



Bolt Services AB  
Organisationsnr: 559191-6993

Arbetsmarknadsdepartementet  
Enheten för arbetsrätt och arbetsmiljö  
Diarienummer: A2026/00012  
Mottagare:  
[a.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:a.remissvar@regeringskansliet.se)  
Med kopia till:  
[a.arm@regeringskansliet.se](mailto:a.arm@regeringskansliet.se)

2026-03-31

## **Bolt Services AB remissyttrande på SOU “Genomförande av plattformsdirektivet” (SOU 2026:3)**

Bolt Services AB ("Bolt") tackar för möjligheten att lämna synpunkter på betänkandet *Genomförande av plattformsdirektivet (SOU 2026:3)*.

Bolt välkomnar ambitionen att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv om plattformarbete på ett sätt som både stärker individens rättigheter och samtidigt säkerställer att innovation och nya affärsmodeller kan fortsätta bidra till sysselsättning, mobilitet och ekonomisk utveckling i Europa.

Det är också positivt att utredningen i flera delar har strävat efter att genomföra direktivet på ett sätt som i möjligaste mån ligger nära dess ordalydelse och systematik. En sådan ansats är viktig för att undvika fragmentering mellan medlemsstaternas regelverk och därmed säkerställa en väl fungerande inre marknad.

I en sektor som i stor utsträckning präglas av digitala och gränsöverskridande affärsmodeller är harmonisering av regelverk en central förutsättning för långsiktig stabilitet och förutsebarhet. Detta ska vara en målsättning för hela näringslivet och speciellt i transaktionstunga företag såsom exempelvis transport och matleveranser där behovet av digitalisering och automatisering är högt.

Samtidigt är det viktigt att framhålla att plattformsekonomin – och i synnerhet mobilitetssektorn – är ett område där teknisk utveckling och nya affärsmodeller utvecklas i snabb takt. Lagstiftning

på detta område behöver därför utformas på ett sätt som både säkerställer skydd och transparens men samtidigt bevarar möjligheten till innovation, effektivitet och fortsatt utveckling.

Mot denna bakgrund vill Bolt framföra ett antal synpunkter där vi menar att lagförslaget skulle kunna utvecklas ytterligare för att säkerställa tydlighet, förutsebarhet och proportionalitet i regleringen.

Taxibranschen, inom vilken Bolt i huvudsak verkar, är inte bara avgörande för att möta dagliga mobilitetsbehov utan fyller även ofta en samhällskritisk funktion både med privata och offentligt finansierade resor såsom färdtjänst och skolskjuts. Inledningsvis vill Bolt därför kort beskriva branschen och ge en övergripande bild av dess struktur, betydelse och utveckling i Sverige samt ge viss inblick i Bolts verksamhet.

### ***Taxiindustrins betydelse för Sverige***

Taxiindustrin utgör en central del av Sveriges transportinfrastruktur och spelar en viktig roll i att säkerställa tillgänglig mobilitet i både urbana och mer glesbefolkade delar av landet. Taxi används dagligen av privatpersoner, företag och offentliga verksamheter och utgör i många situationer ett viktigt komplement till kollektivtrafiken.

Sweco konstaterar i sin rapport *Taxibranschen i Sverige (2025)* att taxibranschen utgör en integrerad del av persontransportinfrastrukturen och fungerar som ett komplement till såväl kollektivtrafik som privata transportlösningar. Exempelvis för resor sent på kvällen eller i områden där kollektivtrafiken är begränsad, men även för exempelvis tjänsteresor.

Samtidigt konstaterar Sweco i sin rapport att samhällsbetalda transporter såsom färdtjänst, sjukresor och skolskjuts utgör en betydande del av marknaden, och på mindre orter uppgår dessa till en majoritet av intäkterna. Nationellt utgör dessa transporter omkring hälften av taxibranschens intäkter, och på mindre orter upp till 90 procent. Taxi utgör därmed inte enbart en marknadsbaserad tjänst, utan är även en central del av det offentliga åtagandet för tillgänglig mobilitet.

Den svenska taxibranschen består i stor utsträckning av småföretagare och enmansföretag (mer än 65%). Många förare driver egen verksamhet genom att äga eller leasa sitt fordon och samarbeta med en beställningscentral eller digital plattform. Denna struktur innebär att branschen i stor utsträckning präglas av entreprenörskap och självständigt företagande, oavsett om ett åkeri är kopplad mot en digital plattform eller traditionell beställningscentral

Utöver sin funktion som transporttjänst utgör taxinäringen även en betydande arbetsmarknad. Den erbjuder möjligheter till egenföretagande och flexibilitet i arbetsutbudet, vilket har gjort den attraktiv för många människor som vill starta eget eller kombinera arbete med andra åtaganden.

Under de senaste åren har digitala plattformar spelat en allt större roll i utvecklingen av taxibranschen. Plattformar har bidragit till att modernisera branschen genom att digitalisera

beställningsprocessen och förbättra matchningen mellan förare och passagerare. Idag sker mer än 85% av alla privata taxiresor resor i storstäderna via digitala plattformar.

Genom digitala plattformar kan resenärer beställa en resa direkt i en mobilapplikation, få information om pris och uppskattad ankomsttid samt följa resan i realtid. För förare innebär plattformar i sin tur bättre möjligheter att hitta resor, optimera arbetstid och få tillgång till fler kunder.

Digitala plattformar har i detta sammanhang bidragit till:

- att förbättra matchningen mellan förare och passagerare
- att öka transparensen kring priser och resor
- att minska väntetider
- att effektivisera resursutnyttjandet i transportsystemet
- att öka tillgängligheten till transporttjänster
- ökad trygghet, genom exempelvis route monitoring som följer resan och eventuella avvikelser samt AI-igenkänning av förare och dess taxilegitimation.

Den digitala utvecklingen har också bidragit till att skapa bättre dataunderlag kring resor, trafiksituationer och efterfrågan på transporter. Detta kan i sin tur bidra till bättre planering av transportlösningar i städer och regioner.

Samtidigt är det viktigt att framhålla att plattformarnas verksamhet i taxibranschen i stor utsträckning bygger på samarbete med lokala åkerier och förare. Plattformar fungerar i praktiken som en digital marknadsplats där förare och passagerare kan mötas på ett mer effektivt sätt. Många förare uppskattar den flexibilitet som plattformar möjliggör. Faktum är att flexibilitet i undersökningar återkommande anges som den främsta anledningen till att bli förare. För många förare innebär plattformsarbete en möjlighet att kombinera arbete med studier, andra arbeten eller familjeliv.

Flexibiliteten innebär att förare kan välja när och hur mycket de vill arbeta, exempelvis genom att köra vissa tider på dagen eller endast under perioder då efterfrågan är hög.

Mot denna bakgrund är det viktigt att ny lagstiftning inte oavsiktligt försvårar den typ av flexibla arbetsformer och entreprenörsbaserade affärsmodeller som idag efterfrågas av många förare och småföretagare i branschen.

# Kommentarer på utredningens förslag

## *Inledning*

Bolt vill inledningsvis framhålla några delar av utredningen som vi ser positivt på.

### *Genomförande nära direktivet*

Det är positivt att utredningen i stora delar har valt att genomföra direktivet med ett begränsat antal nationella tillägg. En sådan implementering bidrar till att säkerställa harmonisering inom EU och minskar risken för att medlemsstater utvecklar olika regelverk för plattformsekonomin.

Detta är särskilt viktigt för företag som verkar i flera medlemsstater och som därför behöver kunna förhålla sig till ett relativt enhetligt regelverk.

### *Ingen ny reglering av kriterier för anställning*

Det är också positivt att utredningen konstaterar att direktivet inte kräver att Sverige inför nya nationella kriterier för att avgöra anställningsstatus. I stället bygger direktivet på befintlig nationell rätt och etablerad rättspraxis.

Denna ansats ligger i linje med EU-rätten, där frågan om anställningsförhållanden avgörs utifrån faktiska omständigheter och etablerad rättspraxis.

### ***Mer tydlighet behövs***

Det finns däremot flera områden där lagförslaget behöver förtydligas.

#### *Begreppet "ledning och kontroll"*

Bolt anser att det är av vikt att begreppet "ledning och kontroll" förtydligas i författningskommentaren till lagförslaget. I linje med etablerad svensk rättspraxis bör det tydliggöras att begreppet avser faktisk arbetsledning i det dagliga arbetet. Detta innebär att den rättsliga presumtionen förutsätter att den digitala arbetsplattformen:

- bestämmer vilket arbete som ska utföras samt när och var detta arbete ska utföras,
- lämnar detaljerade och bindande instruktioner om hur arbetet ska utföras (och inte enbart vilket resultat som ska uppnås),
- utövar direkt och kontinuerlig övervakning av arbetets utförande, samt
- i väsentlig och avgörande mån begränsar den arbetspresterande personens möjlighet att själv organisera sitt arbete eller utföra arbete för andra.

Ett sådant förtydligande är viktigt för att säkerställa att tillämpningen av lagen ligger i linje med etablerad svensk rätt och inte leder till en utvidgning av begreppet utöver vad direktivet kräver.

### *Otydligheter i rapporteringskraven*

Det finns flera centrala frågor kopplade till rapporteringskyldigheten som i dagsläget inte fullt ut är preciserade. Det gäller exempelvis vilken tidsperiod rapporteringskraven avser.

Det framstår visserligen som sannolikt att rapporteringen ska avse de föregående sex månaderna, men detta framgår inte uttryckligen av lagtexten eller av utredningens resonemang.

Det skulle därför vara värdefullt om lagstiftaren tydliggör vilken period rapporteringen ska avse. Likaså när efter rapporteringsperioden som inrapportering ska ske. Kraven relaterade till rapportering behöver ta hänsyn till räkenskapsår.

### *Begreppet "regelbunden basis"*

Ett annat begrepp som behöver förtydligas är begreppet "regelbunden basis". Plattformarbete kännetecknas ofta av varierande aktivitetsnivåer – vissa förare arbetar sporadiskt medan andra gör det mer kontinuerligt – vilket innebär att begreppet riskerar att tolkas på olika sätt. Vissa förare arbetar exempelvis endast på nyårsdagen varje år, medan andra arbetar varje månad. Det finns även förare som i grunden är åkeriägare och därför endast kör sporadiskt som backup när en anställd förare inte har möjlighet.

Det är därför angeläget att lagstiftaren förtydligar vad som avses med att plattformarbete utförs på regelbunden basis. Bolt efterfrågar även en tydligare beskrivning av hur informationen ska användas. Det är angeläget att exempelvis mottagande myndigheter har förmåga att hantera och använda den data som översänds.

### **Förutsebarhet**

#### *Arbetsmiljöverkets roll vid tillämpning av presumtionen*

Bolt vill även lyfta behovet av ett förtydligande av Arbetsmiljöverkets roll vid tillämpningen av den rättsliga presumtionen. Utredningen kan tolkas som att om Arbetsmiljöverket bedömer att "ledning och kontroll" föreligger, anses presumtionen vara uppfylld. Detta innebär i sin tur att bevisbördan omedelbart övergår på plattformen.

En sådan ordning riskerar att skapa rättsosäkerhet. Det bör därför tydliggöras att Arbetsmiljöverket, i likhet med andra parter, först behöver visa att det finns omständigheter som ger anledning att anta att ett anställningsförhållande föreligger, innan bevisbördan övergår.

Detta är viktigt för att säkerställa en rättssäker och balanserad tillämpning av presumtionsregeln. För företag som verkar på digitala marknader är förutsebarhet i regelverket av avgörande betydelse. Digitala plattformar är ofta gränsöverskridande verksamheter som måste kunna planera investeringar, tekniska system, kapacitet i form av personal och affärsmodeller flera år i förväg.

### ***Informationsskyldighet gentemot fackliga organisationer***

Enligt lagförslaget ska digitala plattformar vara skyldiga att lämna omfattande information till samtliga fackliga organisationer som har medlemmar som utför arbete via plattformen.

Detta kan i praktiken innebära att information behöver lämnas till ett stort antal fackliga organisationer, även i situationer där plattformen inte omfattas av kollektivavtal.

Samtidigt kan konstateras att den definition som utredningen föreslår sannolikt ligger nära direktivets krav och därmed kan vara svår att förändra utan att avvika från direktivet. Således krävs förändringar på EU-nivå.

### ***Sekretess och affärskänslig information***

Eftersom rapporteringskraven sannolikt kommer att omfatta affärskänslig information är det viktigt att säkerställa ett tillräckligt starkt sekretesskydd. I utredningens förslag föreslås att sekretess i relation till fackliga organisationer ska hanteras genom konsultationsförfaranden.

Mot denna bakgrund bör det införas en tydlig sekretessbestämmelse för arbetstagarorganisationer som motsvarar den sekretess som gäller hos Arbetsmiljöverket. Detta skulle minska behovet av upprepade konsultationsförfaranden och skapa en mer effektiv och förutsägbar hantering av affärskänslig information.

En möjlig utformning är att det uttryckligen anges att sekretess gäller hos mottagande arbetstagarorganisation för uppgifter om enskilda affärs- eller driftförhållanden, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs.

### ***GDPR och algoritmisk styrning***

#### ***Bevisbörda vid påstått automatiserat beslutsfattande***

Bolt vill särskilt uppmärksamma den föreslagna regleringen av bevisbörda vid beslut som rör automatiserat beslutsfattande. I utredningens författningskommentar anges att det i en tvist är tillräckligt att en person som utför plattformsarbete gör gällande att ett beslut helt eller delvis har fattats utan meningsfull mänsklig medverkan, varefter bevisbördan övergår på plattformen att visa motsatsen. Detta innebär ett avsteg från grundläggande processrättsliga principer i svensk rätt, där utgångspunkten är att den part som påstår något också har bevisbördan för sitt påstående.

Bolt anser att denna ordning bör justeras så att bevisbördan fördelas i enlighet med etablerade principer. Det bör därför tydliggöras att den som gör gällande att ett beslut inte fattats av en människa också bär ansvaret att styrka detta.

En sådan justering skulle bidra till ökad rättssäkerhet och bättre förutsebarhet i tillämpningen av regelverket.

En särskilt central fråga gäller relationen mellan plattformsdirektivets regler om algoritmisk styrning och redan befintlig EU-lagstiftning, framför allt dataskyddsförordningen (GDPR).

Flera av de krav som ställs i plattformsdirektivet – såsom transparens kring algoritmiska processer och i förekommande fall automatiserat beslutsfattande – bygger i stor utsträckning vidare på eller överlappar med principer och skyldigheter enligt GDPR.

Enligt GDPR finns redan etablerade skyldigheter, såsom att:

- i tillämpliga fall informera om logiken bakom automatiserade beslut
- säkerställa transparens kring databehandling
- genomföra konsekvensbedömningar (DPIA)
- i tillämpliga fall möjliggöra invändningar och begäran om mänsklig prövning.

Lagstiftningen bör inte vara preskriptiv avseende hur sådan information ska tillhandahållas, utan möjliggöra flexibilitet för plattformar att uppfylla kraven på ett effektivt och användarvänligt sätt

Det bör i detta sammanhang också understrykas att klassificeringen av vad som utgör automatiserat beslutsfattande i rättslig mening är komplex och kontextberoende. En förhastad eller alltför bred tolkning riskerar att skapa rättsosäkerhet och oproportionerliga krav i förhållande till den faktiska risknivån.

Det finns en risk att plattformsdirektivets bestämmelser leder till överlappningar och dubbelreglering i förhållande till befintligt regelverk. Det är därför viktigt att lagstiftaren tydliggör hur reglerna förhåller sig till GDPR. I detta sammanhang finns det anledning att beakta några centrala principer:

- Regelverket bör vara teknikneutralt och inte föreskriva specifika operativa lösningar, utan istället möjliggöra proportionerliga och riskbaserade angreppssätt.
- Det bör även undvikas att införa parallella krav på tillgång till data i andra format eller inom andra tidsramar än vad som redan följer av GDPR, då detta riskerar att skapa onödig administrativ komplexitet.

Automatiserade processer, såsom matchning mellan förare och passagerare, är centrala för att säkerställa effektivitet inom transportsektorn. Det handlar exempelvis om kortast möjliga upphämtningstid för föraren och bästa möjliga upplevelse för kunden. En alltför restriktiv reglering av sådana processer riskerar därför att få negativa konsekvenser för hela sektorn.

Frågan om automatiserad matchning rör emellertid inte bara effektivitet – den har också en viktig säkerhetsdimension. Säkerhetsrelaterade funktioner kan exempelvis innefatta automatiserade notifieringar vid avvikelser under pågående resor, vilket är av betydelse för både förare och passagerare.

I sådana situationer behöver system kunna agera i realtid genom automatiserade processer för att proaktivt säkerställa en säker plattform. Eventuella beslut ska givetvis kunna överklagas och då ske med en mänsklig kontroll - samtidigt som det i relevanta fall bör finnas möjlighet till efterföljande mänsklig prövning.

Det är därför centralt att säkerställa harmonisering mellan plattformsdirektivet och GDPR, för att undvika dubbelreglering, motstridiga krav och fragmentering mellan medlemsstater.

### ***Preskriptionstid***

Utredningen föreslår en preskriptionstid på fem år för individuella anspråk enligt lagen om plattformarbete. Detta framstår som relativt långt i jämförelse med andra arbetsrättsliga regelverk i Sverige. Bolt anser att preskriptionstiden bör anpassas till etablerade svenska arbetsrättsliga principer. En lämplig modell är att:

- anspråk från arbetstagarorganisationer följer preskriptionsreglerna i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet, och
- individuella anspråk följer motsvarande tidsfrister enligt lagen om anställningsskydd.

En sådan ordning skulle bidra till bättre systematik i regelverket, öka förutsebarheten och ligga i linje med hur andra EU-direktiv har implementerats i svensk rätt.

### ***Regelbörda och proportionalitet***

Slutligen vill Bolt framhålla att de föreslagna reglerna sammantaget innebär en betydande administrativ utökning av regelbördan för företag. Det är viktigt att denna aspekt beaktas i ljuset av både EU:s och den svenska regeringens ambition att minska företagens administrativa kostnader. Detta är särskilt relevant i taxibranschen, som i mycket hög grad består av småföretag och egenföretagare. Enligt Swecos rapport *Taxibranschen i Sverige (2025)* utgör över 65 procent av företagen i branschen enmansföretag och majoriteten har få eller inga anställda. Medianomsättningen per företag är cirka 1,5 miljoner kronor per år, med hög andel fasta kostnader vilket innebär begränsade marginaler för att hantera ytterligare administrativa krav. Samtidigt sysselsätter branschen nära 22 000 personer i Sverige.

Mot denna bakgrund får även relativt små ökningar i administrativa krav en oproportionerligt stor effekt, eftersom de i praktiken bärs av enskilda förare eller mycket små företag utan administrativa resurser. Till skillnad från större bolag saknar dessa aktörer ofta dedikerade funktioner för regelefterlevnad, vilket innebär att administrativa krav direkt tar tid från kärnverksamheten – det vill säga att utföra transporter.

Det är därför centralt att nya regelverk utformas med särskild hänsyn till branschens struktur, så att den administrativa bördan står i rimlig proportion till företagens storlek och ekonomiska förutsättningar.

## **Sammanfattning**

Bolt välkomnar regeringens ambition såsom den kommer till uttryck i Kommittédirektiv Dir. 2024:116 *Genomförande av EU-direktivet om förbättrade arbetsvillkor för plattformarbete*. Likaså välkomnar Bolt att utredningen i flera delar strävar efter att ligga nära direktivets krav.

Samtidigt anser Bolt att det finns behov av förtydliganden och justeringar för att säkerställa:

- tydlighet i tillämpningen
- förutsebarhet för företag, och
- proportionalitet i regleringen.

För Bolt Services AB,

*Roger Björkbacka*  
Policychef

## **Bolt i korthet**

Bolt är ett estniskt mobilitetsföretag som bland annat erbjuder taxitjänster och mikromobilitetstjänster såsom elsparkcyklar och elcyklar. Bolts uppdrag att hjälpa till att bygga städer för människor, inte bilar, är i centrum för allt vi gör.

Bolt frigör de ekonomiska, sociala och miljömässiga fördelar som delad mobilitet kan ha för städer och människorna som bor i dem, genom att erbjuda pålitliga och prisvärda sätt att förflytta sig samtidigt som det skapar goda intäktsmöjligheter för miljontals förare och kurirer.

Företaget har sitt huvudkontor i Tallinn och är verksamt i över 850 städer i mer än 50 länder i Europa, Afrika, Asien och Latinamerika. Företaget har mer än 200 miljoner kunder. I Sverige är Bolt idag en av de största aktörerna på taximarknaden.