



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Petra Eklund Åhlström
076-1837300
petra.eklund.ahlstrom@akeri.se

Peter Svensson
0702-142349
Peter.svensson@akeri.se

Arbetsmarknadsdepartementet

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

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER SLUTBETÄNKANDET ARBETSKRIMINALITET-UPPLÄGG, VERKTYG OCH ÅTGÄRDER, FORTSATT ARBETE (2025:25)

Sveriges Åkeriföretag är, med cirka 4500 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter 38 000 fordon, vägtransportnäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av näringen som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag välkomnar initiativet att utreda arbetskriminella upplägg samt kopplingar till organiserad brottslighet samt att i slutbetänkandet (2025:25) lämna förslag på effektiva åtgärder och ändamålsenliga verktyg för att bekämpa arbetskriminalitet.

- Sveriges Åkeriföretag instämmer med utredningen i vikten av långsiktig styrning från såväl regering som samverkande myndigheter, att tillsyn och arbete mot arbetskriminalitet ges tillräckliga resurser, samverkan utökas ytterligare med fler myndigheter och gemensamma tillsynsstrategier och att de lagregleringar och verktyg som redan finns faktiskt och effektivt används i kampen mot arbetskriminalitet, social dumping och en osund konkurrens.
- Sveriges Åkeriföretag vill understryka och instämma med utredningen att det kan finnas all anledning att göra vissa justeringar och översyner när det gäller lagstiftning och myndigheternas verktyg för effektiv kamp mot arbetslivskriminalitet men det bör *även* innebära att erforderliga resurser måste läggas på kontroll- och tillsynsarbetet för att effektivisera och nå önskade mål att minska möjligheterna för arbetskriminalitet. För transportsektorn skulle det t e x kunna innebära att tillföra fler kontrollplatser med teknisk utrustning och implementera och öka användningen av digitala verktyg och ny teknik vid kontroller och tillsyn.
- Sveriges Åkeriföretag instämmer i att det är av avgörande betydelse att det finns tillgång till relevant och tillförlitlig statistik från berörda myndigheter, både avseende mer generella arbetskriminella upplägg och sådana som är mer branschspecifika. Det behövs för uppföljning och utvärdering om vidtagna åtgärder är effektiva och som underlag för att föreslå nya relevanta åtgärder. Sveriges Åkeriföretag anse att inför utvärdering av mobilitetspaketet saknas statistik, särskilt kunskap om vilka företag som utför transporter, särskilt inom dragbils-, löstrailer- och containersegmentet. Vi föreslår därför en genomlysning och utredning som kartlägger aktörerna på våra vägar. För detta krävs förbättrade statistikunderlag och utvärderingsmetoder som inte bara mäter tillstånd utan också visar faktiska rörelser, inkluderar ny teknik och prövar relevansen av befintliga data.

- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker utredningens förslag att sanktionsavgiften enligt förordningen om utstationering av arbetstagare höjs från 20 000 kr till ett prisbelopp när det gäller anmälningsskyldighet, skyldigheten att lämna dokumentation och underrättelseskyldigheten.
- Sveriges Åkeriföretag vitsordar utredningens förslag att sanktionsavgiften kan fördubblas vid en ny överträdelse inom ett år, men pekar på att det är viktigt att beakta och juridiskt säkerställa att en progressiv ökning inte leder till oproportionerliga resultat.
- Sveriges Åkeriföretag menar att, i linje med vår uppfattning att utvärdering måste ske av den lagstiftning och de verktyg som redan finns, de olika beställaransvar som finns inom yrkestrafiken måste utvärderas huruvida de verkligen uppnår avsedda syften eller om de i sin nuvarande utformning belastar myndigheter utan att skapa resultat. Sveriges Åkeriföretag tillstyrker därför en översyn av beställaransvaret och att en sådan görs i samband med en översyn av mobilitetspaketet.
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker och menar att det är viktigt att det sker en utvärdering av mobilitetspaketets genomförande.
- Sveriges Åkeriföretag förespråkar upphandlingar som i större utsträckning tar hänsyn till små och medelstora företag genom att tillåta samverkan eller att upphandling sker i mindre geografiska- eller projektområden. För att undvika att det tillskapas långa underleverantörsled för fullgörande av kontraktet. Vidare pekar Sveriges Åkeriföretag på vikten av att upphandlande myndigheter tar möjligheten att förkasta onormalt låga anbud, att tillämpa andra kriterier än lägsta pris samt att aktivt utvärdera och följa upp avtal för att förhindra arbetskriminalitet. Det finns en påtaglig risk att en ensidig utvärdering baserad på lägsta pris öppnar för oseriösa aktörer och kriminella upplägg; därför bör upphandlingar utgå från en bredare uppsättning kriterier där kvalitet, ny teknik och innovationsförmåga vägs in.

- Sveriges Åkeriföretag instämmer att upphandlande myndigheter bör ges stöd att arbeta och beakta arbetsrättsliga villkor och genomföra ändamålsenliga leverantörsprövningar och kontroller i samband med offentliga upphandlingar.
- Sveriges Åkeriföretag menar att det i den pågående utvärderingen av upphandlingsdirektiven som pågår i EU bör beaktas och utvärderas hur osund konkurrens och arbetslivskriminalitet ytterligare kan undvikas. Förutsättningar för god konkurrens och att stänga ute oseriösa och kriminella företag behöver säkerställas ytterligare.
- Sveriges Åkeriföretag anser dessutom att det bör utredas huruvida det finns skäl att t e x reformera yrkestrafiklagstiftningen då nya teknik möjliggör nya affärsupplägg och organisationsstrukturer, som utmanar de traditionella. Nya affärsmodeller riskerar att hamna utanför yrkes-, skatte- och arbetslagstiftningen och därmed snedvrider konkurrensen. Vem skall ha trafiktillstånd? Vem är arbetsgivare och arbetstagare? Vi ser en växande användning av gig-ekonomiska lösningar och upplägg med privata utförare eller egenföretagare inom e-handels transporter, men det råder stor otydlighet kring inblandade aktörers ansvar och tjänsternas regelmässiga förutsättningar, vilket behöver förtydligas i lagstiftning och tillsyn.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerade slutbetänkandet om arbetslivskriminalitet, upplägg, verktyg och åtgärder samt fortsatt arbete, SOU 2025:25.

Arbetslivskriminalitet hotar arbetstagarnas trygghet, skadar den sunda konkurrensen och underminerar förtroendet för lagstiftningen.

För Sveriges Åkeriföretag är det centralt att lagstiftning och kontrollsystem på ett effektivt sätt träffar de oseriösa aktörerna – de som bygger affärsmodeller på lönedumpning, regelbrott och utnyttjande – utan att försvåra för de seriösa

åkeriföretag som vill göra rätt för sig eller i övrigt drabba samhället på ett negativt sätt.

Delegationen har bland annat haft i uppdrag att analysera specifika arbetslivskriminella upplägg och kopplingar till organiserad brottslighet i vissa näringsgrenar samt behandla ett urval av reglerade yrken där arbetslivskriminalitet bedöms medföra särskilt stora risker för samhället. Delegationen ska lämna förslag på effektiva åtgärder och mer ändamålsenliga verktyg för att bekämpa arbetslivskriminalitet. Delegationen har även haft i uppdrag att identifiera ytterligare relevanta aktörer i arbetet och förutsättningarna för ett långsiktigt samarbete med arbetsmarknadens parter, samt ta ställning till hur det arbete som delegationen har bedrivit kan fortsätta inom ramen för befintliga myndighetsstruktur

Åtgärder kopplade till transportbranschen

Delegationen har undersökt tillämpningen av vissa bestämmelser inom transportområdet. Delegationen anser att regeringen inom en treårsperiod bör göra en utvärdering av genomförandet av EU:s så kallade mobilitetspaket. En sådan utvärdering bör omfatta bland annat bestämmelserna om krav för bedrivande av yrkesmässig trafik och sanktionsavgifterna vid utstationering av förare. Regeringen bör vidare ge Transportstyrelsen i uppdrag att analysera för- och nackdelar med att Sverige skulle använda sig av den möjlighet som finns i EU-rätten att besluta om minskning av antalet företag eller det högsta antalet fordon i den fordonspark som får ledas av en konsult och, om myndigheten anser att fördelarna överväger, lämna förslag på hur en sådan reglering skulle kunna se ut. Delegationen anser också att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att göra en översyn av beställaransvaret vid utstationering av förare. I utredningen framkommer det att problemen i stor utsträckning är desamma i de olika riskbranscherna. Det innebär att effektiva åtgärder träffar missförhållanden i flera näringsgrenar. Flera av delegationens bedömningar och förslag är generella i den meningen att de får verkan för flera branscher.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar delegationens utredning. Sveriges Åkeriföretag koncentrerar sig i nedanstående remissvar särskilt på de delarna som har uttalad bäring på yrkesmässiga transporter på väg.

Närmare om förslaget till föreskrifter

Kommentarerna och synpunkterna kommer att följa den numrering av avsnitt som finns i betänkandet.

Avsnitt 6.2

Sveriges Åkeriföretag menar att utredningens ambitioner för arbetet mot arbetskriminalitet välkomnas. Det krävs för att arbetet skall vara framgångsrikt, skydda arbetskraftsexploatering och sund konkurrens, en tydlig och långsiktig styrning från regering och de samverkande myndigheterna. Det är viktigt att myndigheterna skapar tillgång till bättre statistik för att möjliggöra god uppföljning och utvärdering av lagstiftning och andra verktyg och att samverkande myndigheter tar helhetsgrepp genom att t e x skapa gemensamma tillsynsstrategier. Sveriges Åkeriföretag välkomnar att Transportstyrelsen ingår i det myndighetsgemensamma arbetet mot arbetslivskriminalitet.

Avsnitt 6.10

Utstationeringsregelverket innehåller skyldigheter för bland andra utstationerande arbetsgivare som är centrala för att myndigheter ska kunna bedriva en effektiv tillsyn och för att arbetsmarknadens parter ska kunna bedriva sitt arbete på ett framgångsrikt sätt när det gäller att kontrollera löner och villkor på svensk arbetsmarknad. Om inte detta fungerar lämnar det fältet öppet för oseriösa aktörer att verka i Sverige, vilket riskerar att leda till osund konkurrens och till att den svenska arbetsmarknadsmodellen undergrävs. I utredningen föreslås att de ordinarie utstationeringsreglerna, alltså de som inte handlar om utstationering av förare vid internationella transporter, cabotage mm, bör höjas, differentieras och indexeras.

Den yttre ramen för sanktionsavgifter är bestämd till minst 1000 kr och max 100 000 kr. Den bestämmelsen är oförändrad sedan 2013. Sanktionsavgift tas ut med 20 000 kr vid överträdelser av vissa bestämmelser i utstationeringslagen. Detta ska jämföras med utstationering av förare, då tillämpas inte alla bestämmelser i lagen om utstationering utan särskilda skyldigheter och sanktionsavgifter reglerar i stället transportföretagets ansvar. En av skyldigheterna för transportföretag i utstationeringsregelverket är förenad med sanktionsavgift. En sådan avgift ska tas ut om ett transportföretag överträder bestämmelsen om att vid vägkontroll på begäran visa upp utstationeringsdeklaration. Sanktionsavgiften är 60 000 kr dvs tre gånger så hög som vid s k ordinarie utstationering. Utredningen föreslår att avgiften skall höjas till ett prisbasbelopp för vissa överträdelser. Sveriges Åkeriföretag är positiva till förslaget. Dock när det gäller utredningens förslag att sanktionsavgiften kan fördubblas vid en ny överträdelse inom ett år, är också viktigt att beakta och juridiskt säkerställa att en progressiv ökning inte leder till oproportionerliga resultat. När det gäller frågan om det även bör ske en ändring av bestämmelserna om utstationering av förare t ex att arbetsgivarens skyldighet att lämna in utstationeringsblankett också skall omfattas av sanktionsavgift, instämmer Sveriges Åkeriföretag med utredningen att utvärdering av tillämpningen av reglerna om utstationering av förare bör ske löpande, och mobilitetspaketet genomförande, inklusive eventuellt behov av ändring av bestämmelserna om sanktionsavgifter, bör utvärderas på nytt inom tre år.

Avsnitt 6.13

Delegationen föreslår att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att göra en översyn av beställaransvaret vid utstationering av förare. Som beställaransvaret i 45 h § första stycket 2 utstationeringslagen är uppbyggt krävs det två förhållanden för att det ska kunna dömas för brott, dels att beställaren inte har utfört skäligen kontroller, dels att beställaren inte har underrättat Arbetsmiljöverket. Beställaren slipper alltså alltid ansvar redan på den grunden att en underrättelse har skett, oavsett om några kontroller gjorts eller inte. Sveriges Åkeriföretag instämmer med utredningen att det kan ifrågasättas om aktuell utformning ger ett tillräckligt incitament att vidta kontroller. Vidare synes det förekomma att enstaka beställare underrättar Arbetsmiljöverket utan att göra några kontroller. Underrättelserna till

Arbetsmiljöverket synes inte ha någon avgörande betydelse när det gäller att se till att utstationeringsdeklarationer faktiskt lämnas in. Utformningen av beställaransvaret synes samtidigt innebära ett betydande administrativt arbete för Arbetsmiljöverket.

Delegationen anger att det finns få ärenden totalt sett gällande beställaransvar inom yrkestrafikområdet och för utstationering av förare finns det såvitt känt inte något enda ärende. Enligt uppgifter från Arbetsmiljöverket uppgick antalet underrättelser 2023 till cirka 3 000 och fram till december 2024 hade det inkommit cirka 2 400 underrättelser. Detta trots att det är oklart om beställaren har gjort någon egentlig kontroll av de faktiska omständigheterna.

Sveriges Åkeriföretag tycker sammantaget att reglerna om beställaransvar inom yrkestrafiken bör utvärderas i samband med utvärderingen av mobilitetspaketet.

Avsnitt 6.14

Delegationen föreslår bland annat att regeringen bör se över de rättsliga förutsättningarna för kommuner och regioner för att genomföra ändamålsenliga leverantörsprövningar och kontroller i samband med upphandlingar.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar upphandlingar som i större utsträckning tar hänsyn till små och medelstora företag genom att tillåta samverkan eller att upphandling sker i mindre geografiska- eller projektområden. För att undvika att det tillskapas långa underleverantörsled för fullgörande av kontraktet. Vidare pekar Sveriges Åkeriföretag på vikten av att upphandlande myndigheter tar möjligheten att förkasta onormalt låga anbud, att tillämpa andra kriterier än lägsta pris samt att aktivt utvärdera och följa upp avtal i syfte att förhindra oseriösa eller kriminella aktörer.

Sveriges Åkeriföretag anser att det i den pågående utvärderingen av upphandlingsdirektiven som pågår i EU bör beaktas och utvärderas hur osund konkurrens och arbetslivskriminalitet ytterligare kan undvikas. Förutsättningar för god konkurrens och att stänga ute oseriösa och kriminella företag behöver säkerställas ytterligare.

Ytterligare förslag

Sveriges Åkeriföretag anser dessutom att det bör utredas huruvida det finns skäl att t
e x reformera yrkestrafiklagstiftningen då nya teknik möjliggör nya affärsupplägg och
organisationsstrukturer, som utmanar de traditionella. Nya affärsmodeller riskerar att
hamna utanför yrkes-, skatte- och arbetslagstiftningen och därmed snedvrider
konkurrensen. Vem skall ha trafiktillstånd? Vem är arbetsgivare och arbetstagare? Vi
ser en växande användning av gig-ekonomiska lösningar och upplägg med privata
utförare eller egenföretagare inom e-handels transporter, men det råder stor
otydlighet kring inblandade aktörers ansvar och tjänsternas regelmässiga
förutsättningar, vilket behöver förtydligas i lagstiftning och tillsyn.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till arbetsmarknadsdepartementets förfogande även i
framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter
på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg, Samhällspolitisk chef, Sveriges Åkeriföretag