



Peter Svensson  
070-2142349  
[peter.svensson@akeri.se](mailto:peter.svensson@akeri.se)  
Petra Eklund Åhlström  
[Petra.eklund.ahlstrom@akeri.se](mailto:Petra.eklund.ahlstrom@akeri.se)

Vår ref  
2026-1

Er ref  
A2026/00012

Arbetsmarknadsdepartementet  
*Enheten för arbetsrätt och  
arbetsmiljö*

[a.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:a.remissvar@regeringskansliet.se)  
kopia till  
[a.arm@regeringskansliet.se](mailto:a.arm@regeringskansliet.se)

## **Sveriges Åkeriföretags remissvar på betänkandet Genomförande av plattformsdirektivet (SOU 2026:3)**

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 4500 åkeriföretag med sammanlagt 38 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 300 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4,6 procent av BNP, och sysselsätter drygt 225 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

## Inledning

Sveriges Åkeriföretag tackar för möjligheten att lämna synpunkter på betänkandet Genomförande av plattformsdirektivet (SOU 2026:3)

Sveriges Åkeriföretag delar direktivets övergripande syfte att motverka felaktig klassificering av arbetstagare och att förbättra arbetsvillkoren i plattformarbete. Samtidigt konstaterar vi att det svenska genomförandet, såsom det föreslås i betänkandet, kan riskera att få oavsiktliga konsekvenser för transportsektorn. Transportnäringen befinner sig i en omfattande omställning präglad av snabb digitalisering, avancerad AI-användning och framväxten av nya affärsmodeller. Dessutom är transportsektorn redan idag en av Sveriges mest reglerade branscher genom bland annat yrkestrafiklagen (2012:210), som säkerställer att yrkesmässig trafik endast får bedrivas av aktörer med trafiktillstånd, trafikansvarig och dokumenterade krav på yrkeskunnande och trafiksäkerhet.

EU:s plattformsdirektiv – antaget för att stärka rättigheterna för personer som arbetar via digitala arbetsplattformar – ger medlemsstaterna handlingsutrymme att själva utforma anställningspresumtionen i nationell rätt. Detta ställer höga krav på att Sverige säkerställer att reglerna tillämpas konsekvent och konkurrensneutralt, särskilt i transportsektorn där felklassificering och otydliga ansvarsförhållanden riskerar att snedvrída konkurrensen och underminera trafiksäkerheten.

Sveriges Åkeriföretag är dock i huvudsak positiva till utredningens förslag då många av de tjänster som omfattas av plattformarbete är transport- och leveranstjänster, där t e x

gig-modellen har pressat sociala villkor för anställda och priserna kraftigt. Plattformdirektivet innebär bland annat att plattformsföretag måste:

- följa arbetsrättsliga skyldigheter
- stå för försäkringar och sociala avgifter om de agerar som arbetsgivare
- ge insyn i arbetsledningen (särskilt algoritmstyrning)

Detta innebär att plattformsföretag inte längre kan konkurrera genom att skjuta över risk och kostnader på plattformsarbetare, vilket ger mer jämlika konkurrensvillkor jämfört med övriga, i vårt fall transportnäringen.

Sveriges Åkeriföretag anser också att det finns risk för ökade kostnader för efterlevnad. Direktivet innebär en *presumption om anställning*, vilket gör att plattformsarbetare i många fall presumeras vara arbetstagare. Den digitala plattformen måste sedan bevisa att arbetaren inte är anställd.

För traditionella åkerier kan detta leda till osäkerhet i situationer där:

- man samarbetar med underleverantörer,
- egenföretagare utför transporter,
- digitala system används för planering, ruttoptimering eller uppdragsförmedling.

Det finns en risk att företag som använder digitala verktyg felaktigt faller in under plattformsregler, vilket innebär nya krav på arbetsledning, rapportering och

- nya krav på dokumentation av arbetsledning
- krav på insyn i digitala system
- krav på att visa att egenföretagare inte är att betrakta som arbetstagare

Detta kan kräva investeringar i systemanpassningar och juridik.

Sveriges Åkeriföretag anser att det finns risk för att ovan förhållanden minskar driv mot mer innovation och teknik, i en bransch som redan är under digitalisering, om reglerna för algoritmisk arbetsledning blir allt för trubbiga.

## **Sammanfattning av Sveriges Åkeriföretags bedömning**

Sveriges Åkeriföretag vill särskilt framhålla följande:

- Definitionen av digital arbetsplattform riskerar att vara allt för vid och även omfatta etablerade logistiksystem.
- Den föreslagna presumtionen om anställning riskerar att träffa självständiga transportföretagare som bedriver egen näringsverksamhet.
- Risk för snedvriden konkurrens – behov av kompletterande lagstiftning.

## **Definitionen av digital arbetsplattform är för vid**

Utredningen föreslår en definition av digital arbetsplattform som omfattar tjänster som organiserar arbete genom digitala system och använder automatiserade övervaknings- eller beslutssystem.

Sveriges Åkeriföretag anser att denna definition riskerar att vara alltför vid.

I transportsektorn används sedan länge digitala system för:

- förmedling av transportuppdrag
- ruttplanering och optimering
- uppföljning av leveranser via GPS och telematik
- digital kommunikation mellan transportköpare och transportör.

Dessa system är en grundläggande del av modern logistik. Att uppdrag förmedlas eller planeras digitalt innebär inte att transportören arbetar under plattformens arbetsledning. Sveriges Åkeriföretag vill påtala och peka på denna avgörande skillnad. Det vore olyckligt om det finns en betydande risk att traditionella transportförmedlingar, digitala fraktbörser och logistikplattformar felaktigt klassificeras som digitala arbetsplattformar i direktivets mening. I vart fall skulle det skapa förvirring och en viss rättsosäkerhet om lagstiftningen riskera att träffa verksamheter som aldrig varit avsedda att omfattas av direktivet.

## **Undvik att presumtionen om anställning riskerar att slå fel**

Utredningen föreslår en rättslig presumtion om anställning när arbete utförs under plattformens ledning och kontroll.

Transportverksamhet är emellertid i hög grad beroende av central koordinering. Leveranstider, ruttplanering och transportflöden styrs ofta av logistiska system och kunders behov.

Detta innebär dock inte att transportören saknar självständighet. Transportföretag äger eller leasar sina fordon, bär ekonomisk risk, driver egen verksamhet och kan ha flera uppdragsgivare.

Sveriges Åkeriföretag vill dock att lagstiftningens i grunden mycket goda syfte säkerställs så att inte logistiska system eller digital uppdragsförmedling tolkas som arbetsledning och riskerar att omfattas av presumtionen om anställning när relationen i realiteten är en affärsrelation mellan självständiga företag.

Detta skulle innebära en viss förvirring i näringen och påverka etablerade affärsmodeller inom transportsektorn.

## **Risk för snedvriden konkurrens; kompletterande lagstiftning**

Sveriges Åkeriföretag instämmer i att ett övergripande problem i transportsektorn är att vissa digitala eller app-baserade aktörer beskriver sig som "förmedlare", fast de i praktiken styr transportererna, tilldelar uppdrag, sätter priser och övervakar utförandet via algoritmer. Det är vidare mycket positivt att det är just de kriterier som EU identifierar som typiska för digitala arbetsplattformar, där kontrollen över arbetet ger upphov till anställningspresumtion. Men arbetsgivar- och arbetstagardefinitionen och presumtionen är bara en sida av myntet. Sveriges Åkeriföretag menar att även följande behöver beaktas.

När denna typ av plattformssaktörer organiserar trafik utan trafikillstånd, utan att uppfylla krav på trafikansvarig och utan etableringsprövning, uppstår en situation där de riskerar att:

- runda de regler som traditionella transportföretag måste följa,
- sänker sociala skyddsnivåer för arbetstagare,
- skapar osund konkurrens gentemot seriösa åkerier, och
- riskerar att äventyra trafiksäkerheten, eftersom de saknar de kontroller och strukturer som yrkestrafiklagstiftningen bygger på.

EU-domstolens tidigare bedömningar att ett plattformsföretag kan betraktas som ett transportföretag, inte ett IT-bolag, visar på just behovet av att lagstiftningens tillämpning utgår från verklig kontroll och faktisk verksamhet inte självvald etikettering.

I dag kan vissa plattformsföretag verka på transportmarknaden utan att bland annat omfattas av yrkestrafiklagens etableringskrav, trafikillstånd, trafikansvar, eller tillsyn – samtidigt som konkurrerande transportföretag måste uppfylla alla dessa krav. Detta undergräver både trafikordningen och arbetstagar skyddet.

Sveriges Åkeriföretag anser att om ovan förhållanden inom vår näring inte beaktas, i samband med den svenska implementeringen, finns en tydlig risk att svenska transportföretag felaktigt riskeras att belastas med ökade administrativa krav och de plattformar, som direktivet avser träffa, ges möjlighet att organisera verksamheten så att ansvar undviks.

Utredningen konstaterar själv att konsekvenserna för konkurrenskraft och innovation är osäkra. Mot denna bakgrund framstår konsekvensanalysen som otillräcklig, i synnerhet med branscher som transportnäringen.

## **Sveriges Åkeriföretags förslag**

Sveriges Åkeriföretag anser att följande överväganden vore positiva innan lagförslaget genomförs.

### *Tydlig avgränsning av lagens tillämpningsområde*

Med referens till vad vi anfört ovan, bör lagstiftningen förtydligas så att t e x traditionella transportförmedlingar, digitala fraktbörser och logistikplattformar inte felaktigt klassificeras som digitala arbetsplattformar i direktivets mening.

### *Klargörande om självständiga transportföretag*

Det bör tydliggöras att presumtionen om anställning inte ska tillämpas när uppdrag utförs av självständiga transportföretag med eget trafikillstånd och egen affärsrisk.

### *Snedvriden konkurrens. Komplettera yrkestrafiklagen för att hantera digitalisering och plattformsmodeller*

Överväg om det behöver införas begrepp som "digital transportorganisatör" för att inkludera plattformsföretag i yrkestrafikkraven. Frågan är vem eller vilka som skall ha trafikillstånd. Kanske t o m flera aktörer beroende på hur arbetet och organisationen ser ut. Behov föreligger således att klargöra frågan.

## **Avslutande synpunkter**

Plattformsdirektivet syftar till att förbättra arbetsvillkor inom plattformarbete och motverka felaktig klassificering av arbetstagare. Det är ett viktigt mål.

Det föreslagna genomförandet i svensk rätt riskerar dock att få betydande och oavsiktliga konsekvenser för transport- och logistiksektorn om lagstiftningen inte tydligt avgränsas.

Sveriges Åkeriföretag anser därför att regeringen bör:

- genomföra en fördjupad konsekvensanalys för transportsektorn.
- tydliggöra lagens tillämpningsområde.
- säkerställa konkurrensneutralitet mellan plattformssaktörer och etablerade transportföretag som även bedöms i ljuset av eventuellt behov av kompletterande ändringar eller tillägg av yrkestrafiklagstiftningen. Yrkestrafiklagen (2012:210) definierar att den som bedriver yrkesmässig trafik måste ha trafikillstånd. Men lagen speglar inte dagens digitala verklighet.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg  
Samhällspolitisk chef