SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2742

av Gurgin Bakircioglu m.fl. (MP)

Taxiförarnas arbetsvillkor och ersättning

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en kartläggning av taxiförarnas faktiska inkomster, arbetstider och kostnader och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt myndighetsgemensam tillsyn av arbetsvillkor, vilotider och arbetslivskriminalitet inom taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett effektivt genomförande och en uppföljning av EU:s plattformsdirektiv inom taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbättrad uppföljning av arbetsrättsliga villkor vid offentlig upphandling av taxitjänster och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stärkt rådgivning och rättsligt skydd för taxiförare som utsätts för arbetslivskriminalitet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökad insyn i ersättningsvillkor och stärkt skydd mot oskäliga villkorsförändringar inom taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

En taxiresa kan beställas med några knapptryckningar. Men bakom varje körning finns en människa som ska kunna betala hyran, försörja sin familj och komma hem från arbetet med hälsan i behåll. Den svenska diskussionen om taxi har länge kretsat kring pris, konkurrens och företagens villkor. Den måste också handla om den som sitter bakom ratten.

Digitala beställningssystem och elektrifiering kan underlätta resandet och minska utsläppen. Men en modern affärsmodell är inte socialt hållbar om riskerna och kostnaderna vältras över på människor med liten möjlighet att påverka sina arbetsvillkor. En grön omställning av taxibranschen måste också vara en rättvis omställning för förarna.

Ett yrke med hög andel utrikes födda – och dokumenterade risker

Enligt Statistiska centralbyråns yrkesstatistik för 2024 var 9 170 av 14 320 sysselsatta i yrkesgruppen taxiförare med flera utrikes födda, motsvarande 64 procent. Uppgifterna gäller 16–69-åringar och beskriver inte hur många som är arbetskraftsinvandrare. De säger heller inte att utrikes födda förare generellt utnyttjas. Däremot visar statistiken varför ett arbete för bättre taxivillkor också har betydelse för likvärdiga rättigheter på en arbetsmarknad där många har migrationsbakgrund.

Upphandlingsmyndigheten bedömde i juni 2026 att risken för oskäliga arbetsvillkor är hög för taxiförare i offentligt upphandlade kontrakt. Myndigheten pekar på låg kollektivavtalstäckning, omfattande underleverantörsled, prispress, arbetsmiljörisker och uppgifter från Svenska Transportarbetareförbundet om att exploatering av utländsk arbetskraft förekommer. Detta är en riskbedömning, inte ett konstaterande att alla företag eller alla förare har samma förhållanden.

Transportarbetaren redovisade i februari 2026 statistik från Migrationsverket om att inkomna ärenden om arbetstillstånd för taxiförare ökade från 25 under 2021 till 125 under 2025. Det är ansökningar, inte beviljade tillstånd. Tidningen återgav samtidigt förares vittnesmål om prispress och arbetsdagar på tolv timmar under sex dagar i veckan.

Från den 1 juni 2026 gäller skärpta regler för arbetskraftsinvandring, där lönens nivå och arbetsgivarens regelefterlevnad är centrala förutsättningar. Ett beroende mellan anställning och tillstånd kan göra det svårare att anmäla missförhållanden. Lagstiftningen mot exploatering måste därför åtföljas av praktiskt tillgänglig

rådgivning, tydlig information om rättigheter och möjligheter till upprättelse. Utrikes födda förare som grupp får inte förväxlas med personer som behöver arbetstillstånd.

Regeringen bör därför stärka tillgången till information om arbetsrättsliga rättigheter på flera språk samt säkerställa att förare som utsätts för exploatering har tillgång till rådgivning, skydd mot repressalier och möjligheter till rättslig upprättelse. Detta är särskilt viktigt för personer vars uppehållstillstånd är knutna till anställningen.

Förarnas inkomster måste mätas efter verklig arbetstid och verkliga kostnader

Ett bruttopris per resa berättar mycket lite om vad föraren faktiskt tjänar. Plattformsavgifter, kostnader för fordon, försäkring, drivmedel eller laddning, service och långa perioder utan betalande körningar påverkar den verkliga inkomsten. För anställda tillkommer frågan hur väntetid, laddning, schemaläggning och ersättning för obekväm arbetstid hanteras.

I februari 2026 beskrev taxiförare i Arbetet svårigheter att leva på sin ersättning trots långa arbetsdagar. Bolt framförde i samma granskning en annan bild av sina heltidsförares genomsnittliga intjäning. Skillnaden illustrerar varför en oberoende kartläggning behöver använda tydliga definitioner och jämförbara mått, till exempel inkomst efter verksamhetskostnader per faktiskt arbetad timme.

Regeringen bör därför genomföra en samlad kartläggning av taxiförarnas faktiska inkomster, arbetstider, väntetider och kostnader. Kartläggningen bör också belysa skillnader mellan anställda förare, egenföretagare och förare som arbetar genom digitala plattformar.

Förarnas krav är inte nya. Taxiunionen organiserade protester mot appföretagens villkor i Stockholm 2022 och samlade i oktober 2025 förare och åkare till ett möte om möjligheterna att försörja sig, organisera sig och få fungerande arbetsvillkor. Sådana vittnesmål måste tas på allvar, samtidigt som åtgärder bör bygga på kontrollerbara uppgifter och dialog med arbetsmarknadens parter.

Green SM:s etablering visar behovet av tydliga anställningsvillkor

Den 11 november 2026 rapporterade P4 Stockholm om Green SM:s förestående etablering i Stockholm. Enligt rapporteringen erbjuds förare en grundlön på drygt 27 000 kronor i månaden och möjlighet till provision. P4:s granskning visade samtidigt en

avtalsformulering om att lönen kan komma att ändras, vilket Svenska Transportarbetareförbundets lokalombudsman Mats Andersson kritiserade. Granskningen visar en fråga som behöver undersökas, inte att ett brott mot svensk arbetsrätt är fastslaget.

Det finns även internationell erfarenhet som visar vilka risker otydliga prestationsvillkor kan skapa. I juni 2026 rapporterade The Indian Express att förare i Green SM:s verksamhet i Delhiområdet uppgav att villkor för garanterad ersättning hade förändrats och kopplats till bland annat accepterade och genomförda körningar samt kundbetyg. Green SM bekräftade att bolaget tagit emot förarnas synpunkter och uppgav att det förde samtal och övervägde justeringar. Uppgifterna gäller Indien och kan inte utan ytterligare belägg överföras till företagets svenska verksamhet. Men de understryker vikten av avtal som går att förstå och villkor som inte kan förändras godtyckligt.

Samtidigt visar rapporteringen från Danmark att samma företag kan organisera taxiarbetet med tydliga villkor. Enligt News Øresund erbjöd Green SM under 2026 förare i Köpenhamn en garanterad grundlön på 29 000 danska kronor i månaden, bonus och en arbetsvecka på 37 timmar. Uppgifterna avser annonserade villkor och säger inte i sig vad varje förare faktiskt fått utbetalt.

Internationella erfarenheter från Green SM:s verksamhet visar att elektrifierad taxitrafik kan organiseras med fasta löner och definierade arbetstider, men också att prestationskrav, förändrade ersättningsvillkor och långa väntetider kan skapa konflikter om förarnas faktiska inkomster. Det är därför angeläget att svensk lagstiftning och tillsyn säkerställer att den gröna omställningen också innebär trygga, begripliga och rättssäkra arbetsvillkor.

Det avgörande är inte om ett bolag kallar sig en app, en förmedlare eller en arbetsgivare, utan vilka förpliktelser som följer av hur arbetet faktiskt organiseras. Vem bestämmer ersättningen, fördelar uppdragen, övervakar prestationer och beslutar om avstängningar? Förare måste kunna förstå och ifrågasätta beslut som har avgörande betydelse för deras försörjning.

Regeringen bör därför se över behovet av tydligare regler om insyn i ersättningsmodeller och skydd mot oskäliga eller ensidigt förändrade prestationsvillkor. En sådan översyn behöver ta hänsyn till den svenska arbetsmarknadsmodellen.

Arbetstid och trafiksäkerhet är också förarnas rättigheter

Transportstyrelsens tillståndsmätning från hösten 2025 visade att kravet på tillräcklig dygnsvila var uppfyllt i 85 procent av de kontrollerade fallen. Det betyder att brister konstaterades i 15 procent av kontrollerna, inte att samma andel av alla förare i Sverige bryter mot reglerna. Myndigheten redovisade även brister i personliga tidböcker. För kort vila riskerar både förarnas hälsa och trafiksäkerheten.

Kontrollen behöver vara effektiv och proportionerlig, med tydliga skyddsregler för personuppgifter. Arbetsgivare och andra aktörer som faktiskt påverkar arbetstid och ersättning måste också kunna bli föremål för relevant tillsyn. Ansvar ska inte ensidigt läggas på föraren när affärsmodellen skapar press att fortsätta arbeta.

Mot bakgrund av de dokumenterade bristerna i dygnsvila och arbetsvillkor bör regeringen stärka den riskbaserade och myndighetsgemensamma tillsynen inom taxibranschen. Samverkan mellan berörda myndigheter behöver utvecklas för att upptäcka arbetslivskriminalitet och säkerställa att både arbetstidsregler och arbetsrättsliga krav följs.

Skattefinansierade resor måste förenas med skäliga arbetsvillkor

Kommuner och regioner köper omfattande taxitjänster för färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar. Därför måste offentlig upphandling bidra till rimliga arbetsvillkor. Upphandlingsmyndigheten framhåller att arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i vissa upphandlingar ska ställas på nivåer som hämtas från centrala kollektivavtal och följas upp, också hos berörda underleverantörer. Det är däremot inte tillåtet att generellt kräva att leverantören är bunden av kollektivavtal.

Regeringen bör stärka myndigheternas stöd och uppföljning, så att existerande krav inte stannar på papperet. När samhället betalar för en resa ska en låg anbudssumma inte kunna bygga på att arbetstagare fråntas rättigheter.

EU:s plattformsdirektiv och den svenska modellen

EU:s direktiv 2024/2831 ska genomföras i nationell rätt senast den 2 december 2026. I SOU 2026:3 föreslås bland annat en ny lag om plattformsarbete, en rättslig presumtion om anställning under vissa omständigheter och ökad insyn i algoritmisk arbetsledning. Förslagen ska skiljas från redan gällande svensk lag. Regeringen behöver säkerställa att

genomförandet fungerar för taxiförare även när ett digitalt företag använder underentreprenörer.

Genomförandet bör också följas upp med särskilt fokus på taxiförarnas anställningsstatus, ansvarsfördelningen mellan plattformar och underleverantörer, insyn i algoritmisk arbetsledning samt möjligheterna att organisera sig fackligt.

Miljöpartiets partiprogram framhåller att gigarbetare ska omfattas av samma arbetsmiljöregler som andra arbetstagare. Programmet betonar den svenska arbetsmarknadsmodellen och facklig organisering. I trafikutskottets betänkande 2025/26:TU14 deltog MP i en gemensam reservation med S och V om en bred översyn av taxibranschen, med uttryckligt fokus på löner och arbetsvillkor. Motionens föreslagna förstärkningar är utformade inom denna inriktning, men de exakta nya yrkandena måste som vanligt samordnas inom partiet.

En taxiomställning som kombinerar lägre utsläpp med otrygga förare är inte en fullständig hållbarhetsomställning. Den som kör ska kunna leva på sitt arbete, känna till sina villkor, organisera sig och få rätt när villkoren bryts. Det är den mänskliga sidan av en välfungerande taximarknad.

Gurgin Bakircioglu (MP)

Janine Alm Ericson (MP) *Mohamed Abdukani (MP)*