



2025-09-10

Arbetsmarknadsdepartementet
 a.remissvar@regeringskansliet.se
 a.arm@regeringskansliet.se

Diarienummer A2025/00273

Yttrande över SOU 2025:25 – Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder – fortsatt arbete

Svenska Transportarbetareförbundet (hädanefter "Transport") vill härmed lämna synpunkter på betänkandet *SOU 2025:25 – Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder – fortsatt arbete*, utgivet av Delegationen mot arbetslivskriminalitet.

Transport tillstyrker huvuddelen av de förslag som lämnas i betänkandet. Vi ser positivt på att utredningen tar ett samlat grepp kring frågan om arbetslivskriminalitet, där både brottsbekämpning, förebyggande åtgärder och långsiktiga strukturella lösningar vägs in.

Transports synpunkter

Nedan följer våra kommentarer på några av de åtgärder som presenterats av utredningen. Vi väljer att inte kommentera de förslag i utredningen som vi inte har några synpunkter på.

1. Sanktionsavgifter vid utstationering

Förslaget om att höja sanktionsavgiften vid utstationering från 20 000 till 58 800 kronor, dvs 1,5 basbelopp, är bra. Transport delar delegationens bedömning om att det finns starka skäl som talar för en sådan höjning. Nuvarande sanktionsavgift är i många fall lönsam för utländska företag som utstationerar förare i Sverige, och öppnar för möjligheten att på affärsmässiga grunder välja att betala i stället för att följa regelverket. Transport hade helst sett att sanktionsavgiften höjts så att den låg i paritet med Finlands samt kopplades till ett prisbasbelopp för att hindra en urholkning över tid.

Även delegationens förslag om höjd sanktionsavgiften till 200 000 kronor för upprepade överträdelser är rimligt. Det borde också, enligt vår mening, leda till att arbetsgivare riskerar tillståndsprövning eller uteslutning från offentliga upphandlingar.

Det är samtidigt inte enbart en skärpning av sanktioner som leder till önskat resultat. Även på plats riskerar dessa att bli ineffektiva om inte tillräckliga kontroller av företag genomförs. Vad gäller utstationerade förare har Transport under en längre tid yrkat för att Sverige inrättar en ny nationell kontrollenhet med spetskompetens från berörda myndigheter, i samverkan med arbetsmarknadens parter. Enheten ska kunna genomföra snabba kontroller på arbetsplatser, driftställen och uppställningsplatser, särskilt efter tips från exempelvis AKC (A-krimscener). Trafikpolisen saknar i dagsläget nödvändiga resurser för att kunna utföra detta arbete.

Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post	Hemsida
Box 714 101 33 Stockholm	Olof Palmes gata 31 111 22 Stockholm	010-480 30 00 (vxl)	transport@transport.se	www.transport.se

Samma kritik är möjlig att rikta mot de praktiska tillämpningarna av EU:s mobilitetspaket som i praktiken inte fungerar till följd av liknande skäl. Även beställaransvaret har dessa brister, och är i många fall otydligt. IMI-registret, som är en del av mobilitetspaketet och det utstationeringsregister som företag måste anmäla cabotagetransporter till, är också ineffektivt. Mobilitetspaketet kräver att företag innan ett eventuellt cabotagebesök i ett land fyller i en utstationeringsdeklaration i IMI-registret. Det här betyder dock inte nödvändigtvis att företaget kommer att genomföra en transport till det landet, utan kan göras för hela arbetsstyrkor utifall de någon gång i framtiden skulle utstationeras.

Trots att de sociala parterna har tillgång till registret kan vi endast begära ut uppgifter som tidigast åtta veckor efter att en utstationeringsdeklaration är gjord, vilket förhindrar effektiva kontrollinsatser. Enligt Arbetsmiljöverket anmäldes drygt 150 tusen utstationeringar till Sverige 2024, och antalet utstationerade individer var 70 tusen. Det är en omfattning som fackförbund inte ensamma kan hantera. Resurser behöver därför tillsättas på alla plan, både i form av en ny kontrollmyndighet och hos Arbetsmiljöverket, där det krävs såväl större teknisk kapacitet som högre bemanning.

2. Offentlig upphandling och huvudentreprenörsansvar

Transport stödjer de föreslagna skärpningarna i kontrollen vid offentliga upphandlingar, inklusive stärkt leverantörsansvar, samt förslag om att försvåra möjligheterna att dölja oseriös verksamhet bakom komplicerade företagskonstruktioner. Vi delar även utredningens bedömning att det i dagsläget görs för få kontroller såväl inför upphandlingsförförandet som under den kontrakterade tiden på företag som upphandlas, likväl delegationens bedömning om att alldeles få aktörer ställer krav på arbetsrättsliga villkor.

Transport beklagar däremot delegationens bedömning om att det lagstadgade entreprenörsansvaret för lön i bygg- och anläggningsbranschen inte bör utvidgas till ytterligare branscher. Till skillnad från slutsatserna som presenterades i översynen av entreprenörsansvarslagen (SOU 2023:26), och som utredningen utgår från, menar vi att likheterna med byggbranschens problem är stora, och att denna del av transportsektorn inte genomlysts på ett tillfredställande sätt. Den aktuella utredningen väljer med bakgrund av denna tidigare rapports slutsatser, och faktumet att frågan redan utretts i närtid, att inte föreslå ett utvidgat huvudentreprenörsansvar till transportsektorn. Vi anser att det är ett misstag.

Det är mycket vanligt att speditörer anlitar underåkerier för olika typer av uppdrag, och som i sin tur anlitar andra åkerier för att genomföra uppdragen. Transportbranschen består således av flera underentreprenörsled vars upplägg mycket väl motsvarar byggbranschens. I våra efterforskningar förekommer exempel på tolv steg, där personerna i de sista leden löper stora risker att utsättas för lönestöld. Det är i dessa fall vanligt att det är en utstationerad förare som påverkas.

Lönestöld, krav på återbetalning av löner till arbetsgivaren och systematiska konkurser där oseriösa företagare tömmer företagen på pengar är dessutom närvarande inslag i den miljö av mellanhänder som präglar plattformsarbetets organisering, och som nästan uteslutande går ut över migrantarbetare som i vissa fall har, och i andra fall saknar, rätt att arbeta i landet. Plattformarnas algoritmer

leder och fördelar enskilda arbetares uppgifter, men ett stort antal underentreprenörer har skjutits in som arbetarnas formella arbetsgivare som typiskt sett anställer personal på provisionsbaserade intermittenta anställningar. Vilka underentreprenader som plattformsföretagen använder kan för ett och samma företag vara stort till antalet och utgöra flera led. Utnyttjandet av denna grupp hade kunnat motverkats mer effektivt om ett sådant utvidgat ansvar funnits, likt hur andra fackliga organisationer framgångsrikt använt sig av entreprenörsansvarslagen som en hävstång mot kriminella aktörer i byggbranschen (s. 394).

3. Stärkt skydd för arbetstagare

Att förbättra tillgången till juridiskt stöd för utsatta arbetstagare – särskilt tredjelandsmedborgare – är avgörande för att dessa individer inte ska tystas av en befogad rädsla för utvisning. Vi delar utredarnas syn på behovet av att stötta visseblåsare och skydda anställda som vågar rapportera missförhållanden.

Transport välkomnar därför utredningens förslag om att inrätta en ny lag för migranter med uppehållstillstånd för arbete i likhet med lagen (2013: 644) om rätt till lön och annan ersättning för arbete utfört av en utlänning som inte har rätt att vistas i Sverige. Att detta skydd expanderas också till utländska arbetare med uppehållstillstånd för arbete, med en presumtion om avtalsvillkor knutna till de inrapporterade uppgifter som låg till grund för uppehållstillståndet, kommer avsevärt att underlätta för arbetare att få rätt mot arbetsgivare som utnyttjar deras svaga ställning och håller inne lön eller i övrigt inte följer de villkor de uppgett till Migrationsverket.

Som utredarna noterar (s. 295) existerar en incitamentsstruktur som gör det rationellt för den enskilde att undanhålla information om arbetsgivarens oegentligheter för myndigheterna, då villkor som inte lever upp till de uppgifter som legat till grund för uppehållstillståndet ofta innebär att tillståndet dras tillbaka. Detta är regler som befäster existensen av ett skuggsamhälle och som skyddar kriminella arbetsgivare. Utredningens förslag om att tillfälliga uppehållstillstånd ska kunna beviljas utlänningar som väckt talan mot arbetsgivare enligt 2013 års lag, eller enligt den av utredningen föreslagna lagen för migrantarbetare med uppehållstillstånd, är ett välkommet verktyg i en strävan efter att bryta denna incitamentsstruktur.

Enligt utredningens förslag ska en arbetare som saknar rätt att vistas i landet eller som arbetar i Sverige med uppehållstillstånd kunna beviljas uppehållstillstånd först efter att en facklig organisation meddelat sin avsikt att företräda arbetaren i dennes tvist mot arbetsgivaren. Utredningen ger två skäl till denna föreslagna ordning. Först och främst anses det utgöra ett hinder mot missbruk, och bygger på utredarnas antagande om att fackliga organisationer inte företräder arbetare i uppenbara skenprocesser. Vidare anses en sådan ordning också bidra till att stärka den svenska modellen genom att den fackliga räckvidden in i tidigare lågt organiserade sektorer bedöms öka.

För att detta förslag ska ge utväxling i en praktik med potential att stävja arbetslivskriminaliteten som migrantarbetare utsätts för på svensk arbetsmarknad måste dock undantag göras från de fackliga organisationernas karenstider. Organiseringsgraden bland arbetare som befinner sig i denna utsatta situation är mycket låg, och de behöver kunna vända sig till facket och få rättslig

hjälp efter att de blivit utsatta för brott även om de inte tidigare varit medlemmar. Utredningen föreslår därför att ett statsstöd ska riktas till fackliga organisationer som tar på sig denna uppgift. Här är dock båda de begränsningar som utredarna föreslår, högst 50% av kostnaderna respektive ett tak på 300 tusen euro över en treårsperiod, ett avgörande hinder för föreslagens genomförbarhet. Först och främst, av såväl principiella som rent finansiella skäl, tror vi att få arbetstagarorganisationer kommer använda medlemsavgifter för att finansiera rättshjälp för icke-medlemmar. Staten måste därför finansiera detta arbete i sin helhet. Vidare måste ett projekt av detta slag, om det ska vara mer än endast en symbolisk insats, tillåtas kosta avsevärt mycket mer pengar. Fackliga organisationer måste tillåtas att långsiktigt rekrytera personal, och bygga upp en särskild kompetens, för att ta sig an ärenden av denna typ i stor skala.

Vidare finns också skäl att invända mot avgränsningen i detta paket av reformförslag, som begränsas just till antingen papperslösa (enligt 2013 års lag) eller utlänningar med uppehållstillstånd för arbete. Denna avgränsning utesluter EU-medborgare som utgör ett betydande segment av de arbetare som befinner sig längst ner i underentreprenörsleden och som exploateras av kriminella arbetsgivare. De är till skillnad från nämnda kategorier migrantarbetare inte beroende av uppehållstillstånd för att hävda sin rätt, men kvarstår även beaktat utredningens reformförslag utan ett formellt löneskydd i lag såväl som utan en reellt existerande mekanism för att hävda sin rätt. Att denna grupp inte skulle omfattas av en framtida institutionaliserad och statligt finansierad representation riskerar att begränsa genomslaget av de föreslagna åtgärderna.

4. Taxi och plattformar

Transport saknar i utredningen många åtgärder riktade specifikt mot taxibranschen där en betydande del av kriminaliteten skulle kunna stävjas med förhållandevis små insatser. Det är viktigt att myndigheter och regeringen värnar taxametersystemet som grunden för en seriös bransch, där taxametern och CAD är helt nödvändigt för korrekt redovisning av kördata, arbetsmiljö och körrutter. I dag är det CAD-systemet som möjliggör att kördata skickas i väg för lagring och kontroll enligt Skatteverkets regler.

Det Transport kan se är att plattformsföretag såsom Uber, Bolt med flera har egna appbaserade system som i praktiken är egna varianter av CAD, men som saknar koppling till såväl taxametrar som redovisningscentraler. Betallösningar via appar underminerar systemet, då förare kan rapportera valfria summor till redovisningscentralen – vilket banar väg för skattefusk, lönedumping och regelrätt penningtvätt. En utredning från 2020 visade att i 58% av Uber och Bolts resor stämde beloppet på taxametern inte överens med kvittot från plattformens betalsystem.¹ Det är också vanligt att förare kör utan taxameter helt och hållet.² För att komma till bukt med dessa problem behöver alla företag i branschen redovisa sina intäkter på likartat sätt.

¹ Slutrapport, Granskning av Uber/Bolt och regelefterlevnad gällande taxameterredovisning. Gothia Protection Group för Svenska Taxiförbundets räkning.

² Undersökning som Taxi Stockholm gjorde i mars 2025, Taxi Stockholm avslöjar fusk: Var fjärde gig-förare använder inte taxameter! [Taxi Stockholm avslöjar fusk: Var fjärde gig-förare använder inte taxameter! | Nyheter - Taxi idag - Branschtidningen för Taxifolk](#)

Transport vill därför se en reglering av taxibranschen och oseriösa företag, likt den modell som etablerades i Danmark, där en automatisk sammankoppling av plattformens algoritmiska prissättning med taxameteren tvingades fram. Utjämningen av spelplanen fick som följd att båda apptaxiföretagen lämnade den danska marknaden, då det omöjliggjorde den konkurrens genom underpriser som i det förlängda ledet tvingat åkare att köra svart för att gå runt ekonomiskt.

Gällande plattformsföretag mer generellt vill Transport påpeka att det finns skäl att invända mot problembeskrivningen i avsnitt 3.2.6, och 4.4.2 på två sätt, som båda berör uppläggen inom transportgrenen av den så kallade plattformsekonomin. Först och främst har det kommit att bli en närmast förgivettagen sanning att plattformsarbetare antingen är anställda, egenföretagare eller att de ”fakturerar via egenanställningsföretag”.³ Begreppet *egenanställning* saknar en arbetsrättslig definition, men används ofta (inte minst av företagen själva) som ett sätt att beskriva ett förhållande där en frilansare säljer tjänster till en slutkund och använder exempelvis Frilans finans som fakturerings tjänst. En arbetare betalar i dessa fall ett egenanställningsföretag genom att avstå från en andel av dennes arvode i utbyte mot att få använda deras F-skattesedel.

Detta upplägg är mycket sällsynt i den sektor som rapporten hänvisar till, av det enkla skälet att arbetare arbetsleds av plattformsföretagen, att de saknar möjligheter att knyta egna relationer till slutkunder, och därför inte heller är i behov av så kallad ’faktureringshjälp’. Inte heller de plattformsarbetare som faktiskt har egen F-skatt, till exempel en minoritet av matbuden eller en majoritet av apptaxiförarna, fakturerar själva -- detta gör plattformsföretagen åt dem, och fakturorna är ställda mot just plattformsföretaget, inte mot kunden.

Problemet med egenanställningsbegreppet är inte bara att det används på ett oprecist sätt, utan att det maskerar vad som i Transports mening utgör plattformsekonomin arbetsrättsliga gråzon. Verksamheterna bygger i Sverige inte huvudsakligen på ”falska egenföretagare”, vilket ofta är fallet internationellt, utan på ”falska arbetsgivare”, eller som TCO tidigare kallat dem: *arbetsgivarmålvakter*.⁴ Detta är en specifikt svensk företeelse, som följer från möjligheterna att flytta en hel arbetsstyrka till särskilda visstidsanställningar på ett bulvanföretag, och sedan hyra in dem till plattformsföretaget.

Plattformsföretagen rekryterar, utbildar och arbetsleder personal, men betalar ett annat företag för att på pappret ta över arbetsgivaransvaret på ett sådant sätt att syftet med LAS, MBL och AML i praktiken kringgås. En marknad för arbetsgivaransvar har således uppstått som underminerar kollektivavtalssystemet, då den formella arbetsgivaren helt saknar makt och inflytande över arbetet och således inte är en reell motpart. Den aktör som besitter denna makt saknar i sin tur anställda. Kombinerat med att plattformarnas arbetskraft i mycket hög utsträckning utgörs av migrantarbetare

³ Citatet från SOU 2025:25, s. 97. Att beskriva relationen mellan plattform och arbetare på ett av dessa tre sätt är dock inte bara något som görs i utredningen utan är även den indelning som Annamaria Westregård använder i hennes forskning om rättsläget. Se exempelvis *Plattformssamarbetare och egenanställda i svensk rätt* (2024), Norstedts juridik, och *Plattformssamarbetares rättsliga status i Sverige*, IFAU, 15 januari 2025.

⁴ TCO remissvar SOU 2017:24. Att detta upplägg fått så lite uppmärksamhet beror sannolikt på att det är en unik Svensk företeelse, som skiljer sig mot hur digitala plattformar organiserar arbetskraft i nästan alla andra länder.

med svag ställning på arbetsmarknaden blir konsekvensen av en rättslöshet i arbetet för denna grupp synnerligen allvarlig.

Politiska reformer för att lösa denna situation är mycket angelägna, men de är ett symptom på den svenska lagstiftningens unikt långtgående möjligheter att organisera ett företags hela arbetskraft på generaliserad visstid, eller hyra in hela arbetskraften från en bulvan med motsvarande anställningsförhållanden, trots att ett kontinuerligt behov av arbetskraft föreligger.

Stockholm den 10 september 2025

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Sirin Celik & Pontus Blüme
Föredragande