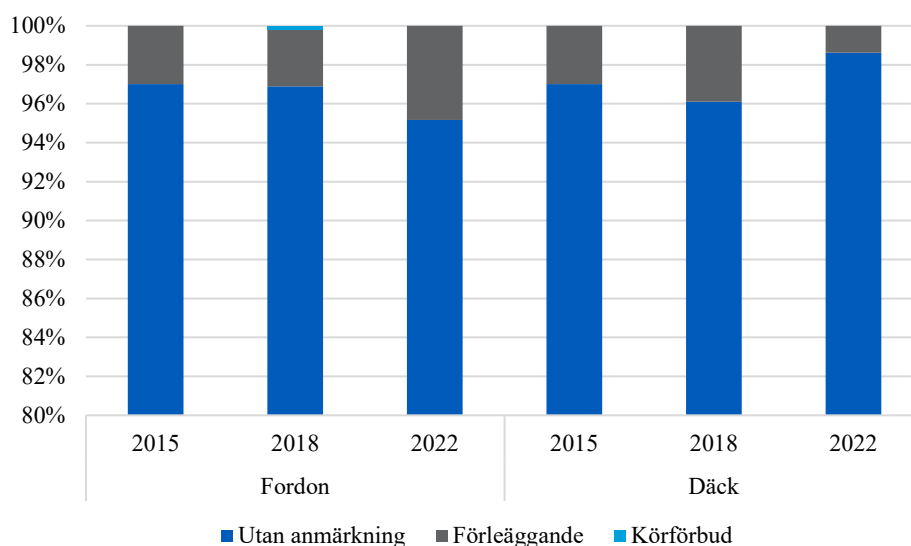
4.3.2 Få fordon med tidigare förelägganden

Den stora majoriteten av de kontrollerade fordonen hade inga förelägganden eller körförbud sedan tidigare. Drygt 99 procent av fordonen var utan anmärkning, en siffra som är i paritet med de som uppmättes i 2015 och 2018 års mätningar. Således konstateras att knappt 1 procent av de kontrollerade fordonen hade förelägganden eller körförbud sedan tidigare. I merparten av dessa fall handlade det om enklare brister, som att fordonet saknade varningstriangel eller att däcken hade ett otillräckligt mönsterdjup. Dock kunde ett fordon med körförbud uppmärksammas.

4.3.3 Fordon och däck är för det mesta i gott skick

Inom ramen för mätningen har det gjorts separata kontroller av fordonens respektive däckens tekniska beskaffenhet. Resultaten visar att den tekniska beskaffenheten överlag är god. Bland fordonen bedömdes 95 procent vara i tillräckligt gott skick för att klara kontrollerna utan anmärkning. Bland däcken uppgick motsvarande siffra till 99 procent. Samtliga fordon som inte klarade kontrollerna fick förelägganden om att åtgärda bristerna. Således var inget fordon i så pass dåligt skick att det fick körförbud.

Figur 7: Efterlevnad avseende regler om teknisk beskaffenhet bland fordon och däck.



Not: Y-axeln är beskuren.

Även om efterlevnaden av fordonens skick är hög så har den minskat över tid. I 2015 och 2018 års mätningar uppgick efterlevnaden till 97 procent. Jämfört med de tidigare mätningarna har det således skett en nedgång av efterlevnaden med två procentenheter. Däremot har andelen däck som uppfyller lagkraven ökat. Jämfört med 2018 års mätning har det skett en ökning med 3 procentenheter och jämfört med 2015 med 2 procentenheter. Resultaten ger indikationer om att skicket på fordon och däck överlag är gott och att de brister som upptäcks i de flesta fall inte är direkt trafikfarliga.

Utöver fordonens och däckens tekniska beskaffenhet kontrollerades även att taxameterutrustningen var i föreskrivet skick. Även inom detta område kan vi konstatera att efterlevnaden hög. Strax över 97 procent av fordonen klarade kontrollerna utan anmärkning, vilket är en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2015 och med 4 procentenheter jämfört med 2018. Vidare resulterade 1,8 procent av kontrollerna i rapportteftergifter och 0,7 procent i att anmälan gjordes. Bristerna som uppmärksammades

handlade bland annat om att taxameterutrustningen inte hade besiktigats eller att kontrollrapport inte kunde tas fram.

4.3.4 Fungerande bilbälten i samtliga fordon

Såväl 2015 som 2018 var efterlevnaden av reglerna om bilbälten och andra skyddsanordningar fullständig. Vi kan konstatera att detta inte har ändrats i årets mätning då samtliga kontrollerade fordon hade bilbälten som fungerade som de ska och även i övrigt korrekta skyddsanordningar. Att den höga regelefterlevnaden upprätthållits över tid pekar på att detta är regler som inte är ett bekymmer för branschen att efterleva. Detta är glädjande då fungerande bilbälten är ett effektivt sätt att begränsa skador vid en olycka.

4.3.5 Fordonsskatten är betald

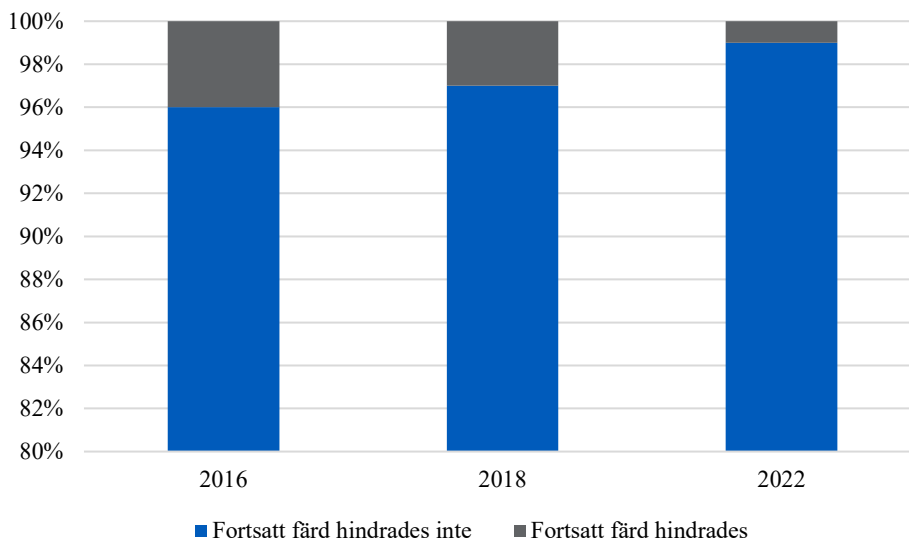
För 99,5 procent av de kontrollerade fordonen var fordonsskatten betald. Den höga efterlevnaden är i linje med de tidigare mätningarna. I såväl 2015 som 2018 års mätningar var efterlevnaden fullständig. En förklaring till att efterlevnaden gällande fordonsskatt är hög kan vara att utebliven betalning resulterar i att fordonet blir belagt med användningsförbud. Det finns således tydliga incitament för att betala skatten.

4.3.6 Ovanligt att fordonets registreringsskylt omhändertogs

Skulle fordonet inte leva upp till vissa av de krav som ställs på det i egenskap av taxifordon kan polisen omhänderta dess registreringsskylt. Detta får i sådana fall till effekt att fordonet inte längre får användas i taxi-trafik. Om detta däremot sker av någon annan anledning än att fordonet bedöms vara trafikodugligt kan det fortsatt användas som en privatbil. Att registreringsskyltarna omhändertogs var dock tämligen ovanligt. I knappt 2 procent av kontrollerna upptäcktes brister som medförde att fordonets registreringsskylt omhändertogs. I de flesta fallen berodde detta på att fordonets taxameter inte var besiktigad.

Även om skillnaderna är små går utvecklingen åt rätt håll över tid. I 2015 års mätning fick 2,5 procent av fordonen sina registreringsskyltar omhändertagna och i 2018 års mätning var motsvarande 3 procent.

Figur 8: Andel fordon vars fortsatta färd hindrades respektive inte hindrades efter kontroll.



Not: Y-axeln är beskuren.

Vidare ser vi att i drygt 1 procent av kontrollerna uppmärksammades brister som bedömdes så pass allvarliga att fordonet hindrades från att fortsätta sin färd. De anledningar som uppmärksammades var att föraren saknade personlig tidbok, att taxametern inte var besiktigad eller att däckerna saknade tillräckligt mönsterdjup. Det var vanligast att förarna blev muntligt delgivna om detta, men i ett fall omhändertogs fordonets registreringsskylt. När bristerna som föranlett omhändertagandet åtgärdats kunde fordonet fortsätta sin färd.

4.3.7 Tecken på för höga hastigheter

Ett område som inte har kontrollerats inom ramen för denna undersökning är hastighetsefterlevnaden. Anledningen till att detta inte gjorts är att taxametern inte registrerar och lagrar uppgifter om hastighet, samtidigt som kontrollerna till stor del görs på stillastående fordon. Däremot görs andra mätningar där hastighetsefterlevnad inom taxitrafiken varit en del.

I en studie Folksam genomfört rörande hastighetsefterlevnad inom yrkestrafik konstaterades att totalt 78 procent av yrkestrafiken körde för fort. Taxitrafiken utmärkte sig på ett negativt sätt där en så hög andel som 90 procent körde för fort.¹⁰

¹⁰ Folksam 2022 Mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2022

5 Kontroll av skatter och avgifter

5.1 Fler företag med tillstånd att bedriva taxitrafik

I oktober 2022 fanns 8 758 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig taxitrafik. Detta är en ökning med 1,2 procent jämfört med oktober 2018, då den senaste mätningen gjordes.

Tabell 4: Antal företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig taxitrafik.

Indikator	2018	2022
Antal tillståndsinnehavare	8 658	8 758
Andel med arbetsgivaravgift (%)	67	65
Andel med F-skatt (%)	98	97
Andel momsregistrerade (%)	93	97

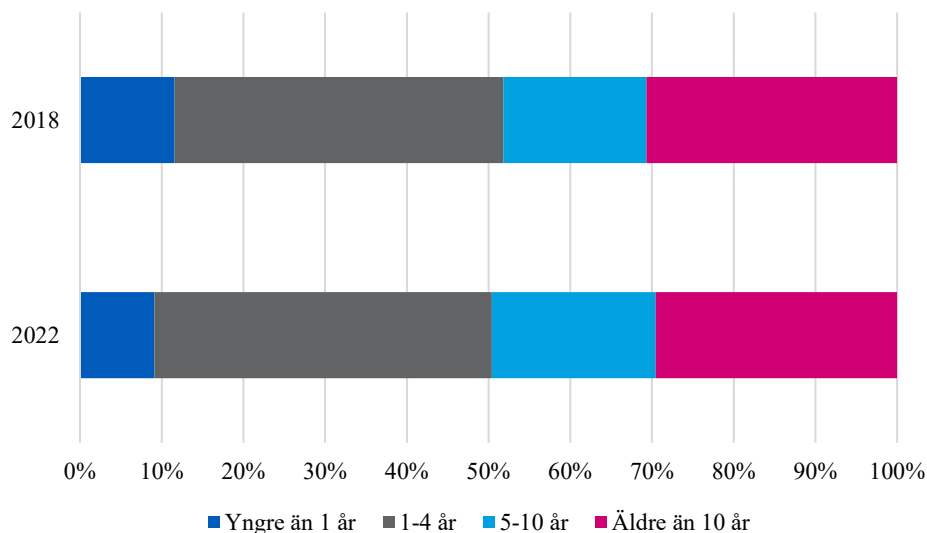
Källa: Skatteverket.

65 procent av tillståndshavarna är registrerade för arbetsgivaravgift. De allra flesta, 97 procent, är dessutom registrerade för F-skatt. Även andelen momsregistrerade företag uppgår till 97 procent. Jämfört med 2018 års mätning har det enbart skett marginella förändringar.

5.2 Aningen färre nyetableringar

I Figur 9 framgår taxiföretagens fördelning med avseende på ålder.

Figur 9: Fördelning avseende ålder på företagen.



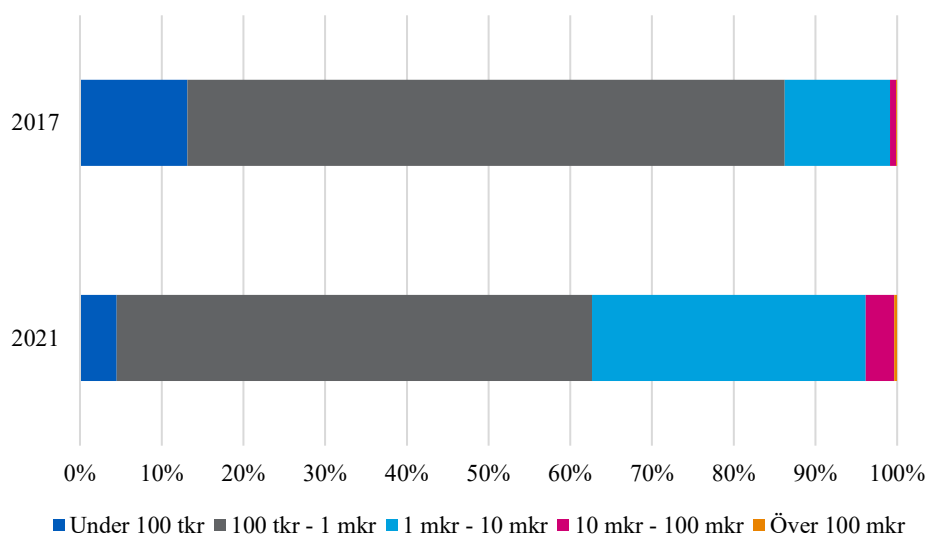
Källa: Skatteverket.

41 procent av företagen på marknaden är mellan 1 och 5 år medan 9 procent är yngre än 1 år. Hälften av företagen är med andra ord 5 år eller yngre. Jämfört med 2018 års undersökning har det enbart skett små förändringar vad gäller denna fördelning. Det har skett en viss förskjutning mot en ökad andel företag som antingen är mellan 1 och 5 år gamla eller mellan 6 och 10 år gamla. Samtidigt har andelen nyetablerade företag minskat med 3 procentenheter. Vid 2018 års undersökning hade knappt 1 000 företag startats det senaste året medan motsvarande i årets undersökning uppgår till strax under 800 företag.

5.3 Steg mot större företagsenheter

Taxibranschen är småskalig och utgörs i stor utsträckning av mindre företag med relativt låg årlig omsättning. Uppgifterna som redovisas nedan baseras på räkenskapsåret 2021. Då hade knappt 60 procent en omsättning upp till 1 miljon kronor, varav den stora majoriteten av dessa hade en omsättning mellan 100 000 och 1 miljon kronor. Vidare hade 32 procent en omsättning mellan 1 och 10 miljoner kronor, 3 procent en omsättning mellan 10 och 100 miljoner kronor medan enbart 0,4 procent hade en omsättning över 100 miljoner kronor.

Figur 10: Fördelning avseende omsättning bland företagen.



Källa: Skatteverket.

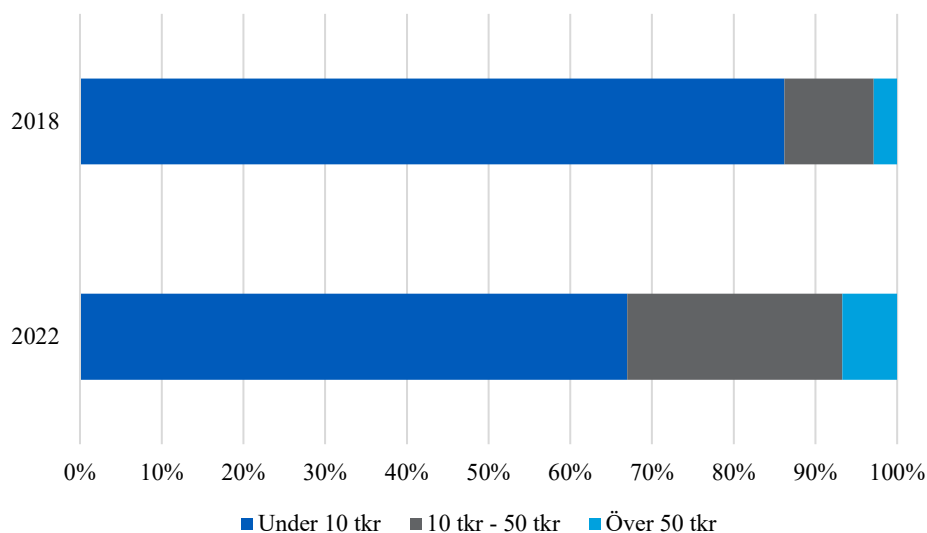
Jämfört med 2018 års mätning, som baserades på räkenskapsåret 2017, har det skett relativt stora förändringar gällande fördelningen av företagens redovisade omsättning. Överlag tycks det ha skett en utveckling mot större företagsenheter. Andelen företag med en omsättning under 100 000 kronor har minskat med 9 procentenheter och andelen företag med en omsättning

mellan 100 000 kronor och 1 miljon kronor har minskat med 15 procentenheter. Samtidigt har andelen företag med en omsättning mellan 1 miljon kronor och 10 miljoner kronor ökat med 20 procentenheter och andelen företag med en omsättning mellan 10 och 100 miljoner kronor med 2 procentenheter. Sammantaget har andelen företag som omsätter upp till 1 miljon kronor minskat från 86 procent till 62 procent medan andelen som omsätter mer än detta ökat från 14 procent till 36 procent.

5.4 Färre företag med skatteskulder

Vi har även kontrollerat om företagen har skulder registrerade på sina skattekonton. I oktober 2022 hade knappt 8 procent en sådan skuld. Det är en förbättring jämfört med 2018 då 19 procent noterades för skatteskulder.

Figur 11: Fördelning avseende skuld på skattekontot bland företag med skulder.



Källa: Skatteverket

Vi kan konstatera att de flesta företagen med skatteskulder har relativt små skulder. 67 procent hade en skuld under 10 000 kronor, 26 procent mellan 10 000 och 50 000 kronor och 7 procent över 50 000 kronor. Däremot har skuldsättningen bland dessa företag ökat. Jämfört med motsvarande siffror i 2018 års mätning har andelen företag med skulder över 50 000 kronor ökat 4 procentenheter medan andelen med skulder mellan 10 000 och 50 000 kronor ökat 15 procentenheter. Samtidigt har andelen företag med skulder under 10 000 kronor minskat 19 procentenheter. Å ena sidan har alltså en lägre andel företag skulder registrerade på sitt skattekonto, å andra sidan tenderar de skuldsatta företagen att ha större skulder än tidigare. Detta bekräftas också av att den genomsnittliga skatteskulden ökat från knappt 10 000 kronor till drygt 20 000 kronor.

Om företagen inte betalar sina skulder i tid kan skulderna överlämnas till Kronofogden. I oktober 2022 hade cirka 1 procent av företagen skulder restförda hos Kronofogden, vilket är siffror i paritet med 2018 års undersökning.

6 Slutsatser

6.1 Överlag hög regelefterlevnad inom taxibranschen

Utifrån resultaten i tillståndsmätningen kan vi konstatera att regelefterlevnaden inom taxinäringen generellt sett är hög. Inom många av de kontrollerade områdena är regelefterlevnaden fullständig eller nära fullständig. Det gäller såväl områden kopplade till trafiksäkerhet, såsom bältesanvändning och nykterhet, som områden kopplade till rättvis konkurrens, såsom prisinformation och tillståndskravet.

Sett över alla kontroller gick 69 procent igenom helt utan anmärkningar. Det får betraktas som en förhållandevis hög siffra utifrån att även mindre fel och misstag, såsom att ha glömt att ta med körkortet, i flera fall lett till rapporteftergift. Samtidigt är förarna inom taxinäringen yrkeschaufförer, och förväntningarna på att de ska efterleva de regler som finns ska vara höga. Om vi betraktar de som fått rapporteftergift som utan anmärkning var det 78 procent som klarade kontrollerna. Således har drygt var femte kontroll identifierat någon form av allvarligare överträdelse.

När vi studerat resultaten från mätningen har vi kunnat konstatera att regelefterlevnaden tycks vara likartad oavsett var i landet kontrollerna gjorts. Utifrån att antalet kontroller per region är förhållandevis få redovisar vi inga resultat på så detaljerad nivå, men överlag kan vi ändå konstatera att resultaten vi fått fram är snarlika inom samtliga områden.

6.2 Pandemin har inte förändrat branschen

Covid-19-pandemin innebar konsekvenser i form av kraftigt minskad efterfrågan för många branscher. Inte minst marknaderna för persontransporter, med taxi som en ingående del, drabbades hårt av restriktioner som ledde till en minskad efterfrågan på persontransporter. Detta ledde i sin tur till att det blev svårt för många företag att få ekonomin att gå ihop. I situationer där marginalerna pressas finns alltid en risk att vissa företag väljer att inte följa vissa regler för att spara pengar.

Glädjande nog kan vi konstatera att pandemin inte tycks ha haft några större negativa effekter på regelefterlevnaden inom branschen. Mätningen gjordes ungefär åtta månader efter att i stort sett alla restriktioner med anledning av Covid-19 togs bort och branschen har således haft viss tid för återhämtning, men förmodligen inte tillräckligt för att hinna ta ikapp hela pandemi-perioden. Det är därför extra glädjande att se att regelefterlevnaden överlag är likvärdig med läget vid den senaste mätningen 2018. Det ger oss goda skäl att tro att branschen inte förändrats i grunden till följd av pandemin.

6.3 Fortsatta förbättringar rörande personlig tidbok

Ett återkommande problemområde som uppmärksammats i de tillståndsmätningar som genomförts genom åren är förarnas ansvar kopplat till den personliga tidboken. Detta är det enskilda område där regelefterlevnaden varit som sämst, och det gäller även i årets mätning. Omkring var femte förare noterades för olika former av brister när de gäller hur de fyllt i tidboken.

Mer glädjande är ändå att utvecklingskurvan på detta område pekar stadigt uppåt. Regelefterlevnaden har gått från 73 procent 2015 till 81 procent vid denna mätning. Även om det finns fortsatt förbättringspotential är trenden således ändå positiv. Att förare inte jobbar mer än vad reglerna tillåter är viktigt för såväl trafiksäkerheten som för att kunna säkerställa rättvisa konkurrensvillkor på marknaden.

6.4 Utmaningar som tillståndsmätningen inte fångar upp

Även om tillståndsmätningen överlag visar på en god efterlevnad inom många områden är det viktigt att beakta att det finns delar som just denna mätning inte fångar upp. Ett par sådana, som dessutom utgör några av branschens största utmaningar, är hastighetsefterlevnad och svarttaxiverksamhet.

Ett flertal mätningar har återkommande visat att taxi ligger i botten när det gäller att följa hastighetsgränser. Eftersom taxametrar inte lagrar uppgifter om hastigheter och urvalet av fordon i huvudsak görs bland stillastående fordon finns ingen möjlighet att kontrollera hastighetsefterlevnaden inom ramen för tillståndsmätningen. Samtidigt är hastighetsefterlevnad ett av de viktigaste områdena när det gäller att uppnå en hög trafiksäkerhet. Yrkestrafiken bidrar i hög utsträckning till att sätta tonen i trafikmiljön och när taxiförare kör för fort bidrar de till att även andra bilister gör detsamma. På detta område har inga tydliga förbättringar gått att se och det är därför en fråga branschen behöver jobba än intensivare med för att åstadkomma en förändring.

När den senaste tillståndsmätningen avseende taxi genomfördes 2018 skedde det strax efter att debatterna om tjänster som Uber POP och Heetch rasat som värst. Företrädare för tjänsterna hävdade att de ägnade sig åt att möjliggöra samåkning, men ett flertal domar gav utslaget att förarna ägnat sig åt olaga taxitrafik. Sedan dess har dessa tjänster försvunnit. Däremot kvarstår problemen med svarttaxiverksamhet som främst skaffar sig kunder på olika sociala medier. Detta är verksamhet som riskerar att få stor påverkan på den lokala taxinäringen i allt ifrån storstäder till landsbygd. Brotten är svåra att upptäcka och resurskrävande att utreda. Polisen har inte möjlighet att bevaka alla de olika grupper där tjänsterna annonseras. För deras del blir det

nödvändigt att prioritera svarttaxiverksamhet som riskerar att bidra till att finansiera annan, än grövre brottslighet. Transportstyrelsen har inte någon färdig lösning för hur dessa brott enklare kan stävjas. Däremot vill vi poängtera vikten av att de tas på allvar då de riskerar att både snedvrída konkurrensen på den legala taximarknaden och bidra till den så kallade svarta ekonomin.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503