TAXI STOCKHOLM 150000

Kriminalitetens gratisresa

- en rapport om gigbolagen på taximarknaden



2025



Inledning

Varje år undanhålls cirka 97 miljarder kronor i obetald skatt till staten på grund av svart arbetsinkomst och den kriminella ekonomin genererar 100–150 miljarder kronor i brottsvinster. Mest fusk finns inom hårvård- och skönhetssalonger, men redan på andra plats kommer taxibranschen. Här gör den oseriösa delen av branschen med svartåkare, gigbolag och rena fuskare att man får denna skrämmande placering. Arbetslivskriminaliteten är ett stort samhällsproblem där serviceyrken sticker ut med obetald och oredovisad skatt. När företag används som brottsverktyg leder det till osund konkurrens som riskerar att slå ut ansvarsfulla företagare.

Taxibranschen står inför betydande utmaningar på grund av bristfällig reglering och otillräcklig kontroll. Vissa aktörer, särskilt gigbolag, utnyttjar dessa luckor för att undanhålla skatteinbetalningar och manipulera taxameterregistreringar. Denna utveckling riskerar att snedvrida konkurrensen på marknaden och undergräva förutsättningarna för en rättvis och hållbar taxibransch. Det är avgörande att åtgärder vidtas för att säkerställa att alla aktörer, oavsett storlek eller affärsmodell, följer gällande regler och bidrar till en sund marknadsutveckling.

I den här rapporten undersöks 100 resor med två av de största gigbolagen som genomfördes under 30 dagar. Det som har upptäckts är bedrövligt, taxametern används inte, priset stämmer inte överens med kvittot och skatter redovisas inte. Rapporten gör också en fördjupad beskrivning av taximarknaden i Sverige, Norge och Finland med tillhörande förslag på policyförändringar.

Med den här rapporten om situationen på taximarknaden vill Taxi Stockholm lyfta problematiken och föreslå konkreta förslag till förändringar. Vi välkomnar hållbar konkurrens på lika villkor men är djupt oroade över att seriösa och laglydiga taxibolag inte kommer finnas kvar om utvecklingen får fortsätta. Det systematiska fusket, avsaknaden av skatteinbetalningar, fusk med taxameter, för låga anbud i upphandlingar och framför allt gigbolagens okontrollerade bedrägerier gör att taxibolagen står på kanten till avgrunden. Det behövs stora förändringar och det behöver ske nu.

Vi måste väcka engagemanget hos våra politiker på alla nivåer, annars kommer riksdagsledamöterna inte kunna ta en taxi till debatten, regionpolitikerna inte kunna upphandla sjukresor och kommunpolitikerna inte ha skolskjuts till eleverna.

Det är allvar nu.



Sammanfattning av rapporten

Bristen på tillräcklig reglering av gigbolag inom taxibranschen har gett upphov till ett utbrett och systematiskt missbruk. Detta orättvisa system riskerar att driva seriösa och laglydiga taxiföretag till konkurs på grund av ojämlik konkurrens. Det är inte tekniska plattformar som skapat osund konkurrens utan gigbolagens medvetna felregistreringar, urkoppling av SIM-kort, och penningtvätt via taxametern som leder till skattefusket.

Förutom fusket utnyttjar gigbolagen sina förare som tvingas arbeta under slavliknande förhållanden till mycket låga löner, vilket urholkar det stolta yrket taxiförare.

En stor del av många taxibolags verksamhet sker via upphandlade samhällsbetalda resor, som sjukresor, färdtjänst och skolskjuts. Om seriösa taxibolag inte finns kvar, kommer regioner och kommuner inte att kunna upphandla samhällsbetalda resor, och stora delar av befolkningen kommer inte att kunna beställa en taxiresa.

Det behövs skärpt kontroll och tydligare lagar, och det måste ske innan det är för sent – vilket är nu.



Gigbolagen och fusket

Taximarknaden i Sverige, Norge och Finland har genomgått betydande förändringar under de senaste åren. Genom avreglering av taxibranschen öppnande marknaden upp för fler och nya aktörer. Nya former av företag etablerades och gigbolag, även kallade plattformsbolag, började erbjuda taxitjänster.

Gigekonomi – tillfälliga jobb, ofta förmedlad genom en mobilapp. Arbetet organiseras i enskilda arbetsuppgifter och ger betalt per avslutat uppdrag. Arbetaren behöver själv stå för redskap eller fordon som krävs för att utföra arbetet

Gigbolagen utgår från ett trepartsförhållande mellan kund och egenanställd arbetare, där företaget tar ut en summa av arbetarens lön för att förmedla kontakten. Gigjobb via digitala plattformar har varit den snabbaste växande alternativa arbetsformen under 2010-talet. Till skillnad från en traditionell anställning sker arbetsledningen automatiserat och algoritmer bestämmer pris för resan och lön för föraren.

För drygt tio år sedan började gigbolag etableras inom taximarknaden. I avsaknad av tydliga regleringar och kontroller utnyttjades situationen för att undvika att betala in skatt och arbetsgivaravgifter, samt för systematiska felregistreringar i taxametern, vilket är ett lagbrott.

Ojämlika spelregler inom taxibranschen hotar att slå ut ansvarsfulla aktörer. Detta skapar inte bara kortsiktiga utmaningar för seriösa taxiföretag, utan riskerar även att leda till långsiktiga negativa konsekvenser för hela näringen och samhället i stort. I Danmark anpassade man lagstiftningen för att säkerställa efterlevnad av skattelagar och rättvis konkurrens när gigbolagen gav sig in i branschen. Konsekvensen är att gigbolagen aldrig på allvar har etablerat sig på den danska taximarknaden, även om de verkar vara på väg in igen, men då utifrån gällande strikta regler.

Fusk med taxameter

Alla resor med taxi ska registreras i en taxameter. Det är sträckan som körs och tiden körningen tar som avgör vad resan kostar. En taxameter måste användas vid varje körning och ska vara inställd på upptagen under resan och stoppad när resan avslutas. Efter varje resa ska kvittot skrivas ut eller skickas digitalt till kunden. Alla som har tillstånd att bedriva taxiverksamhet måste föra över kördata från en certifierad taxameter till en redovisningscentral minst en gång per vecka.

Redovisningscentralernas syfte är att bidra till konkurrens på lika villkor och ge en bättre fungerande taximarknad. Skatteverket genomför skattekontroller gentemot taxinäringen baserade på uppgifter som lämnas in till redovisningscentralerna.

Det är relativt enkelt att koppla ur taxametern och undvika att registrera resor genom att ta ut SIM-kortet ur taxametern. Det här möjliggör för oseriösa aktörer att genomföra körningar utan att registrera dem hos redovisningscentralerna eftersom kördata saknas. Efter genomförda svartresor nollställs taxametern på en taxiverkstad och kopplas upp till redovisningscentralen igen. Att koppla ur taxametern för att köra oregistrerade resor förekommer oftare under veckor med större behov av taxi, som under sport- och påsklov i fjällen och Almedalsveckan på Gotland. Det finns idag inget krav på taxametertillverkarna att redovisa hur många taxametrar som nollställs. Inte heller har taxiverkstäder några krav på sådan redovisning.





45 % skattefusk

En svensk undersökning visar att i 45 % av fallen hos dom två största gigbolagen stämmer inte priset i taxametern överens med kvittot som skickas till kunden

Gigbolagens kriminalitet, en undersökning av Sveriges största gigbolag

I en svensk undersökning genomfördes under en månad totalt 100 resor med de två största gigbolagen för att undersöka om kundkvitton stämmer överens med uppgifter som skickas till redovisningscentralerna.[1]

Vid var fjärde resa används inte taxameter alls, vilket innebär att de två största gigbolagens inkomster inte rapporteras korrekt.

Mellan 40 och 50 procent av resorna visar på en diskrepans mellan det pris som anges på taxametern och det belopp som redovisas på kundkvittot.

I 26 procent av fallen användes inte taxametern alls, vilket innebär att inte en krona av dessa resor beskattas.

Cirka 60 procent av kostnaden för en taxiresa utgörs av skatter och avgifter, som gigbolagen inte betalar, vilket innebär ett inkomstbortfall för staten.

Ett högt pris i taxametern men ett lågt pris på kvittot betyder penningtvätt

Penningtvätt

Svarta pengar kan tvättas "vita" om taxametern används för att registrera fiktiva resor, eller föra in felaktiga belopp för resor, något som i undersökningen visar sig vara mycket vanligt hos gigbolagen. Om en chaufför gör det till en vana att inte använda taxametern, eller slå in ett felaktigt lägre belopp, handlar det om stora summor som inte redovisas till staten. Om ett högre pris redovisas i taxametern jämfört med kvittot kan det betyda att penningtvätt genomförs, där svarta pengar tvättas vita, vilket kan kallas "taxametertvätt".

1 Slutrapport Bolt och Uber, Granskning av Uber och Bolt gällande taxameterredovisning mm Svärdkrona & Partners AB

Det finns en funktion i gigbolagens appar som låter resenärerna se hur många resor respektive chaufför genomfört. Ett antal chaufförer i undersökningen har genomfört över 10 000 resor under de trettio dagar som undersökningen pågick. Det skulle innebära att hundratals taxiresor per dag genomfördes av samma förare, vilket är en omöjlighet. De chaufförer som inte angav korrekt pris slog antingen in ett lägre pris, ett högre pris eller använde sig av L-läge (ledig). Det finns anledning att misstänka att ett mycket stort antal redovisade resor under en kort period är ett tecken på att man utfört penningtvätt.

I undersökningen var det fem procent av förarna som slog in ett högre belopp i taxametern än vad resan faktiskt kostade. De förare som redovisat för stora belopp har rapporterat mer än 180 procent av de faktiska inkörda beloppen till redovisningscentralen. I något fall kan det bero på slarv, men i minst två fall har det varit medvetet.

Under en resa matade en förare in ett för högt belopp vid resans start. Senare under resan ändrade föraren summan i taxametern med ett ännu högre belopp. I det andra fallet skrev föraren in ett belopp som var 839 kronor högre än vad resan kostade.

Detta tillvägagångssätt är ett välkänt exempel på penningtvätt med hjälp av taxameter. Det finns flera tidigare kända fall där förare manipulerar taxametern så att taxametern registrerar fiktiva resor eller överdriver kostnader för faktiska resor. På så sätt kan svarta pengar, som inte har en legitim källa, "tvättas" genom att de redovisas som intäkter från körningar. När pengarna sedan deklareras som företagets intäkter, verkar de komma från legitima källor.

Gigbolagen utnyttjar sina förare

Många av förarna som kör via gigbolagen är arbetskraftsinvandrare från Pakistan, Iran, Irak och Afghanistan.[2] För att tjäna in inkomsten som krävs för att få stanna kvar i ett land enligt arbetstillståndsregler, behöver många förare arbeta upp till 12 timmar per dag och sju dagar i veckan, eller 350 till 400 timmar per månad.

Timpenningen är så låg att förare inte kan ha kortare arbetsdagar, vilket skulle leda till mer vila och därmed säkrare körningar för resenärerna. Uber har, i ett avtal som började gälla 2023, rätten att ge föraren ett lägre pris eller ta bort hela ersättningen om en kund klagar. Föraren har ingen möjlighet att påverka Ubers beslut om ersättningen.

Gigbolagsförare tvingas arbeta 12 timmar per dag - 7 dagar i veckan

I en svensk undersökning med 100 taxiresor hos gigbolag saknas synlig taxilegitimation i två procent av fallen. Det finns stora utmaningar med inköp av taxilegitimation från länder som inte ställer lika höga krav på kunskap och körkunnighet som Sverige, Finland och Norge. Detta skapar en osund marknad där yrkeslegitimiteten urholkas och passagerarnas säkerhet äventyras.

2 "Taxislavarna", Expressen, 2024.

Förare stannar kvar hos gigbolagen eftersom det ger stor flexibilitet. De kan använda sig av flera gigbolag, taxicentraler och sina egna nätverk samt ta resenärer direkt från gatan. Gigekonomin skapar en arbetsmarknad där utnyttjandet av människor växer för att göra taxiresor några kronor billigare.



Avsaknad av regleringar

I många branscher skyddas företagare mot olaglig och osund konkurrens genom kravet på ett certifierat kassaregister och skyldigheten att erbjuda kunder kassakvitto. Motsvarande kontrollsystem för taxinäringen skiljer sig något mellan Sverige, Norge och Finland – det vill säga genom taxameter och redovisningscentraler – men kontrollsystemet har i stor utsträckning satts ur spel.

Inom EU regleras plattformsföretag och gigbolag genom direktivet om samarbete kring beskattning, även kallat DAC7. Direktivet syftar till att säkerställa att varor och tjänster som säljs eller förmedlas via ett plattformsföretag redovisas till skattemyndigheterna. Detta gäller i den medlemsstat där försäljningen äger rum, oavsett om företaget har sin hemvist i ett annat land. De nya reglerna började gälla i januari 2023.

Den förändrade taximarknaden

Avreglering av ett flertal branscher, en växande tjänstesektor och framväxten av digital plattformsteknik har skapat gigekonomin. Detta är en del av arbetsmarknaden där fasta anställningar har ersatts med tillfälliga jobb som ger betalt per avslutat uppdrag.

Det är inte nya tekniska plattformar och appar som har skapat gigbolagens systematiska osunda konkurrens. Däremot har de gett verktyg till gigbolagen som möjliggör för dem att använda företag som brottsverktyg.

Det är inte apparna som är problemet, det är fusket

Gigbolagen erbjuder, som tidigare nämnts, taxitjänster utan traditionella beställningscentraler, ofta med företagsregistreringar i andra länder vilka inte kan kontrolleras av myndigheter i landet där taxiresorna utförs.

Taxibranschen har alltid haft utmaningar, där svarttaxiverksamheten har varit ett påtagligt problem under lång tid. Svarttaxi innebär ofta att resan görs med en privatpersonbil utan koppling till beställningscentraler eller redovisad inkomst.

I en rapport från Transportstyrelsen år 2022 slogs det fast att taxibranschen lider av snedvriden konkurrens från den utbredda svarttaxiverksamheten. Svarttaxichaufförer har varken taxameter eller taxiförarlicens, vilket skapar en parallell sektor som underminerar den seriösa delen av taxinäringen.

Detta leder inte bara till förtroendeförlust för hela branschen, men det innebär också risker för passagerarna. Resenärer som väljer att åka med svarttaxi ställs inför faror då föraren saknar nödvändig utbildning och försäkringar, vilket ökar osäkerheten och risken för olyckor. Därtill har flera fall uppmärksammats där svarttaxiförare har utsatt passagerare för sexuella övergrepp.

Seriösa taxiföretag är avgörande för att regioner och kommuner ska kunna upphandla samhällsviktiga tjänster som färdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Senast 2022 slog Transportstyrelsen i Sverige i en rapport fast att taxibranschen lider av snedvriden konkurrens från den utbredda svarttaxiverksamheten. Svarttaxichaufförer har varken taxameter eller taxiförarlicens och skapar därmed en parallell sektor som underminerar





Hur samhället påverkas

Den svenska taximarknaden står inför betydande utmaningar. Framväxten av gigtaxibolag och förekomsten av svarttaxi har skapat en ojämn konkurrenssituation som hotar etablerade aktörer i branschen. Detta har redan lett till förändringar på flera platser i Sverige. Traditionella taxiföretag tvingas konkurrera under andra förutsättningar än gigbolagen, vilket snedvrider marknaden.

Legitima taxiföretag är avgörande för att regioner och kommuner ska kunna upphandla samhällsbetalda och viktiga resor som färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Utan rättvisa villkor på marknaden kommer dessa viktiga tjänster att hotas. Det är resor som kräver hög grad av service, som att assistera en rullstol till sjukhusentrén, och se till att skolbarnens säkerhet garanteras även utanför bilen.

De samhällsbetalda resorna svarar för ungefär hälften av taxinäringens intäkter, på vissa orter upp till 90 procent. Inkomsterna från avtal är avgörande för taxiföretagens möjlighet att överleva, framför allt på mindre orter och i glesbygd.

Upphandling

Samhällsbetalda resor upphandlas via Lagen om offentlig upphandling (LOU), ofta i stora "paket" med geografiska indelningar. Upphandlingskraven är ofta många och detaljerade samtidigt som ersättningen till företaget som vinner upphandlingen är låg. Det är en situation som är vanlig inom flera samhällsbetalda områden som upphandlas, där bolaget som erbjuder allt för låga priser kan innebära att företag som tar rimligt betalt för kvalitet och utförande inte finns kvar på marknaden.

Det har blivit vanligare att buss- och taxitjänster upphandlas tillsammans. Många större bussföretag har möjlighet att säkra taxikapacitet genom underentreprenörer. Taxiföretagen har oftast inte motsvarande ekonomiska bas för att utöka med busskapacitet och det finns en risk att taxibolag inte klarar ekonomin i bolaget om taxi reduceras till att bli underentreprenörer till bussbolag.

Ökande krav och otillräcklig ersättning i offentliga upphandlingar riskerar att skapa problem för kommuner och regioner när det gäller att säkra samhällsbetalda resor från pålitliga taxiföretag. För att upprätthålla en hållbar verksamhet är seriösa taxibolag beroende av både offentligt upphandlade körningar och privata transporter. Om möjlighet att delta i upphandlingar minskar kommer det påverka tillgången på och kvaliteten av samhällsviktiga transporttjänster.

Om seriösa taxiföretag trängs undan av gigbolag och för låg ersättning i upphandlingar, kan det leda till en försämring av transporttjänster både för offentligt finansierade och privata resor. Tillgången på pålitliga taxitjänster riskerar att bli ett storstadsfenomen, vilket gör det svårt för människor utanför storstäderna att ta en taxi till exempelvis teaterbesök eller restauranger.



Taximarknaden i Sverige, Norge och Finland

Taximarknaden i de nordiska länderna skiljer sig åt. Sverige avreglerade sin marknad redan år 1990 och har idag de största problemen med gigbolagen, Finland påbörjade en avreglering 2018 och Norge 2000.

Danmark å andra sidan anpassade lagstiftningen och idag finns inte gigbolagen etablerade, även om det pågår försök med etablering.



Situationen i Sverige

Det har gått trettiofem år sedan avregleringen av taximarknaden, en marknad som tidigare var hårt reglerad. Idag ser vi en taximarknad där traditionella taxibolag står för en betydande del av marknaden, särskilt utanför storstäderna, och att gigbolagen urholkar marknaden genom osund konkurrens och skattebrott i storstäderna.

Tidigare fanns en behovsprövning, ett maxpris för resan och geografiska begränsningar. Detta förändrades när prissättningen blev fri, den tidigare trafikeringsplikten avskaffades och kravet på att tillhöra en beställningscentral togs bort. Tidigare fanns ett särskilt körschema upprättat som reglerade hur många taxibilar som skulle finnas i trafik på olika orter vid olika tider på dygnet.

Syftet med den genomgripande avregleringen år 1990 var att låta marknaden själv avgöra hur taxinäringen skulle skötas för att därigenom åstadkomma en bättre balans mellan utbud och efterfrågan. Förhoppningen var att man genom att konkurrensutsätta taxiföretagen skulle skapa utrymme för nya tjänster liksom lägre priser för kunderna, i ett internationellt perspektiv var avregleringen långtgående.

Trettiofem år senare kan det konstateras att taxibranschen i Sverige har stora utmaningar och bör vara ett varnande exempel för andra länder på hur en avreglering inte ska gå till.

Branschen har genomgått en betydande förändring, där nya affärsmodeller har skapat en konkurrenssituation som utmanar traditionella verksamhetsformer. Denna utveckling har medfört både möjligheter och utmaningar för alla aktörer inom taxinäringen, och kräver en omvärdering av hur en rättvis och hållbar marknad kan säkerställas för samtliga parter.

Ovanstående problem kommer inte att minska om inte nuvarande regelverk – Taxitrafiklagen, Taxitrafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik – kompletteras med nya bestämmelser. Även situationen med arbetslivskriminalitet behöver åtgärdas och Delegationen mot arbetslivskriminalitet har i mars 2025 redovisat sitt slutbetänkande. Betänkandet innehåller flera förslag för att motverka arbetslivskriminalitet i de reglerade yrkena. Delegationens betänkande som ska nu beredas i Regeringskansliet.

Den politiska diskussionen väcktes återigen efter att tidningen Expressen gjorde ett flertal artiklar i en reportageserie kallad Taxislavarna om situationen hos gigbolagen. Socialdemokraterna krävde därefter bland annat att mobilappar för taxiresor ska kopplas till taxameter och att en yrkesinspektion ska inrättas med ansvar för att öka inspektionerna inom taxi. Det är förslag som stöds av den politiska oppositionen medan den sittande regeringen ännu inte tagit några initiativ kring frågan.

Situationen i Norge

Taximarknaden i Norge var fram till våren 2000 reglerad både vad gäller prissättning och etableringsrätt. En maxtaxa fastställdes av "Konkurransetilsynet" och var densamma i hela Norge och justerades regelbundet efter en indexbaserad prisregleringsmodell. Den prisregleringen är numera borttagen.

Sedan 2020 har regleringen av antalet taxibolag och körplikt avskaffats samt kravet på centralanslutning och att taxiförare ska vara förarens huvudsyssla. Det är tydligt att taxifrågan är politiskt aktuell fråga och flertal ändringar har genomförts i närtid efter förslag från en expertgrupp tillsatt av regeringen.

2024 återinfördes kravet på centralanslutning, då regeringen tillsatte en taxiexpertgrupp, Drosjeutvalget, som föreslog centralanslutning i sin första rapport. Centraler är skyldiga att följa krav på insamling, lagring och överföring av information till offentliga myndigheter, ha ett klagomålssystem, säkerställa att licenshavarna följer gällande regelverk och ha tillräckligt antal bilar som är anpassade för transport av personer med funktionsnedsättning. En av huvudorsakerna till återinförandet av centralanslutningskravet var möjligheten att utföra kontroll, vilket utförs av Statens Vegvesen och polisen.

Den norska regeringen återinförde tillfälliga maxpriser för att stoppa flaggning (att vifta in en taxi från gatan) av taxi från den 15 januari 2025 till den 15 januari 2026. Maxpriserna gäller för centrala områden. Ändringen infördes tillsammans med näringsministern och regeringen utesluter inte att förordningen förlängs.

Taxisituationen i Norge är avhängig kommande Stortingsval i september 2025.

Drosjeutvalgets andra rapport presenterades i juli 2024 med fokus på körplikt, reglering av antal taxiföretag, kontroll, tillsyn och arbetsförhållanden. Den andra rapporten bedömer att strängare straff inte är lämpliga eftersom det är utmanande för förare att hitta exakt information om reglerna och sanktionsmöjligheterna. Kommittén anser att det istället är bättre att ge föreläggande om rättelse istället för böter, och föreslår att denna rätt ges till de regionala myndigheterna. Om centralen inte följer föreläggandet anser kommittén att licensmyndigheten bör återkalla centrallicensen. Taxiföretagen har i remissrundor lyft att beställda turer alltid ska registreras automatiskt i taxametern och att det bör finnas fastmonterad kontrollutrustning.

Regeringen har hittills inte följt upp expertkommittén Drosjeutvalgets andra rapport. Taxipolitiken står i valåret i en särställning eftersom frågan är mycket politiserad. Det finns ett stort förändringsbehov inom regeringspartierna och en tydlig vilja att visa handlingskraft.

De två politiska sidorna har mycket stora åsiktsskillnader på vilka politiska lösningar som ska föreslås. Dagens regeringsföreträdare vill fortsätta att strama åt regelverk med bland annat krav på mer traditionell taxameter medan delar av oppositionen troligen vill öppna upp regleringen. Pressen att visa handlingskraft kan också leda till att den sittande regeringen föreslår förändringar redan före valet, då kommittén har förordat en rad åtgärder som snabbt kan skickas vidare för politisk behandling.

Det finns stora möjligheter att påverka taxisituationen i Norge.



Situationen i Finland



Det har länge förts diskussioner i Finland om att liberalisera den finska taxilagen och fram till sommaren 2018 var taxinäringen hårt reglerad. En avreglering skedde då taxilagen och flera andra lagar ersattes med en ny lag om transportservice. Lagen om transporttjänster introducerades för första gången 2018–2019. Syftet var att åtgärda vissa oönskade konsekvenser, särskilt när det gäller säkerhet, den grå ekonomin, transparens i prissättning och tillgången på taxitjänster.

De nya reglerna innebär att maximitaxan och gränsen för antalet utfärdade taxitillstånd tagits bort. Den nya lagen tvingar inte heller taxiföretagen att erbjuda nattjänst och service dygnet runt, men kravet på taxitrafiklicens är oförändrat. Det finns idag krav på att använda taxameter och skattemyndigheten förespråkar att taxameter alltid ska användas. Det finns problem med osäker prissättning för taxiresor som påbörjas på gatan utan en beställning. Det krävs idag att det finns en synlig taxiskylt, men det finns inga sanktioner om krav på storlek, form och text på skylten inte följs.

Efter avregleringen har antalet taxilicenser ökat med nästan 30 % till cirka 12 000 licenser. Taximarknaden i landet är mycket splittrad: de fem största företagen har tillsammans cirka 5 % av den totala omsättningen. Samtidigt har antalet taxiförarlicenser haft en stadig tillväxt sedan 2018 och uppgick till cirka 38 000 i början av 2023. Flest licenser finns i Helsingfors.

Suomen Taksiliitto (Finska taxiförbundet) har förespråkat fler brottsrubriceringar som ska inkluderas i listan över brott som kan leda till att en persons taxilicens återkallas. Taksiliitto främjar också särskilda registreringsskyltar för taxifordon och obligatoriska taxameter. Finska konkurrens- och konsumentmyndigheten efterfrågar också fler effektiva åtgärder för att hantera problem kring taxiresor prissättning.

Det har precis som i Sverige, funnits en större medial debatt om taxibranschen där media har skrivit om hur bolag undanhåller skatteinbetalningar, dålig behandling av resenärer, bråk mellan taxichaufförer vid taxihållplatser. Media har lyft de negativa konsekvenserna av avregleringen på taximarknaden.

Sittande regering har i sitt regeringsprogram kommit överens om att genomföra en översyn av lagstiftningen gällande taxitjänster. Transport- och kommunikationsministeriet sammanställde ett utvärderingsdokument om de förändringar som behövs och deras konsekvenser. Utvärderingsutkastet var på remiss under maj-juni 2024, och processen avslutades i oktober 2024. Lagförslaget förväntas överlämnas till parlamentet hösten 2025 och innehålla bland annat förslag om ändringar av taxiförarprovet, regler om bedrägeri och att väntetider för prov ska förtydligas och införande av trafiköverträdelseböter för bland annat otillräcklig taxiskylt på taket och ofullständig prisinformation.

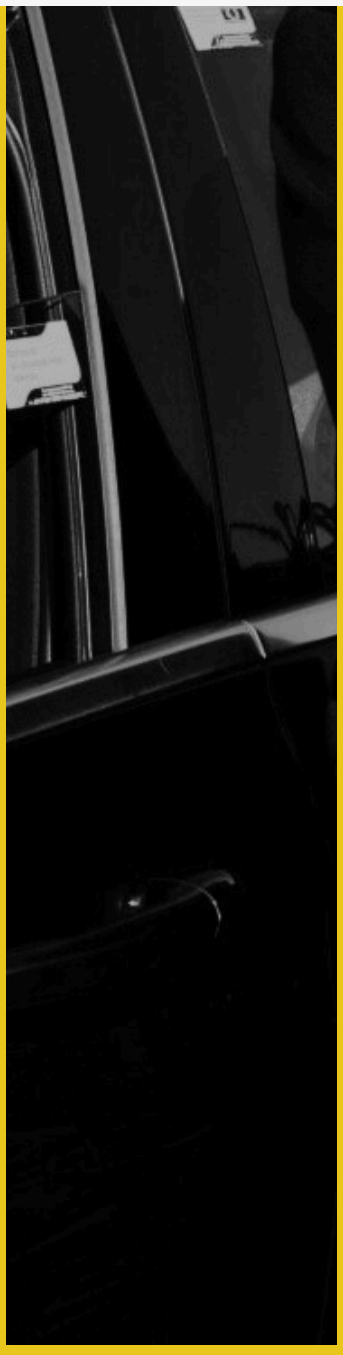
De politiska partiernas åsikter följer inte riktigt en höger-vänster-skala som i Norge och Sverige. Sannfinländarna, Centerpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterförbundet är mer för en reglerad marknad medan Samlingspartiet, Gröna förbundet och Svenska folkpartiet har en mer liberal inställning till fler regleringar. Transportministern, som tillhör Sannfinländarna, har uttryckt åsikter om att förändringar behövs för att säkerställa förtroendet för taxibranschen, men om det även är regeringens åsikt är osäkert.



Bilaga 1 - policyförslag

Att avreglera taximarknaden utan tydliga lagar och kontroller av ansvariga myndigheter har visat sig ge katastrofala följder. Arbetslivskriminaliteten växer, skattefusket ökar och förare utnyttjas av gigbolagen. I Sverige visas tydligt hur taxiföretag som betalar skatt och följer arbetsmarknadens regler konkurreras ut av gigbolag som utnyttjar att lagar inte uppdaterats, att myndigheternas kontroll saknas och att straffen är för låga när människor utnyttjas.

För att inte Norge och Finland ska hamna i samma situation som Sveriges behövs det ett flertal policyförändringar, med fokus på kontroll och uppföljning.



Här är ett antal konkreta punkter som behöver finnas på plats i såväl Finland, Norge som Sverige, om det ska finnas en fungerande taximarknad:

- **Koppla ihop appar med taxameterns inrapportering** till centraler och skatteredovisning av resan, oavsett om taxametern är fysisk eller digital.
- **Inför elektronisk personalliggare,** liknande den som finns i byggbranschen, för att säkerställa transparens kring arbetskraft.
- **Tydliggör att endast betalningsverifikationer från taxametern** godkänns vid bokföring.
- **Avskaffa möjligheten att ta ut SIM-kortet ur en taxameter** för att undvika manipulation.
- **Inför krav på redovisning av nollställda taxametrar** samt angivelse av orsaken till nollställningen.
- **Inför obligatorisk GPS-registrering i taxibilar** för att möjliggöra kontroll av körrutter och öka transparensen.
- **Undvik betygssättning,** då alla taxiförare ska vara lika kunniga och professionella oavsett plattform eller bolag.
- **Utred höjning av straffskalorna för brott mot taxitrafiklagen** för att skapa en starkare avskräckande effekt.
- **Tillsätt en specialarbetsgrupp** med experter från Polisen, Ekobrottsmyndigheten, Arbetsmiljöverket och Skatteverket för att gemensamt kontrollera taxibranschen och bekämpa arbetslivskriminalitet.
- **Ge Polisen i uppdrag att undersöka gigbolagens kopplingar till organiserad brottslighet,** särskilt när det gäller uteblivna skatteinbetalningar och penningtvätt.