



TSG
2026-1520

Tillståndsmätning 2025

Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik
på väg avseende taxitransporter

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Yrkestrafik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2026-1520
Författare Jonathan Sundin, Fredrik Lorenz
Månad År April 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

En väl fungerande transportmarknad är förutsättning för att människor och varor ska kunna röra sig fritt och för att säkerställa god tillgänglighet i hela landet. Att regler och krav följs är centralt för att skapa rättvisa villkor och konkurrens som fungerar. Transportstyrelsens och andra myndigheters arbete med att främja regelefterlevnaden syftar till att möjliggöra just detta. Genom regelbundna tillståndsmätningar får vi en tydlig bild av hur väl de företag som är verksamma på marknaderna för yrkestrafik på väg lever upp till gällande krav.

I denna rapport redovisar vi resultaten från tillståndsmätningen avseende taxitransporter. Arbetet med tillståndsmätningen har utförts tillsammans med vår statistikkonsult, Institutet för kvalitetsindikatorer (Indikator).

Vi vill rikta ett stort tack till Polismyndigheten, som genom sitt arbete i fält möjliggör dessa undersökningar. Vi vill även tacka de branschorganisationer som bidragit till utformningen av undersökningen.

Borlänge, april 2026

Anna Westerlund
Enhetschef Yrkestrafik

Sammanfattning

Transportstyrelsen har under hösten 2025 genomfört en mätning av regelefterlevnaden inom taxibranschen. Resultaten visar att regelefterlevnaden generellt är hög inom enskilda områden, oavsett om kontrollerna avser krav på förare, företag eller fordon. Inom flera områden råder fullständig eller närapå fullständig regelefterlevnad, och i många fall har de höga nivåerna varit stabila över tid.

Den samlade regelefterlevnaden ger dock en mer nyanserad bild. Totalt var enbart 60 procent av kontrollerna helt utan anmärkningar, vilket innebär att minst en brist konstaterades i 40 procent av kontrollerna. En stor del av bristerna resulterade i rapporteftergift, vilket kan indikera att många av dem var av mindre allvarlig karaktär. Samtidigt konstaterades brister som ledde till ordningsbot eller anmälan i omkring 20 procent av kontrollerna.

När brister förekom rörde det sig oftast om enstaka avvikelser. I 71 procent av kontrollerna med brister konstaterades enbart en brist, medan två brister konstaterades i 20 procent av fallen och tre eller fler brister i 9 procent.

Ett område som dock tydligt sticker ut i negativ bemärkelse är reglerna om den personliga tidboken. Brister konstaterades i 20 procent av dessa kontroller, varav hälften ledde till rapporteftergift och hälften till ordningsbot eller anmälan. I dessa ingår även mindre allvarliga brister, såsom att kontaktuppgifter saknades på tidbokens framsida, men en betydande del avsåg allvarligare brister, exempelvis att föraren tagit för kort dygnsvila.

I knappt 10 procent av kontrollerna noterades brister kopplade till förarnas taxameterhantering. De flesta anmärkningarna gällde att föraren inte kunde skriva ut en körpassrapport. Även ett fåtal fall där körningar inte hade registrerats i taxametern konstaterades. Samtliga av dessa återfanns bland plattformsförare.

Transportstyrelsens övergripande bedömning är att regelefterlevnaden inom enskilda regelområden överlag är god, men att ett mindre antal brister inom flera områden påverkar helhetsbilden negativt.

Begrepp och förkortningar

<i>Begrepp</i>	<i>Förklaring</i>
Avskyltning	Åtgärd där taxifordonets särskilda registreringsskylt tas om hand. Anledningar kan exempelvis vara att trafikförsäkring saknas, att fordonet har körförbud eller att taxametern inte besiktats.
Anmälan	Polisen kan upprätta en anmälan vilket inleder en förundersökning istället för att ärendet avgörs på plats som när ordningsbot utfärdas.
Beställningscentral	Verksamhet som tar emot beställningar och betalningar samt fördelar köruppdrag mellan anslutna innehavare av taxitrafiktillstånd.
Hindrande av fortsatt färd	Polisman eller bilinspektör förbjuder fortsatt färd för att hindra trafikfarliga förare eller för att hindra bristfälliga fordon.
Ordningsbot	Kan utfärdas för förseelser där penningböter finns i straffskalan. Motsvarar en dom som vinner laga kraft genom att beloppet betalas eller genom att ordningsboten skrivs under av den enskilde.
Plattformsförare	Taxiförare som utför köruppdrag som förmedlats av plattformsföretag. Plattformsförare har egna taxitrafiktillstånd och omfattas av samma regelverk som övriga taxiförare. Plattformsförare har inte exklusiva avtal med enskilda plattformsföretag utan kan utföra köruppdrag åt olika likväl som för egen räkning.
Plattformsföretag	Tillhandahåller digitala förmedlingstjänster som kopplar samman resenärer med enskilda förare och fyller därmed i praktiken en funktion som kan liknas vid traditionella beställningscentraler.
Rapporteftergift	Polisman kan besluta att inte rapportera en förseelse som normalt hade kunnat resultera i böter och nöjer sig med en tillsägelse eller

	<p>varning. Det är inget straff och registreras inte i belastningsregistret.</p>
Taxiföretag	<p>Verksamhet som bedriver yrkesmässig persontransport med personbilar eller lätta lastbilar mot betalning. Kräver taxitrafiktillstånd.</p>

INNEHÅLL

1	INLEDNING	9
1.1	Bakgrund	9
1.2	Syfte	9
1.3	Tillståndsmätning	10
1.3.1	Metod	10
1.4	Avgränsningar	12
1.5	Nyheter i årets mätning	12
2	TAXITRAFIKLAGSTIFTNING	14
2.1	Gällande lagstiftning	14
2.1.1	Krav på förare	14
2.1.2	Krav på företag	14
2.1.3	Krav på fordon	15
2.2	Nyligen genomförda regeländringar	15
3	MARKNADEN FÖR TAXITRANSPORTER	16
4	RESULTAT	17
4.1	Övergripande resultat	17
4.2	Kontroll av förare	18
4.2.1	Nästan alla förare har körkort med rätt behörighet	19
4.2.2	Förarna är noga med att använda bilbälte	20
4.2.3	Ett fall av onykterhet konstaterades	20
4.2.4	Var femte förare möter inte kraven på personlig tidbok	20
4.2.5	Knappt var tionde förare har för kort dygnsvila	22
4.2.6	Nästan var tionde förare uppvisar brister i taxameterhanteringen	22
4.3	Kontroll av företag	23
4.3.1	Var fjärde förare körde för plattformsföretag	24
4.3.2	Samtliga företag hade giltigt taxitrafiktillstånd	24
4.3.3	Färre företag uppfyller kraven i vilotidsförordningen	25
4.3.4	Ovanligt med brister kopplade till prisinformation	26
4.3.5	Färre företag är anslutna till en beställningscentral	27
4.3.6	Taxameterkrav uppfyllda i nästan alla kontroller	27
4.4	Kontroll av fordon	28
4.4.1	Fordonen är i regel anmälda för taxitrafik	28
4.4.2	Få fordon med tidigare förelägganden	28
4.4.3	Fordon och däck är för det mesta i gott skick	28
4.4.4	Ovanligt med avskyltning av fordon	29
4.4.5	Undersökning visar tecken på för höga hastigheter	30
5	KONTROLL AV SKATTER OCH AVGIFTER	32
5.1	Fler företag med tillstånd att bedriva taxitrafik	32

5.2	Förskjutning mot en ökad andel nyetablerade företag	32
5.3	Tydlig ökning av andelen företag utan omsättning	33
5.4	Fler företag med skatteskulder	34
6	SLUTSATSER	36
6.1	Hög regelefterlevnad inom enskilda områden, men brister i helheten ..	36
6.2	Tydliga regionala skillnader i regelefterlevnad	36
6.3	Fortsatta brister rörande den personliga tidboken	37
6.4	Tecken på lägre regelefterlevnad bland plattformsförare	38

1 Inledning

För att säkerställa en effektiv och rättvis konkurrens på yrkestrafikmarknaden är marknaden reglerad. Dessutom utförs kontroller och tillsyn 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 regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Sedan uppdragets redovisning har tillståndsmätningar utförts regelbundet.

Tidigare har mätningarna inom gods, buss och taxi genomförts under samma år, vilket innebar att det krävdes stora resurser från både Transportstyrelsen och Polisen under en förhållandevis kort tidsperiod. Under covid-19-pandemin behövde tidpunkterna för mätningarna justeras eftersom det inte var möjligt att genomföra dem som planerat. Efter en övergångsperiod med delvis överlappande mätningar kommer tillståndsmätningar framöver att genomföras löpande, men för en typ av trafik per år. Planen för mätningarna framgår av tabell 1.

Tabell 1: Tidplan för Transportstyrelsens tillståndsmätningar 2025-2028.

Mätning	År
Taxi	2025
Buss	2026
Gods och sociala villkor	2027
Taxi	2028

1.2 Syfte

Syftet med tillståndsmätningen är att få en representativ bild av i vilken utsträckning de regler som finns inom yrkestrafikområdet följs av marknadens aktörer. Eftersom Transportstyrelsens och polisens ordinarie tillsyn och kontroller genomförs riskbaserat 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. Tillståndsmätningen ger också en möjlighet att undersöka hur nya eller förändrade regler påverkar transportmarknaden och ge indikationer om lagstiftning bör justeras.

1.3 Tillståndsmätning

Tillståndsmätningen omfattar kontroller av regelefterlevnaden för förare, företag respektive de fordon som används. Utöver detta ingår även kontroller av företagens skatter och avgifter. Merparten av rapporten baseras på ett underlag från polisen. Delen av rapporten som avser företagens skatter och avgifter baseras på ett underlag från Skatteverket.

1.3.1 Metod

Vägkontroller

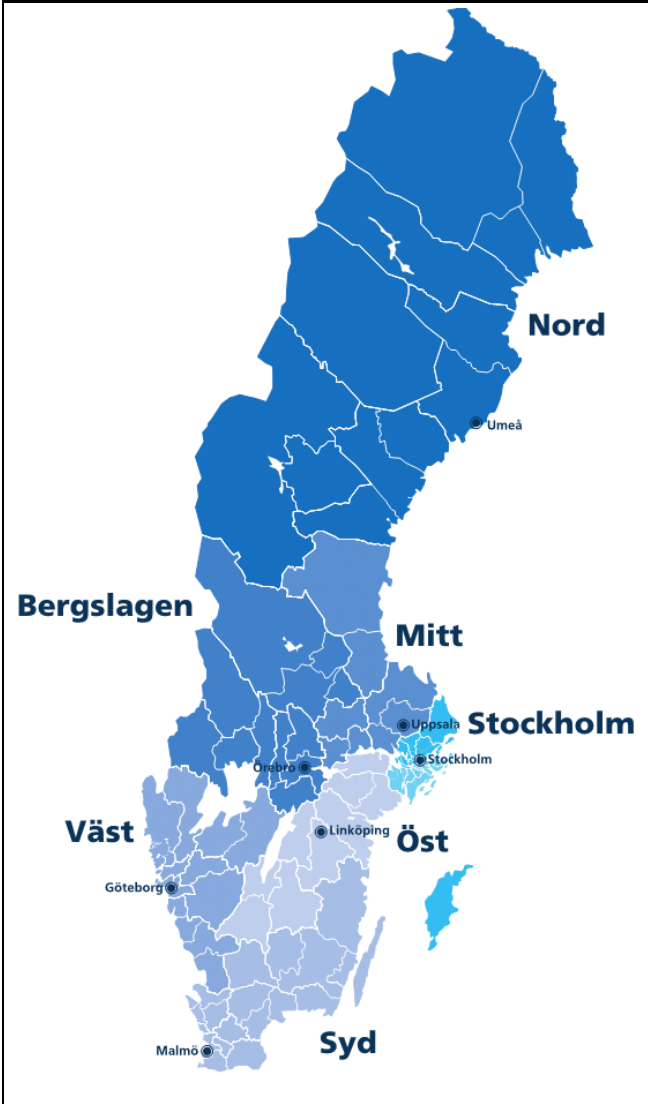
Det är polisen som genom vägkontroller bidrar med underlaget om regelefterlevnaden för förare, företag och fordon. Det som skiljer kontrollerna vid tillståndsmätningen från polisens ordinarie kontroller är tillvägagångssättet för att välja ut vilka fordon som ska kontrolleras. Vid ordinarie kontroller använder sig polisen av ett riskbaserat urval. 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.

Liksom vid tidigare mätningar genomförs kontrollerna i alla sju polisregioner, men i ett län i respektive region. De län där mätningarna utförts är understrukna och framgår av tabell 2.

Kontrollerna görs på ett antal olika platser inom de aktuella länen. Dessa platser 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. Kontrollerna genomförs under alla veckans dagar och under stora delar av dygnet.

Kontrollerna genomfördes mellan den 6 och 24 oktober 2025.

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	Nord	Jämtland, <u>Norrboten</u> , Västerbotten, Västernorrland
Stockholm	Stockholm	<u>Stockholm</u> , Gotland
Syd	Syd	Blekinge, Kalmar, Kronoberg, <u>Skåne</u>
Väst	Väst	Halland, <u>Västra</u> <u>Götaland</u>
Öst	Öst	<u>Jönköping</u> , Södermanland, Östergötland

Källa: Polismyndigheten

Utveckling av den digitala enkäten och bearbetning av data som samlas in har gjorts av Transportstyrelsens statistikkonsult Institutet för kvalitetsindikatorer AB (Indikator). I resultaten som har levererats till oss har alla uppgifter som skulle kunna röja en enskilds identitet sållats bort. Transportstyrelsen har därigenom inga möjligheter att identifiera respondenterna.

Även om urvalsmetoden ger ett representativt urval bör det beaktas att resultaten, liksom i alla urvalsundersökningar, är förenade med vissa osäkerheter och därför bör tolkas med viss försiktighet vid generaliseringar till populationen i stort. Vidare bör det beaktas att de skillnader som

uppmärksammas i rapporten, såväl mellan olika grupper som över tid, inte nödvändigtvis är statistiskt säkerställda och kan delvis bero på slumpmässiga variationer i urvalet.

För att samla in data fyller polisen i uppgifter på en digital enkät som finns på särskilda surfplattor, alternativt använder de sin tjänstetelefon eller tjänstedator och registrerar svar via en webbadress. Enkäterna har utformats så att all information måste fyllas i innan det går att avsluta enkäten. Detta minimerar risken för problematik med bortfall av enskilda uppgifter. För många av uppgifterna finns även möjlighet för polisen att fylla i kommentarer utifrån att någon viss uppgift behöver förklaras särskilt eller specificeras.

Skatter och avgifter

Kontrollen av skatter och avgifter utförs genom att Skatteverket via avläsningar i sina register och databaser kontrollerar antalet 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 och är därmed ett totalurval.

1.4 Avgränsningar

Tillståndsmätningen är avgränsad till fordon som är skyltade som taxifordon och som är i tjänst. Vidare är tillståndsmätningen avgränsad till de regler som rådde i samband med att kontrollerna inleddes.

1.5 Nyheter i årets mätning

Det sätt som tillståndsmätningen genomförs på är i stort lika från gång till gång när det gäller metoder för urval av fordon och frågorna i den enkät som besvaras vid vägkontrollerna. Anledningen är att bibehålla jämförbarheten från mätning till mätning. Men vissa frågor blir inaktuella beroende på regeländringar och nya frågor aktuella av samma skäl. Frågor kan även behöva justeras eller läggas till om det finns behov av att göra nya jämförelser eller få mer detaljerade svar om vissa överträdelser.

I årets mätning har vi lagt till frågor om förarnas kön, ålder och när deras taxiförarlegitimation utfärdades i Sverige. Även medborgarskap och extra frågor om körkort har lagts till för att få mer detaljerade svar.

Taxameteranvändning är en viktig faktor för att upprätthålla sund konkurrens och i årets mätning finns en specifik fråga kopplad till just det.

Det finns flera möjliga överträdelser relaterade till användandet av den personliga tidboken. Vissa överträdelser är av administrativ karaktär där till

exempel en signatur saknas i boken. Huvudsyftet med reglerna om dygnsvila är dock att tillse att förarna har haft en tillräcklig vila innan de framför fordon i taxitrafik. Polisen har i denna mätning beräknat hur många timmars dygnsvila föraren haft inom den 24-timmarsperiod som föregick kontrollen baserat på uppgifterna i den personliga tidboken.

Slutligen undersöker vi om det kan finnas skillnader i regelefterlevnaden hos de förare och företag som kör via plattformsföretag jämfört med de som inte gör det. Debatten om skillnader avseende regelefterlevnad och arbetsvillkor mellan plattformsförare och de förare som inte kör via plattformsföretag gör att det är en intressant parameter att analysera trots att det är samma regler för alla taxiförare och taxiföretag.

2 Taxitrafiklagstiftning

2.1 Gällande lagstiftning

2.1.1 Krav på förare

För att få köra taxi krävs att föraren har taxiförarlegitimation. För att få taxiförarlegitimation krävs bland annat att föraren fyllt 20 år, haft B-körkort sedan minst två år alternativt ett D-körkort, att denne uppfyller vissa medicinska krav, bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik samt har avlagt godkänt körprov. Genom yrkeskvalifikationsdirektivet finns även en möjlighet för en person som är hemmahörande inom ett annat EES-land 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 mycket ovanligt.

Under köruppdrag ska taxameter användas. Om fast pris tillämpas för köruppdraget ska beloppet som huvudregel registreras innan resan påbörjas. För upphandlade samhällsbetalda resor kan föraren under vissa omständigheter registrera beloppet när köruppdraget avslutats.

Föraren ska på begäran skriva ut en körpassrapport för kontroll. En körpassrapport ska även skrivas ut av föraren efter varje avslutat körpass.

Taxiförare omfattas av särskilda regler som anger hur lång dygnsvilan ska vara under den närmaste 24-timmarsperioden som föregår ett köruppdrag. För att längden på vilan ska kunna kontrolleras måste förarna ha med och löpande fylla i en personlig tidbok. I den personliga tidboken ska föraren ange tiderna för när vilan inleds respektive avslutas. En förare får bara ha och använda en tidbok åt gången även om föraren har flera arbetsgivare. Den personliga tidboken 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 prövas om den sökande lever upp till krav på gott anseende och ekonomiska resurser, liksom att denne har kunskaper inom bland annat juridik, ekonomisk ledning av företag och trafiksäkerhet.

Fordonet ska även vara utrustat med en taxameter eller med särskild utrustning för taxifordon. Det senare är en möjlighet som infördes 2021.

Taxametern ska vara besiktad och en kontrollrapport ska medföras i fordonet och kunna visas upp vid kontroll.

Tillståndshavaren är skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral löpande och minst en gång per vecka.

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 inifrån fordonet. Prisinformationen ska innehålla en uppgift om det högsta jämförpris som tillämpas för taxifordonet. Jämförpriset anger det totala priset för en standardresa på 10 kilometer som tar 15 minuter. Om jämförpriset överstiger 700 kronor ska en bindande prisuppgift lämnas till kunden före resan.

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.

2.1.3 Krav på fordon

Ett fordon som används i taxiverksamhet ska vara besiktat och anmält för taxitrafik.

Taxifordon ska, precis som alla fordon, leva upp till en mängd krav på teknisk beskaffenhet, exempelvis att belysningen fungerar, att däcken uppfyller föreskrivna krav samt att bälten och andra skyddsanordningar fungerar.

2.2 Nyligen genomförda regeländringar

Sedan föregående tillståndsmätning för taxi har en del nya regeländringar trätt i kraft. Åldersbegränsningen för att kunna få taxiförarlegitimation sänktes under 2024 från 21 år till 20 år.

Jämförpriset, som har betydelse för när en prisuppgift ska lämnas i förväg, har också ändrats, både det faktiska beloppet men även hur det räknas fram. Tidigare har ett belopp angetts direkt i taxitrafiklagen (2012:2011). Jämförpriset anges nu istället som en procentsats i relation till ett prisbasbelopp som fastställs i socialförsäkringsbalken (2010:110).

Det har även skett en sanktionsväxling när det gäller kraven på att anmäla fordon som ska användas i taxitrafik respektive när ett fordon inte längre ska användas enligt taxitrafiktillståndet.

3 Marknaden för taxitransporter

Taxiresor kan delas in i affärsresor, privatresor och samhällsbetalda resor. Affärs- och privatresorna sker på kommersiella villkor, medan de samhällsbetalda resorna upphandlas av kommuner och regioner. På en övergripande nivå står dessa segment för ungefär hälften vardera av den totala trafiken. Samtidigt är de regionala variationerna stora. I storstadsregionerna står affärs- och privatresor för en större del av trafiken, medan samhällsbetalda resor kan utgöra nära 100 procent av resorna på landsbygden. Taxitrafiken tenderar därmed delvis att fylla olika funktioner i olika delar av landet.

Taximarknaden kännetecknas av en småskalig struktur där ett stort antal mindre företag står för en betydande del av trafiken. När mätningen utfördes fanns totalt 10 637 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig taxitrafik, varav 66 procent var enmansföretag, 26 procent hade 1–4 anställda, medan enbart 1 procent hade 20 eller fler anställda.¹ Vid samma tidpunkt fanns 22 325 fordon i trafik, vilket ger ett genomsnitt på 2,1 fordon per tillstånd. De senaste åren syns en utveckling mot fler men i genomsnitt mindre företag, vilket ytterligare har förstärkt marknads småskaliga struktur.

2024 uppgick den sammanlagda körsträckan på marknaden till 137 miljoner kilometer, vilket är 6 procent mer än 2023 och 10 procent mer än 2019.² Under samma period har antalet taxifordon ökat kraftigt, vilket har medfört att den genomsnittliga körsträckan enbart ökat i en begränsad utsträckning. 2024 uppgick den genomsnittliga körsträckan till 6 160 kilometer, vilket är klart lägre än före covid-19-pandemin. Detta kan indikera att strukturen på marknaden har förändrats under de allra senaste åren. Samtidigt som fler taxifordon är i trafik, används de i genomsnitt i mindre utsträckning än tidigare. En möjlig förklaring är att etableringen av plattformsföretag har förenklats för enskilda förare att bedriva taxitrafik i egen regi.

Den totala omsättningen på marknaden uppgick under 2024 till närmare 34 miljarder kronor.³ Branschen har under en längre tid brottats med låg lönsamhet och små marginaler, särskilt under pandemiåren. Under de senaste åren har dock lönsamheten ökat och 2024 uppgick medianvärdet av rörelsemarginalen till 4,5 procent. Det är en ökning med 0,1 procentenheter jämfört med 2023 och 1,4 procentenheter jämfört med 2019.⁴

¹ Statistiska centralbyrån (SCB), Företagsdatabasen (FDB) efter näringsgren SNI2007 och storleksklass, 2025.

² Statistiska centralbyrån (SCB), specialuttag ur företagsregistret beställt av Transportstyrelsen, 2025.

³ Skatteverket, uppgifter lämnade till Transportstyrelsen, 2025.

⁴ Statistiska centralbyrån (SCB), Företagens ekonomi, Branschnyckeltal efter näringsgren SNI2007, storleksklass och kvartil, 2025.

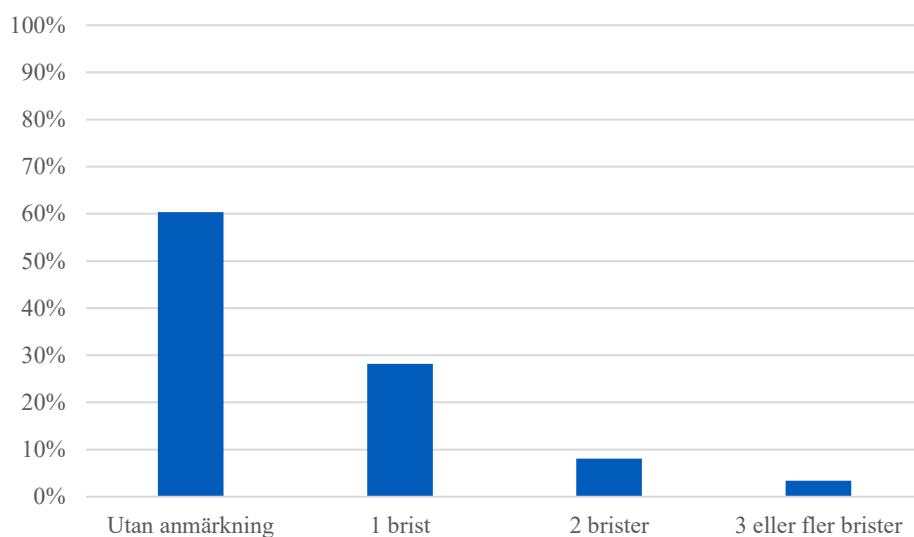
4 Resultat

I det här kapitlet redovisas resultaten från polisens vägkontroller. Där det är relevant jämförs resultaten med de resultat som framkommit i tidigare tillståndsmätningar.

4.1 Övergripande resultat

Totalt genomfördes 444 kontroller. Målsättningen att genomföra minst 60 kontroller per polisregion uppnåddes i samtliga regioner utom en.

I figur 1 redovisas mätningens övergripande resultat genom att visa fördelningen av antalet konstaterade brister per kontroll.



Figur 1: Fördelning avseende antal brister per kontroll.

60 procent av taxifordonen klarade alla moment i kontrollerna utan anmärkning. Jämfört med föregående tillståndsmätning är det en försämring med närmare 9 procentenheter. När brister konstaterades rörde det sig i de allra flesta fallen om ett begränsat antal brister. I 71 procent av kontrollerna med brister konstaterades enbart en brist, i 20 procent två brister och i 9 procent tre eller fler brister.

En stor del av bristerna ledde till rapportteftergift, vilket i vissa fall kan innebära att de är av mindre allvarlig karaktär. I cirka 20 procent av kontrollerna resulterade de uppmärksammade bristerna i ordningsbot eller anmälan. Det kan vara en indikation på mer allvarliga regelöverträdelser. Även här handlar det i huvudsak om ett begränsat antal brister. I 81 procent av kontrollerna som ledde till någon av dessa påföljder konstaterades enbart en brist, i 14 procent två brister och i 5 procent tre eller fler brister.

Samtidigt framträder stora skillnader mellan olika delar av landet. I Skåne var 91 procent av kontrollerna helt utan anmärkning, medan motsvarande andel i Stockholm enbart uppgick till 34 procent. Även i Västmanland och Västra Götaland konstaterades brister i mer än hälften av kontrollerna. Eftersom dessa skattningar baseras på färre observationer bör det beaktas att de också är förenade med större osäkerheter.

Det går även att se vissa övergripande skillnader mellan förare som utför körningar via plattformsföretag och urvalet i övrigt. Bland plattformsförare var 51 procent helt utan anmärkning, jämfört med 62 procent bland urvalet i övrigt. Skillnaden mellan grupperna är statistiskt säkerställd, vilket talar för att den inte enbart förklaras av slumpmässiga variationer i urvalet. När analysen avgränsas till regelöverträdelse som lett till ordningsbot eller anmälan är skillnaden dock tydligt mindre och inte heller statistiskt säkerställd. Det kan tyda på att skillnaden mellan grupperna i huvudsak avser mindre allvarliga regelöverträdelse.

Det går inte att se något tydligt linjärt samband mellan regelefterlevnad och antalet år som föraren haft taxiförarlegitimation. Även om den högsta andelen kontroller utan anmärkning återfanns bland dem som haft taxiförarlegitimation i över 20 år, följs gruppen av förare som fått sina legitimationer utfärdade under det senaste året.

4.2 Kontroll av förare

Inledningsvis genomfördes kontroller utifrån de krav som regelverket ställer på förarna. Kontrollerna omfattade bland annat innehav av giltig taxiförarlegitimation, den personliga tidboken och taxameterhantering. Totalt klarade 74 procent av förarna alla delar av dessa kontroller utan anmärkning.

En övervägande majoritet, hela 96 procent, av de kontrollerade förarna var män. De allra flesta, 94 procent, var även svenska medborgare, medan 1 procent var medborgare i ett annat land inom EES och 5 procent i ett land utanför EES. Av de som var medborgare i ett land utanför EES hade 17 procent fått sitt körkort inbytt i Sverige.

Medianåldern uppgick till 50 år, där den yngsta föraren var 22 år och den äldsta 83 år. Flest förare återfanns inom åldersgrupperna 41–50 år respektive 51–60 år, som tillsammans utgjorde 52 procent av urvalet. Vidare tillhörde 20 procent åldersgruppen 31–40 år, medan 8 procent var under 30 år och 20 procent över 60 år.

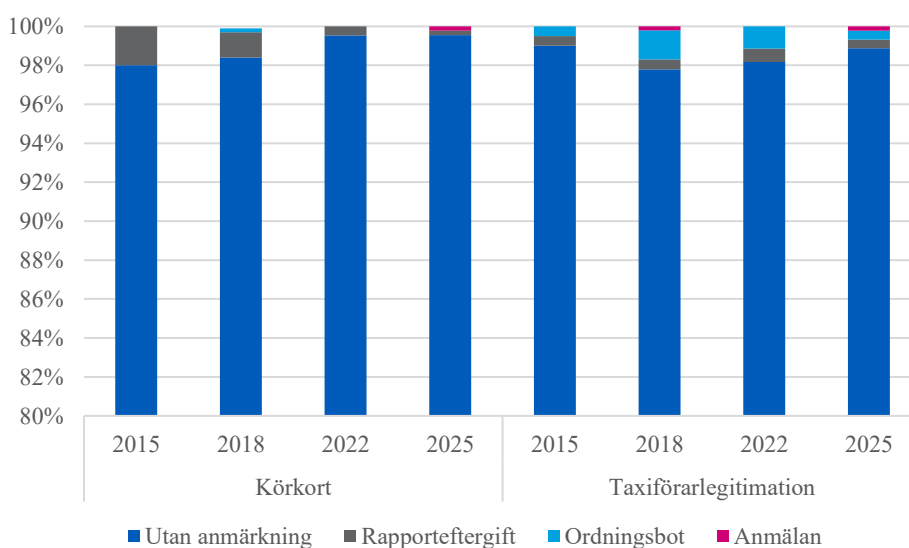
Förarna hade i genomsnitt haft taxiförarlegitimation i åtta år. Totalt hade 75 procent fått sin legitimation utfärdad 2010 eller senare, 35 procent 2020

eller senare och 21 procent 2023 eller senare. Enbart 8 procent hade fått sin legitimation utfärdad före 2000.

4.2.1 Nästan alla förare har körkort med rätt behörighet

Inom ramen för mätningen kontrollerades förarnas körkort och taxiförarlegitimation. Körkort med rätt behörighet och giltig taxiförarlegitimation är grundläggande förutsättningar för att få köra taxifordon och syftar till att säkerställa att fordonen kan framföras på ett trafiksäkert sätt.

Resultaten visar att de flesta kontrollerna av körkort var helt utan anmärkning. Det var enbart två kontroller som resulterade i anmärkningar, varav den ena ledde till rapporttefergift och den andra till anmälan. Även kraven på taxiförarlegitimation uppfylldes av en övervägande majoritet. Totalt uppfyllde strax under 99 procent av förarna kraven i regelverket, medan 0,5 procent av kontrollerna resulterade i rapporttefergift, 0,5 procent i ordningsbot och 0,2 procent i anmälan. De mindre allvarliga bristerna kunde handla om att taxiförarlegitimationen var i dåligt skick, medan de mer allvarliga bristerna gällde bland annat att legitimationen hade återkallats, att den inte medfördes av föraren eller inte var synlig för passageraren.



Figur 2: Regelefterlevnad avseende körkort och taxiförarlegitimation, 2015–2025.

Not: Y-axeln är beskuren

Som framgår av **Fel! Hittar inte referenskälla.** har regelefterlevnaden varit närapå fullständig även i tidigare tillståndsmätningar. Jämfört med föregående mätning är andelen förare som uppfyller kraven gällande körkort i stort sett oförändrad, medan den har ökat något i jämförelse med

mätningarna för 2015 respektive 2018. Samtidigt har andelen som uppfyller kraven om taxiförarlegitimation ökat med 1 procentenhet jämfört med de två föregående mätningarna, medan den ligger i nivå med 2015 års mätning. Skillnaderna mellan mätningarna är dock små och ger inga tydliga indikationer på om regelefterlevnaden skulle ha förändrats över tid.

4.2.2 Förarna är noga med att använda bilbälte

Att använda bilbälte är ett av de enklaste sätten att minska risken för personskador vid en olycka. Därför är det positivt att nästan samtliga förare använde bilbälte i anslutning till kontrollerna. Enbart två förare, motsvarande knappt 0,5 procent, påträffades utan bilbälte. Det bör samtidigt noteras att 57 procent av kontrollerna genomfördes av stillastående fordon. Eftersom kravet på bilbälte enbart gäller när fordonet framförs var det långtifrån alla förare som kontrollerades i det avseendet.

Den nästintill fullständiga regelefterlevnaden ligger i linje med resultaten från tidigare mätningar. Den genomgående höga och stabila regelefterlevnaden pekar på att taxiförare generellt är noga med att använda bilbälte när de framför fordon i trafik.

4.2.3 Ett fall av onykterhet konstaterades

Användning av alkohol eller droger hör inte ihop med trafik och årligen orsakar påverkade förare en stor mängd olyckor och dödsfall. Detta syns inte minst i olycksstatistiken där alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor är tydligt överrepresenterade.⁵ Det är därför viktigt att förekomsten av alkohol och droger i trafiken hålls på en så låg nivå som möjligt.

Till skillnad från tidigare mätningar, där regelefterlevnaden har varit fullständig, rapporterades dock en förare för onykterhet i denna mätning. Eftersom det bara rör sig om ett enskilt fall är det inte möjligt att dra några generella slutsatser om förekomsten av alkohol eller droger i branschen. Det faktum att bara ett fall har konstaterats i samtliga genomförda tillståndsmätningar, det vill säga på omkring 1 800 kontroller, pekar däremot på att det är mycket ovanligt att taxiförare framför fordon i trafik under påverkan av alkohol eller droger.

4.2.4 Var femte förare möter inte kraven på personlig tidbok

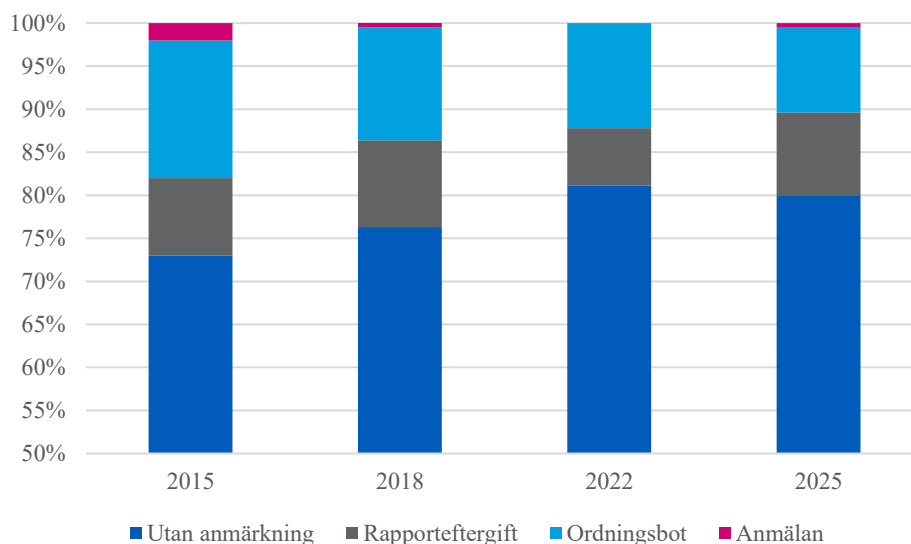
Ett område där regelefterlevnaden tydligt avviker i negativ riktning är förarnas hantering av den personliga tidboken. I årets mätning uppgick regelefterlevnaden till 80 procent. Därmed lever var femte förare inte helt upp till kraven i regelverket. Eftersom reglerna ska säkerställa att förarna

⁵ Trafikverket (2025). Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024.

inte arbetar mer än att de klarar av att sköta sitt arbete på ett trafiksäkert sätt är det viktigt att reglerna följs.

I strax under 10 procent av kontrollerna identifierades regelöverträdelser som resulterade i rapportteftergift. I dessa fall kunde det handla om att föraren tagit en något för kort dygnsvila, angett arbetstid istället för vilotid i tidboken eller att kontaktuppgifter saknades på tidbokens framsida. Samtidigt konstaterades regelöverträdelser som ledde till ordningsbot eller anmälan i drygt 10 procent av kontrollerna. I dessa fall rörde det sig till exempel om att föraren inte hade tagit med sig tidboken överhuvudtaget eller tagit en alldeles för kort dygnsvila.

Det kan även konstateras att regelefterlevnaden varierar tydligt mellan olika delar av landet. I Skåne uppfyllde 94 procent av förarna kraven, medan motsvarande andel i Västmanland enbart uppgick till 65 procent.



Figur 3: Regelefterlevnad avseende personlig tidbok, 2015–2025.

Not: Y-axeln är beskuren

Även i tidigare tillståndsmätningar har den personliga tidboken utmärkt sig som ett område med särskilt låg regelefterlevnad. 2015 uppgick efterlevnaden till 73 procent, 2018 till 76 procent och 2022 till 81 procent. Fram till årets mätning gick det således att se en trendmässigt positiv förändring. Den marginella nedgången i årets mätning kan dock tyda på ett trendbrott och att den positiva utvecklingen har upphört. Samtidigt ska det lyftas att andelen kontroller som lett till ordningsbot eller anmälan fortsätter att minska.

4.2.5 Knappt var tionde förare har för kort dygnsvila

En central del i reglerna om den personliga tidboken är att säkerställa att förarna vilar tillräckligt mellan arbetspassen. Dygnsvilan ska vara minst elva timmar och får delas upp i två perioder varav en ska vara minst åtta timmar. Inom ramen för mätningen har därför även förarnas dygnsvila under den senaste 24-timmarsperioden kontrollerats.

Tabell 3: Fördelning av förarnas dygnsvila under den senaste 24-timmarsperioden, uppdelat på plattformsförare och övriga förare.

Timmar dygnsvila	Plattformsförare	Övriga förare	Totalt
11 timmar eller mer (%)	84	86	85
Under 11 timmar (%)	13	7	8
Uppgift saknas (%)	3	8	7

Totalt hade cirka 8 procent av förarna en dygnsvila under den senaste 24-timmarsperioden som var kortare än elva timmar. I de flesta fall var avvikelserna från den föreskrivna dygnsvilan relativt begränsade. Drygt 30 procent understeg kravet med högst en timme och omkring 60 procent med högst två timmar. Samtidigt var det inte möjligt att kontrollera dygnsvilan i 7 procent av kontrollerna, exempelvis på grund av att ingen vilotid hade angetts eller att föraren saknade tidbok. Det innebär att det enbart i 85 procent av kontrollerna kunde fastställas att föraren tagit en tillräcklig dygnsvila.

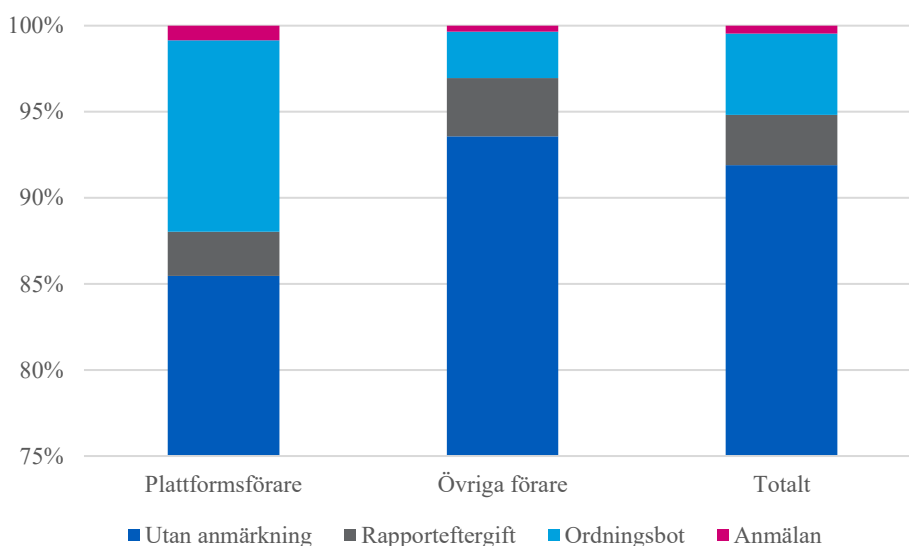
Det går att se vissa skillnader mellan plattformsförare och övriga förare. Bland plattformsförarna hade 13 procent en dygnsvila som understeg elva timmar, jämfört med 7 procent bland urvalet i övrigt. Det bör samtidigt noteras att det var en större andel bland övriga förare där dygnsvilan inte kunde kontrolleras. Det medför att andelen kontroller där tillräcklig dygnsvila var möjlig att fastställa ligger på en likartad nivå i båda grupperna.

Det går däremot inte att se några större skillnader mellan förare som är anslutna till beställningscentraler och förare som inte är anslutna till beställningscentraler. I båda grupperna ligger andelen förare med för kort dygnsvila i nivå med urvalet i stort.

4.2.6 Nästan var tionde förare uppvisar brister i taxameterhanteringen

I mätningen ingick även kontroller av körpassrapporten, där förarens förmåga att skriva ut nödvändig dokumentation från taxametern och registrera körningar på ett korrekt sätt sattes på prov. Resultaten visar att merparten av förarna uppfyller kraven i regelverket. Totalt genomfördes omkring 92 procent av kontrollerna utan anmärkning, medan 3 procent

resulterade i rapporteftergift, 5 procent i ordningsbot och knappt 1 procent i anmälan. 58 procent av anmärkningarna berodde på att föraren inte kunde skriva ut en körpassrapport, 19 procent på att en eller flera körningar inte hade registrerats i taxametern, medan resterande avsåg andra typer av överträdelser.



Figur 4: Regelefterlevnad avseende körpassrapport, uppdelat på plattformsförare och övriga förare.

Not: Y-axeln är beskuren

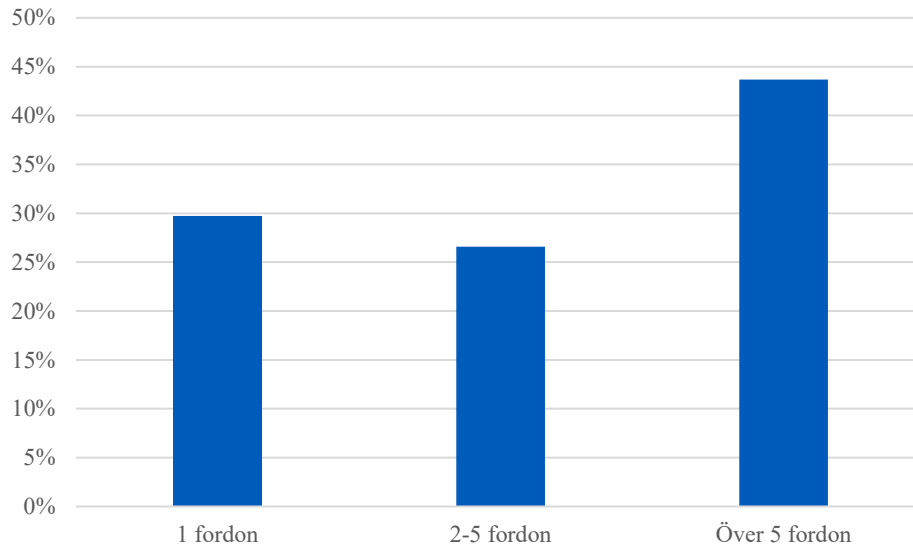
Som framgår av figur 4 förekommer dock vissa skillnader mellan förare som utför körningar via plattformsföretag och urvalet i övrigt. Bland plattformsförare uppgick regelefterlevnaden till 85 procent, jämfört med 94 procent bland övriga förare. Skillnaderna mellan grupperna blir tydligare när vi tittar närmare på vad anmärkningarna beror på. Bland plattformsförarna berodde 41 procent av anmärkningarna på att en eller flera körningar inte var registrerade i taxametern, medan ingen av anmärkningarna bland övriga förare avsåg denna typ av överträdelse. Samtliga fall av utebliven registrering i taxametern återfanns därmed bland plattformsförare, vilket kan indikera att det finns faktiska skillnader mellan grupperna inom detta område. Samtidigt bör det betonas att överträdelser är relativt ovanliga även bland plattformsförare och att enbart 6 procent av dessa förare fick anmärkning på grund av detta.

4.3 Kontroll av företag

Efter de delar i kontrollerna som tog sikte på förarna genomfördes kontroller utifrån de krav som ställs på själva tillståndshavarna, såsom giltigt taxitrafiktillstånd, vilotidsförordningen och korrekt prisinformation. Totalt var 89 procent av dessa kontroller helt utan anmärkning.

4.3.1 Var fjärde förare körde för plattformsföretag

Taximarknaden är i grunden småskalig och utgörs i hög grad av mindre företag. I figur 5 presenteras fördelningen av antalet taxifordon per taxitrafiktillstånd bland de kontrollerade förarna.



Figur 5: Fördelning avseende antal taxifordon registrerade på taxitrafiktillståndet.

57 procent av förarna körde för företag med upp till fem fordon, där 30 procent hade ett fordon och 27 procent hade 2–5 fordon. Medianvärdet uppgick till fyra fordon per tillstånd. I storstadsregionerna körde en större andel förare för företag med relativt få fordon på tillståndet jämfört med de mindre tätbefolkade regionerna.

De senaste åren har antalet taxiföretag som är anslutna till plattformsföretag vuxit i en snabb takt. Dessa möjliggör för resenärer att komma i direkt kontakt med enskilda förare och har på så sätt gjort det enklare att bedriva taxitrafik i egen regi. I denna mätning utförde 26 procent av förarna körningar via plattformsföretag, varav hälften uteslutande utförde sådana körningar. Samtidigt förekommer stora regionala skillnader, där andelen varierar från knappt 2 procent i Jönköping till 52 procent i Västra Götaland.

4.3.2 Samtliga företag hade giltigt taxitrafiktillstånd

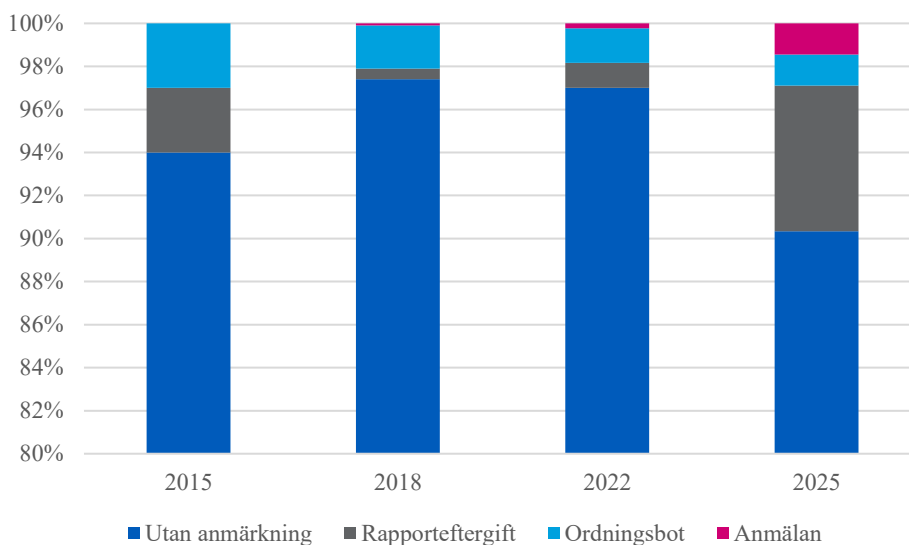
En grundläggande förutsättning för att få bedriva taxitrafik är att företaget har ett giltigt taxitrafiktillstånd. Resultaten visar att samtliga förare körde för företag med giltigt taxitrafiktillstånd. Även i tidigare tillståndsmätningar har företagen levt upp till dessa krav i en mycket hög grad. 2015 uppgick andelen till 99 procent, 2018 till 99,5 procent och 2022 till 100 procent.

Det är dock viktigt att komma ihåg att kontrollerna uteslutande har genomförts bland fordon som är skyltade som taxifordon. Det innebär att de inte fångar problematiken med så kallad svarttaxi, där företag eller privatpersoner kör personer mot betalning utan giltiga taxitrafiktillstånd.

4.3.3 Färre företag uppfyller kraven i vilotidsförordningen

Som tidigare nämnts är ansvaret enligt vilotidsförordningen delat mellan föraren och företaget. Medan det ligger på föraren att säkerställa att reglerna faktiskt följs i det dagliga arbetet, är det företagets ansvar att säkerställa att föraren kan följa reglerna. Det handlar bland annat om att företagen ska förse förarna med personliga tidböcker, dokumentera uppgifter i tidboken när den lämnas ut, spara dokumentation och se till att föraren gör de anteckningar som krävs.

Resultaten visar att 90 procent av förarna körde för företag som levde upp till kraven i vilotidsförordningen. Samtidigt resulterade 7 procent av kontrollerna i rapporteftergift, 1,5 procent i ordningsbot och ytterligare 1,5 procent i anmälan. Rapporteftergifterna kunde exempelvis bero på att kontaktuppgifter till företaget inte framgick av tidboken. De mer allvarliga regelöverträdelserna, såsom att föraren inte hade försetts med tidbok överhuvudtaget, ledde i stor utsträckning till ordningsbot eller anmälan.



Figur 6: Regelefterlevnad avseende vilotidsförordningen.

Not: Y-axeln är beskuren

Regelefterlevnaden har dock försämrats över tid. Jämfört med mätningarna för 2022 och 2018 har andelen kontroller utan anmärkning minskat med 7 procentenheter och jämfört med 2015 års mätning med 3 procentenheter. Den negativa utvecklingen följer av en ökad andel kontroller som lett till

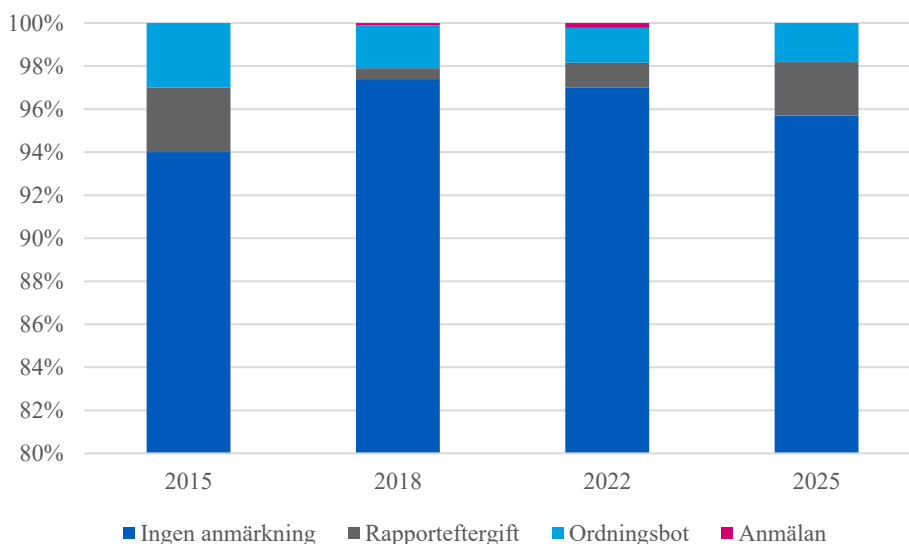
rapporteftergift. Sådana påföljder avser oftast mindre allvarliga regelöverträdelser, men behöver nödvändigtvis inte göra det i varje enskilt fall. Andelen kontroller där ordningsbot eller anmälan utfärdats ligger på en liknande nivå som i tidigare mätningar.

Resultaten bör dock tolkas med viss försiktighet. En kontroll av ett företag kan bedömas vara utan anmärkning även i de fall föraren har fått en anmärkning. Detta kan exempelvis inträffa om föraren saknat sin personliga tidbok vid kontrollen. I sådana situationer kan föraren tilldelas ordningsbot, samtidigt som polisen inte nödvändigtvis kan fastställa att företaget brutit mot vilotidsförordningen.

4.3.4 Ovanligt med brister kopplade till prisinformation

Den svenska taximarknaden är avreglerad och det råder fri prissättning på taxiresor. För att resenärerna ska ges möjlighet att bedöma vad resan kommer att kosta innan den påbörjas finns 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 detta krav i stor utsträckning. 96 procent av kontrollerna var utan anmärkning, medan 2 procent resulterade i rapporteftergift och 2 procent i ordningsbot.



Figur 7: Regelefterlevnad avseende prisinformation, 2015–2025.

Not: Y-axeln är beskuren

Regelefterlevnaden har genomgående legat på höga nivåer. I både mätningarna för 2022 och 2018 uppgick den till 97 procent, medan den låg

på 94 procent i 2015 års mätning. I samtliga mätningar ligger andelen kontroller som lett till ordningsböter på nivåer kring 2–3 procent. Resultaten indikerar alltså en marginell ökning av regelöverträdelserna jämfört med de två senaste mätningarna.

4.3.5 Färre företag är anslutna till en beställningscentral

Beställningscentraler tar emot beställningar från kunder och fördelar dessa mellan anslutna företag. Det finns inga krav på att taxiföretag ska vara anslutna till en beställningscentral, men det kan underlätta fördelning av uppdrag mellan anslutna företag. I denna mätning körde 77 procent av de kontrollerade förarna för företag som var anslutna till en beställningscentral.

Jämfört med tidigare mätningar har denna andel dock minskat tydligt. 2022 uppgick andelen till 90 procent, 2018 till 88 procent och 2015 till 86 procent. Efter en successiv ökning mellan 2015 och 2022 har det alltså skett en tydlig nedgång i denna mätning. Av resultaten framgår också att företag med relativt många fordon registrerade på tillståndet är anslutna till en beställningscentral i högre grad än företag med få fordon.

4.3.6 Taxameterkrav uppfyllda i nästan alla kontroller

För att ett fordon ska få användas i taxitrafik behöver tillståndshavaren säkerställa att fordonets taxameter uppfyller vissa särskilda tekniska och kontrollmässiga krav. Det handlar exempelvis om att taxametern ska vara besiktigad av en ackrediterad verkstad, att den ska vara plomberad på ett sätt som förhindrar manipulation och att en kontrollrapport från senaste besiktning ska kunna visas upp vid kontroll.

Resultaten pekar på att tillståndshavarna överlag har goda rutiner för att säkerställa att dessa krav uppfylls. Drygt 99 procent av fordonen var utrustade med en taxameter som hade genomgått besiktning av en ackrediterad verkstad. De fåtal kontroller där detta inte var fallet resulterade i ordningsbot. Vid knappt 99 procent av kontrollerna kunde föraren även visa upp den senaste kontrollrapporten. Även i dessa fall ledde de konstaterade bristerna till ordningsbot.

Vidare var det enbart ett fordon som saknade plombering på taxametern. Vid 17 procent av kontrollerna var det dock inte möjligt att kontrollera plomberingen på grund av hur den var placerad i fordonet. Således var det enbart i 83 procent av kontrollerna som det med säkerhet kunde konstateras att plomberingen inte var bruten.

Liksom i föregående mätning var ingen av de kontrollerade fordonen utrustade med den särskilda utrustning som utgör ett alternativ till taxameter.

4.4 Kontroll av fordon

Slutligen genomfördes kontroller utifrån de krav som ställs på fordonet, såsom att det är anmält för taxitrafik och uppfyller krav på teknisk beskaffenhet. Totalt var 92 procent av fordonen utan anmärkning i alla delar av dessa kontroller.

4.4.1 Fordonen är i regel anmälda för taxitrafik

Innan ett fordon får användas i taxitrafik ska tillståndshavaren anmäla det som taxifordon till Transportstyrelsen. Resultaten visar att detta görs i en mycket stor utsträckning. Knappt 99 procent av de kontrollerade fordonen var anmälda för taxitrafik. Vid enbart sex kontroller upptäcktes att fordonet inte hade anmälts. I samtliga fall rapporterades överträdelsen till Transportstyrelsen för prövning om sanktionsavgift. Totalt ligger regelefterlevnaden på en liknande nivå som i mätningarna för 2015 och 2018. Samtidigt är den aningen lägre än i 2022 års mätning, när den var fullständig.

Vidare var det enbart två fordon som hade en obetald trafikförsäkring, vilket tyder på att även detta krav uppfylls av en stor majoritet.

4.4.2 Få fordon med tidigare förelägganden

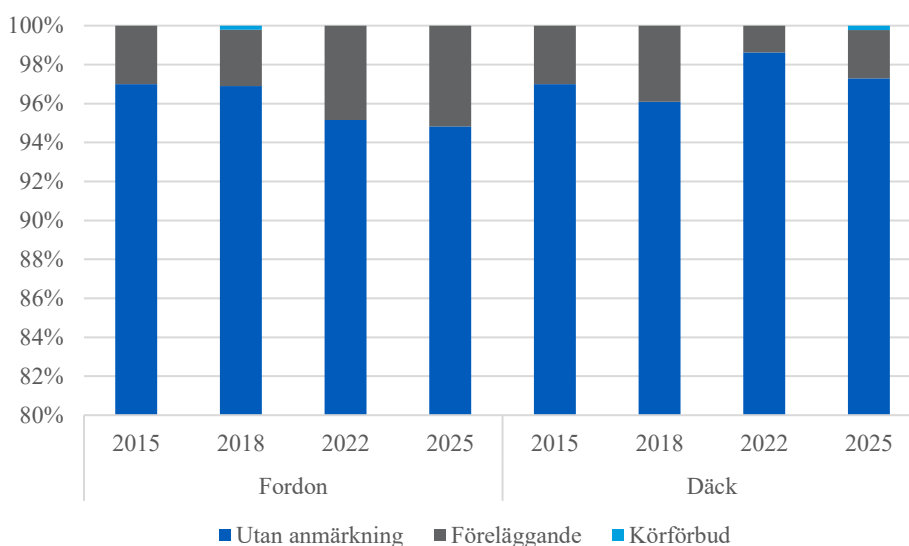
Resultaten visar även att en majoritet av fordonen varken hade några tidigare förelägganden eller körförbud. Enbart ett fordon med tidigare körförbud och ett fordon med tidigare användningsförbud konstaterades vid kontrollerna. Kontrollen av fordonet med körförbud ledde till anmälan, samtidigt som fordonets registrerings skylt omhändertogs, medan kontrollen av fordonet med användningsförbud ledde till rapporteftergift.

4.4.3 Fordon och däck är för det mesta i gott skick

Inom ramen för mätningen kontrollerades även fordonens och däckens tekniska beskaffenhet. Av resultaten framgår att både fordon och däck generellt håller god teknisk standard. De få brister som konstaterades var i de allra flesta fall av mindre allvarlig karaktär och utgjorde inte någon direkt trafikfara.

Totalt höll 95 procent av fordonen en tillräckligt god teknisk standard för att klara kontrollen utan anmärkning. De brister som uppmärksammades handlade i huvudsak om enklare fel som inte krävde någon omedelbar åtgärd, exempelvis mindre sprickor i vindrutan. Brister som motiverade föreläggande om åtgärd uppmärksammades i 1 procent av kontrollerna. I dessa fall handlade det bland annat om fordon med trasig belysning, större sprickor i vindrutan eller bristfälliga bromsar. Inget av fordonen var dock i så pass dåligt skick att det blev belagt med körförbud.

Totalt var 97 procent av fordonen utrustade med däck som levde upp till kraven i regelverket. I 2 procent av kontrollerna identifierades enklare brister och i knappt 1 procent utfärdades föreläggande om att åtgärda bristerna. I ett enskilt fall konstaterades dock att däcken var i sådant skick att fordonet fick körförbud.



Figur 8: Regelefterlevnad avseende teknisk beskaffenhet bland fordon och däck, 2015–2025.

Not: Y-axeln är beskuren

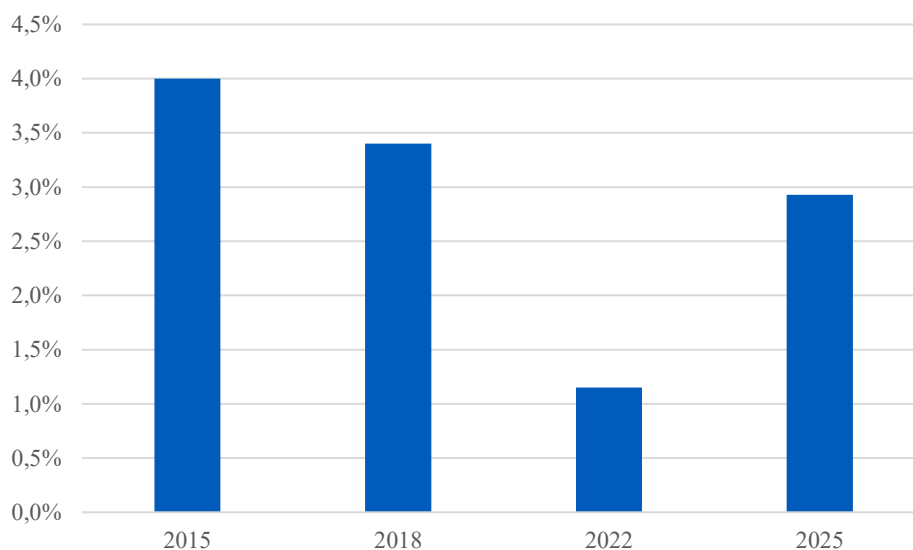
I mätningarna för 2015 och 2018 uppgick andelen fordon med tillräcklig teknisk beskaffenhet till 97 procent och i 2022 års mätning till 95 procent. Därmed ligger resultaten i denna mätning i linje med 2022, men cirka 2 procentenheter lägre än i mätningarna dessförinnan. För däcken framträder delvis ett motsatt mönster. Regelefterlevnaden har förbättrats jämfört med 2015 och 2018 års mätningar, medan den har försämrats jämfört med 2022. Skillnaderna mellan mätningarna är dock små och ger inga säkra indikationer på en långsiktig förändring.

4.4.4 Ovanligt med avskyltning av fordon

Om ett taxifordon inte uppfyller vissa grundläggande krav kan polisen besluta att omhänderta fordonets registreringsskylt. Detta kan exempelvis ske om företaget saknar tillstånd att använda fordonet i taxitrafik eller om taxametern inte är besiktigad. Ett sådant beslut innebär att fordonet inte längre får användas i taxitrafik. Om avskyltning sker av andra skäl än att fordonet bedöms olämpligt att framföras i trafik får det dock fortsatt användas som privatbil.

Denna åtgärd är dock förhållandevis ovanlig. Enbart omkring 1 procent av de kontrollerade fordonen fick sina registreringsskyltar omhändertagna. När detta inträffade berodde det oftast på att taxametern inte var besiktigad. Det förekom även enstaka fall där fordonet var belagt med tidigare körförbud eller där däcken inte uppfyllde kraven. Jämfört med tidigare mätningar har andelen avskyltade fordon minskat något.

När det finns skäl att anta att fordonet inte kan framföras på ett trafiksäkert sätt kan polisen besluta att helt förbjuda fordonets fortsatta färd. I årets mätning resulterade knappt 3 procent av alla kontroller i denna åtgärd.



Figur 9: Andel kontroller där fordonets fortsatta färd hindrades.

Jämfört med föregående mätning har andelen kontroller som resulterat i åtgärden ökat med knappt 2 procentenheter. Samtidigt har den minskat jämfört med mätningarna dessförinnan. Förändringarna ger dock inga tydliga indikationer på att en långsiktig förändring skulle ha ägt rum.

4.4.5 Undersökning visar tecken på för höga hastigheter

Ett område som inte kontrolleras i tillståndsmätningen är hastighetsefterlevnaden. Anledningen till detta 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 mätning som Folksam genomfört rörande hastighetsefterlevnad inom yrkestrafiken konstaterades att totalt 41 procent av yrkestrafiken körde för

fort. Taxitrafiken utmärkte sig negativt, där 52 procent av förarna noterades för fortkörning.⁶

⁶ Folksam (2025). Mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2024.

5 Kontroll av skatter och avgifter

I den här delen av rapporten presenteras resultaten från kontrollen av taxiföretagens skatter och avgifter. Kontrollen omfattar alla svenska företag med tillstånd att bedriva taxitrafik.

5.1 Fler företag med tillstånd att bedriva taxitrafik

Hösten 2025 fanns 10 637 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig taxitrafik. Det är en ökning med 21 procent jämfört med 2022 och 23 procent jämfört med 2018. Den kraftiga ökningen jämfört med föregående mätning bekräftar bilden av en marknad som under de senaste åren har präglats av ökad etablering och tilltagande småskalighet.

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

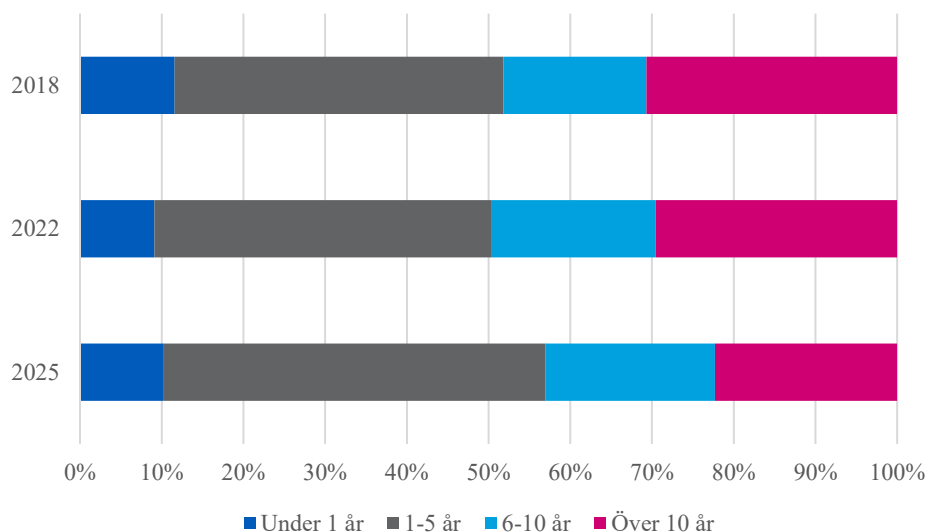
Indikator	2018	2022	2025
Antal tillståndshavare	8 658	8 758	10 637
Andel med arbetsgivaravgift (%)	67	65	61
Andel med F-skatt (%)	98	97	99
Andel momsregistrerade (%)	93	97	90

Källa: Skatteverket

61 procent av tillståndshavarna var registrerade för arbetsgivaravgift, 99 procent för F-skatt, medan 90 procent var momsregistrerade. Jämfört med tidigare mätningar betalar en mindre andel arbetsgivaravgifter, vilket indikerar att en större andel bedriver verksamheten utan anställda. Det går även att se en minskning av andelen momsregistrerade företag, vilket skulle kunna bero på en ökad andel företag som understiger omsättningströskeln för momsplikt.

5.2 Förskjutning mot en ökad andel nyetablerade företag

I figur 10 framgår taxiföretagens fördelning med avseende på hur länge de har varit verksamma.



Figur 10: Fördelning avseende hur länge företagen varit verksamma på marknaden.

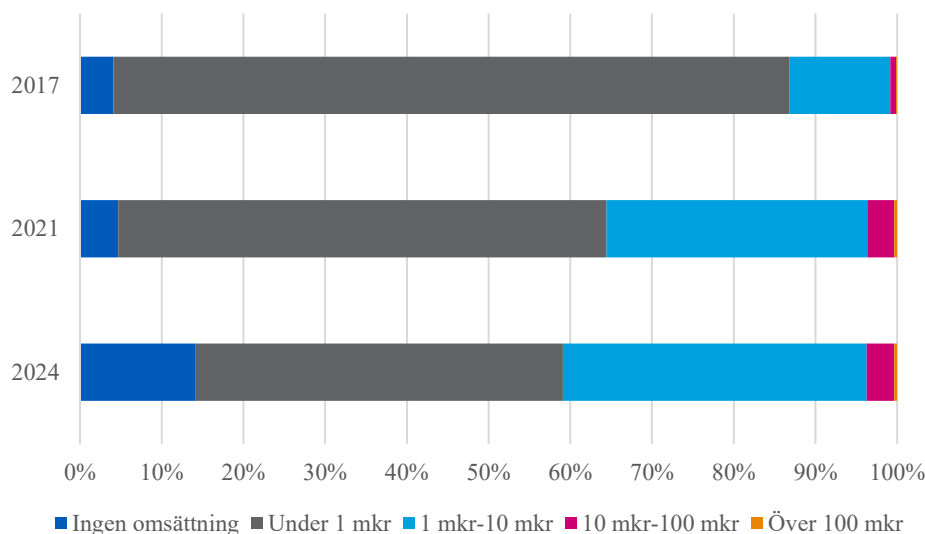
Källa: Skatteverket

Taximarknaden utgörs i hög grad av förhållandevis nyetablerade företag. 10 procent av företagen etablerade sig på marknaden under det allra senaste året, medan 47 procent har varit verksamma mellan ett och fem år och enbart 22 procent mer än tio år. Närmare 60 procent av företagen har därmed varit verksamma i högst fem år, vilket visar att det är en marknad med stor dynamik och hög etableringstakt. Över tid går det att se en viss förskjutning mot en ökad andel relativt nyetablerade företag. Jämfört med 2022 års mätning har andelen företag som har varit verksamma upp till fem år ökat med 7 procentenheter, samtidigt som andelen som har varit verksamma mer än tio år har minskat med 8 procentenheter. Denna utveckling ligger i linje med de senaste årens tydliga ökning av antalet tillståndshavare.

5.3 Tydlig ökning av andelen företag utan omsättning

2024 uppgick den sammanlagda omsättningen på marknaden till omkring 34 miljarder kronor.⁷ En majoritet, närmare 60 procent av företagen, hade en omsättning under 1 miljon kronor, medan 37 procent hade en omsättning mellan 1 och 10 miljoner kronor och 3 procent över 10 miljoner kronor.

⁷ Skatteverket, uppgifter lämnade till Transportstyrelsen, 2025



Figur 11: Fördelning avseende omsättning, 2018–2024.

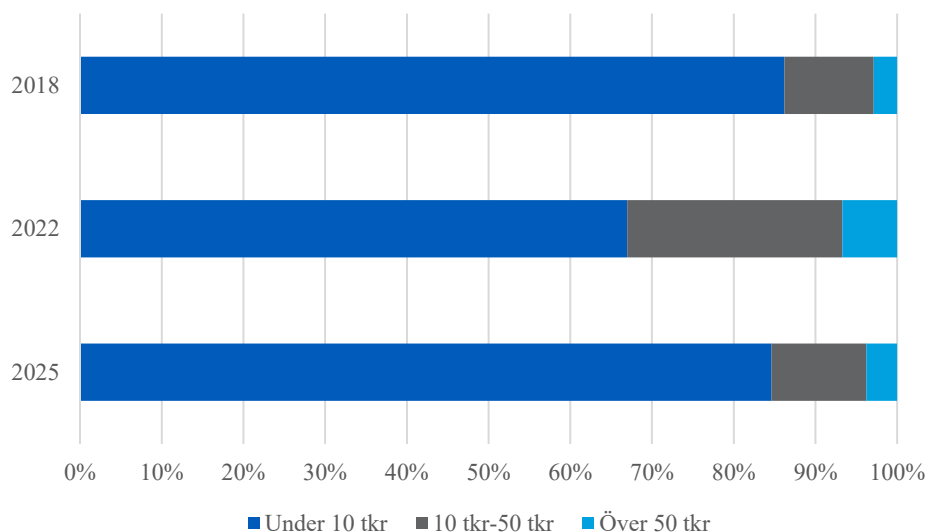
Källa: Skatteverket

Andelen företag som ligger i de högre omsättningsintervallen har däremot ökat över tid. Jämfört med 2017 har andelen med en omsättning mellan 1 miljon och 10 miljoner kronor ökat med 25 procentenheter och jämfört med 2021 med 5 procentenheter. Samtidigt har andelen företag med en omsättning under 1 miljon kronor minskat.

Parallellt med detta har andelen företag som inte redovisat någon omsättning alls ökat. Denna andel har ökat med 10 procentenheter jämfört med 2017 och 9 procentenheter jämfört med 2021. Det kan peka på att många av de nytillkomna tillståndshavarna ännu inte har kommit igång med sin taxiverksamhet.

5.4 Fler företag med skatteskulder

När mätningen genomfördes hade 23 procent av företagen en skuld registrerad på sitt skattekonto, vilket är en klar ökning jämfört med 2022 när motsvarande andel uppgick till 7 procent. En möjlig förklaring är att fler företag, särskilt de med svagare ekonomiska förutsättningar, har haft svårt att återbetala uppskjutna skatter när möjligheten till anstånd upphörde efter pandemin. En annan möjlig förklaring är att uppgifterna har hämtats från Skatteverket vid olika tidpunkter på månaden. I denna mätning gjordes uttaget i mitten av månaden, medan det skedde i slutet av månaden i föregående mätning. Eftersom skatter och avgifter ofta betalas i anslutning till förfallodagen kan detta påverka hur många företag som vid ett givet tillfälle har en skuld på skattekontot.



Figur 12: Fördelning avseende skuld på skattekontot.

Källa: Skatteverket

Majoriteten av skatteskulderna är förhållandevis små. Omkring 85 procent hade en skatteskuld under 10 000 kronor, 12 procent mellan 10 000 och 50 000 kronor och 4 procent högre än 50 000 kronor. Jämfört med föregående mätning har andelen med en skatteskuld under 10 000 kronor ökat med 18 procentenheter, medan andelen med skulder mellan 10 000 och 50 000 kronor har minskat med 14 procentenheter och andelen med skulder över 50 000 kronor med 3 procentenheter. Eftersom det totala antalet företag med skatteskulder har ökat sedan förra mätningen innebär detta dock inte att antalet företag med förhållandevis höga skatteskulder har minskat. Tvärtom har dessa fortsatt att öka och jämfört med 2022 har antalet företag med skatteskulder över 50 000 kronor mer än dubblrats.

Om skatteskulderna inte betalas i tid kan de överlämnas till Kronofogden. Vid tidpunkten för mätningen hade 2 procent av företagen skulder restförda hos Kronofogden.

6 Slutsatser

6.1 Hög regelefterlevnad inom enskilda områden, men brister i helheten

Resultaten från tillståndsmätningen visar att regelefterlevnaden generellt sett är hög inom enskilda områden, oavsett om kontrollerna avser krav på förare, företag eller fordon. Inom flera områden råder fullständig eller närapå fullständig regelefterlevnad, och i många fall har de höga nivåerna varit stabila över tid.

Den samlade regelefterlevnaden, det vill säga andelen kontroller helt utan anmärkningar, ger dock en mer nyanserad bild. Trots hög efterlevnad av enskilda regler var enbart 60 procent av kontrollerna helt utan anmärkningar. Den samlade regelefterlevnaden är därmed lägre än vad resultaten för enskilda områden ger intryck av. Det tyder på att ett mindre antal brister inom flera områden påverkar helhetsbilden negativt. Samtidigt ska det sägas att de kontroller som görs inom ramen för mätningen är omfattande och täcker en rad olika områden. Även förare och företag som i grunden har goda rutiner kan därför få enstaka anmärkningar för mindre allvarliga regelöverträdelser.

En stor del av de konstaterade bristerna resulterade i rapporteftergift, vilket ibland kan indikera att de är av mindre allvarlig karaktär. I cirka 20 procent av kontrollerna konstaterades dock brister som föranledde ordningsbot eller anmälan. När brister väl förekom rörde det sig oftast om ett begränsat antal brister. I 71 procent av kontrollerna med anmärkningar noterades enbart en brist, i 20 procent två brister och i 9 procent tre eller fler brister.

Resultaten tyder därmed på att det är relativt ovanligt med omfattande eller återkommande brister. Samtidigt bör det inte heller förbises att minst en brist som resulterade i ordningsbot eller anmälan rapporterades vid ungefär var femte kontroll. Det visar att det fortfarande finns utmaningar inom branschen och att arbetet med att stärka regelefterlevnaden behöver fortsätta. Även om det inte är realistiskt med en fullständig regelefterlevnad i alla avseenden, framstår det som motiverat att åtminstone minska förekomsten av allvarliga brister.

6.2 Tydliga regionala skillnader i regelefterlevnad

De kontroller som har gjorts inom ramen för tillståndsmätningen är jämnt fördelade mellan landets sju polisregioner. Som redan konstaterats uppgår den samlade regelefterlevnaden för hela landet till cirka 60 procent, men bakom denna siffra döljer sig betydande regionala variationer. Beroende på i vilken region kontrollerna har utförts varierar den samlade

regelefterlevnaden från 34 till 91 procent, en skillnad på hela 57 procentenheter.

Tre regioner sticker ut med en tydligt lägre regelefterlevnad än genomsnittet: Stockholm med 34 procent, Västmanland med 41 procent och Västra Götaland med 47 procent. I andra änden av skalan utmärker sig Skåne med en samlad regelefterlevnad på 91 procent, medan Norrbotten, Dalarna och Jönköping ligger nära det nationella genomsnittet. Skillnaderna återfinns alltså inte enbart mellan storstadsregioner och mindre tätbefolkade regioner, utan även inom storstadsregionerna själva.

En närmare analys visar att den personliga tidboken bidrar till en stor del av dessa variationer. Inom detta område varierar regelefterlevnaden mellan 65 och 94 procent beroende på vilken region som avses. Men även när vi bortser från den personliga tidboken kvarstår betydande regionala variationer. Skillnaderna tycks därmed inte ensamt kunna förklaras av ett specifikt område, utan verkar snarare följa av mer genomgående och systematiska skillnader, där vissa regioner konsekvent uppvisar en lägre regelefterlevnad inom flera olika områden.

När analysen avgränsas till regelöverträdelser som lett till ordningsbot eller anmälan blir skillnaderna genast mindre slående, vilket pekar på att de regionala variationerna till stor del beror på olika förekomst av rapporteftergifter. Två av regionerna sticker dock fortsatt ut, Västra Götaland med en lägre regelefterlevnad och Skåne med en högre regelefterlevnad. Även för anmärkningar som har lett till ordningsbot eller anmälan tycks det alltså finnas vissa skillnader mellan olika delar av landet.

6.3 Fortsatta brister rörande den personliga tidboken

Trots att branschens aktörer i hög grad lever upp till många av de krav som ställs på dem finns det ett område som tydligt sticker ut i negativ bemärkelse, nämligen förarnas ansvar kopplat till den personliga tidboken. I denna mätning noterades var femte förare för brister kopplade till dessa regler, vilket gör den till det område med klart lägst regelefterlevnad.

Även om många av bristerna framstår som lindriga, exempelvis att kontaktuppgifter saknats på tidbokens framsida, är en betydande del av dem mer allvarliga med direkt påverkan på såväl trafiksäkerhet som konkurrensförhållanden. Totalt hade drygt 8 procent av förarna en dygnsvila som under den senaste 24-timmarsperioden var kortare än elva timmar. I ytterligare 7 procent av kontrollerna var dygnsvilan inte möjlig att kontrollera, exempelvis på grund av att föraren inte tagit med sig tidboken eller att dygnsvilan inte hade angetts. Det innebär att det enbart i 85 procent av kontrollerna kunde fastslås att föraren tagit tillräcklig dygnsvila.

Att tidboken sticker ut med en låg regelefterlevnad är inte unikt för årets mätning, utan har varit återkommande i alla mätningar som hittills har genomförts. Däremot ser vi tecken på att den tidigare positiva utvecklingen nu har stannat av. Efter att ha förbättrats kontinuerligt mellan 2015 och 2022 har regelefterlevnaden försämrats med 1 procentenhet i denna mätning. Även om det rör sig om en högst begränsad förändring kan det indikera ett trendbrott.

Samtidigt kan utvecklingen delvis nyanseras genom att titta närmare på vilken påföljd som bristerna medfört. När analysen avgränsas till brister som lett till ordningsbot eller anmälan framgår att utvecklingen fortsatt är positiv över tid. Trendbrottet följer därmed av en ökad andel kontroller som lett till rapporteftergift. Detta förändrar dock inte den övergripande bilden att regelefterlevnaden inom området är låg.

Mot denna bakgrund framstår åtgärder som tar sikte på just detta område som särskilt prioriterade. Eftersom en betydande del av alla brister kan härledas till tidboken kan sådana åtgärder även få ett tydligt genomslag i den samlade regelefterlevnaden.

6.4 Tecken på lägre regelefterlevnad bland plattformsförare

Under det senaste decenniet har plattformsföretag blivit ett allt mer framträdande inslag på den svenska taximarknaden. I takt med att de har stärkt sin närvaro på marknaden har även kritiken mot deras affärsmodeller vuxit. Företrädare för delar av taxibranschen och fackliga organisationer hävdar att plattformsföretagen pressar priserna på bekostnad av såväl arbetsvillkor som regelefterlevnad och att det i sin tur har bidragit till en mer osund konkurrenssituation. Mot denna bakgrund är det relevant att titta närmare på om mätningens resultat kan ge stöd för en sådan bild.

Totalt utförde 26 procent av de kontrollerade förarna körningar via olika plattformar. Bland dessa uppgick den samlade regelefterlevnaden till 51 procent, jämfört med 62 procent bland övriga förare. Skillnaden på 11 procentenhet är statistiskt säkerställd, vilket talar för att den inte enbart förklaras av slumpmässiga variationer i urvalet. När analysen avgränsas till regelöverträdelser som lett till ordningsbot eller anmälan är skillnaden dock tydligt mindre och inte heller statistiskt säkerställd. Det tyder på att den lägre samlade regelefterlevnaden bland plattformsförare i stor utsträckning kan förklaras av en högre förekomst av brister som lett till rapporteftergift.

För de flesta enskilda regelområden är skillnaderna mellan grupperna relativt små. Det finns dock ett par undantag. Det ena rör den personliga tidboken, där andelen förare med för kort dygnsvila nästan är dubbelt så stor bland plattformsförare som bland urvalet i övrigt. Samtidigt bör det beaktas att andelen kontroller där dygnsvilan inte kunde fastställas är större bland

övriga förare. Det innebär att andelen kontroller där tillräcklig dygnsvila faktiskt var möjlig att verifiera ligger på likartade nivåer i båda grupperna. Det andra rör taxameterhanteringen, där det är anmärkningsvärt att samtliga fall där körningar inte registrerats i taxametern återfanns bland plattformsförare. Det kan tyda på att det finns faktiska skillnader mellan grupperna. Samtidigt bör det understrykas att regelefterlevnaden inom området även är hög bland plattformsförare och att det enbart är en liten andel som gör sig skyldiga till regelöverträdelser.

Mätningen ger därmed en mer nyanserad bild än den som ofta framträder i den offentliga debatten. Regelefterlevnaden tycks visserligen vara något lägre bland plattformsförare, men skillnaden förklaras främst av överträdelser där polisen lämnat rapportteftergift.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503