

Arbetsmarknadsdepartementet

a.remissvar@regeringskansliet.se

a.arm@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-03-31

A2026/00012

Transportföretagens svar på remiss av betänkandet Genomförande av plattformsdirektivet (SOU 2026:3)

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 206 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn. Medlemsföretagen verkar inom bland annat vägtransport, taxi, kollektivtrafik, flyg, sjöfart och logistik. Flera påverkas direkt av direktivet och konkurrensen från framväxande plattformsbaserade affärsmodeller varför det är relevant att lämna svar på denna remiss.

Förslaget i korthet

Betänkandet innehåller förslag till hur EU:s plattformsdirektiv ska genomföras i svensk rätt. Förslagen syftar till att tydliggöra anställningsstatus för personer som arbetar via digitala plattformar, stärka transparensen kring algoritmisk arbetsledning samt förbättra möjligheterna till tillsyn genom ökade krav på informationslämnande och spårbarhet.

Sammanfattande synpunkter

Transportföretagen välkomnar plattformsdirektivets övergripande ambition att tydliggöra spelreglerna på arbetsmarknaden. För transportsektorn, och inte minst taxibranschen och budbranschen, är detta av särskild betydelse. Den framväxande gig-ekonomin har på kort tid förändrat konkurrensförutsättningarna i grunden.

Många av våra medlemsföretag verkar i dag på en marknad där traditionella arbetsgivaransvar samexisterar med affärsmodeller som i praktiken faller utanför motsvarande regelverk. Det skapar en obalans i konkurrensen.

Mot denna bakgrund ser stora delar av taxibranschen positivt på direktivet. Ett mer enhetligt regelverk, där plattformsföretag i högre utsträckning omfattas av arbetsgivaransvar, är en förutsättning för konkurrens på lika villkor.

Samtidigt kan vi konstatera att utredningens förslag i flera delar går längre än vad direktivet kräver och riskerar att medföra betydande negativa konsekvenser för företag. Förslagen innebär en ökad administrativ börda, rättsosäkerhet och riskerar att hämma innovation och utveckling. Regelverket behöver i större utsträckning utformas proportionerligt och i linje med direktivets intentioner.



Nedan följer våra sammanfattade synpunkter

- **Undvik överimplementering** – Förslaget innehåller inslag av gold-plating som går längre än direktivet och riskerar att försämra konkurrenskraften.
- **Minska den administrativa bördan** – De omfattande kraven på rapportering och dokumentation är oproportionerliga och särskilt betungande för små och medelstora företag.
- **Justera preskriptionstiden** – Förslaget om fem års preskriptionstid avviker från de preskriptionstider som gäller inom det arbetsrättsliga regelverket i övrigt och bör ändras.
- **Samla tillsynen** – Regelverket är i grunden arbetsrättsligt och tillsynsansvaret bör därför samlas hos Arbetsmiljöverket.
- **Säkerställ proportionalitet** – Företag med begränsad plattformsverksamhet bör inte omfattas fullt ut av regelverket.
- **Värna innovation och utveckling** – Förslaget riskerar att få smittoeffekter på andra områden och hämma digital utveckling.
- **Säkerställ effektiv myndighetsanvändning av data** – Uppgifter som samlas in måste användas aktivt för att bekämpa oseriösa aktörer, inte enbart kontrolleras formellt.

Motiv till synpunkter

Administrativ börda och överimplementering

Plattformdirektivet syftar till att skapa tydligare regler kring anställningsstatus, öka transparensen i algoritmisk verksamhetsledning och förbättra möjligheterna till tillsyn och spårbarhet. Samtidigt är direktivet tydligt utformat som ett ramverk, där medlemsstaterna ges utrymme att genomföra reglerna på ett proportionerligt sätt och med hänsyn till olika affärsmodeller.

Transportföretagen kan konstatera att utredningens förslag i flera delar går längre än vad som krävs för att uppnå direktivets syfte. I stället för att fokusera på resultat, alltså korrekt klassificering och effektiv tillsyn, införs detaljerade krav på processer och dokumentation som riskerar att bli betungande utan att tillföra motsvarande nytta. Svenskt Näringsliv har i sitt remissvar tydligt beskrivit i vilka fall förslaget går längre än direktivet och Transportföretagen står bakom dem. Framförallt gäller det att man avstått från möjligheten att begränsa rapporteringsskyldigheten för små och medelstora företag till en gång per år. (Artikel 17, p. 4, st. 2).

Det är viktigt att framhålla att plattformdirektivet tar sikte på relationen mellan digitala plattformar och fysiska personer som utför arbete, inte på digital förmedling mellan företag som sådan. I transportsektorn förekommer i ökande utsträckning digitala lösningar för att matcha uppdrag mellan företag. Ett alltför brett nationellt genomförande riskerar att även omfatta sådana affärsmodeller, trots att de faller utanför direktivets kärna.

Detta skulle kunna få långtgående konsekvenser för logistik- och transportmarknaden, där digital matchning mellan företag är en central del av effektiviseringen av transportsystemet. För transportsektorn och taxibranschen, där många företag kombinerar traditionell verksamhet med digitala verktyg kan förslaget innebära att resurser behöver flyttas från operativ verksamhet till

administration, exempelvis för att dokumentera hur uppdrag fördelas eller hur digitala system används.

Direktivet lyfter samtidigt vikten av att regelverket inte ska hämma innovation och utveckling av nya affärsmodeller. Det svenska förslaget riskerar att få motsatt effekt. Mot denna bakgrund anser Transportföretagen att genomförandet bör begränsas till vad som är nödvändigt enligt direktivet.

Preskriptionstid

Utredningens förslag om en preskriptionstid på fem år saknar motsvarighet i plattformsdirektivet. Direktivet reglerar frågor om anställningsstatus, transparens och tillsyn, men innehåller inga krav på hur preskriptionstider ska utformas.

Transportföretagen anser därför att den föreslagna preskriptionstiden utgör ett nationellt tillägg som går utöver direktivet. En preskriptionstid på fem år avviker dessutom från preskriptionstider som gäller inom det arbetsrättsliga regelverket och riskerar att skapa osäkerhet för företag under lång tid.

En så lång tidsperiod innebär att företag behöver hantera en utdragen rättslig exponering, vilket kan påverka både investeringar och utvecklingsbeslut negativt. Preskriptionstiden bör därför utformas i linje med medbestämmandelagens preskriptionsregler och inte utvidgas utan tydligt behov.

Tillsyn och myndighetsstruktur

Plattformsdirektivet har sin tydliga tyngdpunkt i arbetsrätten. Frågor om anställningsstatus, arbetsvillkor och rättigheter står i centrum, och de åtgärder som föreslås syftar till att säkerställa att personer som i praktiken är arbetstagare också omfattas av de rättigheter som följer av detta.

Samtidigt betonar direktivet vikten av effektiv tillsyn och förbättrad tillgång till information för myndigheter. För att uppnå detta krävs en struktur som är tydlig och förutsägbar för företagen.

Transportföretagen delar utredningens bedömning att inte alla frågor som regleras i artikel 7 – 11 utgör dataskyddsfrågor och därför inte bör kvalificeras som sådana. För att värna den svenska partsmodellen är det av stor betydelse att så mycket som möjligt ses som arbetsrättsliga frågor om inflytande, snarare än dataskydd, eftersom det ger parterna störst möjlighet och incitament att kunna reglera frågorna genom kollektivavtal. Typiskt sett är icke dispositiva regler som står under myndighetsövervakning sådana regler som inte blir föremål för kollektivavtalsregering på den svenska arbetsmarknaden.

Mot denna bakgrund anser Transportföretagen att regelverket i huvudsak bör betraktas som arbetsrättsligt och att tillsynsansvaret därför huvudsakligen bör ligga hos Arbetsmiljöverket.

Proportionalitet och tillämpningsområde

Direktivet utgår från att plattformarbete är mångfacetterat och att graden av kontroll och självständighet varierar mellan olika verksamheter. Det är också tydligt att inte alla som arbetar via plattformar ska klassificeras som arbetstagare och att genuint egenföretagande ska värnas. Detta förutsätter ett proportionerligt genomförande.

Transportföretagen ser en risk att utredningens förslag får en alltför bred tillämpning och därmed omfattar företag där plattformsinslaget är begränsat. Inom taxibranschen finns många företag som i huvudsak bedriver traditionell verksamhet med anställda förare, men som i viss utsträckning använder digitala plattformar som ett komplement.

Att dessa företag fullt ut ska omfattas av samma regelverk som renodlade plattformsföretag är inte proportionerligt. Det riskerar att öka kostnaderna utan att bidra till bättre arbetsvillkor och kan samtidigt minska incitamenten att använda digitala lösningar som effektiviserar verksamheten.

Regleringen bör därför i större utsträckning ta hänsyn till verksamhetens omfattning och karaktär.

Innovation och smittoeffekter

Direktivet framhåller att plattformsekonomin bidrar till innovation, tillväxt och nya affärsmodeller, och att regleringen bör stödja en hållbar utveckling av dessa. Samtidigt betonas vikten av att undvika fragmenterade eller oproportionerliga regelverk som kan hämma utvecklingen.

Transportföretagen ser en tydlig risk att utredningens förslag går längre än vad som krävs för att uppnå de sociala målen och därmed påverkar innovationen negativt.

Inom transportsektorn används i dag digitala system i stor utsträckning som ett integrerat stöd i den operativa verksamheten, exempelvis för bokning, trafikledning och ruttoptimering. Om dessa funktioner omfattas av omfattande administrativa krav riskerar det att fördröja införandet av nya lösningar och öka kostnaderna för utveckling.

Det finns därmed en risk att regelverket får konsekvenser även utanför plattformsekonomin, vilket kan hämma digitaliseringen i bredare delar av näringslivet.

Uppgiftsskyldighet och myndighetssamverkan

Direktivet lyfter särskilt behovet av ökad transparens, bättre spårbarhet och förbättrad tillgång till data för myndigheter. Syftet är att möjliggöra effektiv tillsyn och att komma åt felklassificering och oseriösa aktörer.

Vid utformningen av krav på informationslämnande bör det beaktas i vilken utsträckning företag redan omfattas av kollektivavtal och därigenom har etablerade strukturer för transparens och ansvar. I sådana fall bör kraven utformas proportionerligt för att undvika dubbelreglering och onödig administrativ börda.

När företag åläggs att lämna omfattande mängder information till myndigheter måste det finnas en tydlig förväntan på hur denna information används. Det räcker inte att kontrollera att uppgifter lämnas in. Fokus måste ligga på att analysera innehållet och använda det i tillsynsarbetet.

Det är särskilt viktigt att:

- uppgifter kan samköras mellan myndigheter
- tillsynsinsatser riktas mot de aktörer som inte följer regelverket

Annars riskerar regelverket att skapa en betydande administrativ börda utan att bidra till ökad regelefterlevnad eller sund konkurrens.

Avslutning

Vi tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag. Transportföretagen bistår gärna i det fortsatta arbetet.



Tina Thorsell, samhällspolitisk chef

Transportföretagen