



**Arbetsmarknadsdepartementet
103 33 Stockholm**

Remissvar –Slutbetänkandet Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder, fortsatt arbete (SOU 2025:25) (A2025/00273)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av regeringens promemoria (A2025/00273) per den 2025-05-21. I promemorian redovisas Delegationen för Arbetslivskriminalitets slutbetänkande.

Delegationens föreslagna åtgärder

Delegationen redogör i sitt slutbetänkande dels för generella förslag, dels i föreliggande fall för branschspecifika åtgärder. Svenska Taxiförbundet välkomnar Delegationens slutbetänkande som Förbundet ser som ett viktigt första steg mot kraftfulla åtgärder men saknar i detta skede konkreta åtgärdsförslag. Svenska Taxiförbundet efterlyser även branschspecifika åtgärder för att komma till rätta med arbetslivskriminaliteten inom taxinäringen och hoppas att det kommer att ske inom ramen för Regeringens fortsatta arbete med frågan.

Delegationens slutbetänkande kan sammanfattas med Delegationens förslag på nedanstående punkter som bedöms som väsentliga komplement till nya åtgärder och verktyg och som en nödvändig förutsättning för ett effektivt arbete mot arbetslivskriminalitet

- en tydlig och långsiktig styrning från såväl regeringen som de samverkande myndigheterna,
- att arbetet mot arbetslivskriminalitet får tillräckliga resurser,
- att de verktyg som finns faktiskt används,
- att myndigheterna och andra relevanta aktörer, såsom arbetsmarknadens parter, samverkar och kan dela information på ett ändamålsenligt sätt,
- att kunskapen om arbetslivskriminalitet fortsätter öka,
- att det finns tillgång till relevant och tillförlitlig statistik från berörda myndigheter,
- att det sker en uppföljning av arbetslivskriminaliteten i Sverige, samt
- att det sker utvärderingar av vidtagna åtgärder för att bedöma om de är effektiva och som underlag för att föreslå ytterligare åtgärder.

Nedan följer några av Delegationens förslag som berör taxinäringen och Svenska Taxiförbundets kommentarer till dessa. Därefter följer några konkreta förslag på åtgärder inom taxinäringen som Svenska Taxiförbundet menar Regeringen bör ta med sig i det fortsatta arbetet.

Inrättandet av en samordningsfunktion i Regeringskansliet

Delegationen ser ett starkt behov av att Regeringens styrning av samverkan mot arbetslivskriminalitet behöver bli mer samordnad och föreslår att en särskild samordningsfunktion inrättas i Regeringskansliet.

Svenska Taxiförbundet ser detta som en av de viktigaste åtgärderna Regeringen bör införa i nutid. Arbetet för att motverka arbetslivskriminalitet ligger utspritt på flera olika myndigheter och departement varför det är viktigt att en samordnare utses så att arbetet inte hamnar ”mellan de två berömda stolarna”.

Samordningsfunktionen måste, för att kunna uppnå sitt syfte, ha ett klart och tydligt mandat att inte bara ’samordna’ utan även leda och fördela arbetet mellan berörda myndigheter och departement samt kunna fatta beslut om detta. Det krävs således inte bara att funktionen ’samordnar’ utan att funktionen även får mandat att ’bestämma’ varför Svenska Taxiförbundet ser att samordningsfunktionen bör ingå i Statsrådsberedningen.

Åtgärder mot utnyttjande av arbetstagare

Delegationens bedömning för att komma till rätta med arbetsgivare som bryter mot arbetsrättsliga regelverk och tillämpar anställningsvillkor som innebär otillbörliga konkurrensfördelar i förhållande till seriösa företag är att åtgärder som syftar till att stärka den svenska arbetsmarknadsmodellen bör övervägas och att det i första hand är arbetsmarknadens parter som genom kollektivavtal skall reglera vilka villkor som ska tillämpas på ett visst arbete.

Det är möjligt att en sådan involvering av arbetsmarknadens parter fungerar inom en sektor eller bransch där majoriteten av de som utför arbete är just arbetstagare, på uppdrag eller anställning av en arbetsgivare, som till exempel inom hotell- och restaurangbranschen.

Taxinäringen karakteriseras dock som Delegationen konstaterar på sidan 140 av mestadels enmansföretag och på sidan 143 konstaterar Delegationen mycket riktigt att kollektivavtals-täckningsgraden i taxibranschen är mycket låg och att *”[taxi]branschen kan sägas tillhöra det svenska kollektivavtalssystemets vita fläckar”*.

Att då som Delegationen föreslår begränsa involveringen till arbetsmarknadens parter och reglera villkoren i kollektivavtal riskerar att åtgärderna helt enkelt missar de oseriösa arbetsvillkor som många inom taxinäringen lider av. Eftersom en majoritet av alla taxiförare i Sverige är egenföretagare med F-skatt som ansluts till en beställningscentral eller plattform via ett transportöravtal blir kollektivavtalet inte tillämpligt. Frågor som till exempel arbetstid för egenanställda taxiförare regleras av Vilotidsförordningen och inte av Vagarbetsstidslagen eller Arbetstidslagen som kollektivavtalet bygger på. Det är därför viktigt att åtgärder som skall åtgärda de oseriösa arbetsvillkoren inbegriper samarbete med aktuella branschföreträdare, och inte i första hand arbetsgivar- eller arbetstagarorganisationerna som ansvarar för kollektivavtalet, för att åtgärderna även skall kunna sikta på att komma till rätta med de oseriösa arbetsvillkor som ligger utanför dagens kollektivavtal, som till exempel Vilotidsförordningen.

Faktum är att ett stort antal områden där åtgärder behöver sättas in ligger utanför kollektivavtalet, i alla fall vad gäller taxinäringen, som undandragande av skatt samt inte minst 'svarttaxi-verksamhet'.

Svenska Taxiförbundet ser att Delegationen inser att ett brett spektrum av samhällsaktörer behöver involveras i detta arbete, och att Delegationen även skriver det på sidan 34. Samtidigt så tycks Delegationen mena på att samarbetet mellan offentliga och icke-offentliga aktörer skall begränsas till ett samarbete mellan myndigheter och arbetsmarknadens parter (sidan 36). Svenska Taxiförbundet vill betona att om vi på allvar skall kunna komma till rätta med arbetslivs-kriminaliteten inom taxinäringen ett samarbete behövs i första hand mellan myndigheterna och relevanta branschföreträdare och först i andra hand med arbetsmarknadsparter. Detta då som Delegationen riktigt konstaterar taxinäringen är en av "kollektivavtalssystemets vita fläckar" med en hög andel egenanställda och låg kollektivavtalsanslutning.

Åtgärder kopplade till bedrivande av verksamhet

Delegationen ser att utöver tillståndskrav en åtgärd som näringsförbud kan vara ett effektivt verktyg för att motverka arbetslivskriminalitet. Delegationen menar även att det bör utredas om näringsförbud ska kunna meddelas även på grund av andra regelöverträdelser jämfört med vad som gäller i dag, vilka främst är brott, i samband med konkurs, underlåtenhet att betala skatt, tull eller vissa avgifter samt vid överträdelser av vissa konkurrensbestämmelser.

För att bedriva taxiverksamhet krävs det ett taxitrafiktillstånd. Även om både en förutsättning för att beviljas taxitrafiktillstånd och en grund för återkallelse av taxitrafiktillstånd är att man ej har dömts för ett allvarligt brott ser Svenska Taxiförbundet ändå att brottsdömda individer med näringsförbud genom bulvaner och andra mellanled fortsatt bedriver taxiverksamhet.

Skall man på allvar komma till rätta med problemet med verkligt huvudmannaskap behövs det åtgärder som 'fångar upp' och identifierar de ibland många leden av närstående eller släktingar som utåt sett driver taxiverksamheten men där den brottsdömda individen med näringsförbud fortsatt agerar "verklig huvudman" i bakgrunden. Kan åtgärderna inte förhindra brottsdömda individen med näringsförbud att fortsatt agerar "verklig huvudman" genom olika mellanled så kan den organiserade brottsligheten fortsatt agera inom taxiverksamheten under radarn så att säga. Det bör då enligt Svenska Taxiförbundet inte bara utredas om näringsförbud ska kunna meddelas även på grund av andra regelöverträdelser jämfört med vad som gäller i dag, utan även hur näringsförbudet effektivt skall kunna förhindra fortsatt verksamhet via olika mellanled.

Detta framgår även med klar tydlighet av vad Delegationen skriver på sidan 148, nämligen att det inte är alltför ovanligt att företag inom taxinäringen flyttar pengar mellan olika bolag för att kunna uppfylla kraven på 'goda ekonomiska förhållanden' som krävs för att få samt behålla taxitrafiktillståndet. I samband med dessa interna transaktioner har dessutom både bokföringsbrott och skatteundandragande upptäckts samt misstankar om kopplingar till organiserad brottslighet ställts.

Delegationens redogörelse för samt åtgärdsförslag kopplade till transportbranschen

Delegationen redogör detaljerat för förhållandena inom transportbranschen men även om en hel del förhållanden inom branschen är likadana för såväl gods- som persontransporter med buss eller taxi så finns det väsentliga skillnader. Den redogörelse som Delegationen presenterar avseende taxisektorn stämmer enligt Svenska Taxiförbundet i all väsentlighet med verkligheten. Det förekommer, som Delegationen pekar på, brister i efterlevnad av kör- och vilotider samt hastighetsöverträdelser men även mer allvarliga problem pekas på som förekomsten av falska egenföretagare samt bokföringsbrott, skatteundandragande och eventuella kopplingar till organiserad brottslighet.

Svenska Taxiförbundet överensstämmer i stora drag med den bild av taxinäringen som Delegationen förmedlar i slutbetänkandet men hade velat se en mer djuplodande utredning och beskrivning av de problem som Delegationen pekar på inom taxinäringen.

Vad gäller specifika åtgärdsförslag kopplade till transportbranschen ser Svenska Taxiförbundet att Delegationen mest föreslår åtgärder kopplade till godstransporter på väg och då kopplat till EU:s Mobilitetspaket samt även till de specifika problemen som kan uppstå vid utstationering.

Även om Svenska Taxiförbundet förstår vikten av att komma till rätta med problemen som finns inom godstransportsektorn efterlyser Svenska Taxiförbundet även specifika åtgärdsförslag i motsvarande grad vad gäller taxinäringen. Det upplevs inom taxinäringen som om kontrollmyndigheterna fokuserar ensidigt på godstransportsektorn och att taxinäringen i det avseendet 'glöms bort'. Svenska Taxiförbundet har presenterat en rad åtgärdsförslag till Regeringen som dessvärre inte har tagits upp i Delegationens slutbetänkande men dessa redogörs för lite mer i detalj nedan på sidan 5

Ansvar för det offentliga vid upphandling av samhällsbetalda tjänster

Delegationen tar upp det faktum att en stor del persontransporter med taxi upphandlas av regioner och kommuner i form av samhällsbetalda resor som färdtjänst och skolskjuts. Det finns då, som Delegationen tar upp, en betydande risk att offentliga medel går till arbetslivskriminella aktörer.

För att komma till rätta med detta vill Delegationen att kommuner och regioner involveras mer i arbetet mot arbetslivskriminaliteten och pekar främst ut behovet av samarbete och informationsutbyte mellan tillsynsmyndigheter och upphandlande myndigheter men även att Upphandlingsmyndigheten skulle kunna ges resurser för att hjälpa upphandlande kommuner och regioner att undvika oseriösa företag vid offentliga upphandlingar.

Svenska Taxiförbundet välkomnar att detta lyfts upp av Delegationen. Förbundet har sedan tidigare i olika sammanhang fört fram att upphandlande kommuner och regioner inte alltid utför de bakgrundskontroller som kan medföra uteslutning av en anbudsgivare under LOU 13 kap men även att upphandlande kommuner och regioner i alltför stor utsträckning utvärderar anbud efter [lägsta] "pris" i stället för att utvärdera anbud efter "bästa förhållande mellan pris och kvalitet".

Upphandlingsmyndigheten och tillsynsmyndigheter som Transportstyrelsen men även myndigheter som Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten, Kronofogdemyndigheten och Försäkringskassan kan absolut göra en stor insats för att hjälpa upphandlande kommuner och regioner att undvika oseriösa företag vid offentliga upphandlingar. För det behövs nog både författningsändringar så att information kan delas på ett mer enkelt sätt mellan myndigheterna och upphandlande kommuner och regioner men även rutiner så att upphandlande kommuner och regioner på ett tidigt stadium i upphandlingsprocessen ställer relevanta frågor till berörda myndigheter, som i sin tur behöver resurser för att snabbt kunna besvara dem. Kan detta komma på plats ser Svenska Taxiförbundet att förutsättningarna finns för att på allvar komma till rätta med arbetslivskriminaliteten inom upphandling av samhällsbetalda resor.

Fortsatt arbete – Hur bör arbetet mot arbetslivskriminalitet bedrivas framåt?

Delegationen pekar i slutbetänkandet ut vissa frågor som väsentliga för hur det fortsatta arbetet skall bedrivas framåt, som mer myndighetssamarbete och involvering inte bara av arbetsmarknadens parter utan även av andra relevanta samhällsaktörer, som till exempel Svenska Taxiförbundet.

Det Svenska Taxiförbundet ser som viktigast nu är att en samordningstjänst – med klart och tydligt mandat – inrättas på Statsrådsberedningen och att denne samordnare ser till att myndigheterna i samband med relevanta samhällsaktörer tar fram konkreta åtgärdsförslag. Det behövs konkreta åtgärder – här och nu. I detta arbete och i denna process står Svenska Taxiförbundet till Regeringens, samordnarens och myndigheternas förfogande.

Svenska Taxiförbundets åtgärdsförslag

Svenska Taxiförbundet har tidigare (2025-03-12) skickat in en hemställan till Regeringen om s.k. automatisk integrering av 'app' i taxameter. I korta drag skulle det innebära att en kördata som pris vid taxiresa där bokning sker via eller genom en 'app' automatiskt registreras i taxameter i stället för att föraren manuellt lägger in priset i taxametern. Det är en åtgärd som relativt enkelt kan införas och som skulle omöjliggöra, eller åtminstone i väsentligt avseende försvåra, att skatteundandragande sker genom att 'fel' pris redovisas till Skatteverket.

Svenska Taxiförbundet har även begärt av Skatteverkets Generaldirektör att Skatteverket genomför en effektutvärdering av DAC-7 i syfte att säkerställa att verktyget verkligen leder till ökad regelefterlevnad, korrekt redovisade körintäkter samt minskat skatteundandragande.

För att råda bot på fusk med arbetstider har Svenska Taxiförbundet skickat in en hemställan om att dagens fysiska Tidbok ersätts med en digital sådan. Om arbets- och vilotider registreras digitalt går det för kontrollmyndigheter att säkerställa regelefterlevnad i realtid, i stället för att som nu kontrollera fysiska Tidböcker vid en fysisk vägkontroll eller företagskontroll.

Svenska Taxiförbundet välkomnar att Delegationen lyfter upp Förbundets Policygrupp Sund Taxinäring som ett Initiativ från branschen och viktigt forum för erfarenhetsutbyte mellan Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Transportstyrelsen, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten, Arbets-förmedlingen och Åklagarmyndigheten. Policygruppen har på

grund av resursfrågor legat i dvala men i och med Delegationens slutbetänkande och det fortsatta arbetet som nu kommer att ta vid med arbetslivskriminalitet så har Förbundet som målsättning att under hösten 2025 åter starta upp denna Policy- och arbetsgrupp.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Natalee Ågren
VD



Tommy Pilarp
Chefjurist, LL M