



SVENSKA  
TAXIFÖRBUNDET

# Branschläget 2021

EN RAPPORT FRÅN SVENSKA TAXIFÖRBUNDET

# Innehåll

<b>Förord</b>	<b>3</b>	Taxibilsflottan	14
<b>Taxi kan göra klimatet en tjänst</b>	<b>4</b>	Antal taxifordon per registreringsår och drivmedel	14
<b>Branschstatistik</b>	<b>8</b>	Fabrikats andel %	15
Marknadsstruktur	8	Fabrikat per alternativ bränsle	15
Kostnadsutveckling	8	Taxifordon – drivmedel (hela landet)	15
Taxitillstånd och taxifordon	8	Taxibilar - drivmedel, hela landet	16
Företagsstruktur	10	Antal (hela landet)	16
Antal taxiföretag fördelat på företagsform	10	Andel (hela landet)	16
Andel företagsformer i hela landet	10	Taxifordon – drivmedel, Stockholms län	17
Antal taxiföretag och antal bilar	11	Antal (Stockholms län)	17
Konkurser	11	Andel (Stockholms län)	17
Antal konkurser	11	Taxiförarlegitimationen	18
Antal fordon	12	Taxirån	19
Taxifordon per 1 000 invånare, hela riket	12	<b>Svenska Taxiförbundet</b>	<b>20</b>
Antal fordon per län totalt	13	Medlemmar	22
Antal fordon per 1 000 invånare	13	Anslutna beställningscentraler	24

Svenska Taxiförbundets Branschlägesrapport är den enda årliga genomlysningen av svensk taxinäring. Här presenteras bland annat Förbundets prioriterade branschfrågor och pågående arbete, aktuell branschstatistik och register över samtliga medlemmar.

Svenska Taxiförbundet verkar för en sund och blomstrande taxibransch som bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Förbundets uppdrag är att öka kunskapen om taxibranschens möjligheter och förutsättningar som kan bidra till att:

- taxi är en del av kollektivtrafiken som bidrar till framtidens delade mobilitet
- konkurrensen inom taxibranschen sker på lika villkor
- varumärket Taxi har ett högt anseende i samhället
- Förbundet har resurser och kompetens som ger handlingsutrymme för en positiv branschutveckling
- medlemmarnas tjänster efterfrågas på villkor som skapar trygghet för taxiföretagen och dess anställda
- medlemmarna har kunskap om och förståelse för branschens gemensamma verksamhet



# Förord

## Förbundet är redo för en nystart!

Svenska Taxiförbundet står inför förändring. Efter ett svårt år har flera av våra medlemmar tvingats överge såväl sin verksamhet som sitt medlemskap i vårt förbund. I takt med att samhället kan öppna upp igen har taxi en stor potential att bli det klimatsmarta alternativ som binder samman de allmänna färdmedlen. Det behövs lösningar som involverar flera trafikslag på ett säkert och miljöeffektivt sätt när fler vill kunna resa utan att äga en egen bil.

Som nybliven tillförordnad VD för Förbundet vill jag bredda vårt perspektiv i flera frågor och öppna upp för fler taxiföretag som idag arbetar utifrån andra affärsmodeller än de traditionella. Vi kommer att arbeta i nära samspel med våra medlemmar för att stärka vår röst i samhällsdebatten.

Taxinäringen har goda framtidsutsikter. Taxi kommer att spela en allt viktigare roll som komplement till kollektivtrafiken när städerna växer och stadsplanerarna vill begränsa antalet privatbilar och parkeringsplatser. Det är en stark trend vi har sett tidigare, men som fått en oväntad skjuts framåt efter pandemins intåg i våra liv.

Förbundet ska också bli bättre på att lyfta fram taxinäringens betydelse för samhällets utveckling. Med min bakgrund som invandrad till Sverige tänker jag särskilt på branschens roll som integrationsmotor. Det är tack vare taxi som många invandrare får sitt första jobb och kan försörja sin familj. Branschens arbetsmarknad har en stor betydelse både för instegsjobb och som möjlighet till att starta eget företag.

## Ett svårt år för taxinäringen

Taxinäringen är en av de branscher där omsättningen minskade allra mest under pandemin, vilket är en direkt följd av rekommendationer och beslut från politiker och myndigheter. Dessa åtgärder har varit motiverade för att minska smittspridningen men vi måste tyvärr konstatera att regeringen inte gjort tillräckligt för att kompensera taxinäringen.

Mot bakgrund av taxinäringens särskilda utsatthet borde regeringen snabbt ha riktat ett direkt stöd till branschen. De generella stöd som funnits, till exempel korttidspermittering, har inte fungerat för taxiföretagen. Många har också fått vänta orimligt länge på att få stöd.

## Den seriösa taxinäringen har agerat ansvarsfullt

Trots de stora svårigheterna och många uteblivna besked från politikerna har våra medlemmar gjort en fantastisk insats under pandemin. Företagen har försökt hålla verksamheten vid liv och medlemmarna har agerat som goda representanter för den seriösa taxinäringen med en sansad ton i debatten.

Många taxiföretagare har samtidigt jobbat hårt med att hitta nya intäkter, bland annat med olika erbjudanden

till landets regioner som ansvarar för sjukvård och smittskydd. Det har också varit värdefullt att branschen haft tillgång till några av de statliga stöden. Förbundet har tillsammans med andra branscher varit med och drivit på för att förlänga dessa stöd och begärt att det ska bli en enklare och snabbare hantering.

## Vi behöver en ny skattemodell

Förbundet fortsätter sin dialog med politiker och myndigheter med syfte att skapa förutsättningar för en sund taximarknad. Det handlar bland annat om åtgärder mot svarttaxi via Facebook och annat fusk. Den olagliga verksamheten är ett stort problem som bidrar till snedvriden konkurrens i såväl storstadsområden som i många mindre och medelstora kommuner.

I en värld där allt mer hanteras via mobilen, såväl beställningar som betalningar, behöver skattemodellen för branschen ses över. Har papperskvittona spelat ut sin roll? Hur kommer polis och myndigheter att ta sitt ansvar för att kontrollera att företagen agerar seriöst och betalar sin skatt?

Jag vill att Förbundet tar en rejäl diskussion om dessa frågor. De förslag som Förbundet tidigare fört fram, Ratt-avdraget och Licensavgift för taxi, får då bedömas tillsammans med andra handlingsvägar. I denna branschlägesrapport finns en beskrivning av Licensavgiftsmodellen som är det senast studerade förslaget.

Vi ser nu fram emot en grön och rättvis återstart av Sverige. Vi ska visa att taxi kan bidra till ett klimatsmart transportsystem i takt med att den storskaliga kollektivtrafiken byggs ut i Sverige. Med ekonomiska styrmedel kan våra politiker skynda på utvecklingen mot delad mobilitet när färre ska äga en egen bil i framtiden.



Foto: Jens Keitner

Maj 2021

Bawer Coskun  
Tillförordnad förbundsdirektör,  
Svenska Taxiförbundet

# Taxi kan göra klimatet en tjänst

Utsläppen av koldioxid minskar, men inte tillräckligt snabbt för att vi ska nå de klimatmål som riksdagen satt upp. Dessa mål innebär att trafiken ska ha minskat utsläppen med 70 procent till 2030 och att Sverige ska vara helt klimatneutralt år 2045.



Foto: Glenn T. Ungert

Vi kan delvis tacka pandemin för att utsläppen minskat, vilket innebär att det finns risk att utsläppen slutar minska när ekonomin återstartas efter pandemin. Därför är den politiska debatten om en grön återstart av ekonomin ett sundhetstecken. Vi kan inte gå tillbaka och göra allt precis som det var, utan det måste också ske en förändring. En viktig del är resandet, eftersom en stor del av de klimatpåverkande utsläppen kommer från trafiken.

## Taxi och kollektivtrafik istället för egen bil

Om fler väljer kollektivtrafik istället för egen bil kan utsläppen och energiåtgången minskas. Med färre bilresor kan fler hushåll välja att helt avstå från att äga en bil. Förutom att det skulle vara bra för hushållens ekonomi skulle det även stärka kollektivtrafiken ytterligare samt spara in på värdefull mark som ofta används till parkeringsplatser.

---

Det behövs dock en knuff av politiska beslut för att fler ska våga ge upp den egna bilen och förlita sig på taxi och kollektivtrafik.

---

För att fler ska kunna resa med kollektivtrafiken behövs lösningar som involverar fler resetjänster. Resan måste fungera hela vägen, från start till mål. Det är här som taxi kommer in. Taxi är nödvän-

digt för att kollektivtrafiken ska bli en lika flexibel transportlösning som egen bil. En grön återstart av ekonomin och en snabb minskning av utsläppen bygger därför på att kombinationen av taxi, hyrbil, cykel och storskalig kollektivtrafik används mer. Det är också bråttom - om detta stannar vid en framtidsdröm hjälper det inte klimatmålen. Vi behöver se förändringen nu.

Det behövs dock en knuff av politiska beslut för att fler ska våga ge upp den egna bilen och förlita sig på mobilitetstjänster, där taxi och kollektivtrafik har en given roll. Det behövs också nya grepp. Att bara fortsätta att höja bensinskatten räcker inte och drabbar dessutom människor som verkligen behöver bilen. Därför behövs nya ekonomiska styrmedel som gör det möjligt för hushållen att kunna välja taxi som en del av resan.

## Privatpersoner borde kunna åka taxi billigare

Under pandemin har många arbetat hemifrån. Även om en del går tillbaka till sina kontor när pandemin är över kommer hemarbetandet troligen bli vanligare i framtiden. Vissa kanske kommer att åka till jobbet ett par dagar i veckan och arbeta hemma resten av tiden. Sådana förändringar påverkar persontransporterna. En del av dem som inte längre åker till jobbet varje dag kommer heller inte att behöva äga en egen bil, eller kan hushållet ha en bil istället för två. Taxi kan då bli ett komplement.



Men hushållen uppfattar idag att det är dyrt att åka taxi, trots att det råder hård konkurrens och mycket låga marginaler i taxinäringen. Det gör det svårt att få hushåll att gå över från privata bilresor till taxi eller en kombination av taxi, hyrbil och annan kollektivtrafik. Eftersom en sådan omställning ligger i hela samhällets intresse, inte minst av miljöskäl, bör staten hjälpa till via politiska beslut.

---

Ungefär hälften av taxiföretagens kostnader består av skatter och tvingande avgifter.

---

En stor del av priset för en taxiresa består av kostnader som taxinäringen själv inte styr över. Ungefär hälften av taxiföretagens kostnader består av skatter och tvingande avgifter. Skatternas höga andel av kostnaderna har bidragit till en situation där privatpersoner upplever sig ha svårt att efterfråga lagliga taxitjänster. Att låta på skatterna och avgifterna för taxiföretagen skulle vara en knuff som får hushållen att kunna välja den flexibilitet som taxi erbjuder.

### Samhällsekonomiska vinster med fler taxiresor

Svenska Taxiförbundet har låtit studera effekterna av att hushållen får billigare taxiresor via en skattereduktion. Resultaten visar att det skulle bli fler taxiresor, men också fler kollektivresor och därmed färre bilresor vilket i sin tur skulle bidra till klimatmålen. Hushållen skulle välja bort privatbilen och istället välja en mix av kollektivtrafik, taxi och hyrbil. Förbundets studier visar också att energiförbrukningen för personresor kan minskas med upp till 80 procent om merparten av hushållen valde bort eget bilägande till förmån för bland annat taxi. Då krävs att även hushållen utanför storstäderna får ett bättre alternativ till egen bil.

En viktig förändring är därför att skapa bättre kombinationer av taxi och kollektivtrafik på landsbygden, där kollektivtrafiken brottas med lågt underlag.

Anropsstyrd kollektivtrafik med taxi är idag en populär resetjänst som erbjuds i landets flesta regioner. Tjänsten ersätter traditionella busslinjer där resunderlaget är svagt och där många har långt till närmsta hållplats. När persontransporterna ska starta upp igen efter pandemin, borde våra regionala kollektivtrafikmyndigheter ta chansen att utveckla tjänsten ytterligare.

### En helt ny skattemodell för taxi

Den nuvarande skattemodellen för taxinäringen fungerar inte tillräckligt bra. Problemet är inte begränsat till att en stor del av taxikostnaden är skatter och avgifter. Myndigheterna kommer heller inte tillräta med det omfattande fusket vilket leder till snedvriden konkurrens för seriösa aktörer.

I små och medelstora kommuner kämpar seriösa taxiföretag mot helt illegala aktörer, som varken har tillstånd eller följer skatteregler, vars kundkontakt sker via sociala medier. I storstäderna möter man internationella app-baserade företag som arbetar med tillstånd men som inte redovisar alla intäkter.

Svenska Taxiförbundet har därför låtit ekonomen Stefan Fölster studera en helt ny skattemodell för taxi - Licensavgift för taxi. Förslaget bygger på en fast avgift - en schablonskatt - istället för dagens taxametermodell. Förbundet presenterade studien i början av 2021 och den har lett till uppmärksamhet från bland annat politiker.



---

Taxametermodellen och lagen om redovisningscentraler kan ha spelat ut sin roll

---

### Har taxametermodellen nått vägs ände?

Med nya betalsystem som inte är kopplade till taxametern - taxiföretagens kassaregister - är taxametermodellen inte längre lika självklar. Om framtiden innebär att de flesta gör sina betalningar via mobilen så blir taxameterkravet inte längre ett effektivt vapen mot fusk.

Problemet stannar inte vid att skattemodellen har blivit omsprungen av nya betalsätt. Myndigheternas kontroller av efterlevnaden har inte fungerat som avsett. Ett exempel är förekomsten av taxiverksamhet som sker till exempel via slutna grupper på sociala medier. Regeringen uppdrog våren 2019 åt Skatteverket att undersöka detta. Skatteverket konstaterade ett drygt år senare att utredningsläget är svårt. Skatteverket har idag inte resurser att följa de digitala spåren då kommunikationen i sociala medier vanligen sker i realtid, ofta i form av privata meddelanden, och raderas vartefter.

---

Vi behöver en skattemodell med enklare regler som också förenklar kontrollarbetet.

---

Tidigare utredningar har pekat mot olika former av licensavgifter eller schablonbeskattningsmodeller. Syftet är att göra det enkelt att göra rätt och minska fuskmöjligheterna. En licensavgift med det syftet föreslogs i en statlig utredning redan för 25 år sedan, men blev aldrig genomförd. Idag, när vi ser hur svårt det är för våra myndigheter att tillse att lagen om redovisningscentraler efterlevs, är licensmodellen intressant att lyfta fram igen.

### En licensavgift för taxi

Det förslag till licensavgift som beskrivs i Förbundets rapport är inte bara en minimibesättning, utan avgiften ska också ersätta behovet av bokföring och skattedeklaration. Det handlar alltså om en betydligt enklare skattemodell och förenklade regler som ger ett förenklat kontrollarbete. Licensavgiftsmodellen ska vara knuten till taxibilen, inte till föraren, och kan kortfattat förklaras enligt följande:

## Licensavgift för varje bil

### Ersätter

Betalas per månad.	Bolagsskatt, sociala avgifter, inkomstskatt.
Kan digitalt ställas av och på dygnsvis.	Bokföring.
Deltidsbilar kan välja avgift per kilometer.	Skattedeklaration.
Enkelt att kontrollera om licensavgiften är betald.	Svag kontroll pga svårt bevisläge.

## Vinst både för branschen och för staten

Konsekvensanalysen visar att det finns stora samhällsekonomiska vinster med licensavgift istället för taxametermodellen, tack vare att illegal taxiverksamhet och annat fusk minskar, samtidigt som den seriösa taxinäringen får ett enklare system.

Om licensavgiften sätts lägre än vad en genomsnittlig skatteintäkt per bil annars skulle bli, kan taxi också bli ett kostnadsmässigt intressant alternativ för fler privatresenärer, vilket i sin tur underlättar en övergång till mer resande med kollektivtrafiken.

## Taxameterdispensen upphörde under 2020

Den 1 januari 2021 började en ny lag att gälla som öppnar upp för en ny kategori av taxitrafik som är befriad från taxameterkrav. I gengäld ska taxiföretagen vara skyldiga att förse fordonen med en särskild utrustning (SUFT) för taxifordon. Fordonen ska också anslutas till en tillståndspliktig beställningscentral.

Inför lagändringen har den tidigare dispensmöjligheten tagits bort som innebär att man i vissa fall kunde få undantag från taxameterkravet.

Svenska Taxiförbundet har tydligt varnat för den nya taxameterlösa taxikategorin som vi anser inbjuder till fusk. Detta har vi bland annat framfört till regeringen tillsammans med Transportarbetarförbundet. I nuläget ser det dock inte ut som att den nya taxikategorin kommer att utnyttjas av några aktörer eftersom ingen satsar på den speciella utrustning som krävs.

---

Företag som enbart kör samhällsbetalda resor, exempelvis skoltaxi, tvingas använda taxameter trots att det inte alls passar deras affärsverksamhet.

---

## Taxiföretag som bara kör samhällsbetalda resor behöver en enklare skattemodell

Sverige har nu en modell för taxinäringen helt utan dispensmöjlighet från taxameterkravet. Det tvingar vissa företag som enbart kör samhällsbetalda resor, exempelvis färdtjänst och skolskjuts, att använda taxameter trots att det inte alls passar deras affärsverksamhet. I realiteten tvingas de använda taxameterutrustningen på ett sätt som det inte är avsett för.



Foto: Jonas Nilsson

Förbundet har noterat denna problematik och följer frågan för att göra lagstiftarna uppmärksamma på bristerna i dagens regler. Problemet med taxametervånget för de samhällsbetalda resorna understryker behovet av en modell för taxinäringen som passar alla. En licensmodell, som beskrivits ovan, skulle kunna vara en sådan modell.

## Taxi är en integrationsmotor

Innan pandemin fanns ett stort rekryteringsbehov hos Sveriges taxiföretag. När persontransporterna kommer igång igen efter pandemin kan rekryteringsbehovet komma tillbaka.

Närmare hälften av landets taxiförare är födda utomlands. Taxi är en viktig inkörsport till det svenska samhället. Samtidigt finns det flera hinder som borde tas bort för att fler utlandsfödda ska kunna försörja sig själva och sina familjer via taxi. Idag är kravet att man ska ha haft svenskt körkort i två år för att få taxiförarlegitimation. Här finns möjlighet till en förändring. Om spårrtiden kortas eller slopas kan taxiföretagen anställa utrikes födda direkt. Taxiföretagen skulle dessutom kunna bistå både i körkortsutbildningen och i ansökan om taxiförarlegitimation.

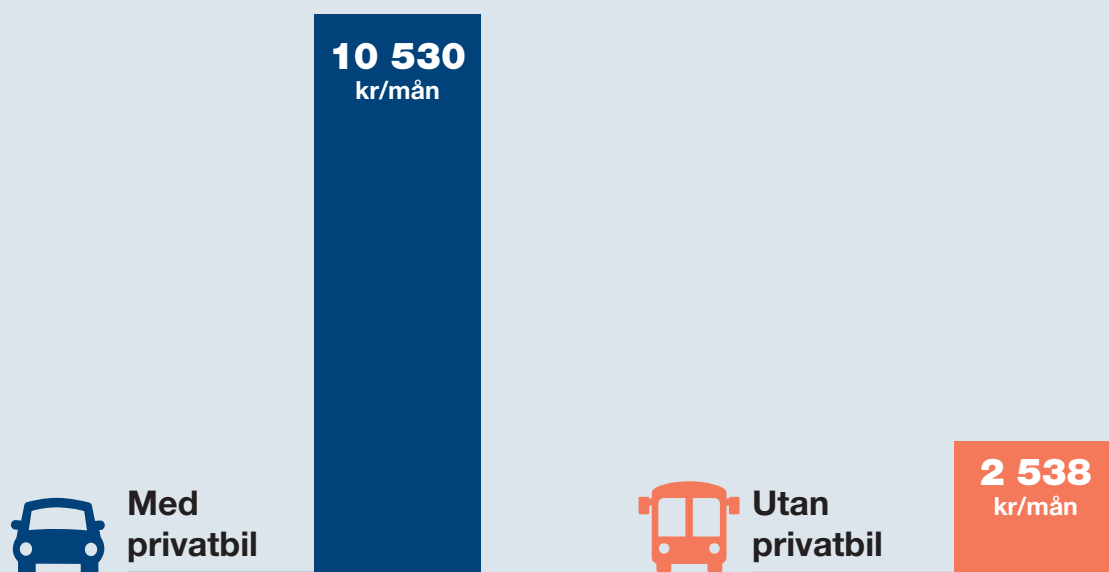
## Behörighetskontroll Yrkestrafik ger ökad säkerhet

Från den 1 juli 2018 skärptes reglerna om beställaransvar för den som beställer gods- eller persontransporter. De skärpta reglerna innebär att den som yrkesmässigt har beställt en otillåten transport kan dömas för brott. Dessa regler är ett av flera instrument för att få en mer sund och trygg yrkestrafik.

Svenska Taxiförbundet har i samarbete med Transportstyrelsen, Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag utvecklat ett hjälpmedel för företag att följa lagstiftningens behörighetskrav inom yrkestrafiken; Behörighetskontroll Yrkestrafik, BKY.

**BKY**  
Behörighetskontroll  
Yrkestrafik

## Resekostnad med privatbil jämfört med allmänna resetjänster



### RESEKOSTNAD PRIVATBIL

Volvo XC60 (2021) T6 Momentum, (364 000 kr inköpspris) Innehavstid 3 år med 1 500 mil körsträcka/år.

Försäkring/år	4 000
Boendeparkering i Sthlm/år (11 månader)	12 100
Trängselskatt, 220 dagar x 90 kronor	19 800
Bränslekostnad/år bensin 0,75 l/10 km, bensinpris 15,64 kr/l	17 595
Besiktning och skatt	2 600
Malus (förhöjd fordonskatt de tre första åren)	10 791
Värdeminskning/år	45 000
Reparationer och service/år	7 000
Däckkostnad/år	4 500
Förbrukningsmaterial/år	800
Alternativinvestering, bankkonto 0,6 %	2 184
<b>Kostnad/år</b>	<b>126 370</b>
<b>Kostnad/mån</b>	<b>10 530</b>

### RESEKOSTNAD UTAN PRIVATBIL

SL 90-dagars kort, 2 760kr x 4	11 040
Hyrbil 30 dagar, Volvo XC60, 210 mil inklusive skadekostnadsreducering	19 149
Bränslekostnad 210 mil 0,75 l/mil, bensin 15,64 kr/l	2 465
Alternativinvestering, 0,6 %	-2 184
<b>Kostnad/år</b>	<b>30 461</b>
<b>Kostnad/månad</b>	<b>2 538</b>

Beräkningarna visar ett exempel på vad en av Sveriges mest populära bilar kostar per år och månad jämfört med att resa kollektivt och att hyra bil en månad per år för boende i Stockholm. **Skillnaden, nästan 8000 kronor/månad, räcker till cirka 32 taxiresor/månad till en kostnad om 250 kronor/resa.**

# Branschstatistik

## Marknadsstruktur

Taxinäringens marknad kan delas upp i tre huvuddelar: företagsresor, privatresor och upphandlade samhällsbetalda resor som sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och kompletteringstrafik. Lokalt kan även budtransporter stå för en betydande del. Normalt sett svarar de samhällsbetalda resorna för ungefär hälften av taxinäringens intäkter, men under pandemin har den andelen troligen varit högre.

Hela taxibranschen sysselsätter cirka 40 000 medarbetare. Den totala omsättningen för branschen uppskattades till cirka 14 miljarder år 2019. Under 2020 har branschen tappat cirka 40 procent av sin omsättning.

Generellt har större orter en högre andel intäkter från företags- och privatresor. På landsbygden och i de mindre orterna kan de samhällsbetalda transportererna svara för närmare 100 procent av taxiföretagens intäkter. Beroendet av avtal om dessa transporter är således avgörande för taxiföretagens möjlighet att överleva. En del taxiföretag

---

Totalt över hela landet svarar de samhällsbetalda taxiresorna för i genomsnitt cirka 50 procent av intäkterna

---

är inriktade på företagskunder, andra på samhällsbetalda transporter medan framförallt de som inte är anslutna till en beställningscentral (friåkare) nästan helt är hänvisade till privatkunder.

## Kostnadsutveckling

Diagram 1 visar jämförelsen mellan utvecklingen av Konsumentprisindex (KPI) och Taxiindex. Värdena är omräknade så att 2007 är basår och har värdet 100. Det bör påpekas att Taxiindex och KPI är baserade på olika underlag vilket innebär att jämförelsen inte är direkt relevant. Ändå är det vanligt att olika avtal prisjusteras med KPI helt eller till vissa delar. Gapet mellan Taxiindex och KPI har vidgats, men under 2020 skedde ett litet trenderbrott med bland annat tillfälligt lägre bränslepriser. Det återstår att se hur kostnaden för taxiföretagen utvecklas efter pandemin.

## Kostnadsutveckling, Taxiindex jämfört med KPI

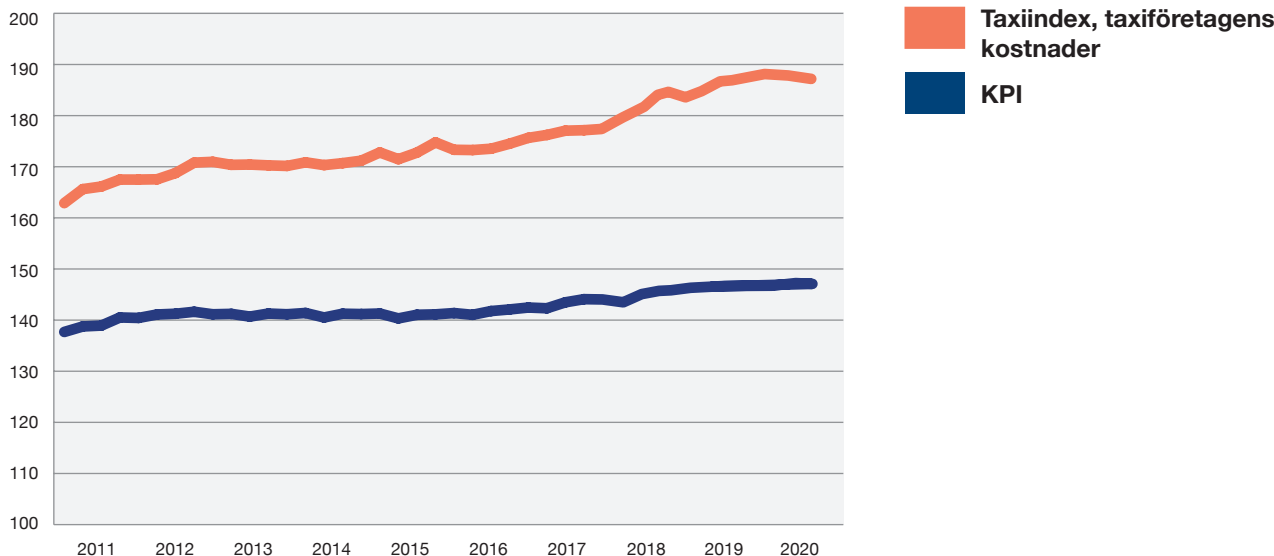


Diagram 1 (Källa: Statistiska centralbyrån)

## Taxitillstånd och taxifordon

Relationen mellan tillstånds- och taxibilsutvecklingen framgår av Diagram 2. Staplarna visar antalet trafiktillstånd. Linjen visar antalet taxifordon. Över tiden har antalet tillståndshavare i relation till antalet fordon minskat. En förklaring har varit att det skett en förskjutning mot större taxiföretag. Pandemiåret 2020 innebar dock ett nytt läge med en tioprocentig minskning av antalet taxifordon framtvingat av en snabbt vikande marknad. Även antalet taxitillstånd minskade.



Antal taxitillstånd    Antal taxifordon

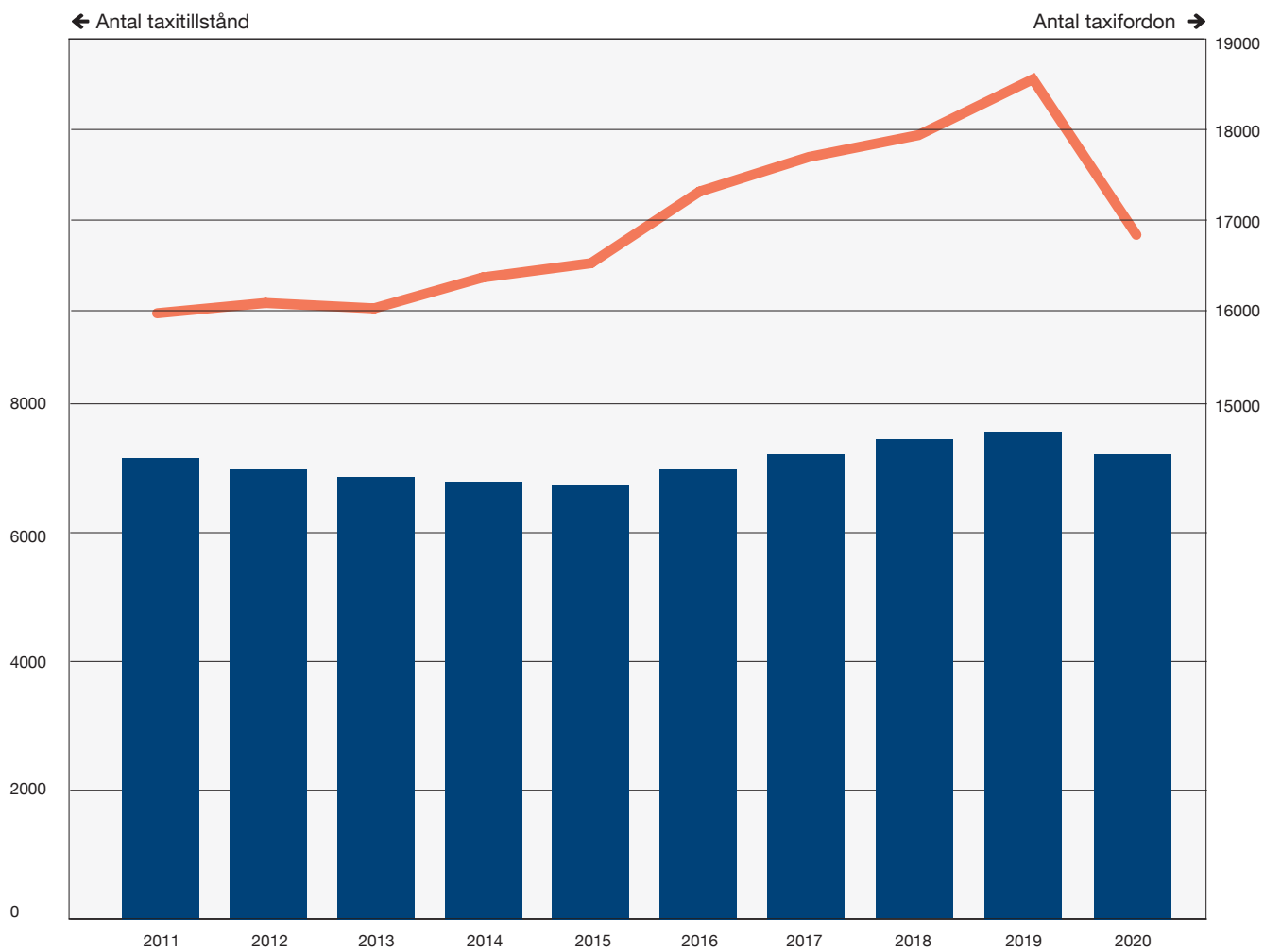


Diagram 2 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

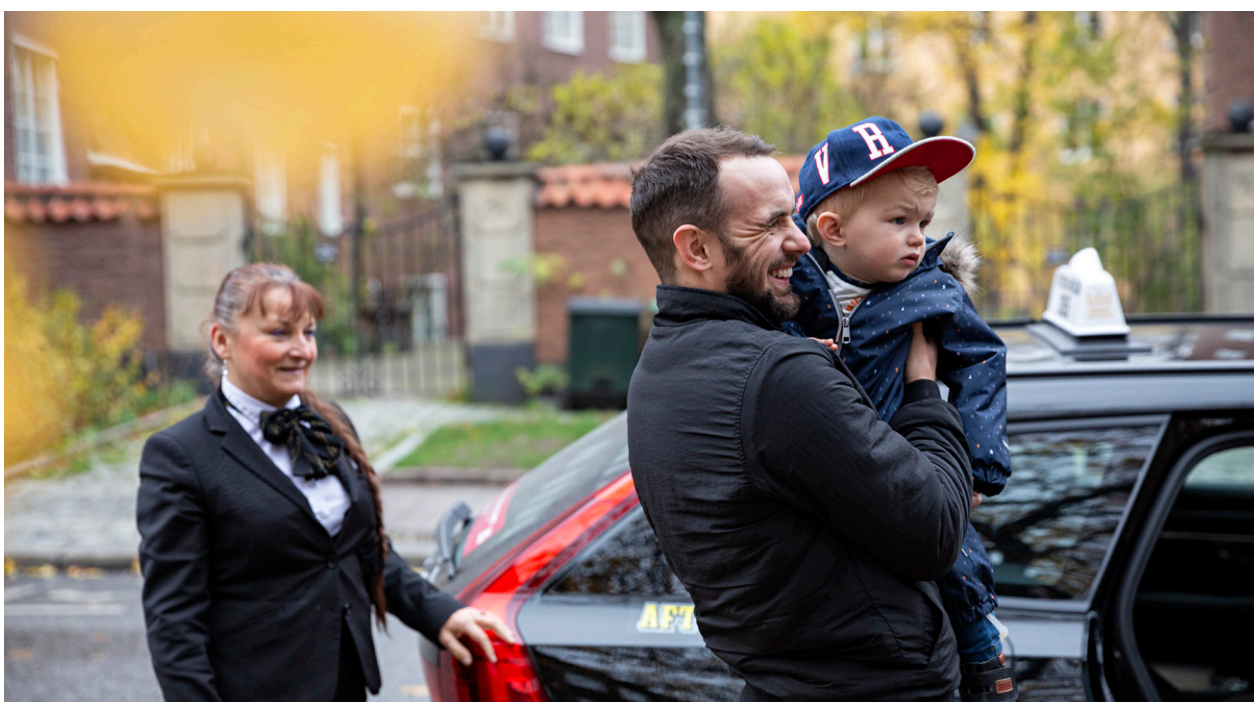


Foto: Pondus Kommunikation

## Företagsstruktur

Tabell 1 och Diagram 3 visar antal och andel för respektive företagsform inom taxibranschen, där enskilda näringsidkare är den vanligaste företagsformen. Under 2020 har såväl antalet enskilda näringsidkare, aktiebolag som handelsbolag minskat i antal med en relativt intakt fördelning mellan företagsformerna: Enskilda näringsidkare 4784 (4 997), aktiebolag 2412 (2 554), handelsbolag 67 (81), ekonomiska föreningar 5 (5), kommuner/region 3 (4), utländska företag 0 (0). Förra årets uppgifter inom parentes.

Antalet enbilsföretag har minskat knappt till 5271 (5 314). Jämfört med förrförra året är det dock fortfarande ökning (se tabell 2). Antalet taxiföretag med fler än 20 taxifordon har minskat från 99 till 81 stycken. Trenden mot större företag bröts därmed under pandemiåret 2020.

## Andel företagsformer i hela landet

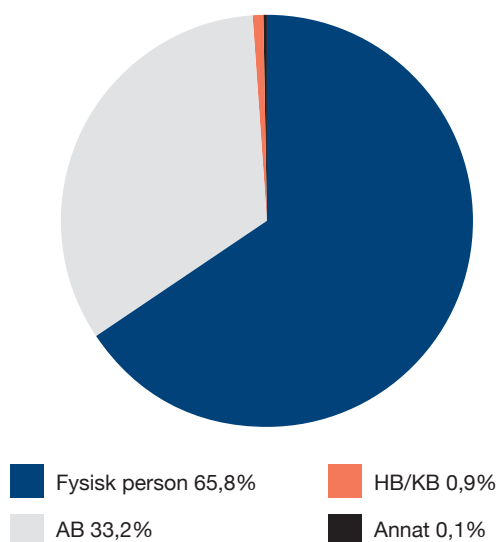


Diagram 3 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

## Antal taxiföretag fördelat på företagsform

	Antal tillstånd	Fysisk person	AB	HB/KB	Ekonomisk förening	Kommun/Region
Stockholms län	3 897	2 892	975	29	1	0
Uppsala län	269	154	113	2	0	0
Södermanlands län	138	97	40	1	0	0
Östergötlands län	159	82	76	0	0	1
Jönköpings län	122	59	60	2	1	0
Kronobergs län	73	41	32	0	0	0
Kalmar län	50	26	24	0	0	0
Gotlands län	27	12	15	0	0	0
Blekinge län	37	24	13	0	0	0
Skåne län	548	355	179	13	0	1
Hallands län	80	43	37	0	0	0
Västra Götalands län	927	574	344	8	1	0
Värmlands län	82	37	43	0	1	1
Örebro län	135	81	54	0	0	0
Västmanlands län	144	87	55	2	0	0
Dalarnas län	41	12	28	1	0	0
Gävleborgs län	142	69	72	1	0	0
Västernorrlands län	121	62	57	2	0	0
Jämtlands län	43	9	32	2	0	0
Västerbottens län	111	24	85	2	0	0
Norrbottens län	125	44	78	2	1	0
<b>Summa</b>	<b>7 271</b>	<b>4 784</b>	<b>2 412</b>	<b>67</b>	<b>5</b>	<b>3</b>

Tabell 1 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

## Antal taxiföretag och antal bilar

Företagsstorlek	1	2	3 - 5	6 - 10	11 - 20	> 20
2011	4 799	975	914	297	131	51
2012	4 629	945	900	316	141	53
2013	4 520	971	872	298	146	60
2014	4 486	922	846	323	156	64
2015	4 471	863	859	327	150	73
2016	4 646	950	833	341	135	86
2017	4 834	969	862	324	152	82
2018	5 104	915	807	351	130	89
2019	5 314	937	814	345	132	99
2020	5 271	829	692	294	104	81

Tabell 2 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

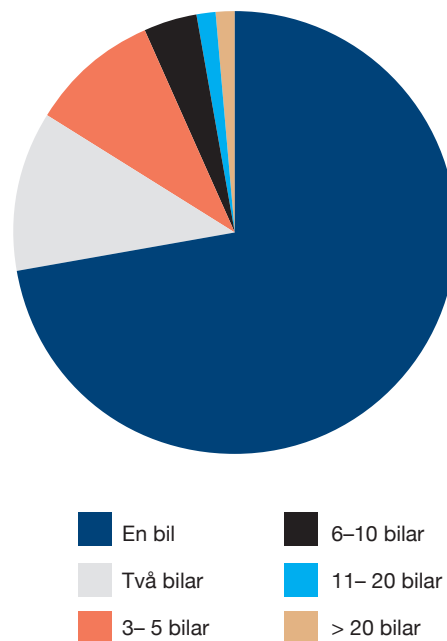


Diagram 4 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

## Konkurser

Konkurserna i taxinäringen har ökat till 152 (130), se diagram 5. Det är en tydlig ökning, men ökningen ska sättas i relation till att antalet köruppdrag har minskat avsevärt vilket lett till minskad omsättning med 70-90 procent i storstäderna och minst 50 procent i övriga landet. Den relativt måttliga ökningen av antalet konkurser tyder på att många taxiföretag avvecklats under ordnade former och än fler försöker överleva trots stora minskningar av intäkterna.

## Antal konkurser

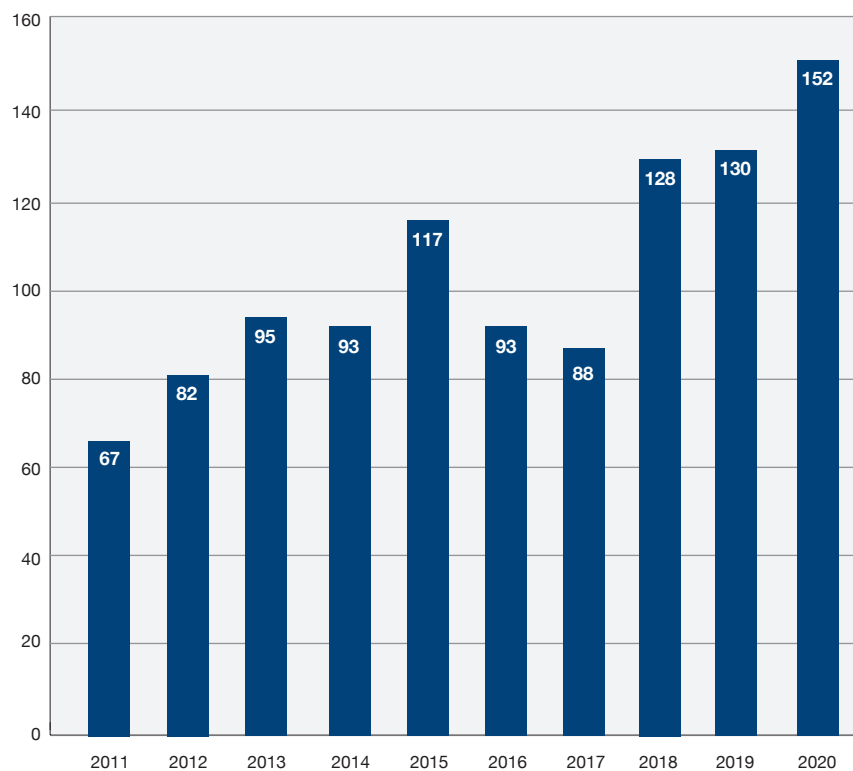


Diagram 5 (Källa: Statistiska Centralbyrån)



## Antal fordon

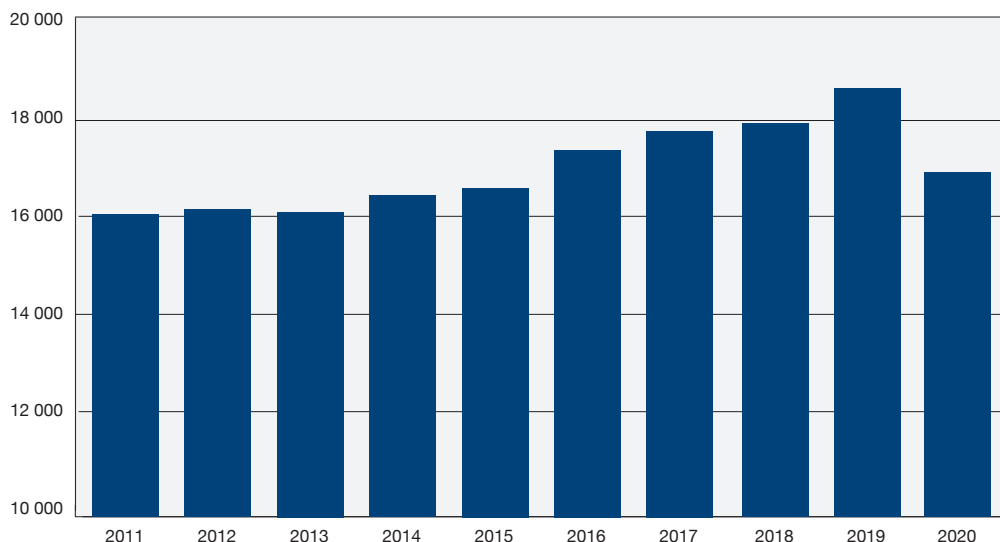


Diagram 6 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

## Taxifordon per 1 000 invånare, hela riket

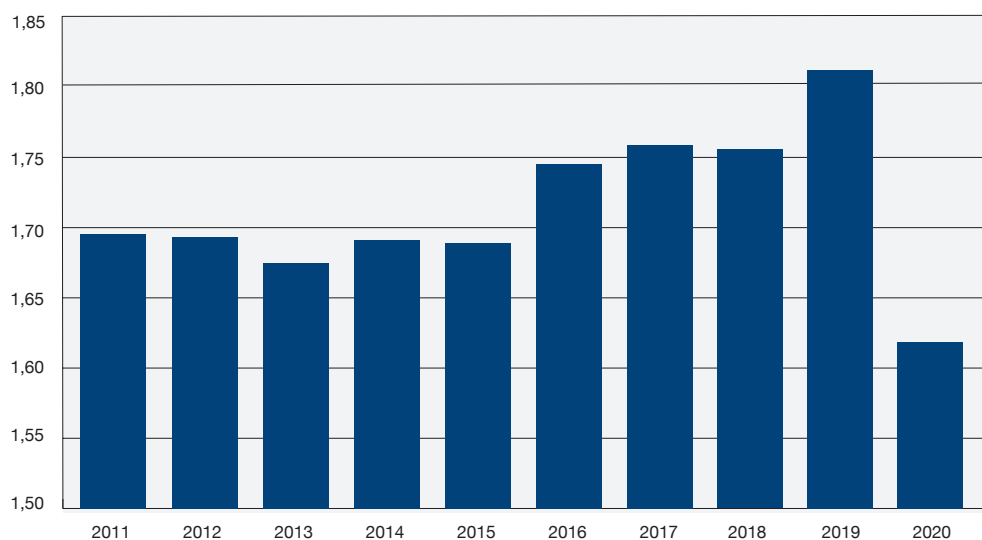


Diagram 7 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020; Statistiska Centralbyrån (SCB), invånaruppgifter)

## Taxifordon

Den stadiga trenden med ett ökat antal taxifordon i Sverige fick ett tvärt slut 2020, se diagram 6 och 7. Minskningen i hela landet var 9,9 procent jämfört med året innan. I Stockholms län var minskningen hela 13,1 procent, en minskning med drygt 1000 taxibilar. Det totala antalet taxifordon i Sverige ligger nu på samma nivå som i mitten av 2010-talet.

Om man istället jämför antalet taxifordon per 1000 invånare är ännu tydligare. Sverige har idag färre taxifordon per capita än för tio år sedan.

Antalet taxifordon i relation till antalet invånare ger en bild av taxis etableringssituation ("taxitätheten") som i kombination med lokal och regional hänsyn till trafik-, transport- och kundstruktur är ett underlag för att analysera eventuell över- och underetablering. Syftet med redovisningen är inte att ange lämpliga nivåer, istället är det upp till läsaren att göra egna bedömningar av statistiken utifrån egna kunskaper och erfarenheter av olika delar av landet.

## Antal fordon per län totalt

	2012	2014	2016	2018	2020	Förändring % 2012-2020
Stockholms län	6 142	6 374	6 996	7 412	6 807	11%
Uppsala län	520	545	526	550	513	-1%
Södermanlands län	379	353	419	410	349	-8%
Östergötlands län	506	536	570	591	643	27%
Jönköpings län	315	293	286	280	264	-16%
Kronobergs län	182	185	186	200	184	1%
Kalmar län	242	235	217	210	311	29%
Gotlands län	73	80	92	94	81	11%
Blekinge län	150	145	124	121	103	-31%
Skåne	1 805	1 852	1 849	1 885	1 683	-7%
Hallands län	325	329	334	375	346	6%
Västra Götalands län	2 438	2 354	2 556	2 641	2 651	9%
Värmlands län	314	304	242	267	256	-18%
Örebro län	412	430	483	431	395	-4%
Västmanlands län	334	347	387	361	349	4%
Dalarna	285	337	319	327	307	8%
Gävleborgs län	319	320	333	333	289	-9%
Västernorrlands län	360	352	336	327	297	-18%
Jämtlands län	243	244	244	232	212	-13%
Västerbottens län	415	403	438	468	430	4%
Norrbottnens län	420	434	435	440	382	-9%
<b>Totalt</b>	<b>16 179</b>	<b>16 452</b>	<b>17 372</b>	<b>17 955</b>	<b>16 852</b>	<b>4%</b>

Tabell 3a (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020; Statistiska Centralbyrån, invånaruppgifter)

## Antal fordon per 1 000 invånare

	2012	2014	2016	2018	2020	Förändring % 2012-2020
Stockholms län	2,9	2,9	3,1	3,2	2,8	-1,5%
Uppsala län	1,5	1,6	1,5	1,5	1,3	-13,1%
Södermanlands län	1,4	1,3	1,5	1,4	1,2	-15,5%
Östergötlands län	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	18,0%
Jönköpings län	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	-22,2%
Kronobergs län	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	-7,0%
Kalmar län	1,0	1,0	0,9	0,9	1,3	22,0%
Gotlands län	1,3	1,4	1,6	1,6	1,3	5,6%
Blekinge län	1,0	0,9	0,8	0,8	0,6	-34,2%
Skåne	1,4	1,4	1,4	1,4	1,2	-15,3%
Hallands län	1,1	1,1	1,0	1,1	1,0	-3,9%
Västra Götalands län	1,5	1,4	1,5	1,5	1,5	0,3%
Värmlands län	1,2	1,1	0,9	0,9	0,9	-21,3%
Örebro län	1,5	1,5	1,6	1,4	1,3	-11,2%
Västmanlands län	1,3	1,3	1,5	1,3	1,3	-3,5%
Dalarna	1,0	1,2	1,1	1,1	1,1	3,5%
Gävleborgs län	1,2	1,1	1,2	1,2	1,0	-12,8%
Västernorrlands län	1,5	1,4	1,4	1,3	1,2	-18,4%
Jämtlands län	1,9	1,9	1,9	1,8	1,6	-16,1%
Västerbottens län	1,6	1,5	1,7	1,7	1,6	-1,3%
Norrbottnens län	1,7	1,7	1,7	1,8	1,5	-9,4%
<b>Hela Sverige</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>-4,1%</b>

Tabell 3b (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020; Statistiska Centralbyrån, invånaruppgifter)

## Taxibilsflottan

Förnyelsen av taxibilsbeståndet stannade av under pandemiåret 2020 med relativt få nya fordon, samtidigt som det totala antalet taxifordon minskade (se diagram 8 och tabell 4). Drygt 91 procent av fordonen har registreringsdatum 2015 eller senare. Sverige har därmed fortfarande en modern taxifordonsflotta, men det kommer att finnas ett investeringsbehov för nya fordon de kommande åren.

Tabell 5 och 6 visar fördelningen av taxifordon mellan olika fabrikat respektive drivmedel. Mercedes är det dominerade bilmärket med Volvo på andra plats. Den vanligaste eldrivna taxibilen är Tesla och bland laddhybriderna dominerar Toyota. Volkswagen och Skoda står för flest biogasdrivna taxibilar.

### Antal taxifordon per registreringsår och drivmedel

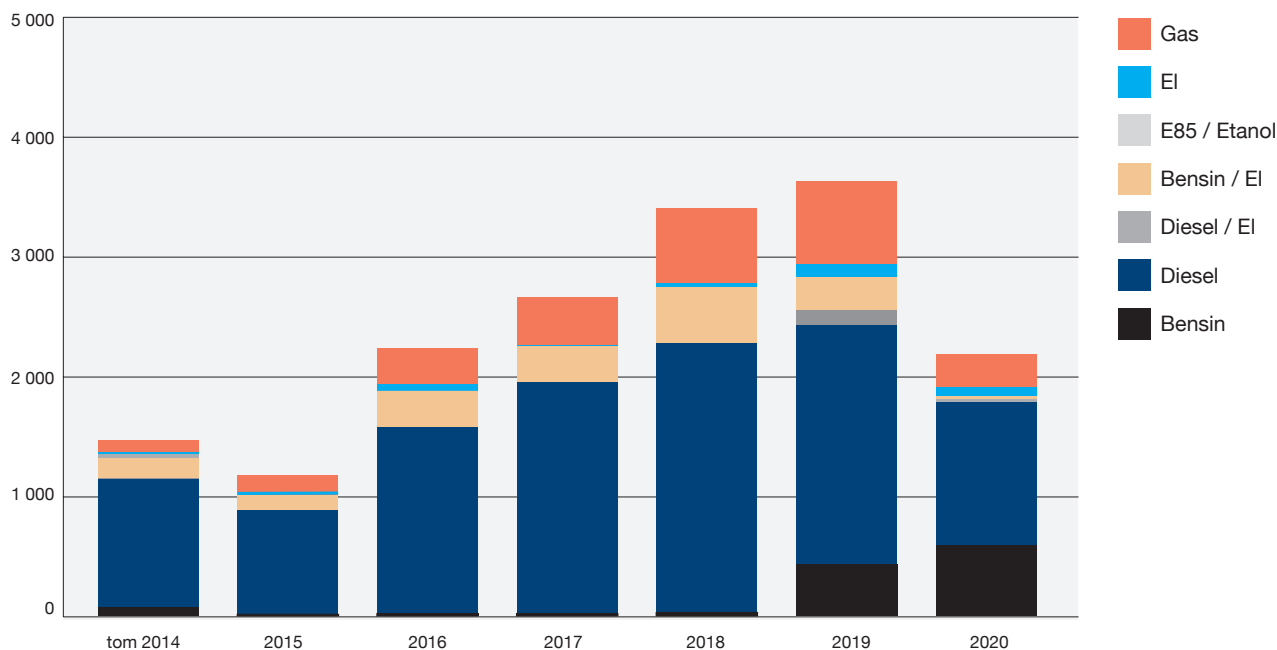


Diagram 8 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

Registreringsår	Bensin	Diesel	Diesel / El	Bensin / El	E85 / Etanol	El	Gas	Summa
2014-	72	1 070	10	168	12	10	131	1 473
2015	9	874	4	126	1	24	166	1 204
2016	15	1 563	1	306	0	54	305	2 244
2017	16	1 938	0	304	0	16	400	2 674
2018	25	2 257	2	471	0	33	633	3 421
2019	428	2 012	122	278	0	106	701	3 647
2020	590	1 204	23	24	0	78	270	2 189
<b>Summa</b>	<b>1 155</b>	<b>10 918</b>	<b>162</b>	<b>1 677</b>	<b>13</b>	<b>321</b>	<b>2 606</b>	<b>16 852</b>

Tabell 4 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)



## Fabrikats andel %

Fabrikat	Totalt	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Mercedes	3 092	18,35%	19,85%	21,53%	22,62%	21,12%	19,28%	17,85%	17,23%	17,00%	16,73%
Volvo	2 686	15,94%	17,82%	19,82%	20,28%	20,90%	19,08%	17,57%	17,34%	16,90%	17,00%
Toyota	2 426	14,40%	11,77%	10,48%	9,77%	9,63%	9,00%	8,19%	7,66%	6,82%	6,43%
Ford	2 401	14,25%	13,82%	13,48%	12,80%	12,89%	13,07%	12,98%	12,65%	12,44%	11,98%
Vw	1 858	11,03%	12,66%	14,06%	15,59%	18,20%	23,24%	26,75%	28,39%	28,94%	28,78%
Renault	1 206	7,16%	6,40%	6,20%	5,45%	4,61%	3,79%	4,23%	3,80%	4,02%	3,86%
Övriga	1168	6,93%	5,26%	9,31%	8,15%	6,90%	6,65%	6,62%	6,77%	7,46%	8,76%
Skoda	1024	6,08%	6,11%	-	-	-	-	-	-	-	-
Nissan	314	1,86%	1,99%	1,72%	1,48%	1,43%	1,10%	0,58%	0,58%	0,69%	0,89%
Opel	215	1,28%	1,40%	1,18%	1,27%	1,33%	1,46%	1,76%	2,07%	2,24%	2,79%
Tesla	197	1,17%	1,03%	-	-	-	-	-	-	-	-
Peugeot	189	1,12%	1,28%	1,34%	1,42%	1,58%	1,90%	2,25%	2,44%	2,34%	1,71%
Citroen	76	0,45%	0,60%	0,89%	1,18%	1,41%	1,43%	1,22%	1,06%	1,14%	1,09%
<b>Summa</b>	<b>16 852</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabell 5 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

## Fabrikat per alternativ bränsle

Fabrikat	Totalt	Bensin	Diesel	Etanol	Bensin/EI	GAS	Diesel/EI	EL
Mercedes	3 092	13	2 766	0	9	140	158	6
Volvo	2 686	15	2 172	3	14	479	3	0
Toyota	2 426	881	101	0	1 442	2	0	0
Ford	2 401	8	2 222	0	1	170	0	0
VW	1 858	15	1 035	4	33	766	0	5
Renault	1 206	1	1 204	1	0	0	0	0
Skoda	1 024	3	228	1	0	792	0	0
Nissan	314	13	265	0	0	0	0	36
Opel	215	5	208	0	0	2	0	0
Tesla	197	0	0	0	0	0	0	197
Peugeot	189	3	185	0	0	0	1	0
Citroen	76	0	76	0	0	0	0	0
Övriga	1 168	198	456	4	178	255	0	77
<b>Summa</b>	<b>16 852</b>	<b>1 155</b>	<b>10 918</b>	<b>13</b>	<b>1 677</b>	<b>2 606</b>	<b>162</b>	<b>321</b>

Tabell 6 (Källa: Trafikregistret per den 31 december 2020)

## Taxifordon – drivmedel (hela landet)

Taxinäringen hade tidigt en hög andel miljöbilar, se tabell 8. Redan 2011 var andelen taxifordon som drevs med alternativa bränslen omkring 30 procent. Det senaste året har andelen konventionella bensin- och dieseldrivna fordon ökat något, medan andelen gasfordon fortsatt att minska. Bakom denna utveckling döljer sig att allt fler fordonstillverkare numera godkänner det förnybara bränslet HVO100 i deras dieselmiljöbilar. Många taxifordon som är registrerade som dieselfordon körs därför på förnybart bränsle, vilket bland annat är ett resultat av taxiföretagens eget arbete med miljöpoliciers samt miljökrav i upphandlingar. Trots ett problematiskt år i taxinäringen med en kraftig minskning av antalet fordon fortsatte andelen eldrivna att öka. Det totala antalet renodlat elfordon är fortfarande lågt, men andelen bedöms fortsätta att öka.

De nya digitala plattformsföretagen har hittills inte ställt krav på miljöbilar, vilket påverkat fordonsvalet för den grupp små taxiföretag som kör på uppdrag av plattformarna.

## Taxibilar - drivmedel, hela landet

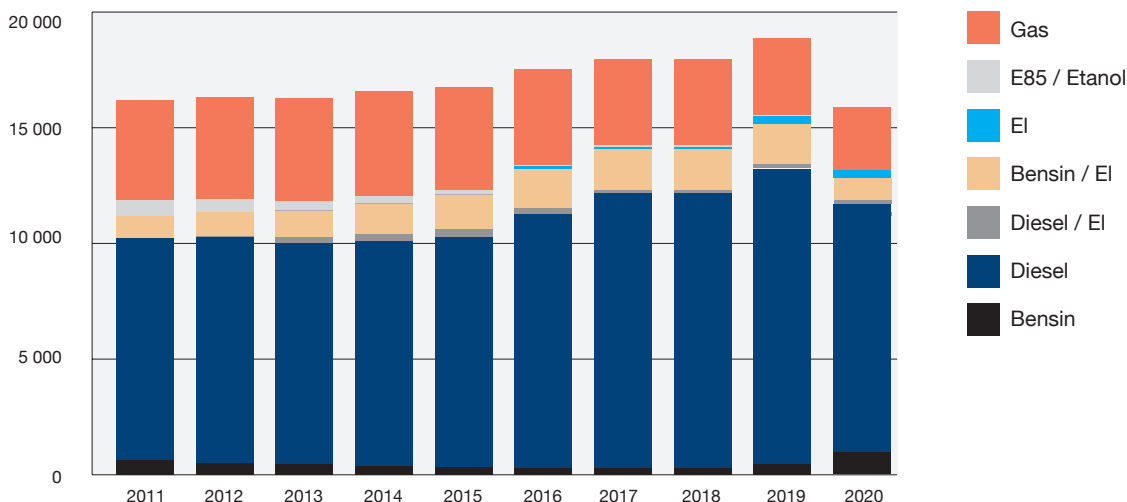


Diagram 9 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

## Antal (hela landet)

År	Bensin	Diesel	Diesel/EI	Bensin/EI	EI	E85/Etanol	Gas	Summa
2011	623	9 523	-	928	-	694	4 301	16 069
2012	474	9 696	75	1 020	-	525	4 389	16 179
2013	438	9 494	231	1 157	1	408	4 392	16 121
2014	354	9 629	338	1 284	7	316	4 524	16 452
2015	318	9 843	364	1 450	30	210	4 390	16 605
2016	284	10 877	267	1 649	132	72	4 091	17 372
2017	263	11 781	159	1 741	121	68	3 662	17 795
2018	206	12 023	92	1 916	190	33	3 495	17 955
2019	553	12 334	171	1 989	327	20	3 318	18 712
2020	1 155	10 918	162	1 677	321	13	2 606	16 852

Tabell 7 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

## Andel (hela landet)

År	Bensin	Diesel	Diesel/EI	Elhybrid	EI	E85/Etanol	Gas	Alternativbränslen
2011	3,88%	59,26%	-	5,78%	-	4,32%	26,77%	36,86%
2012	2,93%	59,93%	0,46%	6,30%	-	3,24%	27,13%	37,14%
2013	2,72%	58,89%	1,43%	7,18%	0,01%	2,53%	27,24%	38,38%
2014	2,15%	58,53%	2,05%	7,80%	0,04%	1,92%	27,50%	39,28%
2015	1,92%	59,28%	2,19%	8,73%	0,18%	1,26%	26,44%	38,81%
2016	1,63%	62,61%	1,54%	9,49%	0,76%	0,41%	23,55%	35,75%
2017	1,48%	66,20%	0,89%	9,78%	0,68%	0,38%	20,58%	32,32%
2018	1,15%	66,96%	0,51%	10,67%	1,06%	0,18%	19,47%	31,89%
2019	2,96%	65,91%	0,91%	10,63%	1,75%	0,11%	17,73%	31,13%
2020	6,85%	64,79%	0,96%	9,95%	1,90%	0,08%	15,46%	28,36%

Tabell 8 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

## Taxifordon – drivmedel, Stockholms län

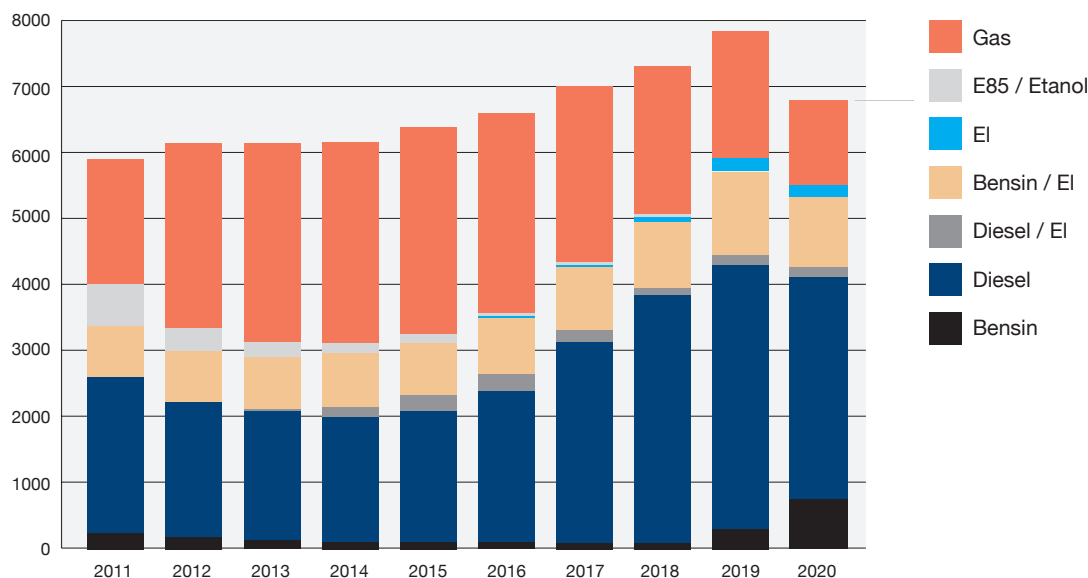


Diagram 10 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

## Antal (Stockholms län)

År	Bensin	Diesel	El	Diesel/El	Gas	Bensin/El	E85/Etanol
2011	184	2 046	-	-	2 801	761	350
2012	135	1 951	-	37	3 014	774	231
2013	114	1 886	-	152	3 026	805	165
2014	112	1 976	5	236	3 131	793	121
2015	104	2 286	21	253	3 012	852	60
2016	102	3 036	45	178	2 653	939	43
2017	99	3 744	79	103	2 243	1 000	31
2018	74	3 916	124	55	2 107	1 121	15
2019	311	3 987	194	151	1 930	1 254	10
2020	758	3 375	173	142	1 282	1 073	4

Tabell 9 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)

Stockholms län fortsätter att ha en högre andel fordon som inte är konventionella bensin- eller dieselfordon, men andelen har sjunkit det senaste året. Precis som i landet som helhet är en förklaring till detta att allt fler dieselfordon tillåts använda det förnybara bränslet HVO100.

En stor majoritet av landets dieseldrivna taxibilar är klassade enligt Euro 6, vilket innebär att det är de mest moderna och renaste dieselbilarna som är i trafik.

## Andel (Stockholms län)

År	Bensin	Diesel	El	Diesel/El	Gas	Elhybrid	E85/Etanol	Alternativbränslen
2011	3,0%	33,3%	-	0,0%	45,6%	12,4%	5,7%	63,7%
2012	2,2%	31,8%	-	0,6%	49,1%	12,6%	3,8%	65,4%
2013	1,9%	30,7%	-	2,5%	49,2%	13,1%	2,7%	65,0%
2014	1,8%	31,0%	0,1%	3,7%	49,1%	12,4%	1,9%	67,2%
2015	1,6%	34,7%	0,3%	3,8%	45,7%	12,9%	0,9%	63,7%
2016	1,5%	43,4%	0,6%	2,5%	37,9%	13,4%	0,6%	55,2%
2017	1,4%	51,3%	1,1%	1,4%	30,7%	13,7%	0,4%	47,4%
2018	1,0%	52,8%	1,7%	0,7%	28,4%	15,1%	0,2%	46,1%
2019	4,0%	50,9%	2,5%	1,9%	24,6%	16,0%	0,1%	45,1%
2020	11,1%	49,6%	2,5%	2,1%	18,8%	15,8%	0,1%	39,3%

Tabell 10 (Källa: Vägtrafikregistret per den 31 december 2020)



## Taxiförarlegitimationen

Trafikverkets teoretiska prov består av de tre delproven kartkunskap, lagstiftning samt säkerhet och beteende. I Tabell 11 redovisas utfallet för respektive delprov och region under 2020. Vi redovisar också en jämförelse över andelen godkända i respektive delprov mellan 2019 och 2020.

Avser perioden: 2020-01-01 - 2020-12-31

Jämförelse godkända

TRV Region	Provbenämning	Totalt	Antal godkända	% 2020	% 2019
Region Stockholm	Kartkunskap	1 078	791	73,4%	73,2%
	Lagstiftning	2 004	745	37,2%	33,9%
	Säkerhet och beteende	1 846	785	42,5%	43,8%
	Körprov	2 224	645	29,0%	30,2%
Region Nord	Kartkunskap	293	192	65,5%	75,7%
	Lagstiftning	530	173	32,6%	33,1%
	Säkerhet och beteende	409	186	45,5%	53,5%
	Körprov	469	178	38,0%	46,8%
Region Mitt	Kartkunskap	635	403	63,5%	63,2%
	Lagstiftning	1 272	369	29,0%	30,0%
	Säkerhet och beteende	948	376	39,7%	40,9%
	Körprov	1 100	275	25,0%	35,2%
Region Öst	Kartkunskap	905	643	71,0%	67,2%
	Lagstiftning	1 446	532	36,8%	31,4%
	Säkerhet och beteende	1 307	513	39,3%	41,8%
	Körprov	2 639	773	29,3%	29,2%
Region Syd	Kartkunskap	829	614	74,1%	72,2%
	Lagstiftning	1 404	603	42,9%	38,6%
	Säkerhet och beteende	1 228	589	48,0%	50,8%
	Körprov	2 172	549	25,3%	28,7%
Region Väst	Kartkunskap	942	662	70,3%	70,0%
	Lagstiftning	1 731	606	35,0%	32,9%
	Säkerhet och beteende	1 478	617	41,7%	44,4%
	Körprov	2 037	499	24,5%	32,5%
Totalt för hela landet	Kartkunskap	4 682	3 305	70,6%	70,5%
	Lagstiftning	8 387	3 028	36,1%	33,4%
	Säkerhet och beteende	7 216	3 066	42,5%	44,8%
	Körprov	10 641	2 919	27,4%	31,6%

### Region Stockholm

Farsta  
Järfälla  
Sollentuna  
Stockholm City  
Södertälje  
Visby

### Region Nord

Luleå  
Skellefteå  
Umeå

### Region Mitt

Falun  
Gävle  
Sundsvall  
Örnsköldsvik  
Östersund

### Region Öst

Eskilstuna  
Norrköping  
Linköping  
Uppsala  
Västerås  
Örebro

### Region Syd

Helsingborg  
Jönköping  
Kalmar  
Karlskrona  
Kristianstad  
Malmö  
Växjö

### Region Väst

Borås  
Göteborg Syd  
Göteborg-Hisingen  
Halmstad  
Karlstad  
Skövde  
Vänersborg

Tabell 11 (Källa: Trafikverket, i december 2020)



## Taxirån

Taxirånen har minskat sett över en längre tid, men under 2019 skedde en kraftig ökning som bröt den minskande trenden. Under 2020 gick antalet taxirån tillbaka något, men ligger fortfarande kvar på en relativt hög nivå. Andelen väpnade rån är dessutom stor. En förklaring till utvecklingen kan vara ett generellt hårdnande samhällsklimat där bruket av vapen ökar.

Sammantaget begicks 31 taxirån under 2020, vilket kan jämföras med drygt 20 stycken under 2017 respektive 2018.

Andelen taxirån som genomförs med skjutvapen närmar sig hälften av alla taxirån. Så sent som 2016 var det mindre än en femtedel av taxirånen som genomfördes med skjutvapen.

Uppgifterna bygger på statistik från Brottsförebyggande rådet (Brå) för 2020. I Brå:s statistik görs ibland vissa förändringar från de första preliminära siffrorna. Den 1 januari 2015 upphörde 21 länspolismyndigheter för att istället bli en enda Polismyndighet indelad i sju regioner. Det innebär att Brå:s statistik över anmälda brott utgår från de nya polisregionerna och inte är jämförbara med år före reformen.

## Taxirån med och utan skjutvapen

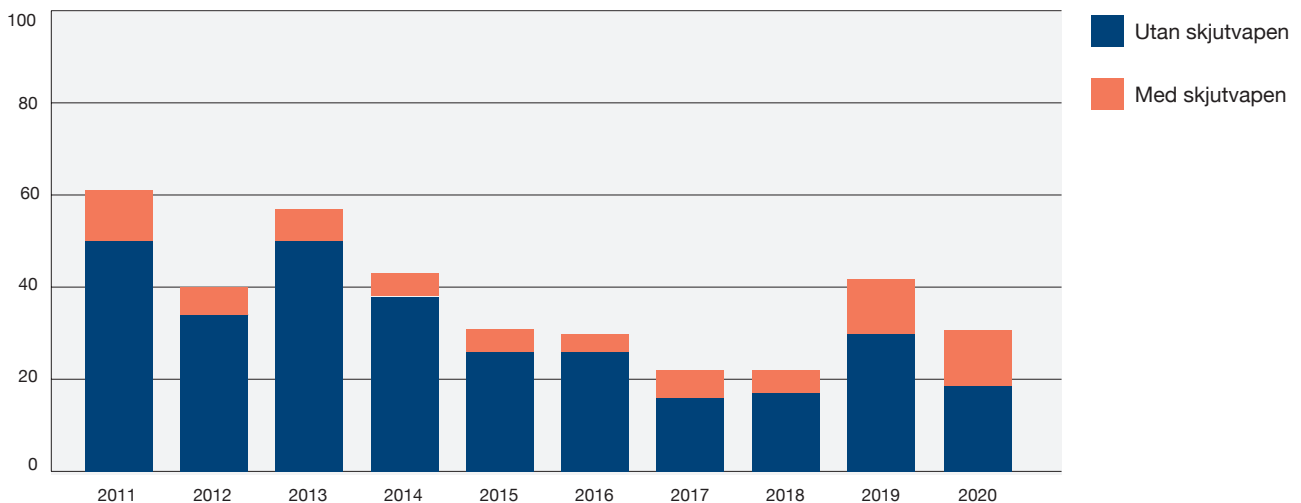


Diagram 11 (Källa: Brottsförebyggande rådet, april 2021)

# Svenska Taxiförbundet

Svenska Taxiförbundets högsta beslutande organ är kongressen som sammanträder vart tredje år. Mellan kongresserna är det förbundsstyrelsen som svarar för den strategiska styrningen i överensstämmelse med stadgar och kongressbeslut. Kansliorganisationen arbetar med att verkställa styrelsens beslut. Kansliet leds av förbundsdirektören.

## Vision

I konkurrens på lika villkor ska taxi vara den mest säkra, effektiva och miljöanpassade delen av person- och kollektivtrafiken.

## Långsiktiga strategiska mål

- Taxibranschen är en del av framtidens delade mobila lösningar
- Konkurrensen sker på lika villkor
- Taxi efterfrågas med hållbara villkor som skapar trygghet för taxiföretagen och dess anställda
- Medlemmarna har kunskap om och förståelse för vår gemensamma verksamhet
- Förbundet har resurser och kompetens som ger handlingsutrymme för att driva frågor som leder till en bransch med tillväxt

## Kongressbeslut

Svenska Taxiförbundets kongress fattade år 2009 beslut om Förbundets kärnverksamhet. Arbetet ska fokusera på att öka kunskapen om branschen taxi och dess villkor för företagande hos såväl allmänhet som hos beslutsfattare. På den näringspolitiska arenan handlar det bland annat om att synliggöra branschens behov av förändrade lagar och regler men också att lyfta fram nya tankar och idéer som har betydelse för den långsiktiga utvecklingen av taxibranschen. Svenska Taxiförbundet ska sträva efter det kostnadseffektiva arbetssätt som en modern och effektiv organisation ger. Medlems servicen ska vara till nytta för det stora flertalet. Övriga tjänster ska vara självfinansierade.

Medlemsservicen delas in i,

- Basservice. Medlemservice som omfattas av kärnverksamheten samt mervärden
- Medlemsservice som i och för sig inte har ett gemensamt värde eller relevans men som Förbundet till viss del är berett att bistå medlemmen i inom ramen för medlemsavgiften, så länge det inte gynnar en medlem på bekostnad av en annan medlem

- Mot ersättning bistår Förbundet i kommersiella frågor, om det inte gynnar en medlem på bekostnad av en annan medlem

## Finansiering

Förbundets verksamhet finansieras förutom av avgiften från medlemmarna av kick-back från vissa ramavtal för medlemmar och anslutna taxiföretag. I skrivande stund har Förbundet avtal med Circle K, Diploma Utbildning, DäckPartner, Första Hjälpcentrum, Opus Bilprovning, Trygg-Hansa, Visma. Taxiförbundet har nyligen tecknat förmånsavtal med: Axel Group som erbjuder personsäkerhet i stort, med fokus på personlarm samt NKV Kontorsvaror som erbjuder förbundets medlemmar kontorsvaror och mycket mer till förmånliga priser. Se [www.taxiforbundet.se](http://www.taxiforbundet.se) under medlemsförmåner.

## Utbildningsverksamhet

I takt med att taxiföretagen blir allt mer affärsmässiga ställs högre krav på företaget inom branschen, krav på utbildning, serviceförmåga och gott anseende etc. Från att en person står inför beslutet att avlägga prov för taxiförarlegitimation är det viktigt att det finns tillgång till utbildningar som leder framåt i karriären. Branschen behöver välutbildade taxiföretagare med hög kompetens och därmed högt anseende.

Förbundet erbjuder ett väl genomarbetat självstudiematerial för taxiförarlegitimation. Internetkursen är uppbyggd på korta instuderingsmoduler som kompletteras med övningsfrågor som är inriktade på det kommande provet.

För dem som vill bli taxiföretagare erbjuder Förbundet utbildning av hög kvalitet. BLIV-kurserna (BLIV-kurs<sup>®</sup>) har ett väl genomarbetat material, som fortlöpande uppdateras. Förbundets kurser skapar förutsättning för att deltagarna ska bli professionella företagare.

## Förbundets miljö- och transportkvalitetsarbete

Svenska Taxiförbundets medlemmar har alla en verksamhetsanpassad trafiksäkerhetspolicy som minst omfattar bilbältesanvändning, hastighetsanpassning och nykterhet i trafiken. Vidare förbinder sig medlemmarna att följa ”God Taxitradition”, ett hedersbegrepp för taxinäringens goda branschsedvänja. Dokumentet God Taxitradition finns att tillgå på Förbundets hemsida.

## Förbundsstyrelsen

**Chris Heister**  
*förbundsordförande,*  
ingår i arbetsutskottet

**Magnus Klintbäck**  
*vice förbundsordförande,*  
ingår i arbetsutskottet, vd för Cabonline Stockholm

**Pierre Cederberg**  
*ledamot,*  
ingår i arbetsutskottet, taxiägare i Taxi Göteborg ek. för.

**Jörgen Nygren**  
*ledamot,*  
platschef Umeå Taxi

**Pernilla Samuelsson**  
*ledamot,*  
Taxi Stockholm 150000 AB

**Staffan Eklund**  
*ledamot,*  
taxiägare i Koppartaxi AB

**Claes Widgren**  
*suppleant,*  
Taxi Stockholm 150000 AB





Svenska Taxiförbundet är medlem i den internationella transportorganisationen IRU, och är representerade i styrelsen för enheten för globala taxifrågor.

Därutöver tillhandahåller Förbundet det egenhändigt framtagna miljö- och transportkvalitetsledningssystemet Säker Grön Taxi. Systemet överensstämmer i allt väsentligt med den internationella standarden ISO 14001. Det innehåller krav på nulägesanalys, miljö- och kvalitetspolicy, mätbara och kvantifierbara mål, ständiga förbättringar, avvikelshantering, verksamhetsstyrning, interna och externa revisioner samt certifiering. Information finns på Förbundets hemsida. Ett femtiotal beställningscentraler är anslutna till systemet, 11 upprätthåller giltiga certifikat.

Kvalitetsarbetet inleds med att taxiföretaget gör en utredning för att ta reda på var det står när det gäller trafiksäkerhet och kvalitet. På basis av denna formuleras en företagsanpassad kvalitetspolicy. Tidsatta och mätbara kvalitetsmål sätts upp. Därmed är grunden lagd för ett fortsatt systematiskt, kvalitetsarbete.

Som bevis på att kvalitetsarbetet har inletts erhåller taxiföretaget en deltagandedekal att sätta på instrumentbrädan.

I systemet ingår att en från Svenska Taxiförbundet fristående revisor årligen ska kontrollera att taxiföretaget uppfyller systemkraven, och att de uppsatta målen nås. Vid godkänd revision erhåller taxiföretaget en certifieringsdekal (se ovan) att klistra på taxibilens bakre sidorutor och på instrumentbrädan.

Förbundets kansli upprätthåller en giltig certifiering gällande Grön Taxi.

### Behörighetskontroll Yrkeskontroll BKY för säkrare yrkestrafik

Från den 1 juli 2018 skärptes reglerna om beställaransvar för den som beställer gods- eller persontransporter. De skärpta reglerna innebär att den som yrkesmässigt har beställt en otillåten gods- eller persontransport kan dömas för brott. Dessa regler är ett av flera instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken.

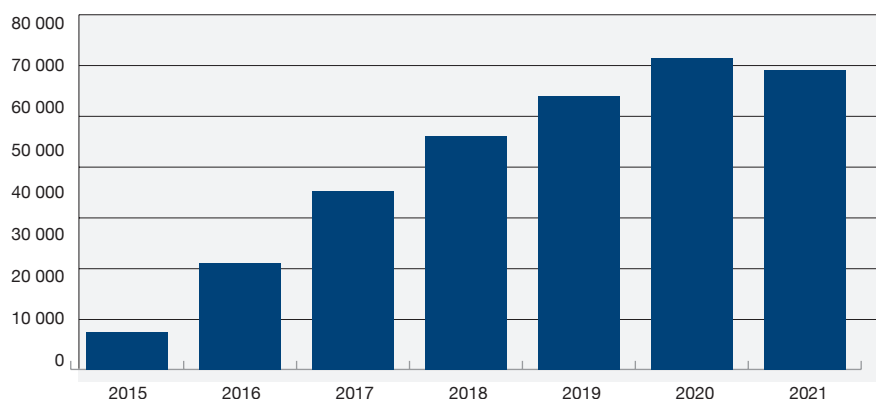
Svenska Taxiförbundet har i samarbete med Transportstyrelsen, Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag utvecklat ett hjälpmedel för företag att följa lagstiftningens behörighetskrav inom yrkestrafiken; Behörighetskontroll Yrkestrafik BKY.

Systemet bygger på dagliga kontroller av körkortsbehörigheter och trafiktillstånd. Kontrollerna sker genom att utbyta frågor och svar genom en webbtjänst mellan Berättigad nyttjare (kunden) via BKY och Vägtrafikregistret (VTR). För att få möjlighet att genomföra kontrollerna krävs att Transportstyrelsen (TS) medgett direktåtkomst till Vägtrafikregistret, VTR. Kunden blir därigenom berättigad nyttjare av systemet.

Statistik per den 31 mars 2021:

Under andra halvåret av pandemin har antalet dagliga kontroller sjunkit. I september 2020 var vi uppe i 72 400 dagliga kon-

### Antal kontroller av förarbehörighet



### Kansli

#### Bawer Coskun

Tillförordnad Förbundsdirektör  
bawer.coskun@taxiforbundet.se  
Telefon 0724 02 69 55

#### Irene Fällström

PR- och kommunikationsansvarig,  
irene.fallstrom@taxiforbundet.se  
Telefon 0705 68 80 61

#### Maria Jemdahl

Verksamhetsstöd  
maria.jemdahl@taxiforbundet.se  
Telefon 0706 22 85 00

#### Tommy Pilarp

Chefjurist  
tommy.pilarp@taxiforbundet.se  
Telefon 0703 72 37 04

#### Göran Säfström

Kundansvarig BKY,  
Behörighetskontroll Yrkestrafik,  
goran.safstrom@taxiforbundet.se  
Telefon 0768 59 47 98

troller av förarbehörigheter för att i februari 2021 minskat till 67 700 kontroller. Per den 31 mars 2021 har de dagliga kontrollerna ökat till 69 500 st. Då var det 464 företag anslutna för kontroll av förarbehörigheter.

Anslutna företag som kontrollerar trafiktillstånd var 108 st och dessa kontrollerade dagligen 8 700 trafiktillstånd.

## Partnerskap

Svenska Taxiförbundet är medlem i den internationella transportorganisationen, IRU. Förbundets tidigare förbundsdirektör Claudio Skubla ingår som vice ordförande i styrelsen för IRU, enheten för globala taxifrågor. IRU samlar 100 medlemsländer som tillsammans arbetar för en hållbar mobilitet för gods- och persontransporter i världen.

Svenska Taxiförbundet ingår som partner i 2030 sekretariatet. Sekretariatets syfte är att arbeta för att klimatmålet för år 2030 uppnås i samarbete med sina partners. Klimatmålet innebär att klimatpåverkan från Sveriges transportsektor ska minska med 70 procent jämfört med år 2010.

Svenska Taxiförbundet ingår också i konsortiet Mistra SAMS – Sustainable Accessibility and Mobility Services vars forskning tar avstamp i Sveriges klimat- och transportmål. Programmet fokuserar på att hitta lösningar för att uppnå ett klimatneutralt och socialt rättvist transportsystem senast 2030 i storstadsregioner. Stockholmsregionen och Botkyrka kommun är i fokus för det empiriska arbetet.

## Medlemmar

Antalet medlemsföretag är stabilt. Dock har antalet och andelen medanslutna taxiföretag (trafiktillstånd) minskat kraftigt på grund av covid-19-pandemin. Antalet medanslutna taxiföretag är nu 3 523 och andelen har sjunkit från 56 procent 2019 till 48,5 procent år 2020.

Diagram 12 beskriver medlemsutvecklingen från år 2011 till år 2020.

Anslutningsgraden i Norrland, Stockholm och Västsverige är fortsatt hög (diagram 13) medan framför allt Östergötlands, Gotlands, Blekinge och Värmlands län är svaga områden.

## Medlemsutvecklingen

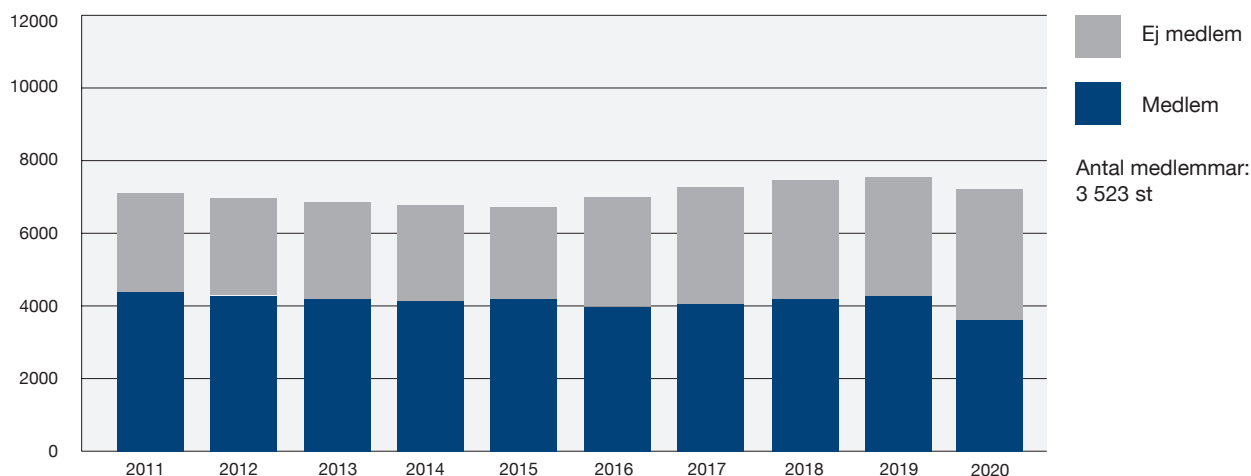


Diagram 12 (Källa: Trafikregistret och Förbundets medlemsregister per den 31 december 2020)



Foto: Staffan Eklund



Foto: Södertälje Taxi



Foto: Arvika Eda Taxitransporter AB

## Andel tillståndshavare i medlemsföretag av totalt antal aktiva tillståndshavare

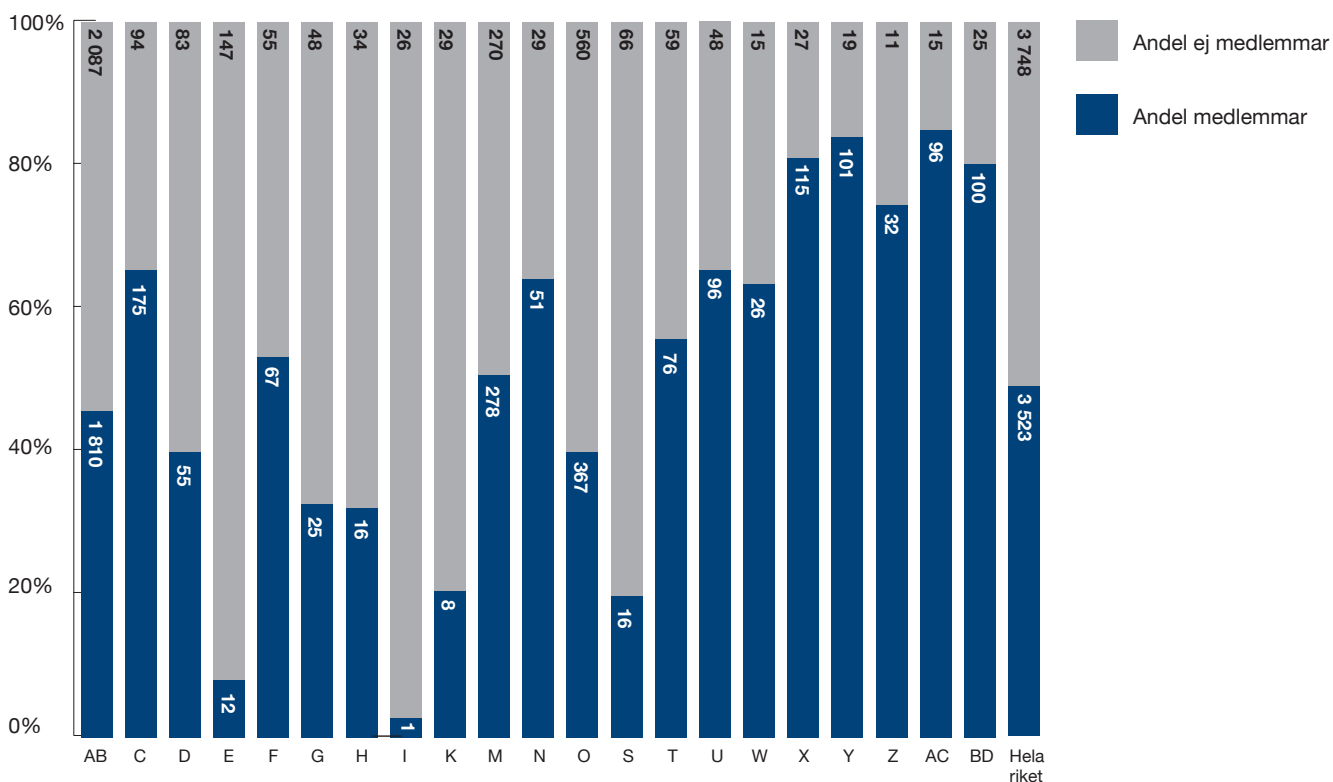


Diagram 13 (Källa: Vägtrafikregistret och Förbundets medlemsregister per den 31 december 2020)



Foto: Cabonline AB

## Anslutna beställningscentraler

<b>BLEKINGE LÄN (K)</b>			
Holmsjö Trafik AB	0708 67 09 60	ttdack@hotmail.se	
Håkansson's Taxi Special AB		jan.hakansson@oktv.se	
Sverigetaxi Blekinge AB	0457 122 67	info@sverigetaxiblekinge.se	www.sverigetaxiblekinge.se
Sölvesborgs Taxi AB	0456 185 00	larssbgtaxi@hotmail.com	
<b>DALARNA (W)</b>			
Boran's Taxi i Sälen AB	0706 67 85 59	boris.andersson@telia.com	
Borlänge Taxi Service AB	0243 156 50	info@borlangetaxi.se	www.borlangetaxi.se
Engkvist Buss & Taxi AB	023 60059	lars@engkvistbuss.se	
Granbo Trafik AB	0739 88 41 10	p-o@borlangetaxi.se	
Gunnar Holmberg Buss & Taxi AB	0226 706 00	holmbergsbuss@gmail.com	
Hedmans Taxi AB	0246 101 65	info@hedmansbuss.se	www.hedmansbuss.se
Johanssen Annica		annicastaxi@telia.com	
Koppartaxi AB	023 630 00	staffan@koppartaxi.se	www.koppartaxi.se
Ludvika Taxi AB	0240 139 00	ludvikataxi@telia.com	
Palmbergs Trafik AB	0225 107 00	jorgen@palmbergs.se	
Roland Svensson	0253 270 00	roland27000@gmail.com	www.taxiostuguthyrningidre.com
Sälen Buss AB	0280 270 35	matilda.persson@salenbuss.se	
Södra Dalarnas Taxi AB		walldentaxi@hotmail.com	
Taxi Dalarna AB	023 689 10	info@taxidalarna.se	
Taxi Vansbro AB	0281 101 87	berglund_per@yahoo.com	
Trafikcompagniet i Falun AB	0739 88 41 00	staffan@koppartaxi.se	
Transdev Nord AB	0250 409 00	info@siljanbuss.se	www.siljanbuss.se
U:s Gräv och Alltjänst AB	0702 49 33 90	usgrav@telia.com	
<b>GOTLANDS LÄN (I)</b>			
Taxi 1684 AB	0739 01 71 00	jensfalk.t@yahoo.com	
<b>GÄVLEBORGS LÄN (X)</b>			
Bert Edman Taxi AB		bertedman@outlook.com	
Bollnäs Taxi AB	0278 131 35	info@bollnastaxi.se	www.bollnastaxi.se



Cabonline Region Mitt AB/Taxi Stor & Liten i Gävle AB	026 10 70 03	info@taxi107000.com	www.taxi107000.com
Gävle Taxi 129000 AB	026 66 44 00	12@gavletaxi.se	www.gavletaxi.se
Hamrånge Taxi AB	0297 101 74	hamrangetaxi@hotmail.se	
Hudiksvalls Taxi AB	0650 310 80	admin@hudiktaxi.se	www.hudiktaxi.se
Nordanstigs Taxi AB	0652 209 21	info@ftgs.se	
Ockelbo Taxi AB	0297 403 21	ockelbo.taxi@telia.com	www.ockelbotaxi.se
Speedup Taxi AB	0705 26 85 13	speedup@telia.com	
Söderhamns Taxi AB	0270 141 41	info@soderhamnstaxi.se	www.soderhamnstaxi.se
<b>HALLANDS LÄN (N)</b>			
Håkan Österblad	035 565 08	hakis.taxi@gmail.com	
Kungsbacka Taxi & Handikapptransport AB	0300 715 10	kontakt@kbataxi.se	
Lundbergs Taxi AB	0371 460 00	kontakt@lundbergstaxi.se	
Sennans Taxi AB	035 661 11	bc@sennanstaxi.se	www.sennanstaxi.se
Skogaby Taxi & Buss AB	0430 111 15	info@sennansbuss.se	www.sennansbuss.se
Taxi Kenth I Knäred Aktiebolag	0433 123 00	kenth.berg@gmail.com	
Taxi Kungsbacka AB	0300 58 00 07	bo.edsberger@taxikungsbacka.se	www.taxikungsbacka.se
Varbergs Taxi AB	0340 165 00	info@varbergstaxi.se	www.varbergstaxi.se
<b>JÄMTLANDS LÄN (Z)</b>			
Björn Olssons Taxi AB	0647 505 55	botab@telia.com	
Häggenås Taxi AB	0642 200 65	info@haggenastaxi.se	
Norra Jämtlands Taxi AB	0670 100 63	info@taxistromsund.se	www.njtab.se
Taxi Glesbygd i Krokoms AB	0640 100 11	taxiglesbygd@telia.com	www.taxiglesbygd.se
Taxi Östersund 199 000 AB	063 19 90 10	info@taxiostersund.se	www.taxiostersund.se
Taxiservice i Bergs Kommun AB	0643 106 96	bergstaxi@gmail.com	
<b>JÖNKÖPINGS LÄN (F)</b>			
Bodafors Buss AB	0380 37 01 00	info@bodaforsbuss.se	
Gränna Taxi Buss AB	0390 419 90	granna.taxi@telia.com	
Nässjö Taxi Ek. För.	0380 135 00	nassjotaxi@telia.com	
Rydaholms Bilstation AB	0472 208 78	info@rydaholmsbuss.se	
Taxi Jönköping AB	036 34 40 15	ekonomi.vast@cabonline.com	www.taxijonkoping.se
Taxi Touring Vetlanda AB	0383 191 00	taxitouring@telia.com	

Thomas Kimmehed AB	0393 796 40	thomas@kimmehed.se	
Tranås Taxi HB	0140 101 00	tranas.taxi@telia.com	
Värnamo Taxi AB	0370 499 99	info@varnamotaxi.se	
Västbo Taxi AB	0371 126 80	info@vastbotaxi.se	www.sverigetaxijonkoping.se
<b>KALMAR LÄN (H)</b>			
Bergkvarabuss AB	0480 201 11	info@bergkvarabuss.se	
Hultsfreds Taxi AB	0495 102 22	info@hultsfredtaxi.se	
Kalcab Kalmar Läns Taxiservice AB	0480 42 62 40	anders.hoglund@kalcab.se	
Oskarshamns Taxi AB	0491 105 55	ekonomi@oskarshamnstaxi.se	www.oskarshamntaxi.se
Vimmerby Beställningscentral AB	0492 120 20	vimmerbytaxi@telia.com	www.vimmerbytaxi.se
Västerviks Taxi AB	0490 373 00	info@vastervikstaxi.se	www.vastervikstaxi.se
<b>KRONOBERGS LÄN (G)</b>			
Best.centralen i Kronoberg AB	0470 135 40	info@vaxjotaxi.se	www.vaxjotaxi.se
Hovmantorps Taxi AB	0733 38 64 47	nette_peter@hotmail.com	
Lammhults Taxi AB	0472 601 72	lammhults.taxiab@gmail.com	
Omnicab AB	0372 911 22	tine.fredrik@telia.com	
Raskens Taxi AB	0472 55 08 66	sven.rask@raskenstaxi.se	
Älmhultsbygdens Taxi AB	0476 102 02	elmhultstaxi-se@tele2.se	
Östra Torsås Taxi AB	0470 380 80	ottab@telia.com	
<b>NORRBOTTENS LÄN (BD)</b>			
Ahlbäcks Taxi AB	0926 770 78	g.ahlback@telia.com	
Arjeplogs Taxi AB	0961 303 50	arjeplog.taxi@telia.com	
Boden Taxi AB	0921 177 06	akeriservice@bodentaxi.se	www.bodentaxi.se
Carls Bussar AB	0705 62 31 18	carlsbuss@gmail.com	
Gunnel Westerberg	0920 312 50	ersnas.taxi@telia.com	
Haparanda Taxi AB	0922 105 00	info@taxihaparanda.se	www.taxi-haparanda.se
HB Öystilås Taxi & Buss	0927 210 04	brorsbilservice@telia.com	
Kalix Taxi AB	0923 120 00	info@kalixtaxi.se	www.kalixtaxi.se
Kangos Taxi AB	0978 320 06	kalleylivainio@hotmail.se	
Kent Larsson	0975 100 10		
Luleå Taxi AB	0920 26 20 10	styrelsen@luleataxi.se	www.luleataxi.se
Matarengi Taxi AB	0927 770 00	taxi@stad.overtornea.se	

Persö Taxi och Hyrverk HB	0920 700 44		
Piteå Taxi AB	0911 124 05	michael.malmlof@pitetaxi.se	www.pitetaxi.se
Roger Lindbäck		rogerrenar@gmail.com	
Rånedalens Taxi AB	0924 100 00	info@ranetaxi.se	
Taxi Arvidsjaur BC AB	0960 59 80 97	ekonomi@tabcab.com	www.tabcab.com
Taxi Gul i Norrbotten AB	0970 10 000	info@gellivaretaxi.se	
Taxi Kiruna AB	0980 120 20	taxikiruna@telia.com	www.taxikiruna.se
Älvsby Taxi AB	0929-102 75	info@alvsbytaxi.se	www.alvsbytaxi.se
<b>SKÅNE LÄN (M)</b>			
Adam Sandin	042 942 55	adamsandin@telia.com	
Cabonline Region Syd AB	040 680 81 80	Sasa.vezovic@cabonline.com	www.cabonline.com
Gustavsson Bengt-Arne		ankipytte@live.se	
Larsson Anders	040 41 68 11	adde1@telia.com	
Limhamns Taxi AB	040 15 00 00	info@limhamnstaxi.se	www.limhamnstaxi.se
Sveataxi i Skåne AB	040 710 00	info@skane.sveataxi.se	
Taxi Helsingborg AB	042 38 02 10	Sasa.vezovic@cabonline.com	www.taxihelsingborg.se
Taxi Skåne AB	046 33 03 50	Sasa.vezovic@cabonline.com	www.taxiskane.com
Taxi Trelleborg AB	0410 150 70	taxitrelleborg@gmail.com	www.taxitrelleborg.se
Östra Göinge Taxi AB	044 690 00	info@ostragoingetaxi.se	
<b>STOCKHOLMS LÄN (AB)</b>			
Haninge & Nynäshamns Taxi AB		bo.hjert@hanytaxi.se	www.haningenynastaxi.se
Kerstins Taxi & Buss AB	08 530 43 210	kerstin@kerstinstaxi.nu	www.kerstinstaxi.nu
Sverigetaxi i Stockholm AB	08 632 90 10	akeri@sverigetaxi.se	www.sverigetaxi.se
Södertälje Taxi AB	08 554 20 500	info@sodertaljetaxi.se	www.sodertaljetaxi.se
Taxi Kurir i Stockholm AB	08 121 43 000	magnus.klintback@cabonline.com	www.taxikurir.se
Taxi Stockholm 150000 AB	08 728 26 00	kund@taxistockholm.se	www.taxistockholm.se
TOPCAB i Stockholm AB	08 505 51 000	info@topcab.com	www.topcab.com
<b>SÖDERMANLANDS LÄN (D)</b>			
Cabonline Region Mitt AB/Taxi 10 000 AB	0156 100 00	info@taxisamtrans.se	
Cabonline Region Mitt AB/Taxi Kurir i Eskilstuna AB		info.esk@taxikurir.se	www.taxikurir.se/upsala
Mariefreds Företagstaxi AB	0159 136 00	mariefredsforetagstaxi@telia.com	

Taxi Nyköping/Oxelösund AB	0155 20 55 61	mattias.nilsson@taxinyox.se	www.taxinykoping-oxelosund.se
Taxi Strängnäs AB	0152 186 04	kontoret@taxistrangnas.se	www.taxistrangnas.se
<b>UPPSALA LÄN (C)</b>			
Bålsta Taxi AB	0171 500 49	styrelsen@balstataxi.se	www.balstataxi.se
Cabonline Region Mitt AB/Taxi Kurir i Uppsala AB	018 66 90 90	malardalen@taxikurir.se	www.taxikurir.se/uppsala
Ronny Ekström	018 37 10 00		
Skölds Taxi HB	0174 401 86	skoldhs.taxi@hotmail.com	
Taxi Enköping AB	0171 44 00 00	anders@taxienkoping.se	www.taxienkoping.se
Taxi Norra Uppland AB	0293 140 03	christer@taxinorrauppland.se	www.taxinorrauppland.se
Uppsala Taxi 100000 AB	018 48 82 00	100000@uppsalataxi.se	www.uppsalataxi.se
Västupplands Taxi AB	0224 302 75	vutab@telia.com	
<b>VÄRMLANDS LÄN (S)</b>			
AB Grums Taxi	0555 616 70	ab.grums.taxi@telia.com	www.grumstaxi.se
Arvika-Eda Taxittransporter AB	0570 107 00	arvikataxi@telia.com	www.arvikataxi.se
Rudskoga Taxi AB	0551 600 04	info@rudskogataxi.se	www.rudskogataxi.se
Taxi i Kristinehamn AB	0550 150 45	info@taxikristinehamn.se	www.taxikristinehamn.se
<b>VÄSTERBOTTENS LÄN (AC)</b>			
Björkstaden Beställningscentral AB	090 911 50	daniel@ecotaxi.se	www.ecotaxi.se
Cabonline Region Norr AB/Taxi Direkt i Västerbotten AB	090 12 41 06	kalle@taxidirekt.se	www.taxidirekt.se
Cabonline Region Norr AB/Taxi Mix Umeå AB		jorgen.nygren@cabonline.com	www.taxikurir.se
Lycksele Taxi AB	0950 661 11	mrten.0950.37344@telia.com	
Malå Taxi Trafik AB	0706 34 65 01	info@mttrafik.se	
Skellefteå Taxi Åkeri AB	0910 170 00	andreas@skellefteataxi.se	www.skellefteataxi.se
Slussfors Taxi HB	0951 500 65 / 501 27	info@slussforstaxi.se	
Sorsele Buss & Taxi AB	0952 120 91	info@sorselebuss.se	www.sorselebuss.se
Storumans Inlandstrafik AB	0951 772 00	storuman@inlandstrafik.se	
Taxisamordning Robertsfors AB	0934 105 80	taxisamrobertsfors@hotmail.com	
Taxisamordning i Dorotea AB	0942 102 00	malinmarcusson@hotmail.com	
Vilhelmina Taxi AB	0940 556 00	info@vilhelminataxi.se	www.vilhelminataxi.se
Vindelns Taxiservice AB	0933 107 00	info@vindeltaxi.nu	



<b>VÄSTERNORRLANDS LÄN (Y)</b>			
Cabonline Region Norr AB/Taxi Kurir Sundsvall AB		ulrica.engstrom@cabonline.com	
Cabonline Region Norr AB/Taxi Sundsvall	060 19 90 99	info@taxisundsvall.se	www.taxisundsvall.se
Jobo Taxi AB	0611 234 11	jobotaxiab@telia.com	
Jörgen Sundström	0663 500 38	k109@telia.com	
Stöde Bud & Taxi AB	0691 107 50	stodetaxi@telia.com	
Taxi Husum AB		lka.sundin@gmail.com	
Taxi Härnösand AB	0702 11 45 00	hans.edin@telia.com	
Taxi Mitt Ek. För.	0691 100 00	taximittab@gmail.com	
Taxi Sollefteå AB	0623 109 70	helene_olofsson@telia.com	www.taxisolleftea.se
Turinge Taxi & Redovisning AB	0690 600 00	turingens.069071148@telia.com	
Örntaxi AB	0660 843 23	info@orntaxi.se	www.orntaxi.se
<b>VÄSTMANLANDS LÄN (U)</b>			
Arboga Taxi AB	0589 61 01 04	arbogataxi@telia.com	www.arbogataxi.site.ms
Cabonline Region Mitt AB/Taxi Kurir i Västerås AB	021 81 60 83	malardalen@taxikurir.se	www.taxikurir.se/vasteras
Cabonline Region Mitt AB/Taxi Exact AB	0771 10 00 00	ekonomi@sverigetaxivasteras.se	www.taxilogistik.se
Cabonline Region Mitt AB/Taxi Västerås AB		olivia.jansson@taxivasteras.se	
Norbergs Taxicentral AB	0223 204 00	taxinorberg@telia.com	
Taxi Fagersta AB	0223 102 40	taxifagersta@gmail.com	
Taxi Skinnskatteberg HB	0222 100 40	info@taxiskinnsberg.se	www.taxiskinnsberg.se
Transdev Mälardalen AB	0247 310 00	info@bjorksbus.se	www.bjorksbus.se
<b>VÄSTRA GÖTALANDS LÄN (O)</b>			
Amur Beställningscentral i Skövde AB	0500 45 95 54	481919@telia.com	
Cabonline Region Väst AB/Taxi Borås AB	033 23 76 60	ekonomi.vast@cabonline.com	www.taxiboras.se
Cabonline Region Väst AB/Taxi Kurir i Göteborg AB	031 27 21 20	ekonomi.vast@cabonline.com	www.taxikurir.se
Göteborgs Buss AB	031 723 53 22	peter.olsson@ggbuss.se	
Hjo Taxi BC AB	0503 104 14	taxihjo@taxihjo.se	www.taxihjo.se
Jasmin Tuzinovic	0511 37 41 69	bokning@billingetaxi.se	
Jonsson Håkan	0706 14 00 00	taxilidan@telia.com	
Mariestads Taxi AB	0501 180 80	info@taximariestad.se	www.taximariestad.se
Mikael Mann	0708 64 53 16	mickemann@live.se	

Peder Lindström	0708 41 64 31	pl-63@hotmail.com	
Sparlunds Buss & Taxi i Grästorp AB	0514 102 42	info@sparlundsbusstrafik.se	
Taxi Alingsås AB	0322 109 51	taxi@taxialingsas.se	www.taxialingsas.se
Taxi BC i Ulricehamns K:n AB	0321 53 33 33	kontoret@taxiulricehamn.se	www.taxiulricehamn.se
Taxi Göteborg Ek. För.	031 65 15 00	jeanette.lundin@taxigoteborg.se	www.taxigoteborg.se
Taxi Herrljunga AB	0513 100 16	taxi@herrljunga.net	
Taxi i Tidaholm AB	0502 100 72	info@taxitidaholm.se	www.taxitidaholm.se
Taxi Lidköping AB	0510 220 80	bokning@taxibud.se	www.taxilidkoping.se
Taxi Skövde BC AB	0500 44 66 44	100@bcskbg.se	www.taxiskovde.se
Taxi Stenungsund AB	0303 77 15 15	styrelsen@taxistenungsund.se	www.taxistenungsund.se
Taxi Väst AB	0522 813 15	ingo.asplund@taxivast.se	www.taxivast.se
Taxicentralen Falköping AB	0515 100 10	info@taxifalkoping.se	www.taxifalkoping.com
Tibro Transport & Färdtjänst AB		tibrotransport@gmail.com	
Trollhättans Hyrverk AB	0520 47 99 60	kontoret@taxitrollhattan.se	www.trollhattanshyrverk.se
<b>ÖREBRO LÄN (T)</b>			
Cabonline Region Mitt AB/Örebro Läns Taxi AB	0739 50 11 49	trafikledare@taxiorebro.se	www.taxiorebro.se
Cabonline Region Mitt AB/Taxi kurir i Örebro AB		info.ore@taxikurir.se	www.taxikurir.se/upsala
Limoeurope AB	019 13 10 00	info@limoeurope.com	www.limoeurope.com
Södergren & Einarsson Trans AB	0581 421 10	info@vtb.nu	www.vtb.nu
Taxi Karlskoga Degerfors AB	0586 306 20	info@taxikarlskogadegerfors.se	www.taxikarlskogadegerfors.se
<b>ÖSTERGÖTLANDS LÄN (E)</b>			
Mjölby Taxi AB	0142 144 18	mj.taxi@telia.com	
Taxi Motala/Vadstena AB	0727 26 00 76	info@taximotala.se	www.taximotala.se





SVENSKA  
TAXIFÖRBUNDET



### **Svenska Taxiförbundet**

---

Karlavägen 83


114 59 Stockholm

Telefon 08 566 21 660

info@taxiforbundet.se

www.taxiforbundet.se

 @SvenskaTaxiforbundet

 @svtaxiforb