



*Arbetsmarknadsdepartementet
Enheten för arbetsrätt och arbetsmiljö
103 33 Stockholm*

Remissvar – betänkandet Genomförande av plattformsdirektivet (SOU 2026:3) (A2026/00012)

Inledning

Svenska Taxiförbundet har tagit del av regeringens promemoria (A2026/00012) per den 2026-01-12 och önskar inkomma med synpunkter gällande direktivets införande i svensk rätt.

Utredningens förslag

Inledningsvis vill Svenska Taxiförbundet framföra att det för den samlade svenska taxibranschen är välkommet att direktivet nu genomförs och införlivas i svensk rätt. Även om direktivet i dess antagna form saknar mycket av det som EU-kommissionen initialt föreslog, är det ett välkommet första steg till att säkerställa att taxiförare, vilka oftast bedriver sin verksamhet som enskilda företagare med F-skatt, får tillgång till och rätt till de sociala och arbetsrättsliga minimivillkoren som om de hade varit anställda arbetstagare.

Svenska Taxiförbundet förstår att ett generellt skrivet EU-direktiv kan vara svårt att anpassa till de olika branschspecifika förhållanden som kan råda mellan olika branscher. Så är till exempel förhållandena inte desamma i en stationär verksamhet som hotell och restaurang som i en mobil verksamhet som taxi. Av den anledningen är det ytterst viktigt att vi får så klara och tydliga tillämpningsföreskrifter som möjligt så att inga oklarheter om begreppen och dess betydelse och verkan kan uppstå.

Utredningen redogör för möjligheten att genomföra vissa delar av direktivet, främst de som är av civilrättslig karaktär, genom myndighetsföreskrifter. Av rapporten framgår det att utredningen övervägt möjligheten att komplettera den nya lagen med myndighetsföreskrifter, och då främst artiklarna 9 och 10 i direktivet (algoritmisk verksamhetsledning), men stannat vid att *"vinsterna inte är tillräckligt stora att det motiverar ett genomförande medelst föreskrift"* (kapitel 4.2.3, sidorna 78–79). Svenska Taxiförbundet menar tvärtom att det är av absolut vikt att den särskilda lag där direktivet införs kompletteras med just myndighetsföreskrifter, och detta inte bara för artiklarna 9 och 10 i direktivet (algoritmisk verksamhetsledning) utan kanske än mer för kapitel II, artiklarna 4 – 6 (sysselsättningsstatus).

För taxibranschen råder det ofta en inte oväsentlig oklarhet om en uppdragsgivare skall anses vara en *"digital arbetsplattform"* eller är en *"intermediär"*.

Det kan dessutom finnas både flera "digitala arbetsplattformar" och "intermediärer" som är involverade i en och samma transportkedja för ett och samma köruppdrag. Frågan om en av dessa har ett samlat arbetsgivaransvar eller om var och en ansvarar för 'sin del' av uppdraget bör klargöras i myndighetsföreskrifter tillsammans med hur tillsyn av regelefterlevnad kan säkerställas om fler än en aktör kan anses som "digital arbetsplattform" i en och samma transportkedja.

Därutöver finns möjligheten, på grund av hur uppdragskedjorna kan se ut i taxibranschen, att en "intermediär" kan vara både "intermediär", en "digital arbetsplattform" så väl som en "plattformarbetare". Taxibranschen som den är organiserad idag ställer helt enkelt andra krav på lagstiftaren om direktivet skall kunna tillämpas på taxibranschen som det är tänkt att det skall göra.

En annan del av direktivet som Svenska Taxiförbundet menar inte bara bör utan måste förtydligas i myndighetsföreskrifter är exakt vad och vilka minimirättigheter som plattformarbetaren skall garanteras. Det är inte klart varken i direktivet eller i den särskilda lag som direktivet skall införas i Sverige men det bör klargöras. Inom taxibranschen går det heller inte att hänvisa till arbetsmarknadens parter för detta då det stora flertalet beställningscentraler, plattformsoperatörer, taxiåkerier samt taxichaufförer varken är anslutna till någon arbetsgivar- eller arbetstagarorganisation eller tillämpar kollektivavtalsliknande villkor.

Svenska Taxiförbundet välkomnar således att direktivet införs i en särskild lag men förordar att regeringen därutöver i lagen bemyndigar en kompetent myndighet att meddela tillämpningsföreskrifter. Det behöver inte nödvändigtvis vara en och samma myndighet som meddelar tillämpningsföreskrifter för alla branscher utan det kan delas upp på olika myndigheter beroende på vilken bransch föreskrifterna skall äga tillämpning på. Således skulle t.ex. Transportstyrelsen kunna bemyndigas att meddela föreskrifter gällande tillämpningen av kapitel II i direktivet på transportområdet. I det arbetet ställer Svenska Taxiförbundet sig till såväl regeringens som den bemyndigade myndighetens förfogande i ett kommande föreskriftsarbete.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Natalee Ågren
VD



Tommy Pilarp
Chefjurist, LL M