

**Inventering av datakällor för statistik
om särskilda persontransporter**

**PM
2019:2**

Inventering av datakällor för statistik PM
om särskilda persontransporter 2019:2

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2019-03-26

Förord

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för statistikområdet Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senaste åren har det från olika håll framförts önskemål om mer heltäckande statistik inom detta område. Bland annat föreslår utredningen om ny lagstiftning för särskilda persontransporter att Trafikanalys får i uppdrag att i samråd med Statistiska Centralbyrån (SCB) utveckla en kompletterande nationell statistik om särskilda persontransporter avseende resande, utbud, kvalitet och kostnader (SOU 2018:58).

Trafikanalys har därför i ett första skede gjort en inventering av källor för datafångst inom färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Projektledare och rapportförfattare har varit Tom Petersen. Mats Wiklund, Pieter Vlag och Henrik Pettersson har deltagit i arbetet.

Stockholm i mars 2019

Krister Sandberg

Tillförordnad avdelningschef

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
Definitioner	9
Förkortningar.....	11
1 Inledning.....	13
1.1 Syfte och mål	14
1.2 Metod	14
1.3 Beskrivning av önskat innehåll och redovisning	15
1.4 Resultat av enkät	17
1.5 Ny lagstiftning.....	19
2 Hur sker transporterna idag?	21
2.1 Färdtjänst och riksfärdtjänst.....	21
2.2 Sjukresor	22
2.3 Skolskjuts och elevresor	24
2.4 Utförandet	28
3 Beskrivning av ramppopulationer och uppgiftskällor	29
3.1 Offentliga uppgiftslämnare	29
3.2 Privata uppgiftslämnare	32
3.3 Register.....	33
4 Bedömning	43
4.1 Kommuner och RKM.....	43
4.2 Myndigheters webbplatser	45
4.3 Redovisningscentraler (RC).....	46
4.4 Taxibranschen.....	48
4.5 Räkenskapssammandrag från kommuner och landsting	50
5 Sammanfattande resultat.....	53
5.1 Populationer och uppgiftslämnare.....	53
5.2 Bedömningar av kvalitet per uppgiftskälla.....	53
5.3 Bedömningar per tillståndstyp och storhet.....	56
6 Slutsatser och rekommendationer.....	59
7 Referenser	63
7.1 Allmänna referenser.....	63

7.2	Lagar, förordningar och föreskrifter.....	64
7.3	Personer och organisationer.....	65
7.4	Enkät svar	65
Bilaga A – Missiv och frågeformulär		67
Bilaga B – Uppgifter från redovisningscentral		70
Bilaga C – Regeländringar.....		75
Bilaga D – Uppgiftsflöden för redovisningscentraler (RC)		77

Sammanfattning

Det finns mycket användbara uppgifter om särskilda persontransporter – tillståndstyperna färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor – som redan används på lokal och regional nivå idag, och därför skulle kunna nyttiggöras även för nationell statistik. Denna PM ger en överblick över tillgängliga data- och uppgiftskällor för statistik om tillstånd, resande, utbud och kostnader. Objektiva kvalitetsvariabler berörs endast flyktigt, eftersom dessa bedöms behöva mer utredning och samverkan med huvudmän, utförare och användare av statistiken.

De populationer och uppgiftskällor som kartlagts är 1) kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) – med stöd av planeringssystem för samordning av transporter, 2) redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik, 3) taxibranschen. Dessutom har SCB:s officiella statistik räkenskapssammandrag från kommuner, landsting och kommunalförbund (RS) beskrivits som källa för sekundärpublicering av viss ekonomisk statistik, samt kommuners och RKM:s webbplatser som källa för lättillgänglig information om regelverk kring tillstånd och resande.

Framställningen omfattar en redovisning av önskvärda variabler, av populationerna, möjliga observationsobjekt, ramar och ramtäckning. Vidare lämnas en kort beskrivning av resorna och trafikens utförande idag för olika tillståndstyper, och de få tidigare undersökningar som finns refereras. De planeringssystem som används för samordning av resorna beskrivs kort.

Vi presenterar vilka variabler som varje uppgiftskälla kan bidra med, gör en bedömning av datakällorna utifrån en lista på kriterier, och presenterar resultaten av bedömningarna per uppgiftskälla och per tillståndstyp. Slutligen förs en diskussion om samverkan mellan Trafikanalys och branschen, samt om konsekvenser på statistiken av olika mått på resande, när trafiken med särskilda persontransporter blir mer och mer integrerad med kollektivtrafiken.

En viktig potentiell källa till information om taxibranschen är de nya redovisningscentraler (RC) för taxitrafik som upprättats från 2017. De är i dag enbart tillgängliga för skattekontroll och för trafikföretagen själva, och alltså inte för statistik. Genom kontakter med Skatteverket, Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) har undersökts vilka lagändringar och andra förutsättningar som skulle behöva ändras för att andra myndigheter än Skatteverket ska kunna få tillgång till dessa uppgifter. Det gäller även uppgifter från de kommande certifierade beställningscentraler (CBC) för fordon utan vanlig taxameter, men med "särskild utrustning" för mätning av körsträckor, som kommer att inrättas från hösten 2020. Ett alternativ till direkt överföring från dessa dataregister skulle kunna vara att fråga taxiföretagen som då gör utdrag på begäran, med en ökad uppgiftslämnarbörd som följd. Det är dock oklart om det kommer att gå att från uppgifterna i RC och CBC särskilja den samhällsbetalda trafiken från privatbetald taxi, eller olika samhällsbetalda transporter från varandra.

En slutsats som kan dras är att den lämpligaste uppgiftskällan för de flesta uppgifter fortfarande är myndigheterna, men att de uppgifter som ska lämnas bör specificeras i tydliga föreskrifter, som kan användas av leverantörerna av planeringsprogramvaran som mallar för sina rapportfunktioner.

Dessa planeringssystem kan lämna mycket mer uppgifter än de gör idag, fler variabler och för fler tillståndstyper, och en sådan ny undersökning kan integreras med dagens *Färdtjänst och*

riksfärdtjänst. Givetvis kan varje huvudman bara lämna uppgifter för de transporter som utförs (med anropsstyrd trafik), så det kommer att för varje tillståndstyp också att finnas behov av kompletteringar från exempelvis annan upphandlad trafik och allmän linjetrafik (kollektivtrafik). Det kommer sannolikt också att finnas kommuner, eller enskilda rektorsområden eller skolor, som inte kan leverera alla uppgifter, som saknar sofistikerade planeringsstöd, och för dem kan det behövas särskilda insatser. Å andra sidan behöver inte konsekvenserna bli så stora, om resandet med särskilda persontransporter i dessa kommuner också är liten. Det är förstås också viktigt att från början definiera sådana variabler att de flesta kan lämna uppgifter.

Om det går att genomföra nödvändiga förändringar i lag och regelverk, kan RC och CBC bli användbara uppgiftskällor från 2021.

De utmaningar vi ser framför oss är hur definitioner och kategorier ska kunna harmoniseras över län och kommuner, att samla in samma uppgifter från kommuner som inte använder sofistikerade planeringssystem som från de större huvudmännen, samt att separera särskilda persontransporter från privat taxi i RC och CBC.

Definitioner

Anropsstyrd trafik

Anropsstyrd trafik är trafik som antingen sker endast då den beställts, eller som modifierar sin tidpunkt eller sträckning efter anmälan om resa. Motsatsen är linjetrafik (se nedan).

Linjetrafik

Linjetrafik är trafik som sker på bestämda tider och vid bestämda hållplatser (enligt en tidtabell), längs en rutt. I yrkestrafiklagen (2012:210) finns en definition av linjetrafik och övrig yrkestrafik med buss.

1. Linjetrafik sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.
2. Beställningstrafik sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss som inte är linjetrafik. (1 kap. 5 §)

Enligt definitionen är alltså anropsstyrd trafik med buss liktydigt med beställningstrafik, vilket rymmer illa med hur dagens servicetrafik (se nedan) och även anropsstyrd kollektivtrafik är utformad.

Resande

Resande mäts i antal persontransporter (passagerare), eller i transportarbete mätt som personkilometer. I nationella resvaneundersökningen RVU Sverige finns flera olika definitioner av resor: reselement, delresor och huvudresor.¹

Resor i särskilda persontransporter är nära kopplade till tillstånden att resa. Resor kan vara kopplade, omfatta flera fordon och trafikslag, och vara samordnade genom samåkning under hela eller delar av transporten. De omfattar även transport av hjälpmedel såsom rullstol eller rollator, samt en mängd andra villkor.

Resenären/tillståndshavaren kan vara beledsagad av en ledsagare eller assistent, som är nödvändig för resans genomförande, eller av en eller flera medresenärer, som reser "i egen rätt". Dessa senare bör räknas in i resandet, men inte assistenter eller ledsagare.

I kollektivtrafiken mäts resor i termer av påstigningar, vilket innebär att antalet resor som inkluderar byten blir överskattat, och allt mer ju mer komplexa reskedjorna är.

Serviceresor

Serviceresor är en gemensam benämning på särskilda persontransporter enligt de lagar som styr Tillstånd nedan.

¹ För förklaringar av dessa begrepp, se Trafikanalys (2012).

Service trafik

Service trafik är trafik som utför särskilda persontransporter, men den kan också utföra kollektivtrafikresor. Service trafik (se nedan) kan utföras både som linjetrafik och som anropsstyrd trafik, och den kan utföras i såväl taxi som buss.

I många län söker man kombinera resandet i service trafik (särskilda persontransporter) med resor i kollektivtrafik, vilket kan innebära att samma fordon används för båda typerna av resor. Oftast sker därför service trafik i mindre tillgänglighetsanpassade fordon: personbilar, specialfordon eller mindre anpassningsbara bussar. Service trafiken kan vara anropsstyrd enligt olika principer², eller linjelagd. Den kan vara samordnad med kollektivtrafik, avseende beställning, sökning, eller biljetthantering (köp och visering). Anropsstyrd service trafik kan också utföra transporter i kollektivtrafik, så kallad kompletteringstrafik. Andra benämningar på service trafik är närtrafik, flextrafik, ringlinje med mera. Även länsöverskridande sjukreselinjer kan betecknas som ett slags service trafik.

Tillstånd

Inom särskilda persontransporter kan tillstånd avse antingen tillstånd att resa, eller tillstånd till ersättning för resa. Tillstånd att resa medges för färdtjänst och skjuts till grundskola, grundsärskola och gymnasiesärskola. Tillstånd till ersättning för resa medges för riksfärdtjänst, sjukresor och elevresor till gymnasiet med mera.³

Ett tillstånd kan vara av engångskaraktär eller ha en utsträckning i tiden, och det kan vara begränsat till ett visst antal genomförda resor. Tillstånd av engångskaraktär är riksfärdtjänst och en del sjukresor. Övriga tillstånd är utsträckta i tiden, och även sjukresor kan vara det.

Tillståndstyp

En tillståndstyp refererar till en grupp av tillstånd som regleras enligt en gemensam logik, till exempel en lag eller ett lagavsnitt. Färdtjänst är en tillståndstyp, riksfärdtjänst en annan, och sjukresor, elevresor och skolskjuts ytterligare andra exempel. Skolskjuts till förskoleklass, grundsärskola och gymnasiesärskola kan urskiljas som egna tillståndstyper, då de regleras i egna kapitel i skollagen.

Uppgiftskälla

I den här PM:an betyder uppgiftskälla antingen en uppgiftslämnare i form av en fysisk person, ett företag eller en organisation, eller ett register.

² För exempel och referenser, se Trafikanalys (2015).

³ Dessa rättigheter regleras i lag (1997:736) om färdtjänst, lag (1997:735) om riksfärdtjänst, lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor, skollag (2010:800) och lag (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor.

Förkortningar

BC	beställningscentral i befintlig lagstiftning.
CBC	certifierad beställningscentral enligt ny lagstiftning från 1 september 2020.
HSL	hälso- och sjukvårdslag (2017:30).
LRB	lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik (titeländring träder i kraft 2020-09-01).
MERIT	Mötesplats för Erfarenhetsutbyte inom Integrerad Trafik (nätverk inom Svensk Kollektivtrafik).
RC	redovisningscentral.
RIAK	resa i annan kommun (färdtjänst).
RKM	regional kollektivtrafikmyndighet.
RS	räkenskapssammandrag i kommuner och landsting, officiell statistik från SCB.
SLL	Stockholms läns landsting.

1 Inledning

I direktiven till utredningen *Samordning av särskilda persontransporter*⁴ finns ett stycke om behovet av ny statistik:

”Det saknas i dag regelbunden uppföljning och statistikunderlag för utvecklingen av utbud, kvalitet, och kostnader för de särskilda persontransporterna. Utredaren ska därför se över behovet av att en statlig myndighet gör regelbunden statistisk uppföljning av de särskilda persontransporterna på nationell nivå.”

Utredningen presenterade sina förslag den 28 juni 2018 (SOU 2018:58). I förslagen ingick förutom ovanstående även att utveckla statistik om resandet.

Trafikanalys lämnade underlag till utredningen om vilka förutsättningar som råder för att ta fram ny officiell statistik och en konsekvensbedömning av sådan statistikproduktion (Trafikanalys, 2018c). En PM med exempel på storheter och mått har också tagits fram men inte presenterats externt.

Tidigare kunskapsunderlag om särskilda persontransporter från Trafikanalys finns i kartläggningen *Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter* (Trafikanalys, 2014), *Uppföljning av integrerad kollektivtrafik i Dalarna och Kalmar län* (Trafikanalys, 2016) med underlagsrapport (Westerlund, 2017), och i *Vad vet vi om taxi?* (Trafikanalys, 2018e). En kartläggning av den anropsstyrda kollektivtrafiken i länen publicerades 2015, avseende 2013 (Trafikanalys, 2015).

Taxi är en form av trafik där det idag finns brister i statistiken (Trafikanalys, 2018e). Eftersom uppskattningsvis hälften av taxitrafiken sker på uppdrag av det allmänna genom färdtjänst, sjukresor, skolskjuts och anropsstyrd kollektivtrafik får det konsekvenser för möjligheterna att följa upp dessa verksamheter. Även den kommersiella taxitrafiken skulle vara betjänt av bättre möjligheter till uppföljning, vilket bekräftas av inspel från Taxiförbundet och Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik till Näringsdepartementet och Trafikanalys (Svenska Taxiförbundet, 2017).

Den 1 januari 2017 infördes nya regler kring redovisningscentraler för taxitrafik (RC). Det innebar att det skapades redovisningscentraler för insamling av trafikuppgifter och intäkter från taxameterutrustade fordon minst en gång i veckan. Informationen i RC finns dock enligt lagen endast tillgänglig för Skatteverket och det uppgiftslämnande företaget självt. Eftersom reformen genomfördes i takt med de årliga taxameterbesiktningarna var den fullt genomförd först den 1 maj 2018 (Prop. 2013/14:223; Ds. 2013:66; Bet. 2013/14:TU18; Prop. 2015/16:16). De cirka 11 procent av taxifordonen som har dispens från taxameterkravet omfattas ännu inte.⁵

I juni 2018 beslutade riksdagen att införa en ny kategori av taxitrafik, som dels avskaffar möjligheten till dispens från taxameterkravet, dels tar hänsyn till ny plattformsbaserad teknik för förmedling av taxitjänster, och inför nya krav på beställningscentraler som använder sådan

⁴ N2016:03

⁵ I början av februari 2019 fanns det drygt 18 100 taxifordon, varav drygt 2 000 hade dispens. E-post från Maria Åkerlund, Transportstyrelsen, 2019-02-14

teknik samt på de fordon som är anslutna till dem (SOU 2016:86; Prop. 2017/18:239). Den reformen kommer att vara fullt införd den 1 januari 2021.

I november 2018 presenterade Myndigheten för delaktighet regeringsuppdraget *Kartläggning av kvalitet i färdtjänsten* (MFD, 2018). Där föreslås att Trafikanalys bör få i uppdrag att utreda förutsättningar för att ta fram kompletterande statistik som även inkluderar kvalitet ur ett resenärsperspektiv.

1.1 Syfte och mål

Syftet med denna PM är att undersöka och bedöma förutsättningarna för nya statistikprodukter om resande, utbud och ekonomi med särskilda persontransporter. PM-en är främst motiverad av de nya registren som skapats via RC, men tar även upp andra statistikällor. Statistik för mätning av kvalitet inom dessa trafikformer behandlas dock endast flyktigt.

Målet är att skapa en bra grund för vidareutveckling av nya statistikprodukter.

1.2 Metod

En enkät gjordes per e-post till olika huvudmän, leverantörer av planeringssystem och beställningscentraler för taxi, med frågor om tillgängliga uppföljningsvariabler om resande, produktion och olika objektiva kvalitetsvariabler. Resultaten av enkäten redovisas i avsnitt 1.4.

Utöver enkäten har information inhämtats från seminarier om skolskjuts och andra serviceresor på Persontrafikmässan 22–24 oktober 2018, från representanter för MERIT⁶ och chefer för serviceresor i Jönköpings län och Jämtlands län, samt med företag som marknadsför planerings- och trafikledningssystem för särskilda persontransporter allmänt, samt speciellt för skolskjuts.

Möten har också genomförts med Skånetrafikens avdelning för serviceresor i Hässleholm, Malmö stads avdelning för serviceresor samt färdtjänsten i Lunds kommun, med syfte att samla underlag och bilda en uppfattning om möjligheterna att samla in olika typer av statistik, samt vilka uppgifter som lagras och rapporteras av verksamheterna.

De företag och personer som bidragit med information omnämns i avsnitt 7.3–7.4.

Även tidigare insamlade underlag har använts: dataanalyser i förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter (Trafikanalys, 2014), arbetsmaterial om nyckeltal för flextrafik (Westerlund, 2017), samt statistikinsamlingar om skolskjutstillstånd (SKL, 2006) och om sjukresor av expertnätverket MERIT (Norrländstingens Sjukresegrupp, 2018; MERIT, 2018). Vidare har använts underlag i utredningen *Samordning av särskilda persontransporter* rörande antal kommuner som överlåtit färdtjänst och riksfärdtjänst till RKM, samt underslag om skolskjutsen i kommunerna från SKL.

⁶ Mötesplats för Erfarenhetsutbyte om Integrerad Trafik

1.3 Beskrivning av önskat innehåll och redovisning

Här nedan presenteras några förslag på måttstorheter och målvariabler under respektive "storhet" som framhållits i regeringens direktiv och utredningen om särskilda persontransporter: utbud, resande, och kostnader. Vi lämnar storheten kvalitet därhän tills vidare, då den kräver mer utredning vad beträffar lämpliga mått samt relevans för användarna. Tillgången till variablerna undersöktes i den process som beskrevs i avsnitt 1.2.

Vi redovisar både grundläggande variabler, och sådana som behöver mer utredning. För en slutgiltig lista på intressevariabler för nationell statistik måste samråd ske med branschföreträdare, forskare och såväl regionala som nationella myndigheter.

Utbud

Vi kan dela upp utbudsvariablerna i "administrativa", "operativa" samt härledda eller beräknade mått.

Administrativa utbudsvariabler, till exempel:

- Antal tillståndsansökningar
- Antal beviljade tillstånd
- Typ av tillstånd, vidhängande villkor, t.ex.
 - Skolskjuts: tillstånd till linjetrafik, taxi, eller buss
 - Färdtjänst: villkor för ledsagare, medföljande, hjälpmedel
 - Schemalagd (regelbunden) eller ej
 - Maximalt antal resor per år

Variabler som gäller de faktiska tillstånden och ansökningarna kräver en uppgiftslämnare på kommunen eller RKM. Många av de administrativa variablerna kan dock samlas in via webbplatser, utan inblandning av kommunens tjänstemän, till exempel:

- Avståndsgränser för beviljande av tillstånd (t.ex. skolskjuts)
- Andel av dygnstid/veckotid som man kan boka en resa (öppettid i beställningscentral)
- Nödvändig förbeställnings- / avbeställningstid
- "Ruckningstid", dvs. tolerans som resenär tvingas acceptera före och efter önskad avresetid (ankomsttid)
- Villkor för ledsagare, medföljande, hjälpmedel (flera variabler som måste utvecklas ytterligare)

I vissa fall behöver kommunens mer detaljerade regelverk anlitas, men det kräver fortfarande inte personlig inblandning.

Operativa utbudsvariabler:

- Utbudstimmar eller körtid (Westerlund, 2017)
 - Med respektive utan passagerare
 - I fast avtalade respektive "avropade" fordon
- Körda kilometer
 - Med respektive utan passagerare
 - I fast avtalade respektive "avropade" fordon
- Servicetid (vid på- och avstigning)

De operativa variablerna bör framför allt samlas in ur planeringssystemens register över körningar, med stöd av standardiserade rapporter. Dessa behöver tas ut regelbundet, minst varannan månad, kanske tätare, och ackumuleras till årsvärden.

Härledda eller beräknade mått:

- Genomsnittlig beläggning, dvs. personkm delat med körda km
 - Med passagerare i fordonet, respektive total körsträcka (inklusive tomkörning)
- Samordnings- eller samåkningsgrad, samordningsvinst etc. (måste definieras, beräknas idag på olika sätt av olika huvudmän) – relaterat till beläggning ovan
- Direktkörtid eller -väg (hypotetiskt mått, det teoretiskt sett kortaste trafikarbetet, som vid ensamresande)

Resande

- Antal resor/passagerare (inklusive medföljande, exklusive ledsagare)
 - Varav samordnade
- Transportarbete (personkilometer, pkm)
 - Varav samordnade
- Restid
 - Varav samordnad

Härledda eller beräknade mått:

- Direktrestid eller -väg (hypotetiskt mått, den teoretiskt sett kortaste restiden, som vid ensamresande)
- "Omväg", dvs. differensen mellan faktisk resväg eller restid och direktrestiden/-vägen, som andel av direktrestiden/-vägen

Kostnader

- Offentliga nettoutgifter (skattebidrag)
- Resenärernas egenavgifter (intäkt till huvudman)

Redovisningsgrupper

Beroende på datakälla och användarnas önskemål finns olika möjligheter till att presentera variablerna i redovisningsgrupper (Tabell 1.1).

Tabell 1.1. Möjliga redovisningsgrupper för statistik om särskilda persontransporter.

Redovisningsgrupp	Värdemängd
Typ av särskild persontransport	Färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresa, sjuktransport, skolskjuts, elevresa
Anropsstyrd eller linjetrafik	Anropsstyrd, linjetrafik, kombinerad/integrerad
Fordon eller farkost ⁷	Personbil, specialfordon ⁸ , buss, tåg, flyg, fartyg, övrigt
Avtalade fordon	Fasta eller avropade
Utbud	Med respektive utan passagerare
Resande	Samordnat respektive direkt
Geografiska grupper:	
Län	Alla län
Kommungrupper	Enligt SKL:s eller Tillväxtverkets indelningar
Kommuner	Alla kommuner
Tidsperiod:	
Månad	Januari–december
Kvartal	Kvartal 1–Kvartal 4
År	Årtal

1.4 Resultat av enkät

En enkät med frågor om tillgängliga dataunderlag, till exempel restyper, variabler, uppföljningsrapporter och planeringssystem, skickades ut till olika organisationer av särskilda persontransporter i hela landet, både RKM och kommuner. Enkäten skickades även till leverantörer av planerings- och trafikledningssystem och taxametrar, samt större beställningscentraler för taxi. Det sammanlagda antalet organisationer i utskicket var 33, varav 13 RKM och 5 kommuner, 8 systemleverantörer och 7 beställningscentraler. Syftet med enkäten var först och främst en inventering av datakällor för en preliminär bedömning.

⁷ Om dataunderlaget ger förutsättningar för detta

⁸ Specialfordon är personbil med en eller flera platser för rullstol, eller möjlighet till liggande transport.

Enkäten mejlades ut den 4 oktober. Det sista svaret mottogs den 7 november och därmed avslutades insamlingen. Svar hade då inkommit från sex RKM och två kommuner. En del RKM reagerade ifrågasättande på enkäten, men gav samtidigt synpunkter på innehåll, definitioner och avgränsningar på kommande statistik (se avsnitt 7.4).

Förutom enkätsvaren har kompletterande material inkommit, med variabeldefinitioner, statistik och diagram på uppföljningsindikatorer, även från ett RKM och en kommun som inte svarade på enkäten. Dessutom har några möten hållits med några kommuner och RKM som inte svarade på enkätfrågorna.

Inga leverantörer av planeringssystem eller beställningscentraler svarade på enkäten, men en systemleverantör intervjuades istället, och kompletterande frågor ställdes per e-post. Material har även samlats in från leverantörernas webbsidor.

Enkäten innehöll tre delar: en om resandet, en om kvalitet och en om variabler för uppföljning av produktionen. Dessutom fanns det några frågor av praktisk natur: om utdataformat, lagringstid, egna uppföljningsvariabler, använda planeringssystem. Missivet och frågorna redovisas i sin helhet i bilaga A.

Av svaren om resandet framgår att de flesta kan svara på antal genomförda resor i färdtjänst och, om det förekommer, även sjukresor och skolskjuts, för både tillståndshavaren och medföljande resenärer. Något RKM registrerade dock inte antalet medföljande resenärer.

Nästan alla kunde också ta fram reslängden, utom huvudmän som använder systemet PLANET där de istället använder restid.

Frågorna om kvalitetsvariabler var till stor del inspirerade av indikatorer som föreslogs av TCP (2003), och var betydligt fler till antalet.

Alla åtta huvudmän kunde ta fram väntetid vid beställning eller antal samtal inom vissa svarstidsintervall, samt totalt antal samtal. Någon huvudman kunde inte ta fram beställningar som dragits tillbaka utan endast sådana som leder till en utförd transport eller en "bom"⁹. Alla kan också redovisa antal missade samtal, som alltså avslutas innan den påringande kommer fram. De flesta kan redovisa antal samtal som får vänta "för länge" enligt uppställt kriterium (som dock kan variera).

När det gäller antal inställda körningar, tidhållning vid start och mål, felaktig adress, faktisk restid, kunde ungefär hälften av huvudmännen leverera detta. Antal nekade beställningar, dvs. oförmåga att leverera en transport inom +/- en timme från önskad avresetid, kunde endast en huvudman leverera data om.

Alla uppgav också att de kunde redovisa antal synpunkter till kundtjänst, uppdelat på olika teman.

Från produktionssynpunkt kunde de flesta redovisa uppgifter om sena avbokningar och bomkörningar (dvs. resenären har uteblivit), samt vissa uppgifter om samordning, men de varierade: samordningsgrad, samordningsvinst i ekonomiska termer, eller antal samordnade transporter. Några kunde redovisa andelar beställningar via olika kanaler (telefon, webb och mobil), men ingen hade genomsnittlig fordonshastighet.

Vad gäller utdataformat kunde de flesta leverera kalkylbladsformat. Lagringstiderna för registeruppgifter varierar beroende på register, men även mycket mellan huvudmän. För resandet angavs relativt korta tider, från en månad till två år, för köruppdrag angavs mellan

⁹ En "bom" är en missad transport, på grund av att taxiföretaget och resenären aldrig möts av en eller annan anledning

sex månader och tio år (med hänvisning till redovisningslagen). Ett RKM hänvisade till EU:s dataskyddsförordning GDPR¹⁰ och angav tiden 1,5 år. En huvudman uppgav att man tar ut så kallade PC-filer, dvs. datarapporter, varje månad.

Tre av de existerande planeringssystemen var representerade bland enkätsvaren: PLANET, SAM3001 och Alfa (se vidare avsnitt 3.2 nedan under Planeringssystem). För skolskjuts används i ett län dessutom Trapezes skolskjutsprogram.

1.5 Ny lagstiftning

Redovisningscentraler (RC) infördes i lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik den 1 januari 2017. Syftet med RC är att möjliggöra skattekontroll av taxiföretag. Dessutom ska uppgifter lagras för att möjliggöra tillsyn av redovisningscentralerna. Det innebär att de uppgifter som finns lagrade om trafiken är körpass, utbudstid, köruppdrag, körsträckor, och ersättningar. Administrativa uppgifter inkluderar företags, förarens och fordonets identiteter.

Lagändringar för en ny kategori av taxitrafik som tillåter annan utrustning än taxameter för skattekontroll utfärdades den 14 juni 2018 (Prop. 2017/18:239; Bet. 2017/18:TU17). Dessa kommer att vara fullt genomförda den 1 januari 2021, men redan från 1 september 2020 börjar nya bestämmelser gälla om beställningscentraler i lag (2001:558) om vägtrafikregister, och i lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik, som då byter namn till lag om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik (LRB).

Certifierade Beställningscentraler (CBC) definieras så här i LRB:

2 § [...]. Med en beställningscentral avses en verksamhet som består i att
1. ta emot beställningar och betalningar samt fördela köruppdrag mellan innehavare av taxitrafiktillstånd, och
2. samla in, lagra och lämna ut uppgifter om förhållanden som avses i 1 och uppgifter från sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211).

Beställningscentraler som vill kunna fördela köruppdrag till taxifordon utan taxameter måste efter den 1 september 2020 ha tillstånd från Transportstyrelsen och ha en certifierad teknisk utrustning, enligt föreskrifter som just nu tas fram av Transportstyrelsen och Skatteverket.

I LRB anges bara grovt vilken typ av uppgifter som ska samlas in och lagras i CBC, och hur länge de ska lagras:

23 a § Beställningscentralen ska samla in och lagra sådana uppgifter som behövs för skattekontroll av innehavare av taxitrafiktillstånd och taxiförare. Lagringen ska pågå under sju år från utgången av det kalenderår då affärshändelsen mellan beställningscentralen och innehavaren av taxitrafiktillståndet inträffade.

Ovannämnda föreskrifter kommer att ange mer exakt vilka uppgifter som ska lagras i beställningscentralerna, samt egenskaper för den "särskilda utrustning", som fordonen istället för taxameter då måste ha installerat. Denna "särskilda utrustning" är ingen mätutrustning,¹¹

¹⁰ Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation)

¹¹ E-post från Henrik Carlborg, Swedac, 2019-01-29

utan en apparat för beräkning av det fasta priset för resan som ska överenskommas i förväg. Apparaten ska vara fast installerad i fordonet. Föreskrifterna är under framställning på Transportstyrelsen och ska remitteras i april 2019.

Alla beställningar genom CBC måste vara till fast, förbestämt pris, och alla betalningar måste ske genom centralen.

2 Hur sker transporterna idag?

I detta avsnitt tittar vi främst på resandet och hur det sker idag (fordonsslag), och exempel på vilka objekt och redovisningsgrupper som finns.

Medan tillstånden och resandet skiljer sig åt mellan tillståndstyperna, så är utförandet närmast detsamma, varför detta behandlas för sig.

2.1 Färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänst sker mestadels med taxi, som kan vara personbil eller specialfordon med utrymme för rullstol och ibland även liggande transport. I många län ges färdtjänstillståndshavare förmånliga villkor för resor i kollektivtrafiken, i vissa fall helt avgiftsfritt.¹²

Riksfärdtjänst sker också till stor del i taxi eller specialfordon, samt med tåg, flyg och fartyg på delsträckor.

Tillstånd för färdtjänst utges av kommunen, eller om den överlåtit ansvaret för dessa uppgifter till regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) av denna myndighet.¹³

Eftersom både färdtjänst och skolskjuts (med taxi) är kommunala angelägenheter finns det vissa möjligheter att samordna dessa resor, om det passar tidsmässigt samt resenärernas individuella förutsättningar. Om RKM ligger i landstinget, och kommunerna har överlåtit trafiken dit, finns det inte samma möjligheter att samordna färdtjänst med skolskjuts, men istället med sjukresor. Om RKM ligger i ett kommunalförbund finns det inte samma möjligheter att samordna färdtjänst eller skolskjuts i taxi med sjukresor, på grund av upphandlingslagarna.

Det är oftast möjligt att resa ett visst antal resor i en annan kommun än hemkommunen (RIAK), om resenären till exempel företar en resa med riksfärdtjänst. Kostnaden för dessa resor regleras kommunerna eller RKM emellan.

Objekt och redovisningsgrupper

Färdtjänst

Tillstånd: villkor avseende antal resor, hjälpmedel, medföljande, ledsagare

Resor – schemalagda, tillfälliga, resa i annan kommun (RIAK)

Medföljande (t.ex. barn), eller ledsagare, djur t.ex. assistanshund

Hjälpmedel: rollator, rullstol, etc.

¹² T.ex. i Stockholms, Skåne och Kalmar län

¹³ Lag (1997:736) om färdtjänst, lag (1997:735) om riksfärdtjänst, lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Riksfärdtjänst

Ett tillstånd är lika med en resa

Villkor avseende antal resor, hjälpmedel, medföljande, ledsagare

2.2 Sjukresor

Ersättning för sjukresor regleras i lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor, och gäller förutom vid sjukvård och graviditetskontroller i landstinget eller kommunen även för resor till rådgivning vid graviditet, tillhandahållande av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning, tandvård, konvalescentvård, vård i samband med LSS-insatser¹⁴, med mera.

Sjukresor sker till stor del med egen bil, taxi och specialfordon. Kollektivtrafik (tåg, buss och färja) och av landstingen särskilt inrättade sjukreselinjer, ofta länsöverskridande, är också betydande färd sätt. Det finns busslinjer med liggande transport på långa linjesträckningar.¹⁵ Flyg och helikopter förekommer också. Länsöverskridande resor är vanliga.

Tillstånd för sjukresa utges av vårdgivaren, som även beslutar om färd sätt beroende på patientens förutsättningar.¹⁶ Landstinget är endast skyldigt att erbjuda ersättning för sjukresan, men i vissa län erbjuds upphandlad trafik. För det mesta krävs en egenavgift för transporten som är lika med eller högre än kollektivtrafiktaxan, och i vissa län gäller sjukvårdskallelsen som färdbevis i kollektivtrafiken. I tätorter sker därför en stor del av sjukresorna i kollektivtrafiken.

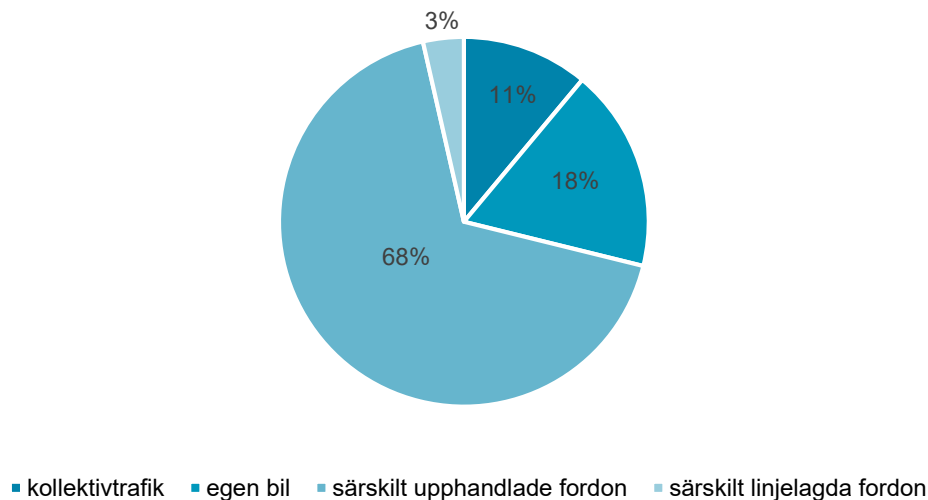
Inom expertnätverket MERIT (Svensk Kollektivtrafik) görs en viss insamling av sjukresestatistik, senast för år 2017.¹⁷ 18 av 21 län har svarat. Enligt insamlingen sker det 6–7 miljoner sjukresor per år, varav cirka två tredjedelar i särskilt upphandlade fordon och cirka en femtedel i egen bil (ersättning). En tiondel sker i kollektivtrafik och tre procent på särskilt anordnade sjuklinjer (Figur 2.1).

¹⁴ Lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade

¹⁵ T.ex. Ambuss som går Östersund–Sorsele–Örnsköldsvik–Umeå, Sambulansen i Västerbotten, Jumbolans Karlstad–Kristinehamn–Karlskoga–Örebro–Uppsala, Frisken Kalmar/Västervik–Linköping, Sjukreselinjen Mora–Falun–Uppsala–Upplands Väsby, m.fl.

¹⁶ Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor

¹⁷ Mathias Holmlund, Länstrafiken i Jämtland län AB, via utredningen Samordning av särskilda persontransporter (N 2016:03) 2018-05-09



Figur 2.1. Fördelningen av sjukresor på olika sätt att anordna trafiken, 2017.
Källa: MERIT (2018)

Sjukresorna i statistiken kan även omfatta liggande transporter och transporter mellan vårdinrättningar, trots att dessa i vissa fall egentligen bör klassificeras som *sjuktransporter*. Medan sjukresor *inte* är en del av sjukvården, är sjuktransporter däremot det.¹⁸

I HSL står det att:

6 § Landstinget svarar för att det inom landstinget finns en ändamålsenlig organisation för att till och från vårdinrättning eller läkare transportera personer vars tillstånd kräver att transporten utförs med transportmedel som är särskilt inrättade för ändamålet. (7 kap.)

I de landsting som har en beställningscentral för färdtjänst och sjukresor används av naturliga skäl dessa även för vissa sjuktransporter, där patienten inte behöver omvårdnad under färden. Men även om inte patienten behöver omvårdnad under färd kan *transportmedlet* behöva vara "särskilt inrättat för ändamålet", vilket gör att transporten *också* hamnar under HSL och patientlagen. Det finns således en otydlighet i lagstiftningen om vad som är det ena och det andra, vilket kan behöva klargöras i statistikens definitioner.

2010 gjorde landstingsrevisorerna i Stockholms läns landsting en granskning av sjukresorna (SLL Landstingsrevisorerna, 2010: s. 3):

Personer som har svårt att på egen hand resa med kollektivtrafik mellan hem och vårdinstitutioner eller mellan vårdinstitutioner kan få både ekonomiskt stöd när eget färdmedel används och praktiskt stöd med andra fordon. Resorna kan ske med sittande sjukresa eller liggande persontransporter. Färdtjänst används ofta av den resande istället för sjukresa.¹⁹ Vid akuta behov eller om vård kan behövas under resan anlitas ambulans.

Sittande och liggande persontransporter karakteriseras nedan (Tabell 2.1).

¹⁸ Hälso- och sjukvårdslag (2017:30), HSL, 2 kap. 1 § 2, samt patientlag (2014:821), 1 kap. 5 §

¹⁹ Det kan här noteras att detta inte är tillåtet enligt gällande lagstiftning. Det går dock att samordna regelverk och resor om färdtjänsten och sjukresorna har samma huvudman, vilket är fallet i Stockholms läns landsting.

Tabell 2.1. Karaktäristik av sittande och liggande sjukresor och -transporter, enligt Stockholms läns landsting.

Sittande sjukresa	Ekonomisk ersättning vid eget färdmedel, taxi, specialfordon med t.ex. ramp för rullstol, rullstolstaxi [...]
Liggande persontransport	Resenären bedöms ha behov av att transporteras liggande. Omsorg under resan, men ingen sjukvård

Källa: SLL Landstingsrevisorerna (2010: s. 5).

Enligt granskningen sker cirka sju procent av sjukresorna i SLL som liggande transporter. Hur stor andelen är i riket är okänt.

Enligt en analys av taxi och särskilda persontransporter i RVU Sverige 2011–2016 uppgick antalet resor till hälso- och sjukvård med färdtjänst, specialfordon och taxi till 5,2 miljoner per år i genomsnitt (Trafikanalys, 2018e). Av dessa skedde två femtedelar med färdtjänst i taxi, och en femtedel med färdtjänst i specialfordon.

Objekt och redovisningsgrupper²⁰

Tillstånd: ersättning, eller erbjuden transport

Särskilt anordnad taxi (upphandlad och samordnad), liggande transport (se nedan), ersättning för egenbeställd taxi, ersättning för egen bil (egetresande), ersättning för kollektivtrafik, sjukreselinje

Resor: schemalagda, tillfälliga

Medföljande (t.ex. barn), eller ledsagare, djur t.ex. assistanshund

Hjälpmedel: rollator, rullstol, etc.

2.3 Skolskjuts och elevresor

Skolskjuts till grundskolan, förskoleklass, grundsärskolan och gymnasiesärskolan regleras i skollagen (2010:800). Resor till gymnasiet med mera regleras i lag (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor.

Kommunernas skyldighet att anordna skolskjuts till grundskolan tillgodoses i många delar av landet med hjälp av linjelagd kollektivtrafik i den regionala kollektivtrafikmyndighetens regi, och särskilt anpassade periodkort ges då ut för resor på vardagar mellan vissa tider. I mer glesbefolkade områden utgör skolresorna ryggraden för att RKM ska kunna erbjuda ett grundläggande utbud med kollektivtrafik. De resor som inte kan tillgodoses med kollektivtrafik sker med särskilt anordnad skolbuss, taxi, som kommunen anordnar, eller genom så kallad självskjuts.²¹ Enstaka elever kan resa med taxibåt, svävar, helikopter m.m. Fristående

²⁰ Dessa bygger bl.a. på MERIT:s indelning

²¹ Självskjuts är när en anhörig får ersättning för att skjutsa eleven till skolan.

skolenheter har ingen skyldighet att erbjuda skolskjuts men kan naturligtvis göra det ändå, inom ramen för skolpengen²².

Skolskjuts till grundsärskola och gymnasiesärskola sker möjligen med särskilt anpassade transporter: personbil eller specialfordon. Om eleven har tillstånd för färdtjänst kan skolresan även ske med färdtjänst.

Tillstånd för skolskjuts utfärdas av kommunen om sådan skjuts behövs "med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet".²³ Sedan höstterminen 2018 är kommunerna skyldiga att även erbjuda barn i förskoleklass skolskjuts enligt dessa villkor.

Om elever väljer någon annan än den av kommunen anvisade skolan, till exempel en fristående skola, har de bara rätt till skolskjuts då det kan ske "utan organisatoriska eller ekonomiska svårigheter". Kommuner sätter vanligtvis upp egna detaljerade regelverk, med olika avståndsgränser och andra villkor för kommunal skolskjuts, inom ramen för skollagens mer allmänna krav.

Om eleven har växelvis boende i en annan kommun än hemkommunen får den i regel inte skolskjuts från den kommunen (om det innebär organisatoriska eller ekonomiska svårigheter).

Om hemkommunen anvisar grundsärskola och gymnasiesärskola i en annan kommun som kräver övernattnings får eleven skolskjuts i skolkommunen, som ersätts av hemkommunen.

Kommunen kan delegera tillståndsgivningen till rektorsområden eller enskilda skolor, vilket är fallet i till exempel Stockholms kommun. I en del fall görs ingen prövning av elevernas rätt till skolskjuts, utan de tilldelas alla elever oavsett behov. En anledning till att kommuner gör så är att slippa den administrativa bördan av en ansöknings- och prövningsprocess, överprövningar etc.

Kommuner ska svara för kostnaderna för resor för elever som är berättigade till studiehjälp enligt studiestödslagen²⁴ och bor minst sex kilometer från skolan fågelvägen, de kalendermånader då eleven har kostnader för resor mellan bostaden och skolan.²⁵ Det vanligaste är att dessa elever använder den regionala kollektivtrafiken.

Tillstånd för elevresor sker på samma sätt som tillstånd till grundskola, och kan också ske utan behovsprövning.

En liten andel av grundskoleeleverna bor i en annan kommun än hemkommunen, cirka en procent (Trafikanalys, 2014). I grundsärskolan är andelen större, åtta procent, och i gymnasiet och gymnasiesärskolan är andelen 28–35 procent av eleverna. Totalt rör det sig om cirka 15 000 elever i förskoleklass, grundskola, grundsärskola och gymnasiesärskola tillsammans, och cirka 100 000 elever i gymnasiet.

Många kommuner registrerar inte det faktiska resandet i särskilt anordnad skolskjuts med buss. Enligt uppgifter från systemleverantörer är det endast ett 30-tal kommuner som faktiskt räknar eleverna ombord. En jämförelse med RVU Sverige ger vid handen att det endast är cirka en tredjedel av det potentiella antalet resor med särskilt anordnad skolskjuts som faktiskt genomförs (egna beräkningar samt Trafikanalys, 2018e: Tabell 4.5 sid. 34).

²² Skolförordning (2011:185), gymnasieförordning (2010:2039)

²³ Skollag (2010:800), 9 kapitlet 15 b § (förskoleklass), 10 kap. 32 § (grundskola), 11 kap. 31–32 §§ (grundsärskola), 18 kap. 30–31 §§ (gymnasiesärskola), www.skolverket.se/regler-och-ansvar/ansvar-i-skolor/skolskjuts-och-elevresor

²⁴ Gymnasium, vuxenutbildning m.m. enligt studiestöds lag (1999:1395) och studiestödsförordning (2000:655)

²⁵ Lag (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor

Liksom i fallet med färdtjänst/riksfärdtjänst förekommer det med skolskjuts/elevresor resor i annan kommun än den där invånaren är bosatt, och där den mottagande kommunen ansvarar för utförandet av transporten på bosättningskommunens bekostnad. Detta innebär att det kan bli en bristande överensstämmelse mellan utförda resor och kostnader per kommun, och även risk för viss dubbelräkning eller underrapportering (täckningsfel). I grundskolan är det ett mindre problem då endast cirka två procent av eleverna i kommunal grundskola pendlar till annan kommun, men i gymnasiet är siffran drygt 40 procent²⁶. I gymnasiet reser dock de flesta i reguljär kollektivtrafik och kommer därför inte i fråga för den här statistiken vad gäller själva resandet.

Objekt och redovisningsgrupper

Tillstånd

Trafikform: kollektivtrafik, särskilt anordnad buss, särskilt anordnad taxi

Typ av skola/tillstånd: grundskola, grundsärskola, gymnasiesärskola, förskoleklass, elevresor

Resor

Trafikform: kollektivtrafik, särskilt anordnad buss, särskilt anordnad taxi

Typ av skola/tillstånd: grundskola, grundsärskola, gymnasiesärskola, förskoleklass, elevresor

SKL:s enkät 2018

SKL genomförde vintern 2017/18 (dec–mars) en enkät bland kommunerna om skolskjuts.²⁷ Frågorna gällde skolskjutsen i grundskola och förskoleklass. Det var ett visst bortfall beroende på att vare sig Stockholms eller Göteborgs kommuner svarade, inte heller andra större kommuner som Nacka, Gävle och Södertälje.²⁸ Svarsfrekvensen var 82 procent av kommunerna (avser svar om resandet/tillstånden).

Resultatet efter imputering gav ändå vissa indikationer på hur tilldelningen av skolskjutstillstånd ser ut:

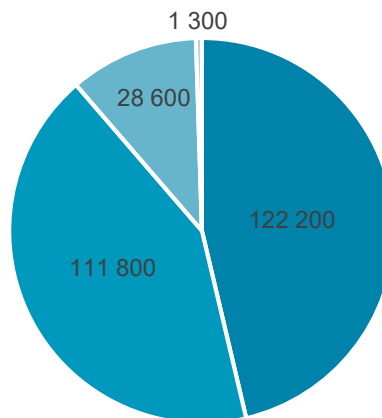
- Cirka 260 000 eller 25 procent av grundskoleeleverna (inklusive sarskola) har tillstånd
- Av dessa har drygt hälften tillstånd för särskilt anordnad skolskjuts (buss eller taxi)
- En elev kan ha tillstånd för flera trafikformer

Fördelningen av skolskjutstillstånd på trafikeringsformer framgår nedan (Figur 2.2).

²⁶ Enligt statistik från Skolverket avseende 2017

²⁷ Sara Rhudin, SKL 2018-04-19

²⁸ Bara dessa fem kommuner omfattar tillsammans ca 1,8 miljoner invånare eller 18 procent av rikets befolkning.



■ Allmän linjetrafik ■ Särskilt anordnad buss ■ Särskilt anordnad taxi ■ Egen bil (självskjuts)

Figur 2.2. Fördelningen av trafikformer bland skolskjutstillstånden.
Källa: SKL:s skolskjutsundersökning vintern 2017/18

Fördelningen i figuren i procent är sålunda:

- 47 procent har skolskjuts i allmän linjetrafik
- 43 procent åker särskilt anordnad buss
- 11 procent åker i särskilt anordnad taxi
- Andelen som åker i egen bil (självskjuts) är mindre än 0,5 procent

Till detta kommer tillstånden för elevresor för gymnasie- och vuxenskoleelever, vilka är en ersättning för resor som huvudsakligen sker med allmän linjetrafik. Dessa undersöktes inte av SKL i denna undersökning, men väl i en tidigare undersökning (se nedan).

Planeringen av den särskilt anordnade skolbusstrafiken har betydelse för insamlingen av utbudet (trafikarbetet), transportarbetet, samordningsgrad m.m.

Planeringen av skolbusstrafiken sker i fyra fall av fem i kommunen (58 procent), på RKM eller länstrafikbolaget (12 procent) eller av kommunen och RKM gemensamt (12 procent), och i 18 procent av kommunerna av trafikföretaget. I det sistnämnda fallet måste trafikföretaget tillfrågas om uppgifterna.

Planeringen av den särskilt anordnade skoltaxitrafiken sker till 30 procent av trafikföretaget.

Uppgifterna om kostnader i undersökningen bedöms som osäkra. Bortfallet är högre och man använder olika definitioner och avgränsningar.

En tidigare enkät genomfördes av SKL 2004/05 som även omfattade elevresor till gymnasiet och vuxenstudier (SKL, 2006). En uppföljande analys och uppräknings för 2012 gav ungefär samma resultat vad gällde andelen skolskjuts i grundskolan (25 procent), men även vissa resultat om gymnasiet, där 40 procent befanns ha ersättning för elevresor (Trafikanalys, 2014). Under arbetet med den senare rapporten genomfördes även en enkät om skolskjuts med kommunerna i Dalarnas, Jönköpings och Uppsala län.²⁹ Resultaten från dessa län är dock så olika inbördes, att det är svårt att göra en uppräknings till resten av landet.

²⁹ www.trafa.se/kollektivtrafik/lagstiftningen-for-sarskilda-persontransporter-4013/, dnr Utr 2013/94

2.4 Utförandet

Utförandet vad gäller särskilda persontransporter är sig likt mellan olika tillståndstyper, så länge det sker med taxi eller med specialfordon, vilket är vårt huvudfokus här.

För skolskjuts har man dock även utförande med särskilt anordnad buss (skolbuss), som inte är öppen för allmänheten.

Sjukresor sker till stor del i egen bil, så kallat egetresande. En del av sjukresorna är mer att likna vid sjuktransporter, t.ex. mellan sjukhus och andra vårdinrättningar i Skåne och Stockholms län.³⁰ I Skåne sker sådana transporter även med färdtjänst. Sjukresor kan även ske med luftfart och med linjelagda sjukreselinjer, och över länsgräns.

Tillståndsresor till skola och utbildning (grundskola, grundsärskola eller gymnasiesärskola) kan vara antingen med färdtjänst eller skolskjuts. Vilket det blir avgörs av varje kommun.

I många län finns det linjelagd trafik anordnad av RKM där det huvudsakliga resandeunderlaget utgörs av skolelever. Det är inte heller ovanligt att man med färdtjänst- eller sjukresetillstånd får resa fritt eller till reducerat pris i kollektivtrafiken.

Objekt och redovisningsgrupper

Beställningar till BC: antal per tillståndstyp, svarstid

Köruppdrag i BC och RC: antal per tillståndstyp, "bommar" (missade uppdrag pga. av att kund och chaufför aldrig möts)

Resor: i egen bil, eller med samordning

Vid samordning: samåkning på delsträckor, eller slingläggning (sekventiella individuella transporter)

Resor samordnad med linjetrafik

Riksfärdtjänst: kopplad (med långväga trafikslag), eller taxi hela vägen

Trafikslag/fordon: personbil, specialfordon, järnväg, luftfart

Resor i skolbuss

Sjukresor

Trafikslag/fordon: personbil, specialfordon, liggande transport, järnväg, luftfart

Färdtjänst, fordon: personbil, specialfordon

Fasta enligt avtal, eller avropsfordon (tillfälliga)

Antal fordon i maxtimmen

Skolbussar

Körpass i RC

³⁰ Detta har ökat i landstingen i och med vårdgarantier och kömiljarder, för att balansera beläggningen mellan olika sjukhus (Titti Unosdotter, Skånetrafiken 2018-10-29).

3 Beskrivning av rampopulationer och uppgiftskällor

Här sammanfattas de olika rampopulationer som är aktuella för offentliga och privata uppgiftslämnare. För de offentliga uppgiftslämnarna redovisas även de olika tillståndstyperna. Vidare redovisas de register som studerats på nationell, regional och kommunal nivå. Registren kan användas som ramar för målpopulationerna för de variabler som är aktuella i respektive register. Målpopulationerna och objekten (det man räknar) varierar med variablerna, men är typiskt sett tillstånd, tillståndsvillkor, resor, reslängd, körsträcka, körpass, med mera.

I Tabell 3.1 sammanfattas de offentliga uppgiftskällorna per tillståndstyp, med uppgiftskällor till berörda variabler.

SCB:s räkenskapssammandrag för kommuner och landsting (RS) tas inte med här eftersom det är en sekundärpublicering.

3.1 Offentliga uppgiftslämnare

Kommuner

Kommunerna är 290 stycken. Kommunerna är såsom ytterst ansvariga målpopulation för färdtjänst, riksferdtjänst, skolresor och elevresor. I praktiken är det dock inte självklart att alla kommuner är de mest lämpade som uppgiftslämnare.

Som nämnts ovan har mer än hälften av kommunerna (53 procent) överlåtit hela ansvaret för färdtjänst åt RKM, inklusive tillståndsgivning (myndighetsutövningen), och ännu fler (56 procent) ansvaret för riksferdtjänst, varför antalet uppgiftslämnare minskar för de tillståndstyperna. För resandet med färdtjänst gäller att 80 procent av kommunerna överlåtit samordningen av trafiken åt RKM. Det är cirka 57 kommuner³¹ som själva svarar för färdtjänst och riksferdtjänst, både myndighetsutövande och utförande. De största av dessa är Göteborg (tillsammans med Mölndal och Härryda), Malmö, Uppsala, Umeå, Lund, Borås, Sundsvall, Karlstad, Skellefteå och Östersund. Tillsammans har de en befolkning på 2,7 miljoner invånare eller 27 procent av befolkningen i riket (31 dec 2017)³². Andelen färdtjänsttillstånd i dessa kommuner är 29 procent av det totala antalet tillstånd i riket.³³

För skolresor och elevresor gäller att en del kommuner har delegerat skolskjutsfrågorna till skolor och rektorsområden, vilket utökar populationen. Enligt statistik från Skolverket fanns det

³¹ Siffran gällde 2018-12-27, men minskar i långsam takt. Den 1 februari 2019 övergick sålunda färdtjänsten i Svedala till Region Skåne, och Piteå har aviserat en överlåtelse till Norrbottens RKM (Länstrafiken) under 2019.

³² SCB:s befolkningsstatistik, www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/

³³ Cirka 88 000 av 309 087 (Trafikanalys, 2018b)

cirka 4 000 skolenheter för grundskola och förskoleklass med kommunal huvudman 2017.³⁴ Beträffande gymnasieskolor (de flesta av elevresorna) var antalet enheter knappt 900 med kommunal huvudman. Vi beaktar inte fristående skolor, eftersom de finansierar eventuell skolskjuts via skolpengen. Därmed är den en valfri service som skolan kan erbjuda om den vill, och den belastar inte ytterligare de offentliga utgifterna vilka vi fokuserar på här.

Kommunerna är uppgiftskälla för SCB:s Räkenkapssammandrag (RS) för kommuner, dvs. ekonomisk statistik från kommunernas bokslut.³⁵

Alla kommuner har en webbplats för samhällsinformation till medborgarna, där det oftast finns grundläggande information om villkoren för färdtjänst och skolskjuts, samt vart man vänder sig för olika frågor. Ibland finns även hela regelverken publicerade.

En del av de större kommuner som bibehållit ansvaret för färdtjänst har verksamhetsstöd i form av planeringssystem och register, som kan utnyttjas för rapportering av statistikunderlag.

Landsting/sjukvårdshuvudman

Sjukvårdshuvudmän är landstingen samt Gotlands kommun. Landstingen är 20 till antalet, medan Gotland både är primärkommun och sjukvårdshuvudman. Sjukvårdshuvudmannen ansvarar för ersättning av sjukresor, både eget resande och resande anordnat av myndigheten. I de fall RKM ligger i landsting kan samordning och samrapportering ske med färdtjänst och riksfärdtjänst för de kommuner som överlätit ansvaret för dessa tillstånd, eller anordnandet av resor, på RKM.

Landstingen är uppgiftskälla för SCB:s Räkenkapssammandrag för landsting, dvs. ekonomisk statistik från landstingens bokslut.

Alla landsting och regionkommuner har en webbplats för samhällsinformation. Information om villkoren för sjukresor och i vissa fall även för färdtjänst finns också på www.1177.se.

De landsting som erbjuder beställningscentral för sjukresor kan även använda planeringssystem för statistikrapporter, till exempel i Uppsala län. I andra län kan det vara upphandlade beställningscentraler för taxi som hanterar sjukresorna, och då blir det andra villkor för rapporterna. Utöver anropsstyrda sjukresor finns linjelagd trafik.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter

RKM är 21 till antalet. I december 2018 är sex av dem organiserade i kommunalförbund³⁶, ett i kommun (Gotland) och 14 i landsting. Från 1 januari 2019 är endast två läns RKM organiserade i kommunalförbund, Norrbotten och Västernorrland, och resterande utom Gotland i landsting (regioner). Region Gotland är både en kommun och en region.

Kommunalförbunden är uppgiftskälla till SCB:s Räkenkapssammandrag för kommunalförbund. Den skiljer sig åt från RS för kommuner och landsting och är inte heller fritt tillgänglig.³⁷ Alla RKM har webbplatser, men oftast riktar de sig mot resenärer. Organisationen och relationen till myndigheten framgår oftast av en flik "Om <länstrafiken>". Om RKM har

³⁴ www.skolverket.se/skolutveckling/statistik/sok-statistik-om-forskola-skola-och-vuxenutbildning, samt Skolverkets upplysningstjänst 2019-01-02. Här anges endast kommunala skolor och gymnasier, eftersom det i stort sett endast är de som berättigar till kommunal skolskjuts och elevreseersättning.

³⁵ RS innehåller uppgifter från resultat- och balansräkningar, samt verksamhetsindeldad statistik, www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/offentlig-ekonomi/finanser-for-den-kommunala-sektorn/rakenskapssammandrag-for-kommuner-och-landsting/.

³⁶ Dessa är Blekinge, Södermanlands, Värmlands, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län.

³⁷ www.scb.se/rskomforb

ansvaret för olika typer av serviceresor finns det information om villkoren för dessa, för de kommuner som har överlåtit ansvaret till RKM. Det bör också finnas information om vilka kommuner som inte ingår i samarbetet och kontaktuppgifter till dem.

Alla RKM har någon form av planeringssystem som stöd för anropsstyrda samhällsbetalda resor för att öka samordningen och effektiviteten, främst färdtjänst (se nedan på sidan 36). I de RKM som ligger i landsting sker även samordning med anropsstyrda sjukresor.

Tabell 3.1. Rampopulationer och offentliga uppgiftskällor för statistik om olika särskilda persontransporter (tillståndstyper).

	<i>Färdtjänst</i>	<i>Riksfärdtjänst</i>	<i>Skolskjuts, särskolskjuts m.m.</i>	<i>Sjukresor</i>
Ram- population (resor, tillstånd)	290 kommuner	290 kommuner	290 kommuner: ca 4 000 kommunala grundskolor och ca 900 kommunala gymnasieskolor ³⁸ (resor räknas endast i några kommuner)	21 landsting/ sjukvårds- huvudmän
Uppgifts- lämnare (resor, tillstånd)	18 RKM ³⁹ , plus ca 60 kommuner (delvis med rapporterings- stöd); webbsidor	Ca 210 kommuner, samt Riksfärdtjänsten Sverige AB; webbsidor	En kombination av 290 kommuner, skolor och enheter (se ovan); webbsidor (resor räknas endast i några kommuner)	21 landsting/ sjukvårds- huvudmän; webbsidor
Register (beställningar, körningar, förseningar, total omsättning)	• Ca 250 BC • Ca 5 RC⁴⁰ • Nya BC från 2021	• Ca 250 BC • Ca 5 RC • Nya BC från 2021	• Ca 250 BC • Ca 5 RC • Nya BC från 2021	• Ca 250 BC • Ca 5 RC • Nya BC från 2021
Alternativa eller komplet- terande källor (resor, körningar, förseningar)	ca 7 000 taxi- transportörer, 17 500 taxifordon	ca 7 000 taxi- transportörer, RC för ekonomi och körsträckor	ca 7 000 taxitransportörer, RC för ekonomi och körsträckor	ca 7 000 taxi- transportörer, RC för ekonomi och körsträckor

³⁸ Skolverket, läsår 2017/18, www.skolverket.se/skolutveckling/statistik/sok-statistik-om-forskola-skola-och-vuxenutbildning. Det finns även 3 800 kommunala förskoleklasser, grundsärskolor och gymnasiesärskolor som berättigar till skolskjuts, men det bedöms bland dessa finnas en överlappning med grund- och gymnasieskolorna. Dessutom finns det knappt 1 400 enskilda förskoleklasser, grundskolor och gymnasier, vilka inte räknas in här.

³⁹ Ej Västernorrlands eller Uppsala län, som inte har någon samordning av färdtjänst, eller Gotland som är en kommun.

⁴⁰ Det krävs lagändringar för att få använda RC som underlag till officiell statistik. Från 2021 tillkommer nya BC för fordon med "särskild utrustning" och app-baserad beställning, trafikledning och betalning.

3.2 Privata uppgiftslämnare

De uppgiftslämnare som diskuteras i det här PM är myndigheter som kommuner, RKM, och landsting, samt taxibranschen i form av trafikföretag, beställningscentraler och redovisningscentraler. Medan ramarna för myndigheter är okomplicerade, är taxibranschen mer svåravgränsad.

Taxibranschen är uppdelad på trafikföretag (transportörer) och beställningscentraler (Trafikanalys, 2018e). Det finns i huvudsak två källor till en ram för taxiföretagen: SCB:s företagsdatabas (FD) samt Transportstyrelsens vägtrafikregister. Källorna ger ungefär samma antal taxitrafikföretag var för sig, men för att hitta beställningscentralerna måste källorna kombineras.

SCB:s Företagsdatabas (FD) och Företagens ekonomi (FEK)

I FD har taxitrafikföretagen en egen SNI-kod, men det har inte beställningscentralerna (BC). SNI-branschen *Taxitrafik* har kod 49.320, medan de största beställningscentralerna ligger inom 52.219 *Övriga stödtjänster till landtransport* enligt SNI 2007.⁴¹ ⁴² I SNI 52.219 ligger emellertid även många andra verksamheter som inte har med taxi att göra.

I Trafikanalys rapport *Vad vet vi om taxi?* (2018:9) gjordes en delvis manuell utsökning av BC-arbetsställen via företagsnamn och arbetsställenamn.⁴³ De uppgick till drygt 160 stycken (data från 2014). Vissa offentligt drivna beställningscentraler fångas ändå inte upp, till exempel Trafikövervakningscentralen (TÖC) i Malmö stad, som ligger inom en Serviceförvaltning tillsammans med många andra och större verksamheter. Antalet arbetsställen inom taxitrafik uppskattades i samma rapport till cirka 7 000 stycken, både utgående från vägtrafikregistret (Taxiförbundet, avseende 2016) och via FD/FEK (Trafikanalys och Bisnode, avseende 2015).

Det är inte alltid som taxiverksamheten är den primära SNI-koden, den kan även vara den andra eller tredje. För att fånga upp beställningscentraler inom större koncerner (t.ex. bussföretag) bör man överväga att göra utsökningen på arbetsställen, men eftersom inga ekonomiska variabler, utan endast antalet anställda, finns på arbetsställevå måste ett ställningstagande göras för om och hur de ekonomiska variablerna ska imputeras. Fördelen med arbetsställen är också att de har en mer välbestämd geografisk lokalisering.

Det finns företag inom branschen som är mångsysslare, med låg aktivitet, och många enskilda firmor. I Trafikanalys produkt *Transportbranschens ekonomi*, som utfördes av Bisnode på uppdrag av Trafikanalys, användes avgränsningen minst 10 000 kronor i nettoomsättning per år och enbart inom branschen Taxitrafik.⁴⁴ Beställningscentraler definieras också enbart inom SNI-koden för trafikföretag, genom en samkörning med vägtrafikregistret (se nedan), såsom företag med få eller inga taxifordon men med en hög omsättning (69 stycken 2015). Tillsammans med de BC som identifierades inom SNI 52.219 skulle det totala antalet BC i landet uppgå till drygt 230 stycken åren 2014–15.

⁴¹ www.sni2007.scb.se/snihierarki2007.asp?sniniva=5&snikod=49320

⁴² www.sni2007.scb.se/snihierarki2007.asp?sniniva=5&snikod=52219

⁴³ Ur SNI 52.219 valdes arbetsställen ut med orden "taxi", "cab" eller "beställningscentral" i företagsnamnet, samt efter kontroll vissa med orden "central", "transportcentrum", "skoltransport" etc. Dessutom valdes relevanta arbetsställen i företagen Samtrans, Samres, Keolis samt landstingen i Uppsala, Kronoberg och Västmanland ut, samt de få enskilda firmorna med ordet "taxi" i firmanamnet.

⁴⁴ *Transportbranschens ekonomi 1997–2015 Fakta om statistiken*, kapitel 6, www.trafa.se/ovrig/transportbranschens-ekonomi/ ("Dokumentation"). Se även www.bisnode.se.

FD och FEK kan användas för att till exempel avgränsa populationen via omsättningen, gruppera företagen efter antal fordon (efter koppling till vägtrafikregistret) eller antal anställda, efter företagstyp, med mera.

Transportstyrelsens vägtrafikregister

En alternativ ram utgörs av Transportstyrelsens vägtrafikregister, där det finns uppgifter om taxitrafiktillstånd, fordonens organisationstillhörighet samt förarlegitimationer. Vägtrafikregistret ligger även till grund för Trafikanalys Fordonsstatistik. Det fanns i februari 2019 cirka 8 500 företag med taxitrafiktillstånd i Transportstyrelsens vägtrafikregister. Antalet taxifordon var cirka 18 100.⁴⁵

Antalet trafikföretag följs årligen upp i Svenska Taxiförbundets rapport Branschläget, via ett uttag från Transportstyrelsens vägtrafikregister⁴⁶. I Taxiförbundets urval krävs dock ingen minsta omsättning, enbart att det finns ett taxitrafiktillstånd.⁴⁷

Om en undersökning ska utgå ifrån aktiva taxitrafikföretag behöver populationen definieras på ett robust sätt. Om Trafikanalys får tillgång till uppgifter från RC och CBC är det inga problem, eftersom i stort sett all aktivitet ska registreras där, och bortfallen förses med orsakskod. Om detta inte är praktiskt genomförbart måste någon annan metod för ramen användas, antingen utgå från trafiktillstånd från vägtrafikregistret, (liksom Taxiförbundet), eller använda Bisnodes metod via SCB:s företagsdatabas.

3.3 Register

Det finns huvudsakligen fem typer av register som teoretiskt kan användas för att göra statistik om särskilda persontransporter, varav tre är rikstäckande och två typer (planeringssystemen och webbsidor) är regionala eller lokala.

1. Transportstyrelsens vägtrafikregister (som bland annat ligger till grund för Trafikanalys fordonsregister).
2. Redovisningscentraler (RC) som skapades 2017 för att underlätta skattekontroll.
3. Certifierade beställningscentraler (CBC) som från 2021 kommer att förmedla köruppdrag och betalningar till bilar med så kallad "särskild utrustning".
4. Kommuners, landstings och RKM:s webbsidor.
5. Verksamhetsstöd i form av planerings- och trafikoptimeringssystem som används av organisatörer av färdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

De register som ligger i fokus i det här PM är verksamhetsstöd i form av planeringssystem samt redovisningscentraler, och i mindre utsträckning vägtrafikregistret, certifierade beställningscentraler och webbsidor.

De olika registren beskrivs översiktligt här nedan.

⁴⁵ E-post från Maria Åkerlund, Transportstyrelsen, 2019-02-14

⁴⁶ Vägtrafikregistret ligger även till grund för Trafikanalys fordonsstatistik, i en version som kallas Fordonsregistret och som för närvarande produceras av SCB.

⁴⁷ www.taxiforbundet.se/om-oss/branschlaget/

Nationella register

Vägtrafikregistret

Vägtrafikregistret innehåller redan uppgifter om företag med taxitrafiktillstånd, taxifordon, förarcertifiering m.m. Sedan 2017 innehåller det även uppgifter för skattekontroll av taxitrafikföretag (transportörer) och för tillsyn av redovisningscentraler (Prop. 2013/14:223; Prop. 2015/16:16). Uppgifter om uteblivna överföringar av taxameteruppgifter ska skickas från redovisningscentralerna till Transportstyrelsen, liksom uppgifter från den årliga besiktningen av taxametrar från besiktningsföretagen.

Redovisningscentraler (RC)

För att få starta en redovisningscentral krävs tillstånd av Transportstyrelsen, och en certifiering av den tekniska utrustning som används för att ta emot, lagra och överföra uppgifter. Det finns idag endast ett ackrediterat certifieringsföretag, RISE (Research Institutes of Sweden).

De redovisningscentraler som finns idag är kopplade till leverantörer av taxametrar och beställningscentraler för taxi. Det finns idag sex certifierade RC: Halda, Structab, Cabonline, Taxi Stockholm, Taxinet och WebAck PL AB.⁴⁸ Varje RC är specialiserad på vissa modeller av taxametrar.

Tidskriften Taxi Idag rapporterade den 10 maj 2018 att 84 procent av taxifordonen, eller 16 200 fordon, då var anslutna till någon RC.⁴⁹ Drygt 2 000 fordon eller 11 procent av alla taxifordon har enligt ovan dispens från taxameterkravet, varav 90 procent utför samhällsbetalda transporter (SOU 2016:86). Det innebär att drygt 1 800 fordon utför samhällsbetalda transporter utan att vara anslutna till någon RC. Enligt Transportstyrelsen var det en månad senare cirka 300 fordon som inte hade anslutit sig.⁵⁰

Vilka uppgifter som ska lagras i RC anges i Transportstyrelsens föreskrifter, liksom vilka uppgifter som ska skickas in från besiktningsföretag för taxameterbesiktningar, och uppgifter om uteblivna överföringar från taxiföretagen. Vissa relevanta delar av dessa föreskrifter finns kopierade i Bilaga B. Ett diagram över uppgiftsflödena finns i Bilaga D.

Redovisningscentraler innehåller, förutom uppgifter om företaget, fordonet och föraren, uppgifter om bland annat⁵¹:

- a) körpass, tidpunkt och utsträckning
- b) köruppdrag, körsträcka och körtid med taxameter påslagen
- c) körsträcka och körtid utan taxameter påslagen
- d) summa ersättningar, kontant och kredit

Uppgifterna lagras per körpass och köruppdrag. För varje köruppdrag registreras även Tariff (namn och värde) i fritext, enligt taxiföretagets egna specifikationer. Det går inte att utläsa direkt av tariffnamnen om det rör sig om färdtjänst eller andra samhällsbetalda resor, utan att kontakta taxiföretagen själva (vilket alltså med nuvarande lagstiftning inte är möjligt).

⁴⁸ <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/redovisningscentraler-for-taxi/>

⁴⁹ Taxi Idag nr 8 2018, www.taxiidag.se/2018/manga-taxibilar-ar-inte-anslutna-till-redovisningscentral/

⁵⁰ Göteborgs-Posten den 11 juli 2018, www.gp.se/nyheter/sverige/300-taxibilar-riskerar-indraget-tillst%C3%A5nd-1.7054797

⁵¹ TSFS 2013:41 konsoliderad version, TSFS 2016:47. Se relevanta paragrafer i Bilaga B

Det finns möjlighet för Skatteverket att söka ut körpass utifrån olika sökbegrepp: företag, fordon, förare eller tidsintervall. Uppgifterna är inte ackumulerade och kan därför summeras utan dubbelräkning för samma fordon, förare etc.

Det ska enligt Transportstyrelsens föreskrifter finnas en kontrollfunktion i RC för att jämföra mottagna uppgifter från en taxameter med de taxameteruppgifter som ska överföras. Om ett fordon eller en taxameter inte rapporterat in uppgifter en vecka ska det skickas en rapport till Transportstyrelsen om bristen med en orsakskod till denna ("besked om överföring")⁵²,

- a) fel på fordonet eller taxametern,
- b) ledighet eller annan frånvaro,
- c) övrigt.

Även delvis uteblivna överföringar ska rapporteras av RC till Transportstyrelsen.

Definitionen av "besked" är "information om att en viss taxameter inte har brukats och om orsaken till detta enligt 2 a kap. 4 § taxitrafiklagen (2012:211)".

Överföringarna till RC genererar stora datamängder, ca 90 Mb per företag per år. Totalt cirka 630 Gb för alla 7 000 företagen per år.⁵³

Om datamängderna i RC ska bli tillgängliga för statistikändamål krävs omfattande regeländringar, av vilka några redovisas i Bilaga C. Om Trafikanalys beslutar att sätta igång en sådan process kan det vara möjligt att ändra något på den XML-specifikation på uppgifterna som idag finns i föreskrifterna enligt Skatteverkets önskemål, men den bör inte väsentligen avvika från den specifikationen eftersom det då skulle kräva omprogrammering av taxametrar och ny certifiering av både taxametrar och RC med stora kostnader som följd. Det finns enligt Trafikanalys bedömning heller ingen anledning till att ändra på Skatteverkets specifikation, om den tillåts användas även av andra.

Certifierade beställningscentraler (CBC)

Från den 1 januari 2021 måste taxifordon utan taxameter vara anslutna till en certifierad beställningscentral (BC). Det är idag inte känt vilka beställningscentraler som kommer att bli certifierade, men enligt uppskattningar i branschen kommer de att kunna räknas på handens fingrar, bland annat på grund av de omfattande regelkraven. De krav på uppgifter som kommer att lagras i BC kommer att likna dem som gäller idag för RC, men hanteringen är enklare eftersom alla uppgifterna om körpass, körsträckor och intäkter samlas i CBC och behöver inte överföras speciellt från taxifordonen, utan överföringen sker automatiskt och i realtid.

Taxifordon kommer att kunna vara anslutna till både redovisningscentraler och beställningscentraler, vilket innebär risk för dubbelräkning av företag, fordon, körpass och köruppdrag. Det ska dock inte vara möjligt att redovisa samma körpass eller köruppdrag via mer än en kanal. Om företagens organisationsnummer och andra identifikationsbeteckningar bibehålls vid insamlingen går det också att kontrollera för eventuella dubbelräkningar.

⁵² TSFS 2016:47, 10 § 6.

⁵³ Lise Pripp, Skatteverket 2018-11-16

Lokala och regionala register

Myndigheternas webbsidor

En typ av register utgörs av de webbsidor som kommuner, landsting/regioner och RKM lägger upp på internet. För administrativa uppgifter finns dessa webbsidor att tillgå, utan behov av ytterligare uppgiftslämnarbörda. De uppgifter man kan hämta härifrån handlar främst om villkor för olika typer av tillstånd och serviceresor, och ibland är hela regelverken upplagda. I de fall detaljerna inte finns upplagda på webbplatsen kan de kompletteras via de kontaktuppgifter som också finns där

Verksamhetsstöd

De flesta län har någon form av samordnad planering av färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. I tio län är samtliga kommuners färdtjänst samordnad inom RKM (Gotlands län inkluderat). Endast i ett län, Uppsala, är det inte någon av kommunerna som överlåtit färdtjänsten till RKM. I Norrbottens, Jämtlands och Värmlands län är alla utom en–två kommuner anslutna till RKM:s färdtjänst. I Västra Götalandsregionen saknas sju kommuner (av 49) och i Skåne 10 av 33⁵⁴. I många fall är de kommuner som inte är anslutna centralorter i länet, och därmed ganska stora. Se vidare kartan i Figur 3.3 på sidan 41 nedan.

För att på ett rationellt sätt kunna hantera ett stort antal beställningar, olika villkor kopplade till resenärernas tillstånd avseende till exempel behov av hjälpmedel, hämtning, medföljande med mera, administration av en fordonspark i realtid för utförande av transporter, ekonomiska transaktioner och uppföljning, behöver myndigheterna oftast använda sofistikerade boknings- och planeringssystem. Förutom att hålla reda på alla register, tillstånd ekonomi och avtal utför de här systemen automatisk samordning och optimering av rutten i realtid, med utgångspunkt i de beställningar som är aktuella för tillfället, och de fordon som är ute i trafik.

För anropsstyrd färdtjänst, sjukresor och skolskjuts finns det tre stora planeringssystem i Sverige: PLANET, SAM3001 och PASS. PLANET och SAM3001 är svenskutvecklade medan PASS är kanadensiskt.⁵⁵ Alla började utvecklas på 1970–80-talen. Ett län, Kalmar, har ett egenutvecklat system, WinHast (Kollektivtrafikmyndigheterna i Hallands m.fl., 2014).⁵⁶ En ny produkt som håller på att etablera sig heter Alfa, även den svenskutvecklad.⁵⁷ Även Värmlandstrafik använder sig av ett egenutvecklat system, Triplex 2, där trafikledning och samordning till skillnad från övriga system sker manuellt.⁵⁸

Skolskjuts planeras även i enklare, dedikerade system: Skjuts+ (Forsler & Stjerna), Skolskjuts (Sokigo), RPS (Fripero), Elevresor/Optimering (Optiplan), HD-Skol (Holmedal Data). Trapeze har också en namnlös lösning för skolskjutsplanering, "School Scheduling". Ett system som lanserats helt nyligen heter Ombord (Occas). Det omfattar en omborrdator, vilket ger förutsättningar för att registrera vilka elever som faktiskt reser och inte bara har tillstånd att resa. Av de här uppräknade systemen är det endast Optiplans och Occas system som uppgett att de håller reda på faktiskt resande. De finns installerade i ett 30-tal kommuner. Övriga räknar ut antalet skolskjutsresor med hjälp av antalet skoldagar.

⁵⁴ Underlag från utredningen N2016/03. Ytterligare en, Svedala, anslöt sig den 1 februari 2019.

⁵⁵ www.planit.se, www.malmator.se, www.trapezegroup.com

⁵⁶ Mejl från Peter Håkansson, Fripero AB, 2018-12-11, www.fripero.se

⁵⁷ www.snapcode.se

⁵⁸ Mejl från Anders Wahlén 2019-01-02. Värmlandstrafik ansvarar för servicetrafiken i alla kommuner i Värmland förutom Karlstad.

Kunskapen om hur planeringen av färdtjänst sker i de kommuner som inte har överlåtit trafiken till RKM är begränsad, men de största kommunerna har i alla fall planeringssystem precis som i RKM. Det gäller åtminstone Malmö, Göteborg⁵⁹, Karlstad, Uppsala med flera. I de minsta kommunerna finns det anledning att tro att planeringen sker mer manuellt.⁶⁰ I ett län, Värmland (utanför Karlstad som har sitt eget system), med cirka 200 000 serviceresor per år, sker också samplaneringen av transporterna manuellt.

Systemens funktion

Systemen fungerar på liknande sätt. Syftet med planeringssystemen, jämfört med till exempel rena trafikledningssystem för taxi, är att de samordnar transporterna för att utnyttja tillgängliga fordonsresurser mer effektivt, vilket minskar både kostnaden och miljöbelastningen.

Leverantören av PLANET hävdar till exempel att nyttjandegraden kan ökas från 35 procent i traditionell taxitrafik till 70 procent, mätt som antal resenärstimmar/total utehållandetid.

En skillnad mellan PLANET och de andra systemen är att den optimerar transporterna utifrån restid i stället för reslängd. Restidsmatriserna kan variera över dygnet, till exempel mellan rusningstid och övrig tid. PASS å andra sidan optimerar enbart på reslängd. I båda dessa system sägs det dock vara möjligt att redovisa både restid och reslängd, förutsatt att det finns motsvarande restids- respektive reslängdsmatriser tillgängliga för trafikområdet (Westerlund, 2017).

Systemens funktion kan överskådligt beskrivas som följer:

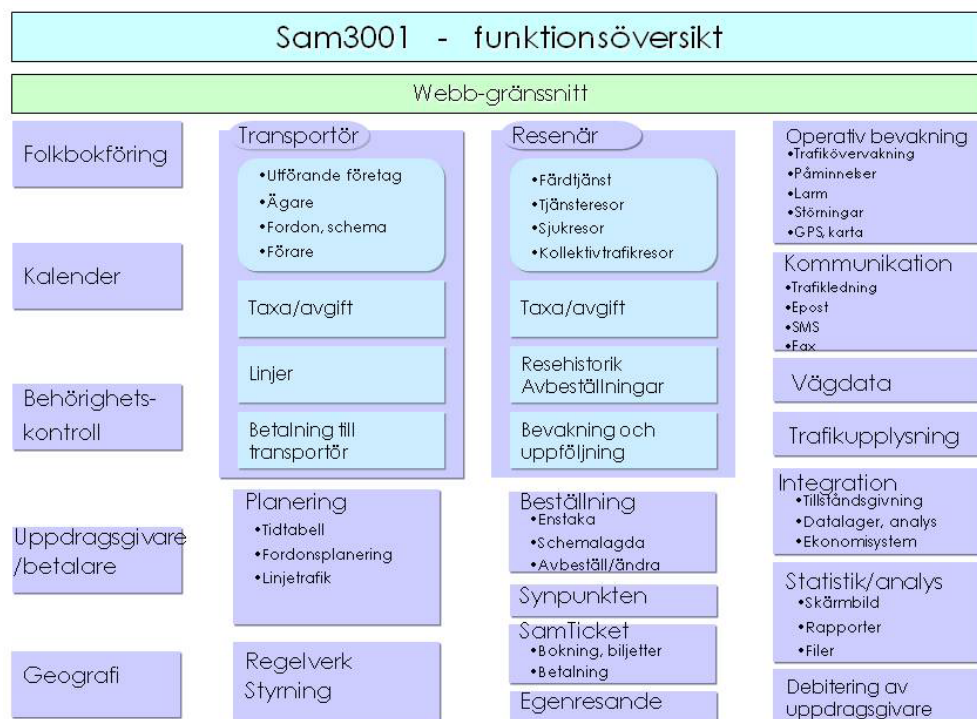
1. handläggare lägger in och hanterar resenärer och tillstånd i ett kundregister
2. resenärer och andra användare, såsom vårdpersonal, behandlingshem med flera, beställer resor, via telefon, dator eller mobil
3. systemet planerar och samordnar transporterna mer eller mindre automatiskt, givet befintliga resurser, på billigaste sätt
4. trafikföretag får information om uppdrag, trafiken och sina körpass och utför dem
5. efterbehandling av data om körning och ekonomi, fakturering, statistik och rapportering

Många av funktionerna ovan är tillgängliga via en användarportal på internet, både från datorer och mobiltelefoner.

⁵⁹ Göteborg samplanerar färdtjänst tillsammans med de intilliggande kommunerna Mölndal och Härryda

⁶⁰ I de 20 kommuner med minst antal tillstånd är antalet tillstånd mellan 36 och 492, med ett medelvärde på 299. Dessa beräknas generera 22 resor per dag i snitt per kommun (Trafikanalys, 2018b).

Här nedan illustreras funktionerna i SAM3001 för olika typer av användare (Figur 3.1).



2011-11-22 v2.06

© Malmator AB, 2001-2011

Figur 3.1. Översikt över funktioner i SAM3001 för respektive indata, trafikföretag, resenär och administration.
Källa: Malmator AB, www.malmator.se/system_sam3001.shtml

Systemens uppbyggnad och innehåll⁶¹

Systemen är flexibla, uppbyggda av moduler och kan anpassas till olika behov. De mest grundläggande delarna innehåller:

- all information om resenären: villkoren för hjälpmedel, medföljande, ledsagning, eventuell begränsning av antal resor
- information om beställningarna: tider samt start- och målpunkter
- information om tillgängliga fordon, och kanske även kartbilder som kan visa var bilarna befinner sig

Det finns ett vägnät eller zonsystem, och en optimeringsdel som fördelar köruppdrag och optimerar och planerar rutter. För resor som ska samordnas (samåkning) eller slingläggas (flera transporter i en följd) tas detta med i ruttberäkningarna.

Det finns olika utdatakanaler för mobil och webb, och för regelbunden rapportering, samt ekonomidelar där kostnader beräknas, och fakturor och betalningar registreras.

⁶¹ Detta avsnitt bygger på kommunikation med Erik Håkansson, Snapcode, med system installerade i Kronobergs och Södermanlands län, samt i Gotlands och Karlstads kommuner. Uppbyggnaden av övriga system antas vara likartad.

Andra register och funktioner som ingår är:

- Handläggnings- och användarregister, samt system för övervakning av behörigheter
- Återkommande bokningar ("fasta resor", schemalagda resor)
- Kontrakt med taxibolag (inklusive antal fordon av olika fordonstyper och deras ersättningar)
- Trafikövervakning, för att t.ex. omplanera eller informera kund om att ett fordon är försenat
- Linjehantering (t.ex. sjukreselinjer och närtrafik)
- Integration mot andra system, t.ex. ekonomisystem, handläggningssystem, trafikledningssystem och system för allmän kollektivtrafik

Vissa register tillhör inte "kärnfunktionerna" utan ser olika ut beroende på tillämpning, till exempel reskassa, egetresande-register⁶², högkostnadsskyddsregister, folkbokföringsregister, kundärenderegister, fordonsavvikelseregister et cetera,

Trafikövervakning och -styrning

Styrningen av förare och fordon sker olika beroende på om huvudmannen handlat upp en fast flotta av bilar, eller om de avropas dynamiskt, så kallade avropsfordon (ofta kombineras dessa modeller i avtalen för att kunna täcka upp för de tillfälliga behoven i rusningstrafik).

Om det finns fasta fordon kommunicerar beställningscentralen direkt med föraren via sina kanaler, som kan vara SMS, GPRS (mobildata) eller egenutvecklade appar. När det gäller avropsfordon kommuniceras innehållet i uppdraget till taxibolagets trafikledningssystem, som då förväntas utse ett fordon för uppdraget, varvid innehållet skickas till fordonets förare.

"Innehållet i uppdraget" kan till exempel se ut så här, vid ett uppdrag som innehåller två samplanerade transporter:

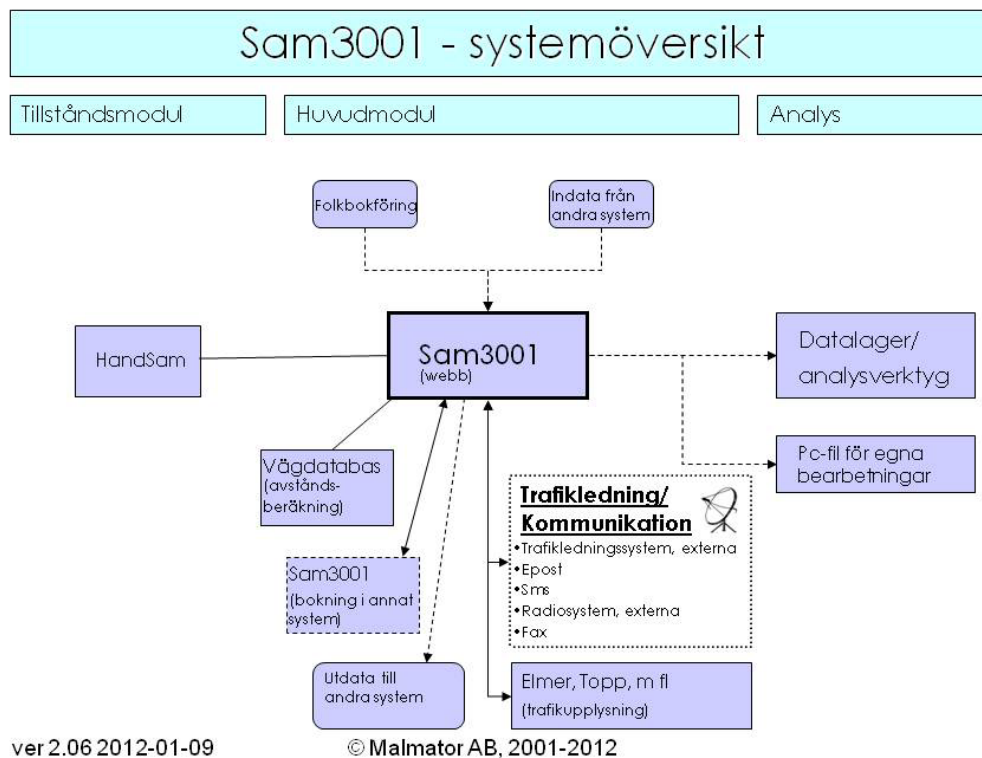
- Transport 1: Resenär Jonas Klasson. Hämtadress: Storgatan 8, Växjö. Lämnadress: ICA Maxi Storhagen, Växjö. Hämttid 08:30. Lämntid 08:55. Platstyp: Framsäte. Medresenärer: 1 assistent.
- Transport 2: Resenär Nils Holgersson. Hämtadress: Storgatan 10, Växjö. Lämnadress: Storchagensgatan 22, Växjö. Hämttid 08:35. Lämntid 09:05. Platstyp: Sittplats. Assistans: Extra hjälp

Uppdateringar av register

Registren uppdateras på olika sätt. Informationen i tillståndsregistret kommer i regel från det handläggningssystem som kommunen använder sig av, och uppdatering om resenärerna från Skatteverket (folkbokföringen). Linjenät/hållplatser lägger beställningscentralen själva in, liksom information om taxibolagen och fordon baserat på resultatet i upphandlingarna.

⁶² Avser sjukresor som företas i egen bil, och som renderar ersättning från sjukvårdshuvudmannen

Nedan syns en översikt över de ingående delarna i ett av systemen, SAM3001 (Figur 3.2).

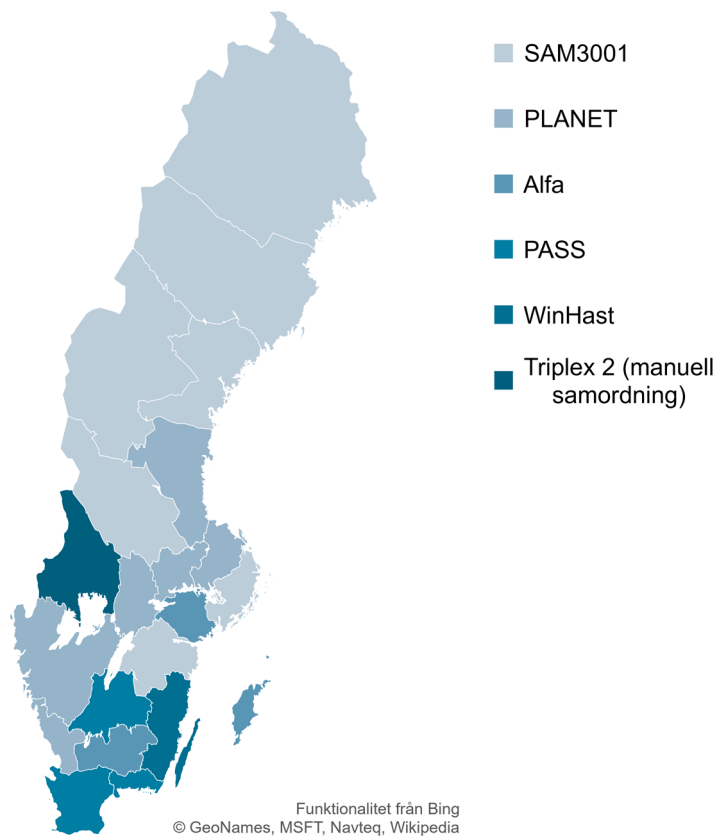


Figur 3.2. Systemöversikt av det vanligast förekommande planeringssystemet på marknaden, SAM3001.
Källa: Malmator AB, www.malmator.se/system_sam3001.shtml

Karta över använda system

I Figur 3.3 sammanfattas vilka planeringssystem som används på regional nivå för de 233 kommuner som har samordnad färdtjänsttrafik inom RKM, samt i vissa landsting för planering av sjukresor.

I de kommuner som inte överlåtit planeringen av färdtjänst till RKM, måste den planeras lokalt (se avsnitt 3.1).



**Figur 3.3. De boknings- och planeringssystem som används på länsnivå, för de kommuner vars färdtjänst samordnas regionalt samt i vissa fall för sjukresor. Dessutom planeras och utförs färdtjänst självständigt i 56 kommuner, se texten.
Källa: Egen insamling.**

4 Bedömning

Aspekter vid insamlingen som är väsentliga för kvaliteten av en statistikprodukt redovisas i SCB:s handbok *Kvalitet för den officiella statistiken*, kapitel 3 Datainsamling (SCB, 2018).

Här väljer vi att koncentrera oss på följande punkter som grund för bedömning av data- och uppgiftskällorna:

- Observationsobjekt
- Variabler som kan fångas med källan
- Upplösning i redovisningsgrupper
- Uppgiftslämnarbörda
- Ramtäckning: procentuellt och systematisk selektion
- Risk för bortfall, handlingsalternativ vid bortfall
- Kvalitetskriterier: aktualitet, punktlighet
- Möjlig uttagsfrekvens
- Stabilitet av variabler över tid
- Sekretess: personuppgifter
- Kontroller och korrigeringar i ägarens register

För var och en av dessa punkter försöker vi göra en bedömning av data- eller uppgiftskällan. Bedömningen görs per typ av uppgiftskälla:

- Myndigheter, dvs. kommuner och RKM
- Myndigheters webbplatser
- Redovisningscentraler
- Taxibranschen
- Räkenskapssammandrag

4.1 Kommuner och RKM

De tillståndstyper där kommuner och RKM kommer ifråga som uppgiftslämnare är färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och elevresor.

För sjukresor är det sjukvårdshuvudmän (landstingen och Gotlands kommun) som är primär uppgiftskälla, men de kan i vissa fall vara samordnade i RKM, om denna ligger i landstinget.

Som grund för de flesta kommuners och RKM:s uppgiftslämnande ligger rapporter från planeringssystemen, vars uppgift är att samordna beställningar och trafik (se avsnitt 3.2). Idag sker uppgiftslämnande avseende färdtjänst och riksfärdtjänst, och variabelerna tillstånd och resande (antal resor). I många kommuner och RKM sker dock även transporter av andra slag,

till exempel skolskjuts med taxi (kommuner), eller sjukresor (RKM i landsting) som utan större besvär skulle kunna ingå i rapporteringen, om bara specifikationen över vad som ska lämnas utökades med dessa uppgifter. Dessutom skulle utan större förändringar trafikarbetet kunna rapporteras. Transportarbetet (personkilometer) används inte i någon större utsträckning idag, men enligt systemleverantörer är det en relativt enkel operation att införa även den variabeln (se avsnitt 1.4). I ett av systemen, PLANET, beräknas transporterna ursprungligen utifrån tidsåtgången mellan zoner i stället för reslängden, men enligt branschföreträdare går det att översätta restider till reslängd genom att införa motsvarande reslängdsmatriser. Det är i så fall ett visst arbete som måste göras i de sex län plus Göteborgs stad som använder PLANET. Även restid är intressant, liksom tidpassning och tidhållning. I de system som beräknar transporterna efter reslängd behöver då på motsvarande sätt införas restidsmatriser.

Observationsobjekt

Objekt är kommuner och RKM, som ligger i landsting eller kommunalförbund.

Variabler

Antal resor och trafiken i form av köruppdrag (antal, längd och tid), samt samordning av transporter genom samåkning eller slingläggning. Antal personer med olika typer av villkor, t.ex. ensamåkande, assistent, medföljande, framsäte, hjälpmedel, hämtning vid dörr, trappklättring. Tidpassning (punktlighet vid inställelse) och tidhållning (transporttid), resenärstid och fordonens tid i trafik (utehållandetid) går också ofta att observera, liksom väntetid i telefonväxeln, med mera.

Upplösning i redovisningsgrupper

Det finns goda möjligheter till grupperingar efter tillståndstyp, geografi och eventuellt även tidsperioder.

Uppgiftslämnarbörda

Med rätt förutsättningar från systemleverantörerna behöver inte uppgiftslämnarbördan bli särskilt hög, åtminstone inte om frekvensen förblir årlig. En mindre andel mindre kommuner, och även något RKM bedöms inte ha något planeringsstöd, vilket påverkar uppgiftslämnarbördan och även vilka variabler de kan lämna uppgifter om. I kommunernas fall kanske de då hänvisar till trafikföretaget (taxiföretag).

I dagens undersökning *Färdtjänst och riksfärdtjänst* kontaktas i vissa fall kommunerna var för sig för insamling eller för bekräftelse, även om uppgifterna finns centralt.⁶³

Ramtäckning: procentuellt och systematisk selektion

Ramtäckningen är mycket god, då alla myndigheter är kända. Antalet uppgiftslämnare minskar sakta då kommuner överlåter färdtjänst m.m. till RKM. Idag redovisar cirka 20 procent av kommunerna för sig själva. De kommuner och RKM som inte har något planeringsstöd påverkar vilka variabler de kan lämna uppgifter om. Att ramtäckningen är god innebär inte att det inte kan finnas brister i täckningen av målpopulationerna resor och trafik.

⁶³ Till exempel via Västtrafik när det gäller färdtjänsten i de flesta kommuner i Västra Götaland, och via Riksfärdtjänsten Sverige AB när det gäller riksfärdtjänsten i de cirka 160 kommuner som anlitat dem.

Risk för bortfall, handlingsalternativ vid bortfall

De kommuner och RKM som inte har något planeringsstöd påverkar vilka variabler de kan lämna uppgifter om. Eftersom det rör sig om mindre kommuner bedöms inte bortfallet bli så betydande, men det bör finnas beredskap för imputeringar.

Aktualitet och punktlighet

Bedöms inte bli annorlunda än i dagens *Färdtjänst och riksfärdtjänst*⁶⁴.

Möjlig uttagsfrekvens

Uppgifter från planeringssystem finns tillgängliga på månatlig basis och många uppgifter raderas i själva verket efter 2–3 månader, och måste därför ackumuleras för årlig statistik. Dock är det inte säkert att de lokala myndigheterna är beredda att lämna uppgifter oftare än årligen, eller att det är ändamålsenligt för nationell statistik.

Stabilitet av variabler över tid

Villkoren för färdtjänst med mera varierar, både geografiskt och över tid, vilket gör att "tillstånden" för särskilda persontransporter inte är desamma över vare sig tid eller rum. Detta är fallet redan i dagens officiella statistik om färdtjänst och riksfärdtjänst.

Sekretess: personuppgifter

Ackumulerade uppgifter behöver inte hantera personuppgifter, dock kan det i mindre kommuner förekomma röjanderisker på grund av ett lågt antal tillstånd med mera.

Kontroller och korrigeringar i ägarens register

Många RKM och åtminstone de större kommunerna följer upp sin verksamhet regelbundet, men en del kontroller och rimlighetsbedömningar måste även ske hos statistikproducenten, liksom imputeringar för de fall det saknas uppgifter eller om uppgifterna är orimliga.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis erbjuder kommuner och RKM rika möjligheter till statistik om resande och trafik med god upplösning, förutsatt att specifikationerna av de uppgifter som ska samlas in utvecklas och helst föreskrives i Trafikanalys tillämpningsföreskrifter. Dessa föreskrifter bör tas fram i samarbete med leverantörer av planeringssystem och några av myndigheterna, så att de införlivas i automatiserade rapporteringssystem.

4.2 Myndigheters webbplatser

Myndigheternas webbplatser är en outnyttjad resurs och ett öppet register för uttag. De mest grundläggande villkoren för de samhällsbetalda resorna finns alltid lätt tillgängliga, och ibland ligger även hela regelverken upplagda. En inventering behöver göras av dels användarnas behov, dels av lämpliga intressevariabler.

⁶⁴ www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/

Observationsobjekt

Kommuner och RKM.

Variabler

Villkor för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. T.ex. minsta förbeställningstid, justering av hämt- och lämntid, maximal omväg vid samåkning, villkor för ensamåkande, assistent eller medföljande, hjälpmedel, trappklättring m.m. Öppettider för BC samt möjliga tider för resa.

Upplösning i redovisningsgrupper

Kommuner, län och respektive villkor.

Uppgiftslämnarbörda

Obefintlig.

Ramtäckning: procentuellt och systematisk selektion

Aktuella uppgifter kan saknas på webbplatsen.

Risk för bortfall, handlingsalternativ vid bortfall

Aktuella uppgifter kan saknas på webbplatsen. Alternativt angreppssätt är att ta kontakt med källan.

Kvalitetskriterier: aktualitet, punktlighet

Regelverk kan uppdateras med oregelbundna intervall och när som helst under året. Uttag kan ske vid en bestämd tidsperiod varje år.

Möjlig uttagsfrekvens

Godtyckligt, men lämpligen årligen.

Stabilitet av variabler över tid

Förmodat hög.

Sekretess: personuppgifter

Ja, röjandekontroll nödvändig i små kommuner.

Kontroller och korrigeringar i ägarens register

Varierar per kommun.

4.3 Redovisningscentraler (RC)

Uppgifterna i RC är än så länge inte tillgängliga för annat bruk än skattekontroll. Om de blir tillgängliga i framtiden kan de bli en värdefull källa till exakt kunskap om hela taxibranschens utbud, körsträckor, beläggning och intäkter.

Observationsobjekt

Körpass, köruppdrag, taxiföretag, förare, fordon.

Variabler

Antal körpass, köruppdrag, körsträcka och körtid med och utan betalande passagerare, intäkter, antal fordon som ej i tid (veckovis) överfört uppgifter helt eller delvis, antal företag och förare, tariffer.

Upplösning i redovisningsgrupper

Geografisk upplösning endast via företagets lokalisering. Tidsmässig upplösning ner till en vecka, då fordonen är skyldiga att lämna uppgifter minst veckovis. Små möjligheter att skilja mellan privatfinansierade och samhällsbetalda köruppdrag.

Uppgiftslämnarbörda

Närmast obefintlig för ytterligare användning av redan insamlade data. All överföring mellan fordon och RC och mellan RC och andra mottagare sker elektroniskt och digitalt. (Förarna måste dock ta sig till redovisningscentralen en gång i veckan.)

Ramtäckning: procentuellt och systematisk selektion

Före 2021, undertäckning av den totala taxipopulationen med elva procent på grund av taxameterdispens. Cirka 90 procent av undertäckningen är fordon som utför samhällsbetalda tjänster, cirka 1 800 fordon. Från 1 januari 2021 ska alla fordon vara anslutna till antingen en RC eller en CBC, och det ska även vara möjligt att vara anslutna till båda. Varje körpass/köruppdrag kan dock ej överföras mer än en gång till en mottagare.

Ur perspektivet samhällsbetalda resor utgör ramen en övertäckning, då det inte enkelt går att urskilja dessa transporter från privatfinansierade. Det finns fritextuppgifter om använda tariffer som måste anges för varje köruppdrag, men de är företagsspecifika och följer inte någon standard.

Risk för bortfall, handlingsalternativ vid bortfall

Om ett fordon inte överför uppgifter veckovis, helt eller delvis, skapas rapporter om bristerna hos RC, som RC måste meddela till Transportstyrelsens (vägtrafikregistret). Orsakskoder med typ av brist, samt med eventuell förklaring till bristen från trafikföretaget ("besked") måste också ges ("fel på fordonet eller taxametern"/"ledighet eller annan frånvaro"/"övrigt"). Med tanke på denna information borde det finnas goda möjligheter till bortfallsanalyser och imputering.

Aktualitet och punktlighet

Uppgifter uppdateras för varje fordon varje vecka. Hur fort det går att framställa statistik är inte analyserat ännu, men det finns goda möjligheter till en hög aktualitet. Inte heller punktligheten går det att uttala sig om i nuläget.

Möjlig uttagsfrekvens

Uppgifter uppdateras för varje fordon varje vecka. Hur ofta uppgifter för statistikframställning kan tas ut, och hur ofta det är praktiskt genomförbart och motiverat ur ett användarperspektiv, måste bli föremål för djupare analyser.

Stabilitet av variabler över tid

De variabler som redan ingår lär vara stabila över tid, då de regleras av myndighetsföreskrifter som är noggrant utredda utifrån Skatteverkets behov av skattekontroll. Vidare önskemål kan framföras av Trafikanalys och specificeras i föreskrifter för officiell statistik. Andra myndigheter som Transportstyrelsen och Försäkringskassan har också visat intresse för datakällan, och kan eventuellt också komma att framställa önskemål på variabeluttag.

Sekretess: personuppgifter

Sekretess råder för uppgifter om enskilda företag, som representeras av organisationsnummer. Förarna är representerade av förarkoder (det är okänt om de går att identifiera av andra än Transportstyrelsen och företaget där föraren är anställd).

Kontroller och korrigeringar i ägarens register

I taxameterutrustningen åtföljs alla körpass och köruppdrag av löpnummer, så att RC vid överföringen kan kontrollera dessa. Om det uppstår luckor i löpnumren skapas rapporter om detta, med orsakskoder.

Sammanfattning

RC och de kommande certifierade beställningscentralerna (CBC) är potentiellt mycket intressanta källor för statistikändamål för heltäckande statistik om taxibranschen utbud, körsträckor, beläggning och intäkter, men det krävs lagtekniskt utrednings- och utvecklingsarbete samt riksdagsbeslut innan de kan bli åtkomliga för det.

Det är ingen källa till kunskap om resandet. Det är inte heller självklart att de är användbara för att följa samhällsbetalda resor, eftersom det inte utan vidare arbete och eventuellt även uppgiftsinsamling från enskilda taxiföretag går att skilja på samhällsbetalda serviceresor och privata köruppdrag (via Tariffnamnet i fritext).

4.4 Taxibranschen

Informationen från RC är ingen källa till uppgifter om resandet med taxi. En möjlighet till komplettering med taxiresandet är att vända sig direkt till branschen med en urvalsundersökning. Branschen består av ett mindre antal beställningscentraler (BC) och ett större antal utförande trafikföretag. En stratifierad undersökning med ett liknande upplägg görs i Trafikanalys statistik Lastbilstrafik⁶⁵, som dock är mycket mer omfattande än det vi föreslår här.

Det finns ett fåtal BC dit en större andel av trafikföretagen är anslutna, och ett okänt antal trafikföretag som har en egen beställningscentral eller telefonväxel. Det finns också ett okänt antal företag som inte är anslutna till någon växel utan fångar kunder "på gatan". I Trafikanalys (2018e) uppskattades antalet BC till drygt 230 stycken åren 2014–15, och antalet taxitrafikföretag var cirka 8 500 i feb 2019.

En insamling skulle kunna omfatta alla identifierade BC och ett stratifierat urval av de taxiföretag som ej är anslutna till något BC, under förutsättning att det går att separera BC-anslutna företag från andra företag (för att undvika dubbelrapportering). De företag/fordon med minst aktivitet skulle kunna uteslutas genom en avgränsning i omsättning, liksom i

⁶⁵ www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/

dagens undersökning Transportbranschens ekonomi⁶⁶. Frågorna skulle kunna omfatta resandet i samhällsbetalda eller privatfinansierade uppdrag. Hjälpinformation om till exempel aktivitet och stillestånd skulle kunna hämtas från RC eller från vägtrafikregistret om dessa uppgifter blir tillgängliga. Likaså kan uppgifter om körsträckor och körtider hämtas därifrån.

Förändringen från 1 jan 2021 med Certifierade BC innebär delvis nya villkor för insamlingen bland de fordon som är anslutna till dem, till exempel att möjligheten till taxameterdispens försvinner.

Observationsobjekt

Urval av trafikföretag, förare, fordon, körpass och köruppdrag.

Variabler

Köruppdrag, körsträckor, resor med privatfinansierad taxi och samhällsbetalda resor, ledsagare och medföljande.

Upplösning i redovisningsgrupper

Relativt god om svarsfrekvensen blir tillräckligt hög.

Uppgiftslämnarbörda

Hög för uppgifter om resandet i de trafikföretag som inte är anslutna till en BC. Lägre för de som är anslutna. Förutsättningarna att följa de samhällsbetalda resorna är olika för anslutna och icke anslutna företag, men de anslutna trafikföretagen torde vara i överväldigande majoritet härvidlag.

Ramtäckning: procentuellt och systematisk selektion

Fordon och företag i taxitrafik är väl avgränsade genom trafiktillstånden i Transportstyrelsens vägtrafikregister. Köruppdragen är inte lika väl avgränsade, utan behöver definieras för olika typer av uppdrag. Samåkning mellan flera tillståndstyper komplicerar bilden.

Resandet omfattar alla resenärer, såväl folkbokförda i Sverige som tillfälliga besökare. Vår enda andra heltäckande källa till kunskap om taxiresande, RVU Sverige, fångar enbart resor gjorda av folkbokförda i Sverige⁶⁷. För särskilda persontransporter saknar detta betydelse, men inte för en generell statistik om resandet med taxi i Sverige.

Risk för bortfall, handlingsalternativ vid bortfall

Hög. Bortfallsanalys möjlig om det finns hjälpinformation från RC.

Aktualitet och punktlighet

Det finns ingen grund för att analysera dessa i nuläget.

Möjlig uttagsfrekvens

Årlig statistik är en rimlig ambitionsnivå.

Stabilitet av variabler över tid

1 jan 2021 införs en ny kategori av taxitrafik, samtidigt som möjligheten till taxameterdispens försvinner, vilket innebär vissa förändringar.

⁶⁶ www.trafa.se/ovrig/transportbranschens-ekonomi/

⁶⁷ Viss information om taxiresande finns även i Trafikanalys officiella statistik, *Färdtjänst och riksfärdtjänst*, www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/.

Sekretess: personuppgifter

Uppgifter om enskilda företag behöver hanteras, samt möjligen föraridentiteter via förarkoder, men inga direkta personuppgifter.

Kontroller och korrigeringar i ägarens register

Detta är bara delvis en registerkälla, i den del som gäller BC: köruppdrag, körsträckor, körtider med mera, för de fordon som är anslutna till BC. Dessutom krävs en kontaktperson på BC som levererar uppgifterna.

Rimlighetskontroller av resandet i taxifordonen mot köruppdrag och körsträckor, befintlig färdtjänststatistik, RVU med mera behöver göras av den insamlade parten.

Sammanfattning

En insamling från taxibranschen ger vissa möjligheter att följa resandet och utbudet, i synnerhet om det finns hjälpinformation att tillgå från RC. Det är dock en pressad bransch så risken för bortfall när det gäller uppgifter om resandet blir stor. Uppgifter från BC bedöms vara lättare att tillgå, men de är som sagts ovan inte heltäckande.

4.5 Räken­skapssammandrag från kommuner och landsting

Räken­skapssammandragen (RS) är en omfattande insamling av uppgifter som genomförs inom Nationalräken­skaperna av Statistiska centralbyrån (SCB).⁶⁸ Insamlingen gäller alltså enbart ekonomiska variabler. Den här uppgiftskällan är alltså en sekundärpublicering av befintlig officiell statistik.

RS görs i tre versioner, från

1. Kommuner
2. Landsting
3. Kommunalförbund.

Uppgifter från kommun-RS och landstings-RS presenteras även i kommunernas och landstingens databas KOLADA.⁶⁹ RS från kommunalförbund är inte fritt tillgängliga från SCB men kan köpas.

I kommun-RS finns uppgifter om brutto- och nettokostnader för skolskjuts, samt för färdtjänst och riks­färdtjänst tillsammans. I landstings-RS finns även sedan 2014 uppgifter om kostnader för färdtjänst och riks­färdtjänst (tillsammans). Dessa kostnader används idag i den officiella statistiken om färdtjänst och riks­färdtjänst från Trafikanalys. I landstings-RS finns dessutom uppgifter om kostnader för sjukresor.

⁶⁸ www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/offentlig-ekonomi/finansier-for-den-kommunala-sektorn/rakenskapssammandrag-for-kommuner-och-landsting/

⁶⁹ www.kolada.se, RKA Rådet för främjande av kommunala analyser

Det finns en misstanke om att de regionala kollektivtrafikmyndigheter som ligger i ett kommunalförbund⁷⁰ också har kostnader för färdtjänst, som inte täcks av uppgifter från kommunerna eller landstingen för sig, eftersom finansieringen av kommunalförbunden sker på annat sätt, och regleras av en förbundsstadga.⁷¹ Om så är fallet finns det idag en underskattning i den officiella statistiken av de verkliga kostnaderna för färdtjänsten.

Observationsobjekt

Kommuner, landsting och kommunalförbund.

Variabler

Nettokostnader för skolskjuts, färdtjänst och riksfärdtjänst sammantaget (som idag), och sjukresor.

Upplösning i redovisningsgrupper

Kostnader för skolskjuts kan inte separeras mellan särskilt anordnad taxi eller buss och kollektivtrafik, och även kostnader för studier på annan ort kan ingå. Kostnader för sjukresor kan inte delas upp i olika trafikeringstyper/ersättningsslag. Ingen större nedbrytning är möjlig, om inte SCB och SKL kommer överens om det.

Uppgiftslämnarbörda

Ingen ytterligare börda, om inte en större upplösning genomförs.

Ramtäckning: procentuellt och systematisk selektion

Kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst måste även fångas in från kommunalförbund.

Risk för bortfall, handlingsalternativ vid bortfall

Kvaliteten på uppgifterna är okänd, men RS är officiell statistik. RS för kommunalförbund bedöms ha lägre kvalitet.⁷²

Aktualitet och punktlighet

RS för kommuner och landsting publiceras med preliminära värden i mitten av juni påföljande år, och med slutliga värden i slutet av augusti. När RS för kommunalförbund publiceras är okänt.

Möjlig uttagsfrekvens

Årligen.

Stabilitet av variabler över tid

Stabilt.

Sekretess: personuppgifter

Nej

Kontroller och korrigeringar i ägarens register

Ja, av SCB.

⁷⁰ Dessa är: Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Södermanland, Värmland och Blekinge (december 2018). Av dessa kommer alla utom Västernorrlands och Norrbottens läns RKM att flytta in i landstingen, som samtidigt får regionalt utvecklingsansvar, den 1 januari 2019.

⁷¹ Uppgifter från Marie Glanzelius, SCB, via konsulten Statisticon (mejl 2018-06-29)

⁷² Robert Heed, SKL, 2017-04-21

Sammanfattning

RS för kommuner, landsting och kommunalförbund är en källa till viss ekonomisk statistik (kostnader). Upplösningen bland transportvariablerna kunde vara större, men det är en liten verksamhet i det stora hela och varken SCB eller SKL har något intresse av en större upplösning med en därmed större uppgiftslämnarbörda.

5 Sammanfattande resultat

De studerade uppgiftskällorna skiljer sig åt i många avseenden, men kompletterar också varandra på olika sätt, främst i fråga om vilka uppgifter och variabler som de kan tillhandahålla. Den främsta motiveringen med studien var de nya förutsättningarna att publicera uppgifter från de renodlade registren RC (och så småningom från Certifierade BC). Vi har jämfört dem med enkäter till lokala och regionala myndigheter med underlag i form av utökade rapporter från planerings- och optimeringssystem, med en enkätundersökning (taxibranschen) samt med en sekundärpublicering av RS.

5.1 Populationer och uppgiftslämnare

För en övervägande del av tillstånden och trafiken för särskilda persontransporter finns uppgifter från kommunala och regionala beställningscentraler, där mycket mer uppgifter än vad som tas om hand idag finns tillgängliga.

Populationerna för myndigheterna är de mest välavgränsade, medan populationen taxiföretag, och i synnerhet beställningscentraler, är mer osäker så länge vi bara förlitar oss på SCB:s branschcodes. Om registren RC och CBC blir tillgängliga i framtiden kommer taxiföretagens population bli mer exakt. Populationerna för RC och CBC i sig är inga bekymmer, eftersom de är tillståndspliktiga och dessutom väldigt få.

Ett problem kan dock bli att hitta lämpliga uppgiftslämnare till populationerna. Det är förstås ett problem att få taxiförare att lämna uppgifter om resandet när det är så mycket annat att hålla reda på under körningen, men även inom skolskjuts kan det bli problem att hitta lämpliga uppgiftslämnare. För de 20–50 minsta kommunerna som själva ansvarar för färdtjänst, och som sannolikt har begränsat administrativt stöd för trafikplaneringen, kan det bli svårt att åtminstone initialt få in uppgifter andra än dem som redan efterfrågas i dagens insamling till *Färdtjänst och riksfärdtjänst*.

Initialt är det de 290 kommunerna som ansvarar för skolskjuts- och elevresorna, men beroende på typ av tillstånd och organisationsform kan det involvera både RKM och kanske också enskilda rektorsområden. Inom kommunen kan det vara olika förvaltningar: utbildning, gatu- och trafik, tekniska/samhällsbyggnad etc. På skolorna finns det inte alltid särskilt avdelad personal som handlägger skolskjutsfrågor. På många håll delas tillstånd ut utan prövning. Att ta reda på allt detta kräver en separat undersökning. Potentiella uppgiftslämnare behöver dessutom förberedas på vad som komma skall.

5.2 Bedömningar av kvalitet per uppgiftskälla

Planeringssystemen i kommuner och RKM ger oss rika möjligheter till statistik om samhällsbetalt resande och trafik med god upplösning, förutsatt att specifikationerna av de

uppgifter som ska samlas in utvecklas och helst föreskrives i Trafikanalys tillämpningsföreskrifter. Dessa föreskrifter bör tas fram i samarbete med leverantörer av planeringssystem och några av myndigheterna, så att de införlivas i automatiserade rapporteringssystem. Det bör kunna reducera uppgiftslämnarbördan väsentligt och samtidigt tillgängliggöra betydligt mer information, till exempel om transportarbete, beläggning och flera tillståndstyper. Svårigheterna kan vara att få en fullständig ramtäckning, eftersom samordningssituationen är så splittrad över landet och därför uppgiftslämnandet oklart. Mindre kommuner saknar automatiserade planeringssystem och har därför sämre förutsättningar till att lämna uppgifter, varför det kan bli aktuellt med särskilda rutiner och imputering bland dessa. Inga uppgifter om privatfinansierad taxi kan fångas in med denna metod. En annan aspekt som behöver lyftas är att det behöver skapas ett datalager för att ackumulera uppgifter som annars skulle raderas efter en–två månader. För de uppgifter som idag samlas in till *Färdtjänst och riksfärdtjänst* fungerar detta redan, men rutinerna kan behöva ses över när fler uppgifter tillkommer.

RC och de kommande certifierade beställningscentralerna (CBC) är potentiellt mycket intressanta källor för statistikändamål för heltäckande statistik om taxibranschens utbud, körsträckor, beläggning och intäkter, men det krävs ett lagtekniskt utrednings- och utvecklingsarbete samt riksdagsbeslut om lagändringar innan de kan bli åtkomliga för det. Det är ingen källa till kunskap om resandet, men kan användas som hjälpinformation till en undersökning om resandet. Det är inte heller självklart att de är användbara för att följa samhällsbetalda resor, då fördjupade analyser behöver göras av möjligheterna att analysera och gruppera företagsspecifika tariff-koder. Det största frågetecknet rör hur lagar och förordningar och föreskrifter bör förändras för att uppgifterna ska bli tillgängliga för statistikändamål. Ett alternativ till direkt överföring från dessa dataregister skulle förstås kunna vara att fråga taxiföretagen, som då själva gör utdragen, med en ökad uppgiftslämnarbörda som följd.

En insamling direkt från taxibranschen ger vissa möjligheter att följa resandet och utbudet, i synnerhet om det finns hjälpinformation att tillgå från RC. Det är dock en pressad bransch så risken för bortfall när det gäller uppgifter om resandet blir stor. Uppgifter från större BC och de trafikföretag som är anslutna dit bedöms vara lättare att tillgå, men dessa är inte heltäckande. Insamling direkt från taxibranschen är det enda sättet att få information om taxiresande för icke folkbokförda i Sverige.

RS för kommuner, landsting och kommunalförbund är en källa till viss ekonomisk statistik (kostnader). Upplösningen bland transportvariablerna kunde vara större, men det är ändå små verksamheter i det stora hela och högre upplösning kan medföra större uppgiftslämnarbörda.

I Tabell 5.1 nedan sammanfattas bedömningarna av de olika källorna från kapitel 4.

Tabell 5.1. Sammanfattning av bedömningar av uppgiftskällorna enligt bedömningskriterierna.

<i>Bedömnings- kriterium</i>	<i>Kommuner och RKM (oftast med planerings- stöd)</i>	<i>Myndig- heters webb- platser</i>	<i>Redovisnings- centraler</i>	<i>Taxi- branschen</i>	<i>Räkenskaps- sammandrag (SCB)</i>
Observations- objekt	Kommuner, RKM	Villkor för tillstånd och resande	Trafikföretag, förare, fordon, körpass, köruppdrag, tariffer	Trafikföretag, förare, fordon, körpass, köruppdrag (urval)	Kommuner, landsting, kommunalförbund
Variabler	Antal: resor, medföljande, köruppdrag; körsträcka, transportarbete: kostnader, egenavgifter	Antal och andelar av kommuner och län	Antal: körpass, köruppdrag; intäkter	Antal: körpass, köruppdrag resor (urval)	Nettokostnader
Upplösning i redovisnings- grupper	God	Kommuner, län, villkor	Medel	Medel	Låg
Uppgiftslämnar- börda	Låg–Medel	Låg	Låg	Hög	Ingen, p.g.a. sekundärpublicering
Ramtäckning, ramsäkerhet	God	God	Mycket god	Medel–God	Mycket god
Risk för bortfall	Liten–Medel	Liten	Liten	Hög	Liten
Aktualitet och punktlighet	God	Okänt	Antagligen god	Okänt	Medel
Möjlig uttagsfrekvens	Årligen, (möjligen tätare t.ex. kvartal)	Valfritt	Okänt, antagligen åtminstone månatligen	Årligen	Årligen
Stabilitet av variabler – jämförbarhet över tid	Hög	Variabler ännu ej definierade	Hög	Hög	Hög ⁷³
Sekretess: personuppgifter	Nej, men röjanderisk	Nej	Ja	Ja	Nej
Sker kontroller/ korrigeringar?	Ja	Sannolikt	Ja	Nej	Ja

⁷³ Se kvalitetsdeklarationen för RS (SCB, 2017: s. 12)

5.3 Bedömningar per tillståndstyp och storhet

I det här avsnittet bedöms förutsättningarna att samla in ny statistik för varje tillståndstyp inom särskilda persontransporter, avseende uppgifter om respektive,

- tillstånd och regelverk,
- utbud,
- resande och
- kostnader.

Generellt gäller att villkoren för tillstånd och resande varierar över kommuner och landsting, och därför är det oundvikligt att jämförelserna blir haltande mellan myndigheter. Genom att konstruera lämpliga kvoter bör det ändå vara möjligt att skapa nyckeltal för uppföljning med jämförbarhet.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

För färdtjänst och riksfärdtjänst finns redan en officiell statistik att bygga vidare på. De uppgifter som samlas in är antal tillstånd och antal resor, med färdtjänst och riksfärdtjänst. Redovisningsgrupper är kommun, län, kön och vissa åldersintervall. Dessutom återpubliceras brutto- och nettokostnader från SCB:s räkenskapssammandrag för kommuner och landsting i en andra publicering på hösten (Trafikanalys, 2018b). De uppgifter som inte samlas in idag är olika utbudsvariabler, transportarbete och villkor för tillstånd. För de uppgiftslämnare som har tillgång till planeringssystem torde inte utbud och transportarbete vara några problem, men det är värre för kommuner med mer manuell planering. De huvudmän som använder PLANET behöver komplettera med avståndsmatriser, vilket kan innebära en initial kostnad. Motsvarande behövs tidsmatriser för övriga system, om transporttid är en variabel som ska samlas in. Villkor för tillstånd borde gå att samla in utan nämnvärd uppgiftslämnarbörda, men först behöver de variabler definieras som ska samlas in. Det är många parametrar som är möjliga att ta hänsyn till i villkoren.

Resandet med färdtjänstillstånd i kollektivtrafiken är okänt, men registreras åtminstone i vissa län. Det blir mer och mer angeläget att fånga in det resandet i takt med att kollektivtrafik och särskilda persontransporter integreras. Det gäller alla typer av särskilda persontransporter.

Kostnader för färdtjänst samlas idag in av SCB genom räkenskapssammandrag för kommuner, landsting och kommunalförbund, med de är sammanlagda med kostnader för riksfärdtjänst. I dagens officiella statistik saknas underlagen från kommunalförbunden.

Sjukresor

För sjukresor kan en insamling ta avstamp i den som MERIT gör, och där ett definitionsarbete redan påbörjats. En utmaning är att definiera och avgränsa olika typer av transporter, till exempel vad som är en "sjukresa", vad som är en sjuktransport enligt HSL och patientlagen, och vad som i själva verket är färdtjänst (se avsnitt 2.2 ovan).

Liksom för övriga tillståndstyper varierar villkoren över länen, högkostnadsskydd, möjlighet att använda kollektivtrafik med mera. En del sjukresetillstånd ges för regelbundna resor, eftersom vissa patientgrupper såsom dialyspatienter kräver det.

Utbudet med sjukresor kan bli svårt att fånga i de fall patienten åker kollektivt eller i egenbeställd taxi, men för ersättning för egen bil och särskilt anordnad taxi bör det vara möjligt då ersättningen är milbaserad. Enligt Figur 2.1 omfattar det cirka 85 procent av resorna.

Nettokostnaderna för sjukresor samlas in av SCB i landstings-RS. Med nettokostnad avses bruttokostnad minus bruttointäkt. Sjukresor omfattar verksamhet vid beställningscentraler och beställningsfunktion för sjukresor, ersättning för sjukresor med egen bil, taxi, specialfordon, linjelagda sjukresor samt kollektivtrafik.⁷⁴

Skolskjuts och elevresor

För uppgifter om skolskjuts och elevresor kan det bli en utmaning att hitta de lämpligaste uppgiftslämnarna. Tillstånden bör vara möjliga att samla in, medan resandet blir svårare eftersom det inte följs upp systematiskt idag. Villkoren för tillstånd är ganska enkla, oftast avståndsbaserade, men kan även handla om trafikfarlig väg, funktionsnedsättning eller sämre vinterförhållanden. I villkoren kan anges kollektivtrafik eller särskilt anordnad buss, taxi eller självskjuts. I vissa fall delas de ut helt utan prövning.

I vilken grad resandet också sker med de trafikeringstyper som anges i tillstånden är okänt. Elevresor (gymnasiet med mera) sker till övervägande grad med kollektivtrafik, men är ju egentligen en ersättning så individen bestämmer själv hur den reser. För att få uppgifter om resandet på elevresetillstånd måste man kontakta RKM.

Kostnaden för skolskjuts samlas in av SCB inom kommun-RS, men innehåller sannolikt även andra poster såsom kostnader för övernattningsstudier på annan ort med mera. Kostnader för elevresor är inte särredovisade.

⁷⁴ Enligt KOLADA, komponent K79005, nyckeltal N79006 (2019-01-17), www.kolada.se. Enligt SCB:s variabelista RS för landsting 2017:

Därav sjukresor	Är en därav rad till transporter och frakter. Avser sjukresor som ej utförs med egna eller hyrda transportmedel. Enligt konto 672 i landstingens kontoplan.
Övriga avgifter	Exempelvis avgifter för färdtjänst, sjukresor, hjälpmedelshyra, inackordering och familjerådgivning. Enligt konto 308 i landstingens kontoplan L-bas 2013.

6 Slutsatser och rekommendationer

Ett av problemen med inhämtning av dataunderlag är uppgiftslämnarbördan hos den ansvariga informationsförvaltaren. Idag finns det mycket outnyttjad data i planeringssystemen, eftersom det saknas resurser och förmåga att ta hand om och analysera den hos informationsansvariga. Det finns ofta inte heller tillräckligt intresse från verksamhetsledning eller politiska nämnder för att sätta ett systematiskt kvalitetsutvecklingsarbete med utgångspunkt i dessa data i verket, utom kanske i de allra största organisationerna på regionnivå. För en del tillståndstyper, speciellt skolskjuts, finns det också ett antal kommuner som inte använder sig av särskilda system för planering, utan den sker mer eller mindre manuellt, i kalkylbladsprogram eller så sköts det av en upphandlad transportör. I dessa kommuner kan det bli svårare att fånga in alla uppgifter på rätt sätt.

I alla planeringssystem finns möjligheten att ta ut olika typer av rapporter (kallas ibland för PC-filer). För att underlätta uppgiftslämnandet och motverka kvalitetsproblem bör Trafikanalys med hänsyn till ovanstående utfärda föreskrifter, som leverantörer av planeringssystem kan ha som mall för att skapa rapporteringsrutiner ur systemen. Idag finns redan i vissa system så kallade SIKA-rapporter, som är en rapportmall för den statistik som efterfrågas av Trafikanalys idag, det vill säga färdtjänst och riksfärdtjänst (resande och antal tillstånd för olika resenärsgupper, efter åldersintervall och kön).

"SIKA-rapporten" omfattar inte trafik- eller transportarbete, men dessa variabler går att ta ut ur de flesta systemen med relativt enkla medel, om de efterfrågas.⁷⁵ Nya föreskrifter från Trafikanalys skulle kunna specificera vilka uppgifter som ska rapporteras automatiskt. Idag finns inga föreskrifter om särskilda persontransporter.

Systemen sparar ofta inte vissa data mer än ett par månader, medan Trafikanalys bara efterfrågar årliga data under våren efter aktuellt statistikår. Detta nödvändiggör en löpande ackumulation hos uppgiftslämnarna under året, med datauttag åtminstone varannan månad. Med lämpliga föreskrifter som utvidgar specifikationen för "SIKA-rapporten" till att omfatta även andra storheter som utbud, och även för andra typer av resor som sjukresor och skolskjuts (för de huvudmän som organiserar sådana). Efter att en ordentlig intressent- och behovsanalys har genomförts kan möjligen även variabler som beskriver kvalitet och ekonomi inkluderas.

Vad gäller tillgången till RC och CBC bör en process sättas igång för att bringa klarhet i om, och i så fall hur, det är möjligt att genom förändringar i lagar och regelverk på bästa sätt öppna upp dessa för statistikproduktion.

En analys av omfattning och innehåll, samt gränsdragningar mot annan statistik inom hela området *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor* bör också göras. Dessa produkter är i dagsläget *Regional linjetrafik, Färdtjänst och riksfärdtjänst*, samt *Bantrafik*. Inom

⁷⁵ Ett system, PLANET, optimerar utifrån restider mellan trafikeringszoner, vilket innebär att det behöver utvecklas en metod för beräkning av trafik- och transportarbetena. En annan möjlighet som kan undersökas är om det går att koppla fordonen som är anslutna till systemet med de reslängder som redovisas i redovisningscentralerna.

statistikområdet kan det även behövas kompletteringar, till exempel med statistik om anropsstyrd kollektivtrafik, på väg och vatten.

Vid en bedömning av datakällorna behöver hänsyn även tas till den pågående utvecklingen med integrering av trafikslag. Vi behöver ha kontroll över hur många gånger en resa räknas, då det sker omstigningar på vägen. Idag sker detta på olika sätt i kollektivtrafik- och bantrafikstatistiken, men även i *Färdtjänst och riksfärdtjänst* (Trafikanalys, 2018b; Trafikanalys, 2018d). I statistiken om Regional linjetrafik räknas varje ny påstigning som en resa, medan en resa i Bantrafik räknas som en sammanhängande tågresa oavsett antal byten⁷⁶.

Att det är påstigningar och inte sammanhängande resor som räknas i regional linjetrafik är en kompromiss för att minska uppgiftslämnarbördan, för att det i praktiken är det som mäts av RKM. Det är också ett mått som anammats av det internationella kollektivtrafikförbundet UITP⁷⁷ (UITP, 2016).

I praktiken har det dock visat sig att definitionen i Bantrafik endast följs i den interregionala trafiken, där resandet registreras i form av biljettförsäljning eller validering. För de resor i statistiken som sker i regional linjetrafik är det påstigningar som rapporteras (Trafikanalys, 2018d; Trafikanalys, 2018a).⁷⁸

Beroende på vad som är lämpligast i sammanhanget bör en kombinerad resa i anropsstyrd och linjelagd trafik räknas som det totala antalet påstigningar, eller som en sammanhängande resa. För jämförbarhet med övrig statistik om regional kollektivtrafik bör det första alternativet väljas. För en jämförelse med dagens riksfärdtjänstresor bör det senare alternativet användas.

Inom kollektivtrafikbranschens tidigare utvecklingsbolag X2 AB, numera Samtrafiken, har två projekt av intresse för denna utveckling bedrivits: de så kallade SIS- och BoB-projekten, som här presenteras kort.

SIS står för Samordnade Informationssystem.⁷⁹ I dag hanteras linjelagd kollektivtrafik respektive anropsstyrd kollektivtrafik med tekniska system som utvecklas från olika utgångspunkter och som inte samspelar i den omfattning som är önskvärd. Tekniska system från den linjelagda och den anropsstyrda världen har i detta projekt kopplats samman på ett sätt som ger resenären upplevelsen av ett sammanhängande konsekvent system. Ett pilotprojekt har genomförts i Kalmar län, som slutrapporterats i oktober 2018 (Samtrafiken, 2018).

BoB står för Biljett- och Betalstandard.⁸⁰ Standarden har utvecklats för att möjliggöra bokning av både anropsstyrd och linjelagd trafik från samma biljett- och betalsystem, så att resenären kan boka och byta olika färdssätt på samma biljett.

Det har i denna PM konstaterats att det finns mycket mer information att samla in om särskilda persontransporter från merparten av branschens utförare än vad som används till statistik

⁷⁶ I resvaneundersökningen kallas en sådan förflyttning med ett och samma färdssätt för ett reselement

⁷⁷ Union Internationale des Transports Publics, www.uitp.org

⁷⁸ I kvalitetsdeklarationen till Bantrafik står: "Det förekommer även osäkerhet om hur många resenärer som under en resa byter mellan flera tåg. En resenär kan därför i vissa fall räknas flera gånger under samma resa. Detta gäller i första hand kortväga länstrafikresor. Resenärer kan rapporteras dubbelt då de under samma resa byter tågssystem, det vill säga dels av rapportören för tågssystem 1, dels av rapportören för tågssystem 2. I det insamlade underlaget ingår uppgift om antal resenärer som byter system, dessa kan dock i vissa fall vara svåra att urskilja beroende på vilken typ av färdbevis som utfärdats för resan. Dessutom dubbelräknas alltid resor med SL:s pendeltågssystem som separata resor, om resenären under en sammanhängande resa nyttjat ett annat tågssystem i kombination med pendeltågen." <https://www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/>

⁷⁹ <https://samtrafiken.se/projekt/samordnade-informationssystem-2/>

⁸⁰ <https://samtrafiken.se/tjanster/biljett-betallosningar/>

idag, och att det även kommer nya rika register som eventuellt kan bli tillgängliga för statistikproduktion. Men det är också klart att det finns skillnader i förutsättningarna, i villkoren för tillstånd och resor, samt i underlagen från olika delar av landet, som innebär att jämförelser helt eller delvis blir mellan "äpplen och päron". Dessa skillnader känner branschen själv bäst till och kan därför ta hänsyn till dem vid jämförelser. De gäller redan i annan statistik, till exempel *Regional linjetrafik* samt *Färdtjänst och riksfärdtjänst*. Statistiken medger också jämförelser över tid.

Det kan i viss mån ifrågasättas varför de olika branschföreträdarna inte redan har kommit överens om gemensamma nyckeltal och indikatorer för uppföljning av verksamheterna i landet. Om det beror på skiljaktigheter inom branschen kan man sedan undra vad Trafikanalys skulle kunna göra för att överbrygga dessa åsiktsskillnader, när inte branschens egna samarbetsorganisationer lyckats göra det.

När vi sände ut vår enkät framställdes det kritik mot den, bland annat att frågorna var för tidigt väckta, och att det fanns risker att det inte skulle gå att jämföra länen med varandra. Det framkom dock inte om kritiken var riktad mot någon speciell del av frågorna, utan gällde snarare hela upplägget. Vår tolkning blev att de upplevda riskerna med jämförelser mellan länen framför allt gäller mätningen av kvalitetsvariablerna, varför vi valde att avvakta med den delen här. Enkäten skickades också ut innan Myndigheten för delaktighet (MFD) hade redovisat sitt regeringsuppdrag om *Kvalitet i färdtjänsten* i november, i vilken det formulerades ytterligare förslag riktade till Trafikanalys statistikproduktion (MFD, 2018).

Ytterligare ett skäl att vänta med kvalitetsfrågorna är att det är svårt att definiera objektiva kvalitetsmått som passar alla, eftersom de nära hänger samman med de olika förutsättningarna ute i landet, hur upphandlingarna är gjorda, tillgången till taxi, med mera. Det finns visserligen ett stort förarbete gjort i USA där man definierat många olika mått på tillgång till och kvalitet på anropsstyrda transporterna (TCRP, 2003), men de behöver diskuteras och anpassas efter svenska behov. I frågorna om skapandet av "objektiva kvalitetsmått" finns det därför särskilt stora behov av att branschen samlas och diskuterar vad den vill följa upp, och för Trafikanalys att ta ställning till vad som är möjligt ur statistiksynpunkt.

7 Referenser

7.1 Allmänna referenser

Bet. 2013/14:TU18 Taxifrågor. *Riksdagens trafikutskott*.

Bet. 2017/18:TU17 Taxifrågor. *Riksdagens trafikutskott*.

Ds. 2013:66 Redovisningscentraler för taxi. *Departementsserien*. Näringsdepartementet.

Kollektivtrafikmyndigheterna i Hallands, Kronobergs, Jönköpings, Blekinge och Kalmar län (2014) Kollektivtrafik på landsbygd – framtidens modell. *Dnr. RS120298*. Region Halland.

MERIT (2018) Sjukresor sammanställning. I: M. Holmlund (red) *Länstrafiken i Jämtlands län AB*. Östersund.

MFD (2018) Kvalitet i färdtjänst. Redovisning av ett regeringsuppdrag. *Art.nr. 2018:19*. Stockholm.

Norrandstingens Sjukresegrupp (2018) Nyckeltal Sjukresor: 2016–2017. Länstrafiken i Jämtlands län AB, Mathias Holmlund.

Prop. 2013/14:223 Redovisningscentraler för taxi. Näringsdepartementet.

Prop. 2015/16:16 Senarelagt införande av redovisningscentraler för taxi. Näringsdepartementet.

Prop. 2017/18:239 En ny kategori av taxitrafik. Näringsdepartementet.

Samtrafiken (2018) Samordnade informationssystem. Integration mellan system för den anropsstyrda och linjelagda kollektivtrafiken - Pilotprojekt i Kalmar län, slutrapport

SCB (2017) Kvalitetsdeklaration Räkningskapssammandrag för kommuner, landsting och kommunalförbund. *version 1*.

SCB (2018) Kvalitet för den officiella statistiken – en handbok, version 2:1.

SKL (2006) Sammanställning över nationell enkät om skolskjuts.

SLL Landstingsrevisorerna (2010) Resor för sjuka – enbart transport eller en del av vårdkedjan? *Projektrapport Nr 9/2010*. Stockholm: Stockholms läns landsting.

SOU 2016:86 Taxi och samåkning - idag, imorgon och i övermorgon. Stockholm: Näringsdepartementet.

SOU 2018:58 Särskilda persontransporter - moderniserad lagstiftning för ökad samordning. Stockholm: Näringsdepartementet.

Svenska Taxiförbundet (2017) Förbättrad statistik om taxibranschen med uppgifter ur redovisningscentralerna.

TCRP (2003) A Guidebook for Developing a Transit Performance-Measurement System. *Report 88*. Washington, D.C.: Transit Cooperative Research Program, Transportation Research Board.

Trafikanalys (2012) Metodrapport RVU Sverige 2011. *PM 2012:8*.

Trafikanalys (2014) Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter. *Rapport 2014:7*.

Trafikanalys (2015) Kartläggning av anropsstyrd kollektivtrafik 2013. *PM 2015:6*.

Trafikanalys (2016) Uppföljning av integrerad kollektivtrafik i Dalarna och Kalmar län. *Rapport 2016:18*.

Trafikanalys (2018a) Bantrafik 2017. *Statistik 2018:17*.

Trafikanalys (2018b) Färdtjänst och riksfärdtjänst 2017. *Statistik 2018:21*.

Trafikanalys (2018c) Nya statistikprodukter om särskilda persontransporter. *PM, diariennr Utr 2018/18*.

Trafikanalys (2018d) Regional linjetrafik 2017. *Statistik 2018:25*.

Trafikanalys (2018e) Vad vet vi om taxi? *Rapport 2018:9*. Stockholm.

UITP (2016) Local public transport in the European Union. International Association of Public Transport.

Westerlund, Y. (2017) Enhetlig Statistik och Styrningsinformation för FLEXtrafik. *diariennr Utr 2014/65*. Trafikanalys.

7.2 Lagar, förordningar och föreskrifter

Lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik (Rubriken upphör att gälla 2020-09-01)

Lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik (Rubriken träder i kraft 2020-09-01), http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/rubriken-upphor-att-galla-u2020-09-01lag_sfs-2014-1020

Förordning (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik, https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2016623-om-redovisningscentraler_sfs-2016-623

STAFS 2012:5 Swedac:s föreskrifter och allmänna råd om tillsatsanordningar till taxametrar, www.swedac.se/dokument/swedacs-foreskrifter-och-allmanna-rad-om-tillsats-anordningar-till-taxametrar/ (konsoliderad version t.o.m. STAFS 2016:15)

STAFS 2016:8 - Swedacs föreskrifter om taxametrar, <https://www.swedac.se/dokument/swedacs-foreskrifter-om-taxametrar/>

Taxitrafiklag (2012:211), https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/taxitrafiklag-2012211_sfs-2012-211

Taxitrafikförordning (2012:238), https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/taxitrafikforordning-2012238_sfs-2012-238

TSFS 2013:41 Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2013/?RuleNumber=2013:41&RulePrefix=TSFS> (konsoliderad version t.o.m. TSFS 2017:13)

TSFS 2016:46 Transportstyrelsens föreskrifter om redovisningscentraler för taxitrafik, <https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2016/?RuleNumber=2016:46&RulePrefix=TSFS>

TSFS 2016:47 Transportstyrelsens föreskrifter om teknisk utrustning hos redovisningscentraler för taxitrafik, <https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2016/?RuleNumber=2016:47&RulePrefix=TSFS>

TSFS 2016:48 Transportstyrelsens föreskrifter om rapportering av uppgifter om besiktning av taxameterutrustning, <https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2016/?RuleNumber=2016:48&RulePrefix=TSFS>

TSFS 2016:49 Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik, <https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2016/?RuleNumber=2016:49&RulePrefix=TSFS>

7.3 Personer och organisationer

Skånetrafiken: Titti Unosdotter, Affärsområdeschef Serviceresor

Malmö stad: Anita Ipsen, enhetschef Extern service; Florens Aniol, Chef Serviceresor; Torbjörn Lindstedt, Systemförvaltare Trafikövervakningscentralen (TÖC)

Lunds kommun: Lars Hellström, Färdtjänstchef Tekniska förvaltningen

Jönköpings länstrafik: Anna-Karin Malm, Servicerechef

Länstrafiken i Jämtlands län AB: Mathias Holmlund, chef Särskild kollektivtrafik

Maria Åkerlund, Transportstyrelsen

Magnus Nyström, Statistiska centralbyrån

Lise Pripp, Skatteverket

Henrik Carlborg, Swedac

7.4 Enkät svar

Göteborgs stad, Trafikkontoret

Länstrafiken i Jämtlands län AB

Länstrafiken i Norrbotten AB

Länstrafiken Kronoberg

Malmö stad, Serviceförvaltningen, Kommuntjänster/Serviceresor

Sörmlandstrafiken/Sörmlands RKM

Västtrafik AB

X-trafik, Serviceresor/Region Gävleborg

Bilaga A – Missiv och frågeformulär

Hej!

Jag håller på att inventera datakällor till registerbaserad statistik om taxibranschen, i synnerhet särskilda persontransporter (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts). Som ni kanske kan hålla med om har vi för dålig statistik om taxinäringen och särskilda persontransporter. Att utnyttja befintliga register som beställningscentraler och redovisningscentraler skulle vara ett bra sätt att samla in information utan att nämnvärt öka på uppgiftslämnarbördan för taxiföretagen.

Enligt utredningen om samordning av särskilda persontransporter ([SOU 2018:58](#), kap. 18) är det önskvärt att samla in statistik om *resande*, *utbud*, *kostnader* och *kvalitet* på taxiresorna. Vidare har Myndigheten för delaktighet föreslagit att kvaliteten i färdtjänst ska följas upp genom *förseningar* och *antal missade körningar* ([MFD 2016:13](#), s. 89). MFD ska också presentera sitt [regeringsuppdrag om kvalitet i färdtjänst](#) den 30 november.

En del uppgifter kan eventuellt samlas in via Redovisningscentralerna (RC), förutsatt att vi får de legala förutsättningarna att använda dessa uppgifter för att göra officiell statistik. Där handlar det om uppgifter om antal och längd på körpass, antal köruppdrag, körsträckor med taxameter av eller på, samt ersättningar. Detta samlas idag in för alla taxibilar och skulle räcka en lång väg om vi kan få det på plats. Det skulle täcka in behoven inom *utbud* och *kostnader*.

Med *resandet* och *kvaliteten* är det knepigare. Jag utgår ifrån att det också är beroende av vilka system som används. Jag undrar därför om ni kan bistå mig med information om nedanstående:

- A. Vilka av uppgifterna nedan går det att få ut rapporter på från beställningscentraler i er verksamhet (var vänlig svara **ja** eller **nej** på varje frågepunkt):

I) **Resande**

- 1) Antal personer som transporteras totalt (per köruppdrag, körpass eller längre perioder – både tillståndshavare och ev. ledsagare och medföljande), för
 - a. Färdtjänst
 - b. Sjukresor
 - c. Skolskjuts, särskolskjuts etc. med taxi
 - d. Privata köruppdrag
- 2) Hur långt var och en reser (avstånd mellan på- och avstigning) – kan möjligen uppskattas från 1) och körsträckor

II) **Kvalitet** (hjälp mig gärna här med lämpliga definitioner, dessa är inspirerade av [A Guidebook for Developing a Transit Performance-Measurement System, TCRP Report 88](#), indikatorlistan om *paratransit* på s. 336)

- 1) Väntetid vid beställning (i telefonväxel, från webb eller mobil)
- 2) Totalt antal samtal och beställningar
- 3) Antal missade samtal eller beställningar (påringande avslutar samtal före svar, eller motsvarande på webb/mobil)
- 4) Antal samtal som får vänta "för länge" (t.ex. mer än 2 minuter) i växeln
- 5) Antal inställda körningar, dvs. taxin kommer inte till kund på anvisad tid (om detta inte framgår ur RC)
- 6) Antal nekade beställningar, dvs. oförmåga att leverera en transport inom +/- 1 timme från önskad avresetid (eller ankomsttid, vilket som är mest adekvat)
- 7) Tidhållning – antal transporter inom ett fördefinierat servicefönster (t.ex. +/- 10 min från förbestäld avresetid, eller ankomsttid, vilket som är mest adekvat)
- 8) Antal förseningar till kundens startadress (minuter utöver servicefönstret)
- 9) Antal förseningar till kundens destination (minuter utöver servicefönstret)
- 10) Antal fall av att beställning missuppfattar kundens startadress och skickar bilen fel (kanske kan slås ihop m 5?)
- 11) Antal fall av att kund transporteras till fel adress (kan slås ihop m 7?)
- 12) Faktisk restid, jämfört med "ideal" restid (planerad i förväg?) snabbaste vägen (utan trängsel eller ev. samordnad transport)
- 13) Klagomål till kundtjänst, uppdelat på olika teman
- 14) Fler, andra...?

III) **Ytterligare variabler** som kan vara intressanta ur organisatörens synpunkt, t.ex.

- 1) Sena avbokningar (efter specificerad minsta förbeställningstid) och "bomkörningar", dvs. kunden finns inte på plats vid avtalad tid (eller betalar ej)
- 2) Samordning, t.ex. antal personer (och transporterad sträcka) som transporteras samordnat jämfört med samma antal separata transporter (och sträckor) (finns det annan lämpligare definition?)
- 3) Genomsnittlig fordonshastighet under betald körtid (körsträcka / körtid); per tid på dagen, per reslängdsintervall, per område...
- 4) Andel beställningar via olika kanaler: på telefon, webb, mobil etc.
- 5) Fler...?

- B. Går det att få ut dessa eller liknande rapporter i kalkylblads- eller databasformat (eller t.ex. kommaseparerad textfil, men inte bara i t.ex. pdf eller som diagram)?
- C. Hur länge stannar uppgifter om beställningar och utförda köruppdrag (kvalitetsaspekterna ovan) kvar i systemet, dvs. hur ofta måste de "tankas av"?
- D. Vilka variabler använder ni själva för uppföljning av verksamheten, för kunders eller er egen räkning? Hur ofta tas de fram? Skicka gärna exempel på uppföljningsrapporter (men inte från ANBARO).
- E. Vilka system levererar ni/använder ni för planering av
 - a. Färdtjänst (om relevant)
 - b. Sjukresor (om relevant)
 - c. Skolskjuts (om relevant)
 - d. Linjetrafik (om relevant)
- F. Skicka gärna kompletterande underlag, såsom lägesrapporter som används i er verksamhet, avidentifierade exempeldata, etc. (inte från ANBARO)

I frågorna ovan utgår vi ifrån att sekretessfrågor inte är något bekymmer, dels i och med att rapporterna skapas utan möjlighet att identifiera enskilda, dels pga. att underlag till officiell statistik är belagt med absolut sekretess enligt [Offentlighets- och sekretesslag \(2009:400\), 24 kap 8 §](#), dels genom att uppgifterna förutsätts överföras på ett säkert sätt.

Tack för att ni tar er tid och svarar på frågorna så gott ni kan, och ursäkta mig om de inte verkar vara relevanta för er verksamhet – då ignorerar ni dem bara!

Om ni har möjlighet, svara snarast eller senast den 19 oktober (fredag).

Tack för ert samarbete för en bättre taxistatistik!

Vänliga hälsningar...

Bilaga B – Uppgifter från redovisningscentral

Sedan första taxameterbesiktningen efter den 1 maj 2017 är alla taxiföretag skyldiga att vara anslutna till en redovisningscentral (RC). Senast den 1 maj 2018 borde alltså alla taxiföretag varit anslutna till någon RC.⁸¹

Sedan dess ska tillståndshavare överföra taxameteruppgifter från alla sina fordon som har anmälts för taxitrafik till en RC minst en gång per vecka, så att taxameteruppgifterna kan tas emot och lagras i en obruten följd.⁸² Om en taxameter inte brukats under den period som löpt från den senaste överföringen, ska tillståndshavaren i stället ge RC besked om detta och om orsaken. RC ska också självmant lämna uppgift om uteblivna överföringar till tillståndsmyndigheten (Transportstyrelsen).⁸³

RC ska lagra uppgifterna under sju år från utgången av det kalenderår när överföringen skedde.⁸⁴ Om en RC av någon anledning upphör innan dess ska uppgifterna överföras till en annan RC och lagras där.

Vilka uppgifter som ska lagras i RC regleras i transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2013:41, konsoliderad version t.o.m. TSFS 2017:13, samt i TSFS 2016:47 (med detaljerad specifikation och XML-exempel i Bilaga 1).

I TSFS 2016:46 finns bestämmelser om redovisningscentraler, och i TSFS 2016:48 finns bestämmelser om besiktningsorgan av taxameterutrustning.

TSFS 2013:41, 3 kap

7 § Taxameteruppgifter som ska överföras till en redovisningscentral för taxitrafik enligt 2 a kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) ska omfatta följande uppgifter från varje körpassrapport och uppgifter enligt 19 från kvitto eller följesedel:

1. Löpnummer.
2. Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Bolagsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer.
3. Taxifordonets registreringsnummer.
4. Taxiförarens förarkod.
5. Serienummer för taxametern. Om taxametern består av flera enheter, ska serienummer anges för den enhet som innehåller ackumulerade register.
6. Datum för senaste plombering.
7. Datum och tidpunkt då körpasset startade.

⁸¹ Taxitrafiklag (2012:211)

⁸² 2 a kap. 4 §

⁸³ Lag (2014:1020) om redovisningscentraler /och beställningscentraler/ för taxitrafik, 24 §. Tillägget inom snedstreck träder i kraft 2020-09-01.

⁸⁴ Ibid, 23 §.

8. Datum och tidpunkt då körpasset avslutades.
9. Under körpasset tillryggalagd körsträcka (km).
10. Om taxameter som används är av en typ som är godkänd efter den 30 oktober 2006: Under körpasset tillryggalagd körsträcka i lägen "UPPTAGEN" och "STOPPAD" (km).
11. Om taxameter som används är av en typ som är godkänd den 30 oktober 2006 eller tidigare: Under körpasset tillryggalagd körsträcka i lägen "TARIFF" och "KASSA".
12. Antal under körpasset registrerade köruppdrag med särredovisning av löpnummer för första och sista köruppdrag.
13. Om taxameter som används är av en typ som är godkänd efter den 30 oktober 2006: ackumulerat värde vid körpassets slut i register för
 - a) taxifordonets totala färdsträcka,
 - b) den totala färdsträckan när taxitjänsten togs i anspråk,
 - c) det totala antalet körningar,
 - d) det totala belopp som påförts som tilläggsavgifter, och
 - e) det totala belopp som påförts som färdavgifter.
14. Om taxameter är av en typ som är godkänd den 30 oktober 2006 eller tidigare: ackumulerat värde vid körpassets slut i register för
 - a) taxifordonets totala körsträcka med taxameter i samtliga funktionslägen (km),
 - b) taxifordonets totala körsträcka med taxameter i lägen "LEDIG", "TARIFF" och "KASSA" (km),
 - c) taxifordonets totala körsträcka med taxameter i lägen "TARIFF" och "KASSA" (km),
 - d) totalt antal köruppdrag, och
 - e) totalt registrerat belopp (kr).
15. Taxameters totala färdsträcka med taxameter i driftinställningen "UPPTAGEN". Denna punkt gäller endast för taxametrar som är godkända enligt Styrelsens för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2012:5) om tillsatsanordningar till taxametrar.
16. Under körpasset inkört belopp kontant med särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och skattesats.
17. Under körpasset inkört belopp kredit med särredovisning av i beloppen ingående mervärdesskatt och skattesats.
18. Redovisning av samtliga under körpasset registrerade köruppdrag i tidsordning:
 - a) Köruppdragets löpnummer, om taxameter utöver löpnummer för varje kvitto eller följesedel skapar ett sådant för köruppdrag.
 - b) Datum och tidpunkt då köruppdrag påbörjats.
 - c) Datum och tidpunkt då köruppdrag avslutats.

- d) Under köruppdrag tillryggalagd vägsträcka (km).
 - e) Under köruppdrag nyttjade tariffer med särredovisning av typ av tariff och tariffvärden.
 - f) Slutlig summa med särredovisning av i beloppet ingående moms och momssats.
19. Redovisning av samtliga under köruppdraget registrerade betalningar med särredovisning av uppgift om redovisningen avser kvitto eller följesedel:
- a) Kvittots eller följesedelns löpnummer.
 - b) Datum och tidpunkt då betalning skett, om dessa uppgifter har registrerats.
 - c) Det belopp som betalats.

TSFS 2016:46

I den här föreskriften om redovisningscentraler för taxitrafik finns bland annat en bestämmelse om att uppgifter om uteblivna överföringar enligt ska lämnas till Transportstyrelsen genom elektronisk överföring enligt de anvisningar som Transportstyrelsen har bestämt. (16 §)

TSFS 2016:47, 3 kap

8 § Den tekniska utrustningen ska kontrollera per taxiföretag och taxifordon att redovisningscentralen tar emot minst en körpassrapport per vecka.

Den tekniska utrustningen ska ha en funktion för att jämföra mottagna uppgifter från en taxameter med de taxameteruppgifter som ska överföras enligt 3 kap. 7 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:41) om taxitrafik. Jämförelsen ska resultera i uppgifter om helt eller delvis uteblivna överföringar i enlighet med bilaga 4.

9 § Den tekniska utrustningen ska ha en funktion för att registrera helt eller delvis uteblivna överföringar som konstaterats enligt 8 §. Funktionen ska registrera följande uppgifter:

1. Redovisningscentralens namn och personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande.
2. Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Bolagsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer.
3. Taxifordonets registreringsnummer.
4. Taxameterns serienummer för den enhet som innehåller ackumulerade register.
5. Datum och tid för identifiering av brist enligt 6.
6. Typ av brist:
 - a) helt utebliven överföring där taxiföretaget inte har lämnat besked om att taxametern inte brukas,
 - b) helt utebliven överföring där taxiföretaget har lämnat besked om att taxametern inte brukas,
 - c) bruten följd avseende löpnummer på körpassrapporter,

d) delvis utebliven överföring med beskrivning av vilka uppgifter som saknas.

10 § Den tekniska utrustningen ska ha en funktion för att registrera de besked som har kommit in. Funktionen ska registrera följande uppgifter:

1. Redovisningscentralens namn och personnummer, organisationsnummer, samordningsnummer eller motsvarande.
2. Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Bolagsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer.
3. Taxifordonets registreringsnummer.
4. Taxameterns serienummer för den enhet som innehåller ackumulerade register.
5. Den tidsperiod som beskedet avser (fr.o.m. datum–t.o.m. datum).
6. Orsak:
 - a) fel på fordonet eller taxametern,
 - b) ledighet eller annan frånvaro,
 - c) övrigt.

Lagra uppgifter

11 § Den tekniska utrustningen ska ha funktioner för att lagra följande:

1. Taxameteruppgifter.
2. De uppgifter om helt eller delvis uteblivna överföringar som utrustningen skapat.
3. Besked.
4. Uppgifter om anslutna taxiföretag och dess taxifordon.
5. Uppgifter från annan teknisk utrustning.

[...]

Söka ut uppgifter

16 § Den tekniska utrustningen ska ha en funktion för att söka ut lagrade taxameteruppgifter för överföring. Urvalet ska ske på följande sökbegrepp, antingen var för sig eller i kombination:

1. Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Bolagsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer.
2. Taxifordonets registreringsnummer.
3. Taxiförarens förarkod.
4. Den tidsperiod som körpass startats eller avslutats inom (fr.o.m. datum–t.o.m. datum).

17 § Den tekniska utrustningen ska ha en funktion för att söka ut lagrade uppgifter om besked för överföring. Urvalet ska ske på följande sökbegrepp, antingen var för sig eller i kombination:

1. Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Bolagsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer.
2. Taxifordonets registreringsnummer.

3. Datum då redovisningscentralen mottagit besked från taxiföretaget.
4. Den orsak som taxiföretaget uppgivit för besked.
5. Den tidsperiod som besked gäller för (fr.o.m. datum–t.o.m. datum).

18 § Den tekniska utrustningen ska ha en funktion för att söka ut lagrade uppgifter om helt eller delvis uteblivna överföringar för överföring. Urvalet ska ske på följande sökbegrepp, antingen var för sig eller i kombination:

1. Taxiföretagets namn eller taxiföretagets hos Bolagsverket registrerade firma och person- eller organisationsnummer.
2. Taxifordonets registreringsnummer.
3. Den tidsperiod som helt eller delvis utebliven överföring gäller för (fr.o.m. datum–t.o.m. datum).

TSFS 2016:48

Denna föreskrift innehåller bestämmelser om vilka uppgifter den som utför installation och besiktning av taxameterutrustning ska lämna till Transportstyrelsen.

Besiktningsorganet ska ha dataförbindelse med Transportstyrelsen och rapportera resultaten från besiktningar av taxameterutrustning omedelbart efter avslutad åtgärd.

De uppgifter som ska rapporteras omfattar bland annat uppgifter som identifierar besiktningsorganet och den som rapporterat åtgärden, datum för åtgärden, taxameterns fabrikat och serienummer, samt fordonets registreringsnummer.

Om uppgiftslämnaren har anledning att tro att en felaktig uppgift har lämnats och att uppgiften har påverkat innehållet i vägtrafikregistret, ska uppgiftslämnaren omedelbart anmäla detta till Transportstyrelsen.

Bilaga C – Regeländringar

Här nedan beskrivs några av de viktigaste regeländringar som krävs för att Trafikanalys och andra myndigheter ska få tillgång till registren i RC och CBC.⁸⁵

Lag (2014:1020) om redovisningscentraler /och beställningscentraler/⁸⁶ för taxitrafik

I 24 § (den lydelse som träder i kraft 2020-09-01) finns den bestämmelse som gör att RC och CBC är skyldiga att på Skatteverkets (SKV) begäran lämna ut uppgifter. Bestämmelsen omfattar också en skyldighet för RC att självant lämna vissa uppgifter till tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen, TS). Det rör uppgifter om att en taxameter inte har överfört uppgifter till RC i enlighet med gällande bestämmelser. För att RC och CBC ska få skyldighet att på begäran från annan myndighet än SKV lämna ut uppgifter behöver denna paragraf kompletteras.

I 28 § finns också en sekretessbestämmelse som förhindrar RC från obehörigt röjande.

Transportstyrelsens föreskrifter

I Transportstyrelsens föreskrifter om redovisningscentraler (TSFS 2016:46) finns bestämmelser om hur en RC ska överföra uppgifter till SKV och TS. Se till exempel 15 § nedan, som beskriver hur en RC ska överföra data till SKV. Paragrafen 15 § är skriven utifrån SKV:s specifika krav. En motsvarande bestämmelse gällande överföring av filer /integration mellan RC och annan myndighet skulle behövas, troligen för varje tillkommande myndighet. Även detta driver givetvis utvecklingskostnader för RC. Kraven i TSFS 2016:46 har dock lämnats utanför certifieringen, vilket förenklar något.

Överföring av uppgifter

15 § Uppgifter enligt 24 § första stycket lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik ska lämnas ut till Skatteverket genom elektronisk överföring via anvisad elektronisk tjänst på Skatteverkets webbplats.

Identifiering av redovisningscentral vid överföring av taxameteruppgifter till Skatteverket via anvisad elektronisk tjänst enligt första stycket ska ske med ett för redovisningscentralen unikt och kontrollerbart publikt certifikat. Certifikatets egenskaper ska vara klient och server. Certifikatet ska använda säkra algoritmer för att etablera en säker Transport Layer Security (TLS) förbindelse med Skatteverket.

Om det finns särskilda skäl får Skatteverket begära att utlämnandet sker på annat sätt som Skatteverket anvisar.

⁸⁵ Lise Pripp, verksamhetsutvecklare på Skatteverket, 2018-12-11

⁸⁶ Tillägget mellan snedstrecken träder i kraft 2020-09-01

I Transportstyrelsens föreskrifter om teknisk utrustning hos redovisningscentraler (TSFS 2016:47) finns en bestämmelse i 3 kap. 13 § om att RC:s tekniska utrustning ska kunna skapa sådana utläsningsfiler som beskrivs i bilaga 1–4. Bilaga 1–3 beskriver sedan format och innehåll för de filer som SKV ska kunna begära. De är beskrivna exakt utefter SKV:s behov vilket bland annat innebär att SKV:s ärendenummer och urvalskriterier ska anges i filen. Bilaga 4 är på motsvarande vis anpassad till de uppgifter som en RC enligt 24 § RC och CBC-lagen självant ska lämna till TS. För att skapa en möjlighet för en RC att överföra just de uppgifter som Trafikanalys skulle behöva så behövs troligen ytterligare bilaga/or.

I 16–17 §§ beskrivs vilka sökkriterier en RC ska kunna använda för att söka ut uppgifter. Om Trafikanalys skulle behöva andra sökkriterier så behöver även dessa paragrafer kompletteras.

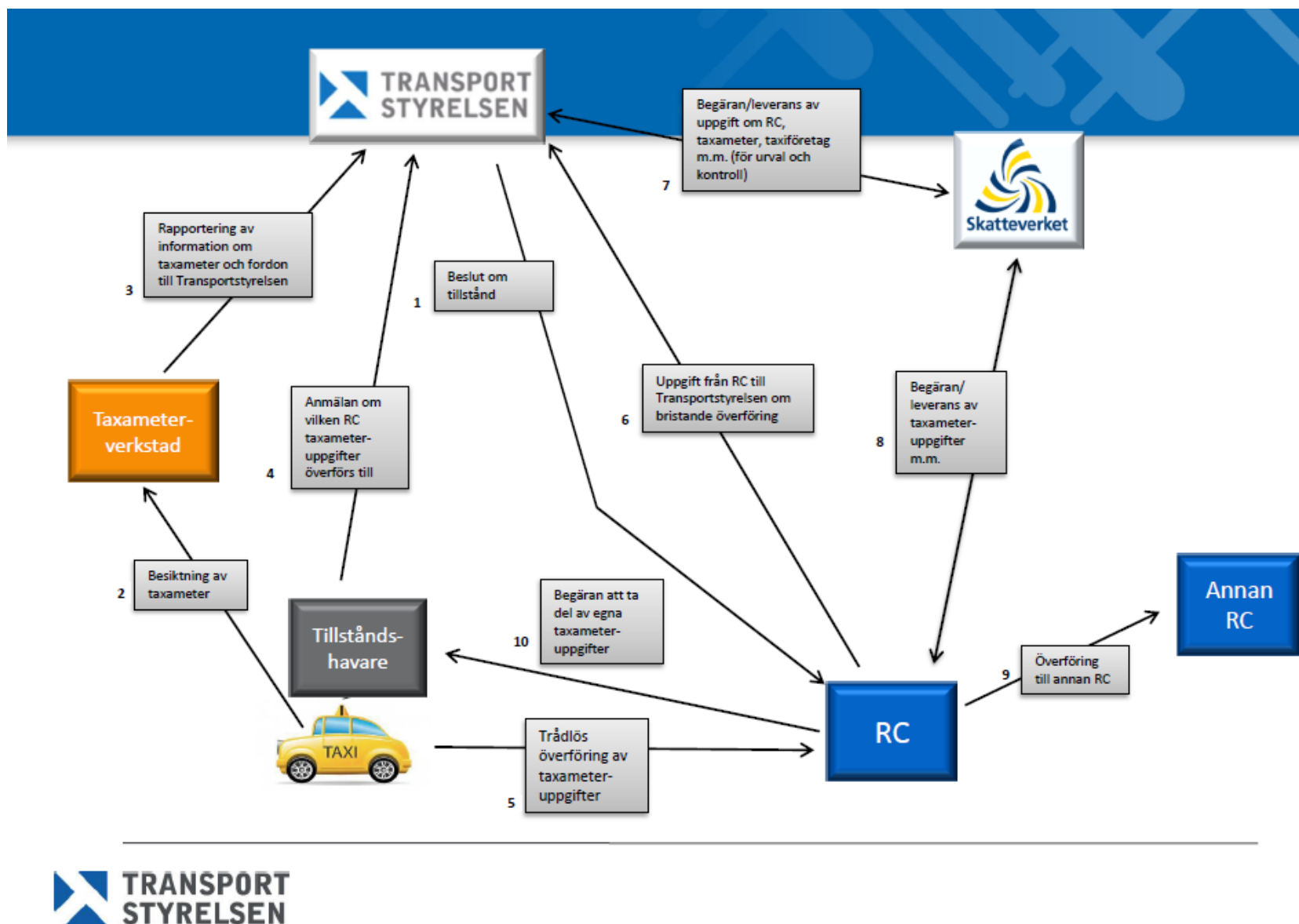
RC:s utrustning ska enligt regelverket vara certifierad.⁸⁷ Nuvarande RC:s utrustningar är certifierade i enlighet med de krav som finns i TSFS 2016:47. För att ytterligare krav ska kunna gälla dem måste RC anpassa sin tekniska utrustning och certifieringsprocessen göras om.

Övriga krav

Utöver dessa regeländringar kan ytterligare krav tillkomma, till exempel för att de RC som redan är i drift och har tillstånd att bedriva sin verksamhet ska genomgå en ny utvecklings- och certifieringsprocess om så krävs. Den frågan hänvisas till Transportstyrelsen eller Swedac.

⁸⁷ Förordning (2016:623) om redovisningscentraler för taxitrafik, <http://rkrattsdb.gov.se/sfsdoc/16/160623.pdf>

Bilaga D – Uppgiftsflöden för redovisningscentraler (RC)



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.