



TSG
2026-7815

Tillståndsmätning 2026

Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik
på väg avseende busstransporter.

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg
Yrkestrafik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSG 2026-7815
Författare	Jonathan Sundin, Johanna Hallén
Månad År	Oktober 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

En väl fungerande transportmarknad är en 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 beställningstrafik med buss. 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, oktober 2026

Anna Westerlund
Enhetschef Yrkestrafik

Sammanfattning

Transportstyrelsen har under våren 2026 genomfört en mätning av regelefterlevnaden inom beställningstrafik med buss. Resultaten visar att regelefterlevnaden överlag är hög. Inom flera regelområden råder fullständig eller närapå fullständig regelefterlevnad, och i många fall har regelefterlevnaden legat kvar på höga nivåer eller förbättrats över tid.

Den samlade regelefterlevnaden ger dock en mer nyanserad bild. Totalt var 60 procent av kontrollerna utan anmärkning i samtliga delar av kontrollerna, vilket innebär att minst en brist konstaterades i 40 procent av kontrollerna. I de flesta fall resulterade bristerna i rapportteftergift, vilket kan tyda på att många av dem bedömdes som mindre allvarliga. Brister som resulterade i ordningsbot, anmälan, sanktionsavgift eller föreläggande förekom i 13 procent av kontrollerna.

När brister konstaterades rörde det sig oftast om enstaka avvikelser. I 57 procent av dessa kontroller konstaterades enbart en brist och i ytterligare 30 procent två brister. Samtidigt var det mycket ovanligt att brister inom flera olika regelområden konstaterades under en och samma kontroll.

Liksom i tidigare tillståndsmätningar är förarnas ansvar för kör- och vilotider det regelområde som tydligast avviker i negativ riktning. I denna del av kontrollen konstaterades överträdelser i 20 procent av kontrollerna. Samtidigt var det enbart 2 procent av kontrollerna som resulterade i ordningsbot, anmälan eller sanktionsavgift, vilket är den lägsta andelen som hittills uppmäts i tillståndsmätningarna.

Reglerna om färdskrivare redovisades separat för första gången i årets mätning. I 9 procent av kontrollerna konstaterades överträdelser hos förarna och nästan samtliga resulterade i rapportteftergift. De få överträdelser som resulterade i ordningsbot eller anmälan avsåg bland annat körning utan förarkort och att vissa obligatoriska uppgifter inte hade registrerats i färdskrivaren.

Transportstyrelsens samlade bedömning är att regelefterlevnaden överlag är god. Helhetsbilden påverkas dock negativt av att ett mindre antal brister förekommer inom flera delar av regelverket och att regelefterlevnaden inom förarnas ansvar för kör- och vilotider är förhållandevis låg.

Begrepp

Nedan redogörs för olika begrepps betydelse inom ramen för denna rapport.

Anmälan	Anmälan upprättas av polis. Anmälan används vid brott som inte finns med i ordningsbetskatalogen eller när förare inte godtar en ordningsbot.
Cabotagetrafik	När ett fordon registrerat i en medlemsstat utför yrkesmässiga, tillfälliga inrikes persontransporter på väg i en annan värdmedlemsstat.
Enkla brister	En fordonsbrist som ska åtgärdas men som inte behöver godkännas av auktoriserad verkstad/besiktningsorgan.
Föreläggande	Ett resultat vid flygande inspektion som innebär att en fordonsbrist ska åtgärdas och godkännas av auktoriserad verkstad/besiktningsorgan inom en månad.
Ordningsbot	En ordningsbot är ett förenklat bötesstraff som kan utfärdas direkt på plats av polis.
Sanktionsavgift	Polis ska rapportera vissa överträdelser till Transportstyrelsen som i sin tur beslutar om att påföra en förare eller ett transportföretag en sanktionsavgift.
Rapporteftergift	Polisens beslut att inte rapportera en förseelse när en tillsägelse anses tillräcklig. Rapporteftergift kan bara meddelas för bötesbrott och registreras inte i belastningsregistret.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	9
1.1	Bakgrund.....	9
1.2	Syfte.....	9
1.3	Metod	10
1.3.1	Vägkontroller	10
1.3.2	Skatter och avgifter	12
1.3.3	Förändringar från föregående tillståndsmätning	12
1.4	Avgränsningar.....	13
2	YRKESTRAFIKLAGSTIFTNING.....	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 och släp	15
2.2	Nya genomförda regeländringar	16
3	BUSSMARKNADENS UTFORMNING.....	17
4	RESULTAT	18
4.1	Övergripande resultat	18
4.2	Kontroll av förare	19
4.2.1	Drygt fyra av fem förare hade svenskt körkort	19
4.2.2	I stort sett alla förare har rätt behörigheter.....	20
4.2.3	Förarna är noga med att använda säkerhetsbälte	20
4.2.4	Ingen förare rapporterad för rattonykterhet	21
4.2.5	Fyra av fem förare uppfyller kraven på kör- och vilotider	21
4.2.6	Hög regelefterlevnad vid användning av färdskrivare	22
4.2.7	Förarna följer bestämmelserna om vägarbets tid.....	23
4.3	Kontroll av företag.....	23
4.3.1	Drygt fyra av fem företag var etablerade i Sverige.....	24
4.3.2	Samtliga fordon var anmälda för yrkesmässig trafik	24
4.3.3	Alla företag hade nödvändiga tillstånd	24
4.3.4	Företagen tar sitt ansvar för kör- och vilotider samt färdskrivare	25
4.4	Kontroll av fordon.....	26
4.4.1	Majoriteten av bussarna är registrerade i Sverige	27
4.4.2	Fordonsskatten är betald.....	27
4.4.3	Få fordon med tidigare förelägganden	27
4.4.4	Bussarna är överlag i gott skick	28
4.4.5	Få bussar med släp.....	29
4.4.6	Slarv med skyddsanordningar i vissa bussar.....	30
4.4.7	Få grova hastighetsöverträdelser men många tycks köra lite för fort	31

5	KONTROLL AV SKATTER OCH AVGIFTER.....	34
5.1	Antalet företag fortsätter att minska.....	34
5.2	Marknaden präglas av en låg etableringstakt.....	34
5.3	Fler företag i de högre omsättningsintervallen	35
5.4	De flesta saknar skatteskulder.....	36
6	SLUTSATSER	38
6.1	Hög regelefterlevnad inom enskilda områden men vissa brister i helheten	38
6.2	Tecken på förbättrad regelefterlevnad över tid.....	38
6.3	Kör- och vilotider är den största utmaningen, men utvecklingen går åt rätt håll	39
6.4	Skillnaden mellan förare och företag tycks främst bero på mindre allvarliga brister.....	40

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 genomförs 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 krävde 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 genomförs tillståndsmätningarna numera löpande, men för en typ av trafik per år. Tidplan för kommande mätningar framgår av tabell 1.

Tabell 1: Tidplan för Transportstyrelsens tillståndsmätningar 2026–2029

Mätning	År
Buss	2026
Gods och sociala villkor	2027
Taxi	2028
Buss	2029

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 på om lagstiftning bör justeras.

1.3 Metod

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, medan delen som avser företagens skatter och avgifter baseras på ett underlag från Skatteverket.

1.3.1 Vägkontroller

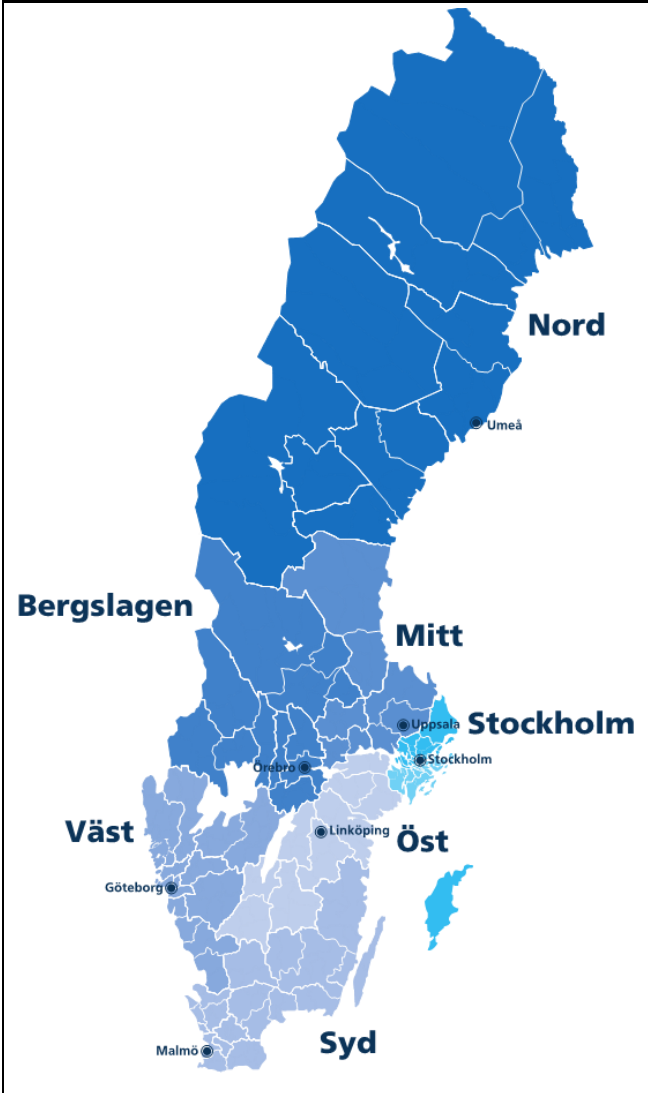
Det är polisen som genom vägkontroller bidrar med underlaget om regelefterlevnaden för förare, företag och fordon. Det som skiljer kontrollerna vid tillståndsmätningen från polisens ordinarie kontroller är tillvägagångssättet för att välja ut vilka fordon som ska kontrolleras. Vid ordinarie kontroller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

Liksom vid tidigare mätningar genomfördes kontrollerna i alla sju polisregioner, men i ett län i respektive region. Målsättningen var att samtliga utvalda län skulle kontrollera 60 bussar. De län där mätningarna utförts framgår av tabell 2.

Kontrollerna utfördes på ett antal olika platser inom de aktuella länen. Dessa platser hade valts ut i förväg och utgörs av platser där bussar ofta finns, såsom turistmål, idrottsarenor och hamnar. Det fanns även möjlighet för polisen att utföra kontroller på andra platser än de som pekats ut i förväg. Kontrollerna genomfördes under veckans alla dagar och under stora delar av dygnet.

Kontrollerna genomfördes mellan den 2 och 26 mars 2026.

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>Norrboten</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

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 utifall att någon viss uppgift behöver förklaras eller specificeras.

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.

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 busstrafik, vilket innebär ett totalurval av svenska tillståndshavare.

1.3.3 Förändringar från föregående tillståndsmätning

Vägkontrollerna för tillståndsmätningen av buss 2023 utfördes under v. 21–23. Med anledning av svårigheter med att få ihop antalet bussar att kontrollera har vägkontrollerna tidigare lagts i denna mätning till v. 10–12. Detta kan påverka resultatet utifrån att busstrafiken kan se olika ut över året, exempelvis kan det antas att det under vår/sommar är fler turistresor och färre skolresor. Förflyttningen av mätperiod har även medfört att enkäten för denna mätning innehåller frågor om vinterdäck.

En annan förändring från föregående tillståndsmätning är att en tidigare fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare har delats upp i två frågor. I denna mätning redovisas kontroller av kör- och vilotider respektive färdskrivare separat. Denna uppdelning gäller för både förare och företag. Syftet med uppdelningen är att få ett mer preciserat underlag för eventuella brister i regelefterlevnaden för kör- och vilotider respektive färdskrivare.

Vidare har svarsalternativen för typ av pågående transport utökats samt förtydligats i syfte att få fler parametrar och mer preciserat underlag.

Slutligen har frågan om fordonskatt för släpvagn utgått eftersom släpvagnar upp till 3 000 kg är skattebefriade sedan den 1 februari 2026.

1.4 Avgränsningar

De bussar som undersöks inom ramen för tillståndsmätningen utför beställningstrafik, även kallad tillfällig trafik. Linjelagd trafik ingår inte i undersökningen på grund av att inverkan för resenärerna bedöms bli för stor. Linjetrafik omfattar persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Beställningstrafik avser persontransporter som utgörs av grupper som bildats av en arrangör eller ett transportföretag, exempelvis turistresor. Vidare är tillståndsmätningen avgränsad till de regler som rådde i samband med att kontrollerna genomfördes.

Undersökningen av företagens skatter och avgifter omfattar dock även företag som bedriver långväga linjelagd busstrafik.

2 Yrkestrafiklagstiftning

För att säkerställa en fungerande marknad med goda arbetsvillkor för förarna, rättvis konkurrens mellan företagen och hög trafiksäkerhet på vägarna regleras yrkestrafikmarknaden på olika sätt. Vissa bestämmelser kontrolleras av polisen, andra av Transportstyrelsen och vissa regler finns det ett delat ansvar kring. Delar av bestämmelserna, exempelvis gällande kör- och vilotider, är reglerade på FN-nivå eller EU-nivå medan andra, exempelvis krav på vinterdäck, är nationella. I detta kapitel redogörs kortfattat för de delar av lagstiftningen som kontrolleras i tillståndsmätningen. Avslutningsvis uppmärksammas de regelförändringar som skett på området sedan den föregående tillståndsmätningen för buss.

2.1 Gällande lagstiftning

2.1.1 Krav på förare

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

Förarnas användande av säkerhetsbälte samt nykterhet kontrolleras om fordonet är i rörelse när det väljs ut för kontroll. Att framföra ett fordon alkohol- och/eller drogpåverkad är en allvarlig förseelse som påverkar trafiksäkerheten. Allvarlighetsgraden tydliggörs även av att polisen måste upprätta en anmälan om rattfylleri upptäcks.

Vidare ska förarna förhålla sig till de krav som finns specificerade i regelverken om kör- och vilotider samt färdskrivare. Bestämmelserna reglerar bland annat användning av färdskrivarkort, maximal daglig körtid, körtid per vecka och minsta period för dygns- och veckovila. Förarna har även regler om vägarbetsid att förhålla sig till som innebär att arbetstiden under en enskild vecka aldrig får överstiga 60 timmar. Ansvar för att reglerna följs är delat mellan förare och företag. Föraren är bland annat ansvarig för att tidsreglerna följs, att kontrollera att färdskrivaren fungerar och att registrera korrekta uppgifter.

2.1.2 Krav på företag

I tillståndsmätningen kontrolleras om transportföretaget har de tillstånd och den dokumentation som krävs för att få utföra beställningstrafik. Ett företag som är etablerat i Sverige och bedriver yrkesmässiga persontransporter behöver ha ett yrkestrafiktillstånd. För att erhålla ett tillstånd behöver företaget uppfylla krav på ekonomiska resurser, etablering, yrkeskunnande och gott anseende.

Företag etablerade inom EU/EES behöver ett gemenskapstillstånd för att bedriva internationell beställningstrafik. Gemenskapstillstånd krävs även vid cabotagetrafik inom en annan medlemsstat. Är företaget etablerat utanför EU/EES men i ett land som är anslutet till Interbus-överenskommelsen¹ krävs tillstånd utfärdat av det land på vars område företaget är etablerat för att få utföra internationell beställningstrafik.

Utöver krav på tillstånd vid internationell beställningstrafik krävs även färdblad, även kallat kontrolldokument. Beroende på företagets etableringsland och var transporten genomförs krävs antingen ett färdblad enligt EU:s bussförordning² eller ett färdblad enligt Interbus-överenskommelsen. Det finns ett undantag från kravet på färdblad i en nordisk överenskommelse mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge, dock krävs färdblad vid cabotagetrafik eller när företaget använder sig av de flexiblere kör- och vilotidsreglerna vid beställningstrafik.

Utöver ovan nämnda tillstånd och kontrolldokument finns ett fåtal till varianter som regleras genom bilaterala avtal. Dessa tillstånd och kontrolldokument förekommer dock inte i denna mätning.

Ansvar vad gäller kör- och vilotider samt färdskrivare delas mellan förarna och företaget. Förarna ansvarar för att reglerna följs i den dagliga verksamheten, medan företagen ska organisera verksamheten på ett sådant sätt att det är möjligt för förarna att följa reglerna. Företagen ansvarar också för att säkerställa att förarna har tillräcklig kunskap om gällande regler för att dessa ska kunna följas. Företagen har även ansvar för att se till att fordonen är utrustade med rätt typ av färdskrivare samt att de är besiktigade i rätt tid.

2.1.3 Krav på fordon och släp

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

Bussen ska vara utrustad med olika skyddsanordningar som till exempel brandsläckare, säkerhetsbälten och klämskydd i stängningsfunktion.

En annan viktig parameter för en säker trafikmiljö är att fordonen framförs i enlighet med hastighetsbegränsningarna. Under förutsättning att vägens hastighetsbegränsning inte är lägre får en tung buss framföras i högst 100

¹ Överenskommelse om tillfällig internationell persontransport med buss (Interbus-överenskommelsen). Överenskommelsen är undertecknad av EU:s medlemsstater, Albanien, Andorra, Bosnien-Hercegovina, Moldavien, Montenegro, Nordmakedonien, Serbien, Storbritannien, Turkiet och Ukraina.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.

km/tim om samtliga passagerare äldre än 3 år har tillgång till plats med säkerhetsbälte, annars är 90 km/tim den högsta tillåtna hastigheten. Om fordonskombinationen innefattar släp är den tillåtna hastigheten begränsad till 80 km/tim.

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

2.2 Nya genomförda regeländringar

I maj 2024 infördes flexiblare kör- och vilotidsregler för förare som utför beställningstrafik. De nya reglerna innebär att rasten får delas upp på ett nytt sätt samt att inledningen av dygnsvilan får förskjutas under vissa omständigheter. Det blev även tillåtet att skjuta upp veckovilan med upp till 12 dygn vid nationella transporter, tidigare var detta bara tillåtet vid internationella transporter. Ett krav för att få använda sig av de flexibla reglerna är att föraren har med sig ifyllt färdblad för att kunna styrka att resorna där reglerna utnyttjats har varit beställningstrafik.

Sedan augusti 2025 ska bussar som utför internationell trafik inom EU/EES vara utrustade med en smart färdskrivare version 2 (G2V2). När G2V2 används vid internationella transporter registreras gränspassage automatiskt vilket innebär att förarna inte längre behöver göra den registreringen manuellt.

Den 31 december 2024 förlängdes den kontrollperiod som polisen ska kunna kontrollera vid en vägkontroll från 28 dagar till 56 dagar. Detta innebär att kontrollerna av kör- och vilotider samt färdskrivare har en dubbelt så lång kontrollperiod som vid föregående tillståndsmätning.

Det har även kommit nya krav avseende vinterdäck för tunga fordon. Tunga bussar, lastbilar samt släpvagnar till dessa ska vara utrustade med vinterdäck eller likvärdig utrustning under perioden 10 november – 10 april. Till skillnad från tidigare gäller kravet på vinterdäck oavsett om det råder vinterväglag eller inte.

Slutligen har det skett en sanktionsväxling avseende anmälan/avanmälan av fordon i yrkesmässig trafik.

3 Bussmarknadens utformning

Marknaden för busstrafik delas normalt in i regional linjelagd busstrafik, långväga linjelagd busstrafik samt charter- och beställningstrafik. Den regionala trafiken bedrivs till stor del som upphandlad trafik på uppdrag av regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM), medan såväl den långväga linjelagda trafiken som beställningstrafiken huvudsakligen bedrivs på kommersiella grunder. Eftersom tillståndsmätningen är avgränsad till bussar i beställningstrafik riktas fokus i detta avsnitt mot den kommersiella delen av marknaden.

Den kommersiella busstrafiken kännetecknas av en småskalig struktur, där en stor del av marknaden utgörs av mindre företag. När mätningen genomfördes fanns totalt 516 företag med tillstånd att bedriva kommersiell busstrafik. Av dessa saknade drygt 60 procent anställd personal och knappt 80 procent hade färre än fyra anställda. Enbart 3 procent hade fler än 50 anställda.³ Vid samma tidpunkt fanns 15 190 fordon i trafik, vilket ger ett genomsnitt på omkring 29 fordon per tillstånd. Över tid kan samtidigt en utveckling mot färre men i genomsnitt större företagsenheter observeras, vilket tyder på en konsolidering av marknaden.

Det finns ingen officiell statistik över resandevolymer för beställningstrafik med buss. Resultat från branschundersökningar tyder dock på att marknaden har stabiliserats efter de stora förändringarna under och efter covid-19-pandemin. I en undersökning som Sveriges Bussföretag genomfört bland sina medlemmar uppgav närmare 85 procent att volymerna inom den svenska beställningstrafiken hade ökat eller varit oförändrade under 2025, medan 15 procent uppgav att de hade minskat.⁴

Efter flera år med låg lönsamhet och små marginaler har den ekonomiska situationen på marknaden förbättrats de senaste åren. Medianvärdet för rörelsemarginalen uppgick 2024 till 8,5 procent, vilket var 0,6 procentenheter högre än året före och även över nivåerna före pandemin. Samtidigt är variationerna inom marknaden stora. Den undre kvartilen uppgick samma år till 0,2 procent, vilket innebär att var fjärde företag hade mycket låg eller negativ lönsamhet.⁵

³ Statistiska centralbyrån (SCB), Företagsdatabasen (FDB) efter näringsgren SNI2007 och storleksklass, 2025.

⁴ Sveriges Bussföretag (2026) Den svenska marknaden inom turist- och beställningstrafik med buss 2025.

⁵ Statistiska centralbyrån (SCB), Företagens ekonomi, Branschnyckeltal efter näringsgren SNI2007, storleksklass och kvartil, 2024.

4 Resultat

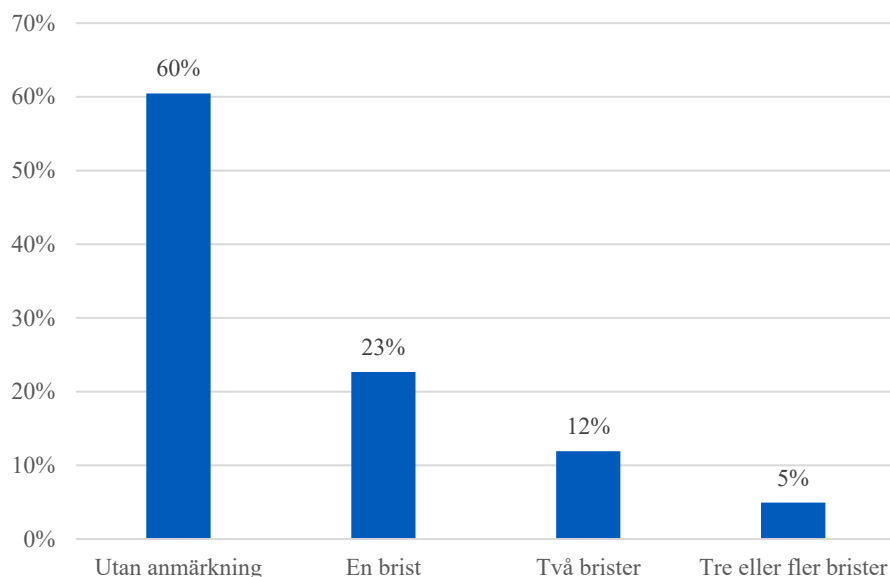
I det här kapitlet redovisas resultaten från polisens vägkontroller. Där det är relevant jämförs resultaten med de som framkommit i tidigare tillståndsmätningar.

4.1 Övergripande resultat

Inom ramen för årets tillståndsmätning genomfördes totalt 344 kontroller. Målsättningen att genomföra minst 60 kontroller per polisregion uppnåddes inte i polisregionerna Nord, Öst och Syd. I de allra flesta fall baseras resultaten på samtliga genomförda kontroller. Vissa frågor har dock enbart ställts när de varit relevanta för den aktuella kontrollen, vilket innebär att antalet observationer för dessa är lägre. För kontrollerna av reglerna om kör- och vilotider, färdskrivare och hastighet saknades dessutom uppgifter från elva kontroller, vilket innebär att dessa baseras på 333 observationer.

Av de kontrollerade fordonen var 84 procent registrerade i Sverige och 16 procent i utlandet. Enbart ett av de utlandsregistrerade fordonen var registrerat i ett land utanför EU/EES. I rapporten görs ett antal jämförelser mellan svensk- och utlandsregistrerade fordon. Eftersom urvalet av utlandsregistrerade fordon är begränsat bör det beaktas att dessa resultat är förenade med större osäkerheter.

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



Figur 1: Fördelning avseende antal överträdelser per kontroll.

Totalt var 60 procent av kontrollerna helt utan anmärkning, vilket är en ökning med 13 procentenheter jämfört med 2023 års tillståndsmätning. När brister konstaterades rörde det sig oftast om ett mindre antal avvikelser. I 57 procent av dessa kontroller konstaterades enbart en brist och i ytterligare 30 procent två brister. I 13 procent av kontrollerna förekom tre eller fler brister.

En stor andel av de konstaterade bristerna ledde till rapportteftergift, vilket kan tyda på att många av dem bedömdes vara mindre allvarliga. I 13 procent av kontrollerna resulterade bristerna i ordningsbot, anmälan, sanktionsavgift eller föreläggande. Även i dessa fall handlade det i första hand om ett mindre antal brister. I 80 procent av dessa kontroller konstaterades en brist, medan två brister konstaterades i 18 procent av fallen och tre eller fler i 2 procent.

Inom de flesta enskilda regelområden var regelefterlevnaden hög. I 15 av 19 regelområden uppgick regelefterlevnaden till minst 98 procent och i 17 av 19 regelområden till minst 90 procent. Det var enbart ett regelområde där regelefterlevnaden understeg 80 procent. Detta innebär att de konstaterade bristerna i stor utsträckning var koncentrerade till ett mindre antal regelområden.

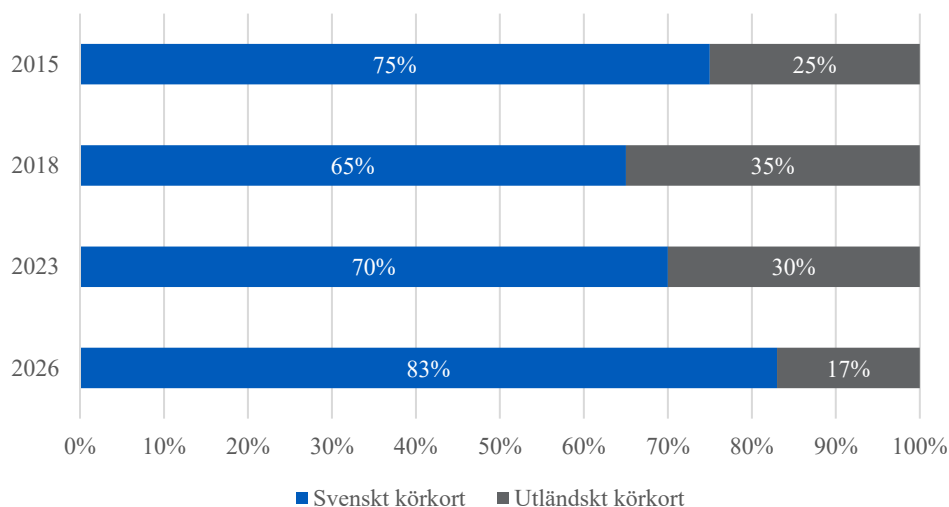
Trots vissa skillnader mellan svenska och utländska fordon inom enskilda regelområden är skillnaden i den samlade regelefterlevnaden liten. Bland svenska fordon var 62 procent av kontrollerna helt utan anmärkning, jämfört med 58 procent bland utländska fordon.

4.2 Kontroll av förare

Inledningsvis genomfördes kontroller utifrån de krav som regelverken ställer på förarna. Dessa omfattade bland annat att föraren hade rätt behörigheter, reglerna om kör- och vilotider samt hantering av färdskrivare. Totalt var 75 procent av förarna utan anmärkning i samtliga delar av dessa kontroller.

4.2.1 Drygt fyra av fem förare hade svenskt körkort

83 procent av förarna hade ett körkort som var utfärdat i Sverige. Det är den högsta andelen som hittills har uppmätts inom ramen för tillståndsmätningarna och en ökning med 13 procentenheter jämfört med den som gjordes 2023. En möjlig förklaring är att årets mätning genomfördes under en annan tid på året än tidigare mätningar. Om detta medförde att den genomfördes under en period med mindre omfattande internationell busstrafik kan det ha påverkat sammansättningen i urvalet.



Figur 2: Andel förare med körkort utfärdad i Sverige respektive i utlandet.

Av de förare som hade ett körkort utfärdad i andra länder än Sverige hade 86 procent fått det utfärdad i ett annat land inom EU/EES, medan resterande 14 procent i länder utanför EU/EES. Bland dessa var de vanligaste utfärdandeländerna Litauen, Polen och Danmark. I de flesta fall sammanföll körkortets utfärdandeland med både fordonets registreringsland och företagets etableringsland. I stort sett samtliga förare med körkort utfärdad i ett land utanför EU/EES körde dock för företag etablerade inom EU/EES.

4.2.2 I stort sett alla förare har rätt behörigheter

Ett grundläggande krav för att få framföra buss i beställningstrafik är att föraren har såväl körkort med rätt behörighet som ett giltigt yrkeskompetensbevis. Resultaten visar att dessa krav uppfylls i en mycket stor utsträckning. I samtliga kontroller utom en konstaterades att föraren hade körkort med rätt behörighet och i knappt 99 procent av kontrollerna kunde föraren även visa upp ett giltigt yrkeskompetensbevis. De brister som uppmärksammades resulterade i samtliga fall i rapporteftergift. Även i tidigare tillståndsmätningar har regelefterlevnaden inom dessa områden varit närapå fullständig, vilket pekar på att både förare och företag har fungerande rutiner för att säkerställa att kraven är uppfyllda.

4.2.3 Förarna är noga med att använda säkerhetsbälte

Att använda säkerhetsbälte är ett av de enklaste sätten att minska risken för personskador vid en trafikolycka. Därför är det positivt att samtliga förare använde säkerhetsbälte vid kontrolltillfället. Regelefterlevnaden har upprätthållits på höga nivåer över tid, vilket indikerar att förarna överlag är noga med att använda säkerhetsbälte när de framför fordonen i trafik. Det bör samtidigt noteras att 48 procent av kontrollerna genomfördes av

stillastående fordon. Eftersom kravet enbart gäller när fordonet framförs var det långtifrån alla förare som kontrollerades för användning av säkerhetsbälte.

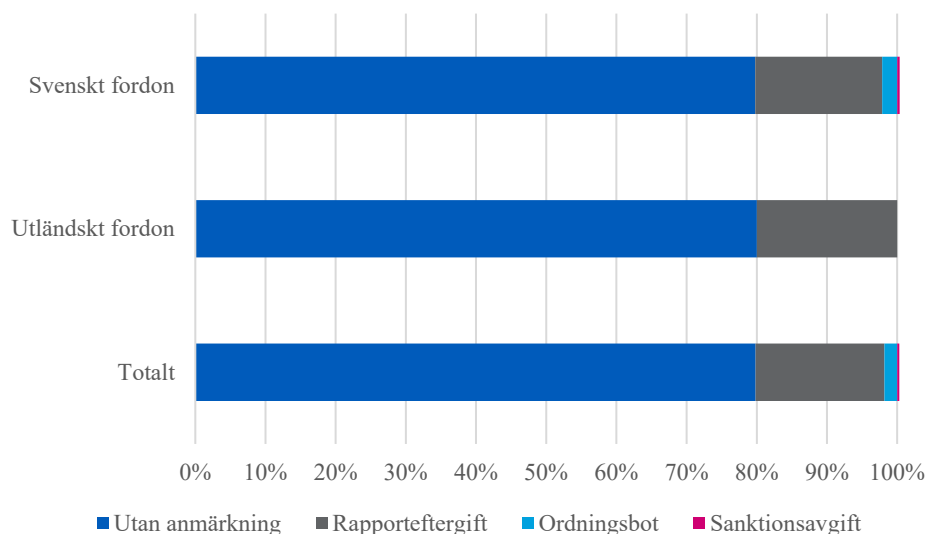
4.2.4 Ingen förare rapporterad för rattonykterhet

Användning av alkohol eller droger hör inte ihop med trafik och årligen orsakar påverkade förare en stor mängd olyckor och dödsfall. Eftersom ett stort antal passagerare kan påverkas om en olycka inträffar är det särskilt viktigt att kravet uppfylls inom den yrkesmässiga busstrafiken. Därför är det glädjande att samtliga förare var nyktra vid kontrolltillfället och att regelefterlevnaden därmed var fullständig. Detta var även fallet i den föregående tillståndsmätningen, medan enstaka fall av rattonykterhet kunde konstateras i mätningarna dessförinnan. Liksom kontrollen av säkerhetsbälte omfattades enbart fordon som framfördes.

4.2.5 Fyra av fem förare uppfyller kraven på kör- och vilotider

En central del i regelverket för den yrkesmässiga busstrafiken är reglerna om kör- och vilotider. Dessa syftar bland annat till att säkerställa att förarna får tillräcklig vila mellan körningarna och att konkurrens sker på lika villkor.

Liksom i tidigare tillståndsmätningar kan det dock konstateras att regelefterlevnaden kopplad till förarens ansvar för kör- och vilotidsreglerna avviker i negativ riktning jämfört med övriga regelområden. I årets mätning uppgick andelen kontroller utan anmärkning till knappt 80 procent. Därmed lever var femte förare inte fullt ut upp till kraven i regelverket. I de flesta fall resulterade bristerna i rapportteftergift, vilket kan indikera att de oftast ansågs vara av mindre allvarlig karaktär. I drygt 2 procent av kontrollerna resulterade de dock i ordningsbot eller sanktionsavgift. I dessa fall handlade det bland annat om att den oavbrutna körtiden hade överskridits och att dygnsvilan hade varit otillräcklig.



Figur 3: Regelefterlevnad avseende regler om kör- och vilotider.

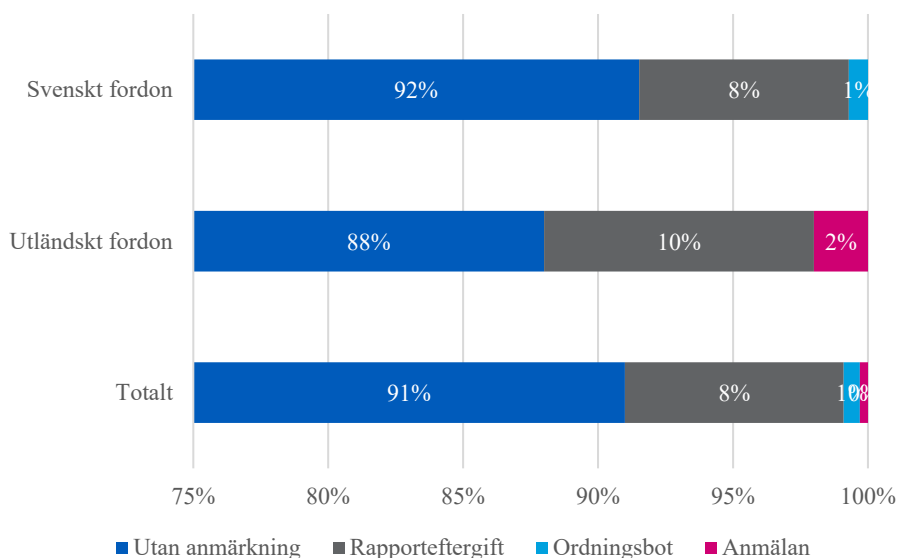
I tidigare tillståndsmätningar har regelefterlevnaden varit högre bland förare av svenska fordon än bland förare av utländska fordon. Någon sådan skillnad kan dock inte observeras i årets mätning. Bland förare av svenska fordon uppgick andelen kontroller utan anmärkning till knappt 80 procent och bland utländska fordon till drygt 80 procent. Samtliga brister som resulterade i ordningsbot återfanns dock bland förare av svenska fordon.

Även om regelefterlevnaden sticker ut på ett negativt sätt har den förbättrats över tid. Jämfört med 2023 års mätning har den förbättrats med 11 procentenheter, vilket innebär den högsta nivån som hittills har uppmätts i tillståndsmätningarna. Förbättringen är framförallt tydlig bland förare av utländska fordon. Samtidigt ska det sägas att resultaten inte är fullt ut jämförbara över tid, eftersom färdskrivarkontrollen, som tidigare redovisades som en del av kör- och vilotider, kontrolleras separat i årets mätning. Om resultaten justeras för denna förändring sjunker regelefterlevnaden till 76 procent, det vill säga cirka 7 procentenheter över nivån för 2023.

4.2.6 Hög regelefterlevnad vid användning av färdskrivare

Färdskrivaren används för att registrera information om bland annat körningar, raster och viloperioder och är därför ett viktigt verktyg för att kontrollera att kör- och vilotidsreglerna följs. Resultaten visar att en majoritet av de kontrollerade forarna uppfyller dessa krav. Totalt var 91 procent av kontrollerna utan anmärkning. I 8 procent av kontrollerna konstaterades brister som resulterade i rapporteftergift och i 1 procent brister som ledde till ordningsbot eller anmälan. De brister som resulterade i

ordningsbot eller anmälan handlade bland annat om att fordonet var utrustat med fel version av färdskrivare, körning utan förarkort och att obligatoriska uppgifter inte hade registrerats i färdskrivaren.



Figur 4: Regelefterlevnad avseende regler om färdskrivare.

Några större skillnader mellan förare av svenska respektive utländska fordon kan inte observeras. Bland förare av svenska fordon uppgick andelen kontroller utan anmärkning till 92 procent, jämfört med 88 procent bland förare av utländska fordon.

4.2.7 Förarna följer bestämmelserna om vägarbetstid

Bestämmelserna om vägarbetstid kompletterar reglerna om kör- och vilotider. Medan kör- och vilotidsreglerna anger hur länge en förare får köra och ställer vissa krav på raster och vila, reglerar dessa bestämmelser förarens sammanlagda arbetstid, även när den utför andra arbetsuppgifter än körningar.

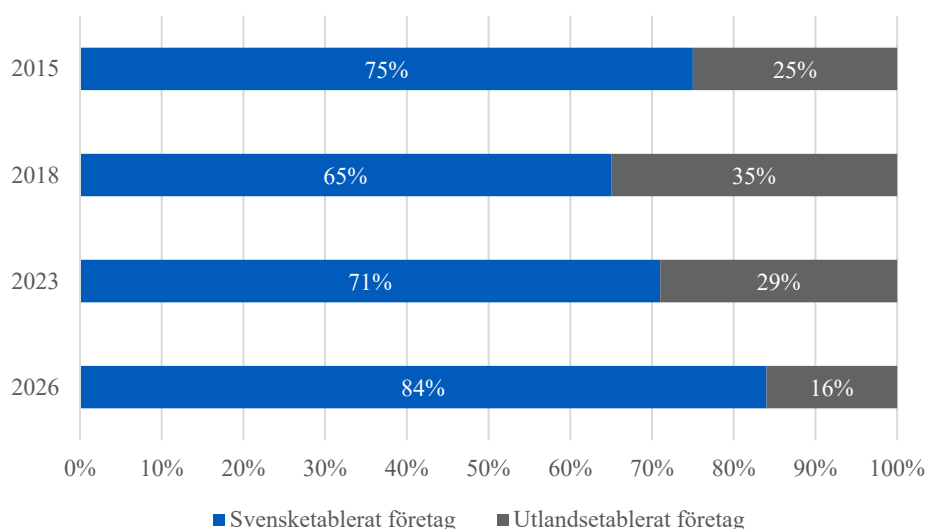
Resultaten visar att förarna i mycket hög grad uppfyller dessa bestämmelser och i enbart två kontroller upptäcktes brister.

4.3 Kontroll av företag

I tillståndsmätningen genomfördes även kontroller utifrån de krav som ställs på företagen. Dessa omfattade bland annat att företaget hade anmält fordonet för yrkesmässig trafik, att företaget hade nödvändiga tillstånd för den aktuella trafiken samt att det levde upp till de krav som följer av reglerna om kör- och vilotider samt färdskrivare. Totalt var 96 procent av dessa kontroller helt utan anmärkning.

4.3.1 Drygt fyra av fem företag var etablerade i Sverige

I 84 procent av kontrollerna var företaget som ansvarade för den aktuella trafiken etablerat i Sverige. Jämfört med föregående tillståndsmätning har andelen svensketablerade företag ökat med 13 procentenheter och jämfört med mätningen dessförinnan med 19 procentenheter. Liksom för den ökade andelen svenska förare är en tänkbar förklaring att årets mätning genomfördes under en annan tidsperiod än tidigare mätningar.



Figur 5: Andel svensk- respektive utlandsetablerade företag.

Av de utlandsetablerade företagen var samtliga utom ett etablerade i andra länder inom EU/EES. Bland dessa var de vanligaste etableringsländerna Litauen, Tyskland och Polen.

4.3.2 Samtliga fordon var anmälda för yrkesmässig trafik

Innan ett fordon får användas i busstrafik ska det ansvariga företaget anmäla det för yrkesmässig trafik hos Transportstyrelsen. Detta gäller enbart för företag som är etablerade i Sverige och resultaten visar att samtliga kontrollerade företag uppfyllde detta krav. Den höga regelefterlevnaden ligger i linje med resultaten från tidigare tillståndsmätningar och tyder på att företagen har väl fungerande rutiner för att säkerställa att fordonen är korrekt registrerade.

4.3.3 Alla företag hade nödvändiga tillstånd

Ett grundläggande krav på företagen är att de innehar nödvändiga tillstånd för den trafik som de bedriver. Vilket tillstånd som krävs beror på i vilket land som företaget är etablerat och vilken typ av trafik som utförs. Utöver tillstånd behöver företagen i vissa fall kunna visa upp ett färdblad. Företag

etablerade inom Norden behöver i normalfallet inte visa upp färdblad för transporter inom Norden. I tabell 3 presenteras fördelningen av den trafik som förekom i mätningen.

Tabell 3: Fördelning av typ av trafik uppdelat efter företagets etableringsland.

Typ av trafik	Svenskt företag	Utländskt företag	Totalt
Nationell (%)	93	0	78
Internationell inom Norden (%)	5	56	13
Internationell utanför Norden men inom EES (%)	2	27	6
Internationell till eller från tredjeland (%)	0	4	1
Cabotagetrafik (%)	0	13	2

Bland de svensketablerade företagen utförde 93 procent nationell trafik, 5 procent internationell trafik inom Norden och 2 procent internationell trafik inom övriga EU/EES. Bland de utlandsetablerade företagen utförde 56 procent internationell trafik inom Norden och 27 procent internationell trafik inom övriga EES. Därutöver avsåg 13 procent cabotagetrafik och 4 procent trafik till eller från tredjeland.

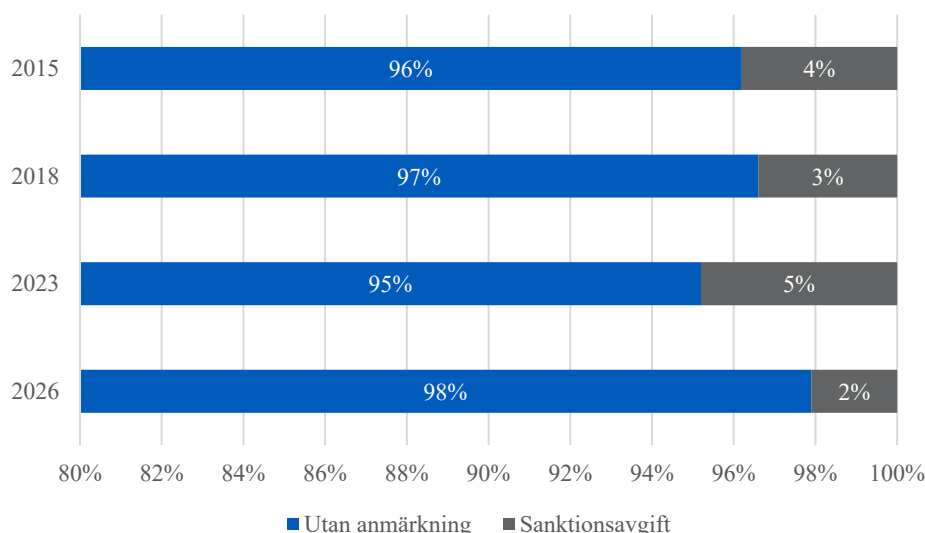
Resultaten visar att i stort sett samtliga kontrollerade företag hade de tillstånd och färdblad som krävdes för den aktuella trafiken. I enbart fyra kontroller, motsvarande drygt 1 procent av urvalet, kunde vissa brister konstateras. I samtliga fall handlade det om att nödvändigt färdblad inte kunde visas upp vid kontroll. Resultaten tyder därmed på att regelefterlevnaden är mycket hög och att företagen överlag har god kunskap om vilka tillstånd och färdblad som gäller för deras verksamhet. Även i de tidigare mätningarna har regelefterlevnaden inom detta område varit närapå fullständig.

4.3.4 Företagen tar sitt ansvar för kör- och vilotider samt färdskrivare

Ansaret enligt regelverket om kör- och vilotider samt färdskrivare är delat mellan föraren och företaget, där företaget ansvarar för att organisera transporten på ett sådant sätt att föraren ges rimliga förutsättningar att kunna följa reglerna i det dagliga arbetet. I detta ingår bland annat att planera trafiken med hänsyn till att föraren ska kunna ta tillräcklig vila samt att säkerställa att färdskrivaren har installerats på ett korrekt sätt och genomgått besiktning.

Resultaten visar att företagen i hög grad lever upp till de krav som ställs på dem. Totalt var 98 procent av kontrollerna för kör- och vilotider utan anmärkning, medan 2 procent resulterade i sanktionsavgift. De överträdelser som konstaterades avsåg bland annat otillräcklig dygnsvila och för sent

inledd veckovila. När brister upptäcktes handlade det i samtliga fall om företag som var etablerade i Sverige. Eftersom det enbart rör sig om ett fåtal fall samtidigt som urvalet av utlandsetablerade företag är begränsat går det dock inte att dra några säkra slutsatser om skillnader mellan svenska och utländska företag.



Figur 6: Regelefterlevnad avseende företagens ansvar kopplat till kör- och vilotider.

Regelefterlevnaden har legat på höga nivåer under hela den period som tillståndsmätningarna har genomförts. Jämfört med föregående mätning har andelen kontroller utan anmärkning ökat med 3 procentenheter. Även jämfört med mätningarna dessförinnan har regelefterlevnaden ökat något. Samtidigt är det viktigt att ta hänsyn till att jämförbarheten påverkas av att kontrollerna av färdskrivare, till skillnad från tidigare mätningar, har redovisats separat i årets mätning.

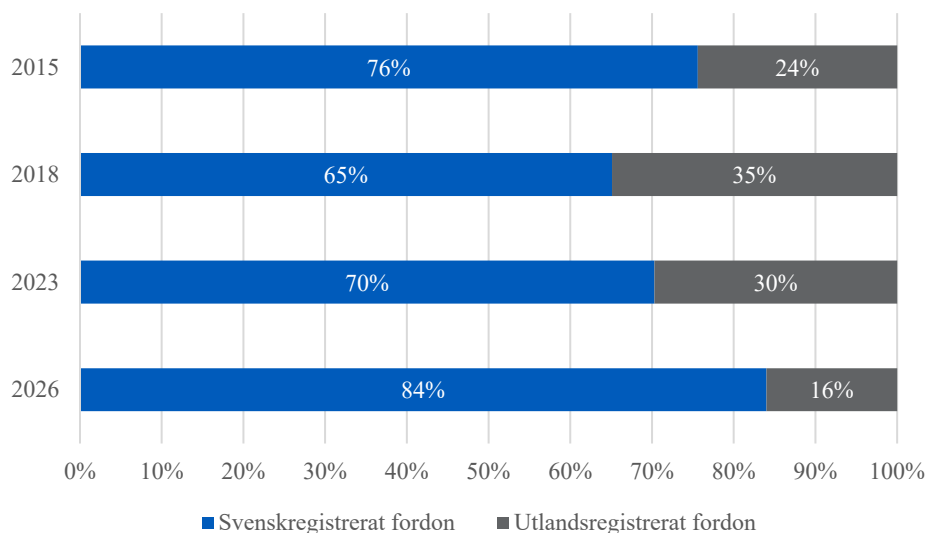
Även när det gäller företagens ansvar kopplat till reglerna om färdskrivare noterades en hög regelefterlevnad. Drygt 98 procent av kontrollerna var utan anmärkning och knappt 2 procent resulterade i att företaget tilldelades sanktionsavgift. De brister som uppmärksammades handlade bland annat om att fordonet var utrustat med fel version av färdskrivare för internationell transport, körning utan kort och att vissa obligatoriska uppgifter inte hade registrerats i färdskrivaren.

4.4 Kontroll av fordon

I den avslutande delen av kontrollen undersöktes de krav som finns på själva fordonet. Kontrollerna omfattade bland annat att fordonsskatt hade betalats, teknisk beskaffenhet och skyddsanordningar. Totalt var 77 procent av fordonen utan anmärkning i samtliga delar av kontrollerna.

4.4.1 Majoriteten av bussarna är registrerade i Sverige

Av de kontrollerade fordonen var 84 procent registrerade i Sverige och 16 procent i utlandet. Bland de utlandsregistrerade fordonen var de vanligaste registreringsländerna Litauen, Polen och Tyskland. Enbart en buss var registrerad i ett land utanför EES.



Figur 7: Andelen fordon registrerade i Sverige respektive i annat land.

Andelen svenskregistrerade fordon har ökat med 14 procentenheter jämfört med den föregående mätningen och är den högsta nivån som hittills har uppmätts.

4.4.2 Fordonsskatten är betald

När det gäller fordonsskatten, som enbart kontrollerades för svenska fordon, var regelefterlevnaden mycket hög. Skatten hade betalats för samtliga fordon utom ett. En liknande regelefterlevnad observerades även i tidigare tillståndsmätningar, vilket tyder på att detta krav uppfylls av i stort sett samtliga aktörer.

4.4.3 Få fordon med tidigare förelägganden

Som en del av kontrollen undersöktes om fordonen omfattades av tidigare förelägganden som ännu inte hade åtgärdats eller körförbud. Denna kontroll avsåg enbart svenskregistrerade fordon. Resultaten visar dock att sådana fall var ovanliga. Totalt identifierades fem fordon med kvarstående förelägganden, vilket motsvarar omkring 2 procent av de svenskregistrerade fordonen. Därtill var de brister som konstaterades huvudsakligen av lindrigare karaktär, exempelvis mindre sprickor i vindrutan och felaktig inställning av halvljuset, och i samtliga fall resulterade de i rapportteftergift.

Även i tidigare tillståndsmätningar har regelefterlevnaden inom detta område legat på höga nivåer.

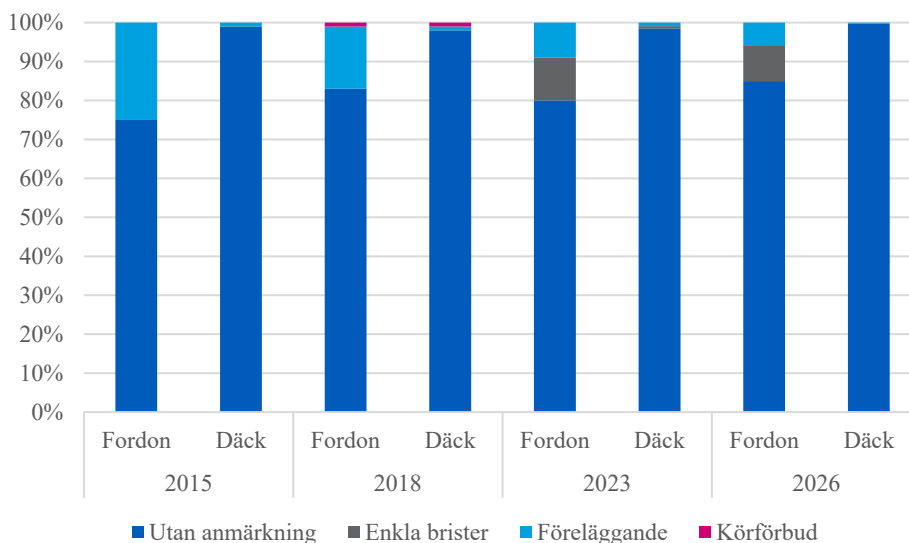
4.4.4 Bussarna är överlag i gott skick

Kontrollerna omfattade även fordonens och däckens tekniska beskaffenhet. Av resultaten framgår att både fordon och däck överlag håller en tillräckligt god teknisk standard.

Merparten av bristerna uppmärksammades vid kontroll av fordonens tekniska beskaffenhet. Totalt uppfyllde 85 procent av fordonen kraven fullt ut, medan enklare brister som inte krävde någon omedelbar åtgärd uppmärksammades i 9 procent av kontrollerna och brister som resulterade i föreläggande om åtgärd i 6 procent av kontrollerna. Ingen av bristerna bedömdes dock vara så pass allvarlig att den motiverade ordningsbot eller körförbud.

Ett återkommande problem i tidigare tillståndsmätningar har varit att fordonens motorer varit oljebemängda. Det innebär att olja har konstaterats i motorutrymmet, vilket kan indikera oljeläckage eller andra brister i fordonets underhåll. I årets mätning berodde 16 procent av kontrollerna som resulterade i föreläggande på att motorn var oljebemängd. Detta är en tydlig minskning jämfört med tidigare tillståndsmätningar, när motsvarande andel legat på nivåer omkring 40 procent. Även om det är för tidigt att säga att det rör sig om en trendmässig nedgång, kan det tyda på att problemet har minskat i omfattning under de senaste åren.

Det gjordes separata kontroller av däckens tekniska beskaffenhet. Resultaten från dessa kontroller visar att däcken i högre grad än fordonen uppfyllde regelverkets krav. I enbart en kontroll uppmärksammades brister som resulterade i föreläggande om åtgärd, vilket ger en nästintill fullständig regelefterlevnad. Eftersom mätningen genomfördes i mars kontrollerades även att fordonen var utrustade med föreskrivna vinterdäck. Detta krav uppfylldes i samtliga kontroller utom en.



Figur 8: Regelefterlevnad avseende teknisk beskaffenhet bland fordon och däck.

Som framgår av figur 8 har regelefterlevnaden förbättrats över tid. För både fordon och däck var andelen kontroller utan anmärkning i årets mätning den högsta som hittills har uppmätts. Jämfört med föregående mätning har andelen kontroller utan anmärkning ökat med 5 procentenheter för fordonen och med 1 procentenhet för däcken. När siffrorna bryts ned framgår att utvecklingen följer både av en minskad förekomst av enkla fel och brister som lett till föreläggande om åtgärd.

Vissa skillnader uppmärksammades mellan svensk- och utlandsregistrerade fordon. Bland svenskregistrerade fordon var 84 procent utan anmärkning, jämfört med 91 procent bland utlandsregistrerade fordon. Att utlandsregistrerade fordon i högre grad uppfyller kraven är ingen ny företeelse utan har även observerats i tidigare tillståndsmätningar. Jämfört med föregående mätning har regelefterlevnaden förbättrats i bägge grupperna, även om den största förbättringen återfinns bland de svenskregistrerade fordonen.

4.4.5 Få bussar med släp

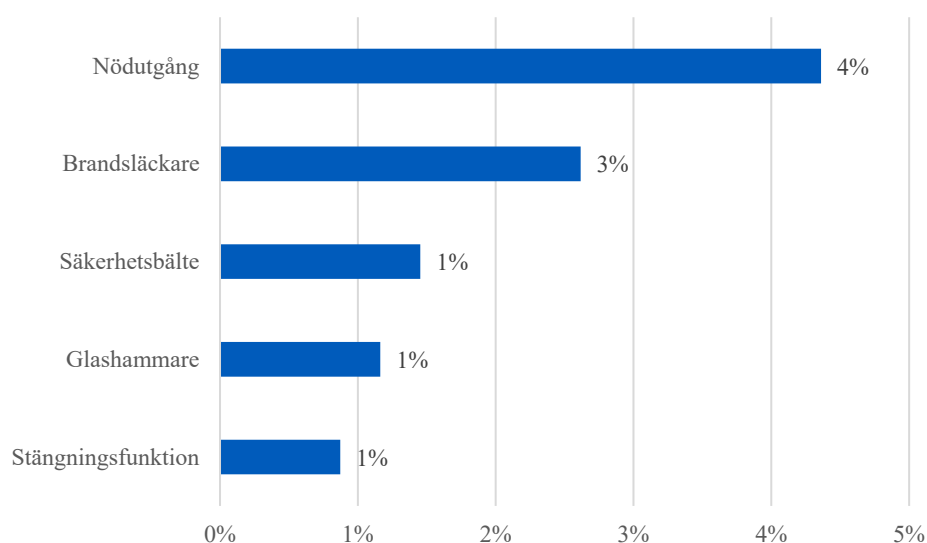
Om bussarna har släp ska även släpet kontrolleras utifrån kraven på teknisk beskaffenhet. Kontrollerna visar dock att det är ovanligt att bussar i beställningstrafik framförs med släp. Detta förekom i 3 procent av kontrollerna, varav drygt hälften avsåg svenskregistrerade fordon.

De släp som påträffades var överlag i gott skick och samtliga klarade kontrollen utan anmärkning. Eftersom antalet kontrollerade släp var ytterst begränsat är det svårt att dra några generella slutsatser kring släpens tekniska beskaffenhet.

4.4.6 Slarv med skyddsanordningar i vissa bussar

För att säkerställa att en nödsituation ska kunna hanteras på ett säkert sätt ställs det krav på att fordonen ska vara utrustade med olika skyddsanordningar, såsom skyltade nödutgångar, brandsläckare och säkerhetsbälten. Kontrollerna omfattade därför även att de föreskrivna skyddsanordningarna fanns ombord på fordonen och att de fungerade som avsett.

Av resultaten framgår att majoriteten av fordonen uppfyllde dessa krav. I 91 procent av kontrollerna uppfylldes kraven fullt ut, medan brister i minst ett avseende konstaterades i resterande 9 procent.



Figur 9: Andelen bussar med anmärkning per skyddsanordning.

De vanligaste bristerna, som drygt 4 procent fick anmärkningar för, avsåg fordonens nödutgångar. Här kunde det exempelvis handla om att den skyltning som ska markera nödutgången saknades eller var skymd. Brister kopplade till fordonets brandsläckare konstaterades i knappt 3 procent av kontrollerna, medan anmärkningar avseende säkerhetsbälten och glashammare förekom i drygt 1 procent. Brister i fordonens stängningsfunktion var mer ovanliga och konstaterades i knappt 1 procent av kontrollerna. Samtliga konstaterade brister resulterade i rapporteftergift. De flesta fordon var således utrustade med nödvändiga skyddsanordningar, även om vissa enklare brister förekom.

Regelefterlevnaden har ökat något jämfört med 2023 års tillståndsmätning. Däremot är den alltså aningen lägre än i de två mätningarna dessförinnan, när 93 respektive 96 procent av kontrollerna var utan anmärkning. Samtidigt

ska det sägas att jämförbarheten över tid påverkas av att kontrollen delvis var utformad på ett annat sätt i de två tidigaste mätningarna.

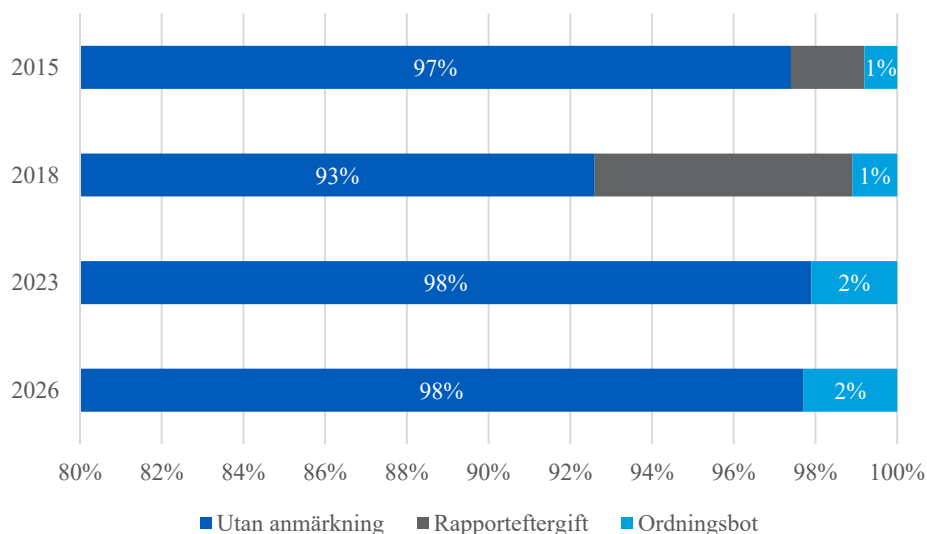
Vissa skillnader tycks finnas mellan svensk- och utlandsregistrerade fordon. Bland de svenskregistrerade fordonen uppgick andelen kontroller utan anmärkning till 92 procent, jämfört med 85 procent bland de utlandsregistrerade.

4.4.7 Få grova hastighetsöverträdelser men många tycks köra lite för fort

Att fordon framförs inom gällande hastighetsgränser är en viktig förutsättning för en säker trafik. Som huvudregel får bussar inte framföras i högre hastigheter än 100 km/tim. Skulle bussen sakna säkerhetsbälten för passagerarna är den tillåtna hastigheten begränsad till 90 km/tim.

I tillståndsmätningen kontrolleras hastigheten genom en avläsning av fordonets färdskrivare. Detta tillvägagångssätt är förenat med vissa osäkerheter och för att vara säkra på att en fortkörning faktiskt har ägt rum görs ett säkerhetsavdrag på 6 km/tim vid kontroll. Metoden innebär även att hastighetsefterlevnaden inte kan bedömas på vägar där den skyltade hastighetsgränsen understiger den maximalt tillåtna.

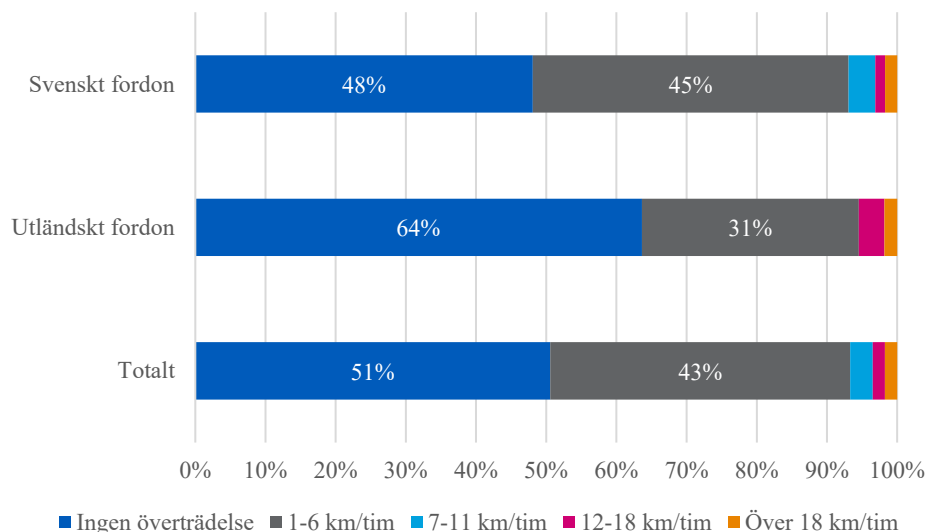
Resultaten visar att de flesta bussar framfördes i hastigheter som inte föranledde någon påföljd. Totalt var 98 procent av kontrollerna utan anmärkningar. I 2 procent observerades dock hastighetsöverträdelser som motiverade ordningsbot. Några större skillnader mellan förare av svenska och utländska fordon kan inte urskiljas.



Figur 10: Regelefterlevnad avseende hastighet.

Regelefterlevnaden har legat på genomgående höga nivåer över tid. Jämfört med föregående mätning är resultaten i stort sett oförändrade, medan de har förbättrats något jämfört med mätningarna för 2018 och 2015.

Samtidigt kan bilden av en närapå fullständig hastighetsefterlevnad nyanseras genom att titta närmare på de uppgifter som registrerats i färdskrivaren.



Figur 11: Fördelning av hastighetsöverträdelse bland svenska och utländska fordon.

Som framgår av figur 11 noterades en hastighetsöverträdelse i färdskrivaren vid knappt hälften av kontrollerna. I de flesta fall hade den tillåtna

hastigheten däremot överskridits med relativt liten marginal och merparten återfanns i intervallet 1–6 km/tim över hastighetsgränsen. Dessa överträdelser ligger inom kontrollmetodens felmarginal och innebär inte nödvändigtvis att en fortkörning har ägt rum. I 7 procent av kontrollerna överstegs dock den registrerade hastigheten den tillåtna med minst 7 km/tim, varav 3 procent återfanns i intervallet 7–12 km/tim, 2 procent i intervallet 12–18 km/tim och 2 procent över 18 km/tim. Vid dessa nivåer är det mer sannolikt att föraren har gjort sig skyldig till en hastighetsöverträdelse.

Vissa skillnader framträder när resultaten delas upp efter fordonets registreringsland. Bland svenskregistrerade fordon noterades en hastighetsöverträdelse i 52 procent av kontrollerna, jämfört med 36 procent bland utlandsregistrerade. Skillnaden mellan grupperna består dock nästan uteslutande av hastighetsöverträdelser inom felmarginalen.

5 Kontroll av skatter och avgifter

I den här delen av rapporten presenteras resultaten från kontrollen av bussföretagens skatter och avgifter. Kontrollen omfattar alla företag som är klassificerade enligt SNI-koden för annan landtransport av passagerare. Eftersom samma SNI-kod även används för företag som bedriver långväga linjelagd busstrafik avser resultaten inte enbart företag som bedriver beställningstrafik.

5.1 Antalet företag fortsätter att minska

I december 2025 fanns 542 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig busstrafik, vilket motsvarar en minskning med 9 procent jämfört med 2023.

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

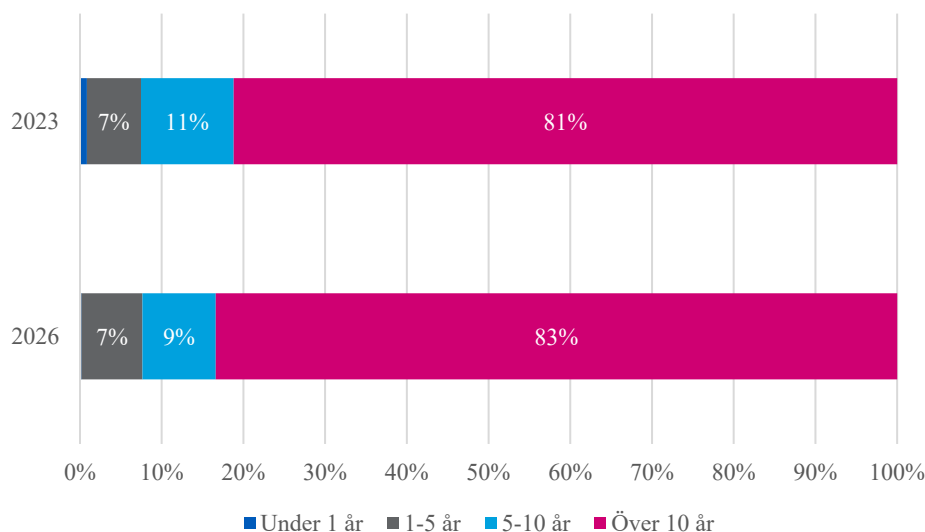
Indikator	2023	2025
Antal tillståndshavare	595	542
Andel registrerade för arbetsgivaravgift (%)	89,7	91,3
Andel registrerade för F-skatt (%)	99,1	99,1
Andel momsregistrerade (%)	97,1	98,0

Källa: Skatteverket

91 procent av företagen var registrerade för arbetsgivaravgift, medan 99 procent var registrerade för F-skatt och 98 procent för moms. Jämfört med föregående mätning har andelen företag som är registrerade för arbetsgivaravgift ökat med knappt 2 procentenheter, vilket tyder på att en större andel bedriver verksamhet med anställda. Det går även att se en ökning av andelen momsregistrerade företag, vilket skulle kunna följa av att fler företag överstiger omsättningströskeln för momsplikt.

5.2 Marknaden präglas av en låg etableringstakt

Majoriteten av företagen har varit verksamma på marknaden en längre tid. Vid utgången av 2025 hade 83 procent varit etablerade i mer än tio år. Ytterligare 9 procent hade varit verksamma mellan sex och tio år, medan 7 procent hade funnits mellan ett och fem år. Enbart 0,2 procent hade startat sin verksamhet under det senaste året.



Figur 12: Fördelning avseende hur länge företagen varit etablerade på marknaden.

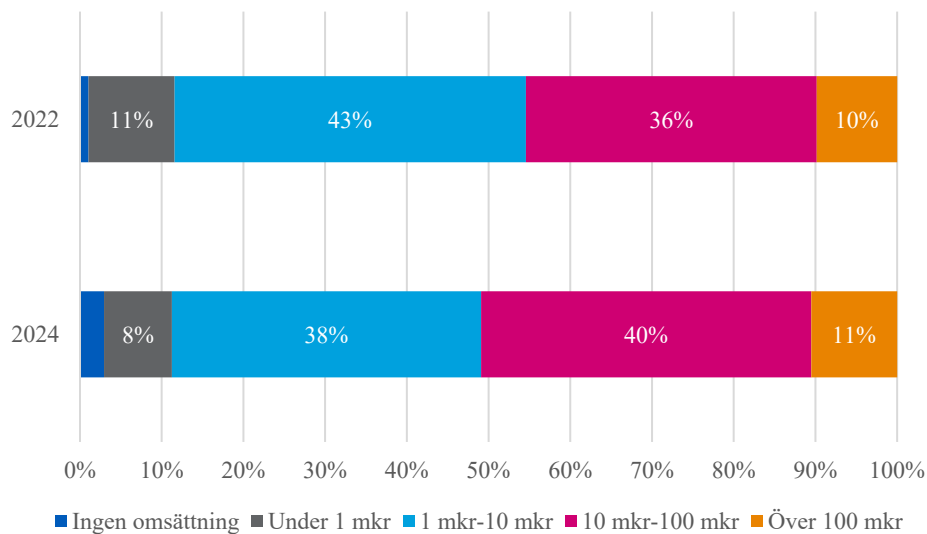
Källa: Skatteverket

Jämfört med mätningen för 2023 syns enbart mindre förändringar. Andelen företag som varit verksamma i mer än tio år har ökat med 2 procentenheter, samtidigt som andelen som varit verksamma mellan ett och fem år minskat i motsvarande omfattning. Även om det är från låga nivåer går det att se en minskning av andelen nyligen etablerade företag. Detta tyder på en begränsad etableringstakt under de senaste åren och att marknaden i högre grad kommit att utgöras av etablerade aktörer.

5.3 Fler företag i de högre omsättningsintervallen

Den sammanlagda omsättningen uppgick under 2024 till cirka 31 miljarder kronor.⁶ Vad gäller fördelningen mellan företagen hade 40 procent en omsättning i intervallet mellan 10 miljoner och 100 miljoner kronor och en nästintill lika stor andel mellan 1 miljon och 10 miljoner kronor. Närmare fyra av fem företag hade således en omsättning mellan 1 miljon och 100 miljoner kronor. Därutöver hade 11 procent en omsättning över 100 miljoner kronor och 8 procent under 1 miljon kronor.

⁶ Skatteverket, uppgifter lämnade till Transportstyrelsen, 2025



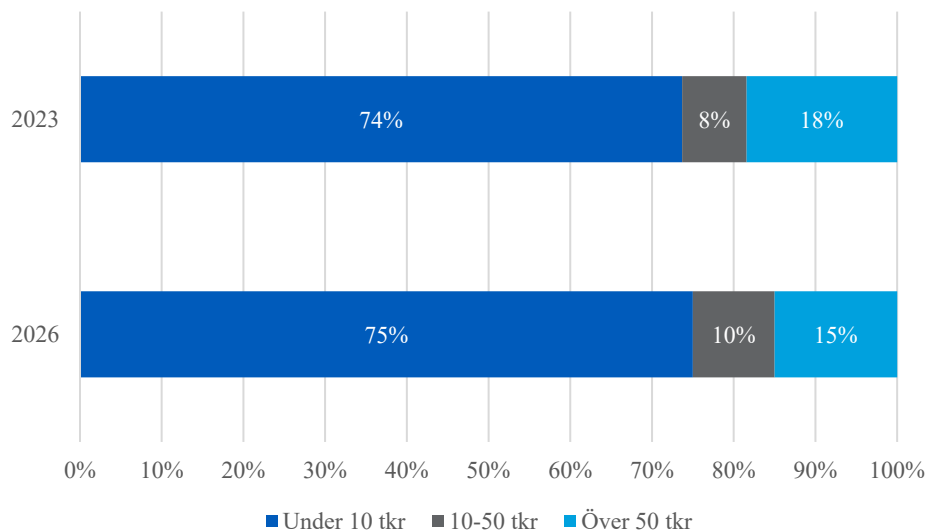
Figur 13: Fördelning avseende omsättning, 2022–2024.

Källa: Skatteverket

Jämfört med föregående mätning går det att se en viss förskjutning mot de högre omsättningsintervallen. Andelen företag med en omsättning mellan 10 miljoner och 100 miljoner kronor har ökat med 4 procentenheter, medan andelen med en omsättning under 1 miljon kronor har minskat med 3 procentenheter. Denna utveckling är förenlig med bilden av en konsolidering av marknaden.

5.4 De flesta saknar skatteskulder

När mätningen genomfördes hade 15 procent av företagen en skuld registrerad på sitt skattekonto. Detta är en mindre ökning jämfört med 2023, när motsvarande andel uppgick till 13 procent.



Figur 14: Fördelning avseende skuld på skattekontot.

Källa: Skatteverket

Majoriteten av företagen hade förhållandevis små skatteskulder. Omkring 75 procent hade en skatteskuld under 10 000 kronor, 10 procent mellan 10 000 och 50 000 kronor och 15 procent över 50 000 kronor. Trots att andelen företag som stod noterade för större skatteskulder har minskat sedan 2023 har den genomsnittliga skatteskulden stigit från drygt 65 000 kronor till knappt 110 000 kronor. Detta förklaras av att ett mindre antal företag med mycket höga skatteskulder får tydlig påverkan på genomsnittet.

Om skatteskulderna inte betalas i tid kan de överlämnas till Kronofogden. Vid tidpunkten för mätningen hade knappt 1 procent av företagen skulder restförd hos Kronofogden, vilket ligger i linje med föregående mätning.

6 Slutsatser

6.1 Hög regelefterlevnad inom enskilda områden men vissa brister i helheten

Resultaten från årets tillståndsmätning visar att regelefterlevnaden i bussbranschen överlag är hög. Detta gäller oavsett om kontrollerna avser krav på förare, företag eller fordon och inom merparten av de kontrollerade regelområdena råder fullständig eller närapå fullständig regelefterlevnad.

Den samlade regelefterlevnaden, det vill säga andelen kontroller helt utan anmärkning, ger dock en mer nyanserad bild. Trots hög regelefterlevnad inom enskilda regelområden var 60 procent av kontrollerna helt utan anmärkning, vilket innebär att brister i minst ett avseende konstaterades i 40 procent av dem. Det tyder på att ett mindre antal brister inom flera olika regelområden påverkar helhetsbilden negativt. Samtidigt ska det sägas att de kontroller som görs inom ramen för tillståndsmätningen 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 brister. Den samlade bilden påverkas dessutom av att en stor del av bristerna är koncentrerade till ett fåtal regelområden.

Där brister konstaterades handlade det också oftast om ett mindre antal avvikelser. I 57 procent av kontrollerna med anmärkningar upptäcktes enbart en brist och i ytterligare 30 procent två brister. Samtidigt var det mycket ovanligt att brister inom flera olika delar av regelverket konstaterades under en och samma kontroll. En stor del av bristerna resulterade dessutom i rapporteftergift, vilket tyder på att de i många fall bedömdes vara mindre allvarliga.

Även om den övergripande bilden i många avseenden är positiv finns det alltså utmaningar. I 13 procent av kontrollerna konstaterades brister som föranledde ordningsbot, anmälan, sanktionsavgift eller föreläggande. Trots att branschens aktörer överlag uppfyller de krav som ställs på dem finns det således fortsatt utrymme för förbättringar.

6.2 Tecken på förbättrad regelefterlevnad över tid

Den överlag positiva bilden stärks av att resultaten även pekar på en förbättrad regelefterlevnad över tid. Sedan den föregående tillståndsmätningen har den samlade regelefterlevnaden ökat från 47 till 60 procent, där en stor del av utvecklingen kan förklaras av en minskad andel kontroller som resulterat i ordningsbot, anmälan eller sanktionsavgift.

Jämförelser över tid bör dock göras med viss försiktighet. Sedan den föregående tillståndsmätningen har förändringar genomförts både i regelverket och mätningens upplägg. Detta innebär att resultaten mellan

mätningarna inte är fullt jämförbara med varandra. Jämförbarheten kan också ha påverkats av att urvalets sammansättning har förändrats sedan den föregående mätningen.

Trots dessa osäkerheter finns det flera delar i resultaten som pekar på att en positiv utveckling har ägt rum. Förbättringarna är inte begränsade till ett enskilt regelområde utan förekommer inom flera delar av regelverket. Inom regelområden där regelefterlevnaden redan tidigare varit fullständig eller närapå fullständig ligger den kvar på dessa nivåer, medan de få försämringar som kan observeras genomgående är små och sker från höga nivåer. Den samlade regelefterlevnaden har därtill förbättrats bland såväl svenska som utländska fordon och i årets mätning finns inte längre någon tydlig skillnad mellan grupperna. Det talar också emot att den ökade andelen svenska fordon i urvalet skulle ha haft någon större påverkan på resultaten. Tillsammans indikerar detta att branschen i högre grad än tidigare uppfyller kraven i regelverket, även om förbättringens exakta omfattning kan vara svår att fastställa.

6.3 Kör- och vilotider är den största utmaningen, men utvecklingen går åt rätt håll

Liksom i tidigare tillståndsmätningar utmärker sig reglerna om förarnas ansvar för kör- och vilotider genom en lägre regelefterlevnad än övriga regelområden. Samtidigt är det också inom detta område som den tydligaste förbättringen över tid kan observeras.

I årets mätning upptäcktes brister i 20 procent av kör- och vilotidskontrollerna. Jämfört med den föregående tillståndsmätningen har andelen kontroller med brister minskat med 11 procentenheter, samtidigt som andelen kontroller som resulterat i ordningsbot, anmälan eller sanktionsavgift har mer än halverats.

Den förbättrade regelefterlevnaden är särskilt intressant mot bakgrund av att kontrollperioden har fördubblats från 28 till 56 dagar. En längre kontrollperiod borde rimligen ha inneburit ökade möjligheter att upptäcka överträdelser vid kontrollerna. Utifrån mätningens resultat går det inte att fastställa vad som ligger bakom utvecklingen. Samtidigt har mätningens upplägg förändrats genom att förarnas hantering av färdskrivare har redovisats separat. Den förbättrade regelefterlevnaden kan delvis förklaras av denna metodförändring. Men även efter att resultaten justerats med hänsyn till detta kvarstår en tydlig förbättring, vilket indikerar att utvecklingen inte bara är en följd av hur mätningen genomförts och resultaten redovisats.

En stor del av förbättringen inom kör- och vilotider återfinns bland förare av utländska fordon, där regelefterlevnaden har ökat med omkring 30

procentenheter sedan den föregående mätningen. Detta kan jämföras med förare av svenska fordon, där förbättringen uppgår till 3 procentenheter. Därmed har också den tydliga skillnaden mellan grupperna som har gått att se i tidigare mätningar försvunnit. Även om det begränsade urvalet av utländska fordon innebär att resultaten ska tolkas med viss försiktighet, ger de inga tydliga indikationer på att regelefterlevnaden skiljer sig mellan förare av svenska och utländska fordon.

Kör- och vilotider är fortfarande det regelområde som har störst andel brister och som tydligast påverkar den samlade regelefterlevnaden. Samtidigt är det också det område som främst har bidragit till den förbättrade regelefterlevnaden sedan den föregående mätningen.

6.4 Skillnaden mellan förare och företag tycks främst bero på mindre allvarliga brister

I tillståndsmätningen kontrolleras de krav som regelverket ställer på både förarna och företagen. Inom de flesta regelområden är regelefterlevnaden hög för båda grupperna. Samtidigt finns skillnader mellan dem som är intressanta att titta närmare på.

Vid kontroller av förarnas ansvar konstaterades brister i omkring var fjärde kontroll. Bland företagen uppgick motsvarande andel till enbart 4 procent. Även om man ska vara försiktig med att dra alltför långtgående slutsatser utifrån detta ger skillnaden en indikation om var bristerna främst tenderar att uppstå. När det gäller mer formella och administrativa krav, såsom att företaget innehar nödvändiga tillstånd och att fordonet är anmält för yrkesmässig trafik, är regelefterlevnaden mycket hög. Istället tycks bristerna framförallt uppstå inom regelområden som är nära kopplade till den dagliga verksamheten.

Den största skillnaden mellan förare och företag återfinns inom reglerna för kör- och vilotider. Detta regelverk bygger på ett delat ansvar. Företaget ansvarar för att organisera verksamheten på ett sådant sätt att reglerna kan följas och för att föraren har tillräckliga kunskaper, medan föraren ansvarar för att reglerna följs i det dagliga arbetet. Företagens och förarnas ansvar avser således olika men kompletterande delar av regelverket.

För kör- och vilotider uppgick regelefterlevnaden till 80 procent bland förarna, jämfört med 98 procent bland företagen. Skillnaden mellan grupperna är således betydande. Samtidigt kan den nanseras genom att titta närmare på vilken påföljd som bristerna resulterade i. En stor majoritet av förarnas brister resulterade i rapporteftergift, vilket indikerar att det i många fall rörde sig om mindre allvarliga sådana. Om jämförelsen istället begränsas till brister som ledde till ordningsbot eller sanktionsavgift ligger förarnas och företagens regelefterlevnad på exakt samma nivå.

Detta tyder på att den lägre regelefterlevnaden bland förarna till stor del beror på förekomsten av mindre allvarliga brister i den dagliga verksamheten.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503