

Remissvar diarienummer A2026/00012

Genomförande av Plattformsdirektivet (SOU 2026:3)

Till: Arbetsmarknadsdepartementet, Regeringskansliet

Beslut

Taxiunionen har beslutat att avge följande remissvar över SOU 2026:3 Genomförande av plattformsdirektivet.

Sammanfattning

Taxiunionen tillstyrker i huvudsak att plattformsdirektivet genomförs genom en särskild lag om plattformsarbete, inklusive presumtionsregler, skydd vid intermediärer, regler om algoritmisk verksamhetsledning, informationsskyldighet, kommunikationskanaler, repressalieskydd, skadestånd och tillsyn.

- Algoritmisk prisstyrning måste uttryckligen förstås som ett centralt uttryck för arbetsledning. I taxibranschen är priset inte en perifer marknadsfunktion utan ett huvudverktyg för kontroll.
- Mellanled, särskilt åkerier som används som intermediärer, får inte tillåtas urholka plattformens materiella ansvar när plattformen i praktiken styr kundrelation, pris och uppdragsfördelning.
- Utredningens modell för representation är för snäv. Plattformarbetare i taxi har delvis organiserat sig i andra former därför att plattformarna själva har omformat arbetsmarknadsrelationen.
- Transparens, utvärdering och tillsyn måste ge verklig insyn i prisalgoritmer, ersättningsdifferentiering och uppdragsfördelning.

Taxiunionens övergripande ställningstagande

Taxiunionen anser att genomförandet av plattformsdirektivet måste utgå från de faktiska maktförhållandena på marknaden. Den centrala frågan är inte vem som i avtal eller bolagsstruktur formellt anges som arbetsgivare eller uppdragsgivare, utan vem som i praktiken styr arbetet, uppdragstilldelningen, ersättningen, prisnivåerna, tillgängligheten, avstängningarna och den ekonomiska fördelningen mellan kund, förare, åkare och plattform.



Taxiunionen tillstyrker därför i princip en reglering som bygger på ledning och kontroll som kärnbegrepp. Taxiunionen anser dock att denna materiella ansats måste drivas ännu tydligare i den fortsatta beredningen. Plattformar får inte tillåtas undandra sig ansvar genom att lägga in åkerier eller andra intermediärer mellan plattformen och den arbetspresterande parten, om plattformen i verkligheten behåller den avgörande ekonomiska och tekniska kontrollen.

1. Genomförande genom särskild lag och följdändring i OSL

Taxiunionens ställningstagande

Taxiunionen tillstyrker förslaget att plattformsdirektivet huvudsakligen genomförs genom en ny särskild lag om plattformarbete och tillstyrker även det föreslagna tillägget till offentlighets- och sekretesslagen.

Skälen för ställningstagandet

Utredningen konstaterar att svensk rätt till stor del saknar bestämmelser som motsvarar plattformsdirektivets regler och att det därför är svårt att genomföra direktivet i befintliga lagar. Den föreslagna modellen är därför ändamålsenlig. Taxiunionen anser dock att sekretesskyddet inte får tillämpas så att det i praktiken blir omöjligt att granska prisalgoritmer, ersättningsystem eller relationen mellan plattform och intermediär.

2. Definition av digital arbetsplattform och skyddsnivå via intermediär

Taxiunionens ställningstagande

Taxiunionen tillstyrker i huvudsak utredningens definition av digital arbetsplattform och tillstyrker förslaget om samma skyddsnivå för personer som utför plattformarbete genom intermediärer.

Skälen för ställningstagandet

Definitionen träffar den plattformsbaserade taximarknaden väl. I taxibranschen är det vanligt att plattformen behåller den faktiska ekonomiska och tekniska styrningen samtidigt som ett åkeri används som formell motpart. Därför är intermediärfrågan inte ett randfenomen utan en kärnfråga.

3. Sysselsättningsstatus, presumtion och fastställelsetalan

Taxiunionens ställningstagande

Taxiunionen tillstyrker förslaget om rättslig presumtion i tvistemål, tillstyrker den administrativa presumtionen vid Arbetsmiljöverkets tillsyn och tillstyrker förslaget om fastställelsetalan.

Skälen för ställningstagandet

Begreppet ledning och kontroll måste tolkas verklighetsnära. I taxi handlar kontroll inte bara om instruktioner om när eller var körningen ska ske. Den handlar också om vem som bestämmer priset, vem som bestämmer vad föraren får betalt, vem som bestämmer vilka körningar som visas, vem som kan stänga av ett konto och vem som i praktiken bestämmer om föraren kan försörja sig. När plattformen i praktiken sätter både kundpriset och förarersättningen i en marknad där föraren annars borde ha verkligt inflytande över sin taxa, är det ett tungt indicium på arbetsledning och ekonomisk kontroll.



4. Algoritmisk verksamhetsledning

4.1 Dataskydd, förbud mot viss behandling och insamling

Taxiunionen tillstyrker förslagen. Detta är nödvändiga minimiskydd. För taxi är det särskilt viktigt att datainsamlingen begränsas och att plattformen inte använder breda mängder beteendedata utan tydligt lagstöd och utan verklig insyn.

4.2 Konsekvensbedömning avseende dataskydd

Taxiunionen tillstyrker förslaget att synpunkter ska inhämtas från berörda arbetstagarorganisationer. Konsekvensbedömningarna måste uttryckligen omfatta prisalgoritmer, ersättningssystem och system för fördelning av körningar. Dessa påverkar direkt inkomster, arbetstid, konkurrens mellan förare och risken för diskriminering eller osaklig särbehandling.

4.3 Information, mänsklig kontroll och mänsklig granskning

Taxiunionen tillstyrker förslagen men anser att de måste tillämpas mer offensivt när det gäller prisalgoritmer och uppdragsfördelning. I taxi måste dessa rättigheter också kunna användas när den arbetspresterande parten systematiskt erbjuds sämre ersättning, sämre körningar eller missgynnas genom automatiserad pris- eller fördelningsstyrning.

4.4 Förhandling, expertbiträde och utvärdering

Taxiunionen tillstyrker i huvudsak förslagen. Dessa regler måste uttryckligen förstås som omfattande automatiserad prissättning, ersättningsdifferentiering och fördelning av resor.

5. Representation och informations- och samrådsregler

Taxiunionens ställningstagande

Taxiunionen tillstyrker reglerna om information och samråd men avstyrker utredningens snäva syn på representation i den del den i praktiken gör andra relevanta sammanslutningar rättsligt betydelselösa.

Skälen för ställningstagandet

I taxibranschen har plattformarna organiserat verksamheten på ett sätt som skiljer den faktiska ekonomiska styrningen från den formella arbetsgivarrelationen. Taxiunionen uppstod just därför att både förare och mindre åkare drabbades av samma strukturproblem: låga priser, höga plattformsavgifter och svårigheten att upprätthålla rimliga villkor. Att även juridiska personer kunnat vara medlemmar är ett resultat av plattformarnas konstruktion, inte ett argument för att Taxiunionen saknar legitimt företrädarintresse. Representation måste därför bedömas funktionellt.

6. Transparens när det gäller plattformsarbete

Taxiunionens ställningstagande

Taxiunionen tillstyrker förslagen om information till Arbetsmiljöverket och berörda arbetstagarorganisationer.



Skälen för ställningstagandet

Informationsskyldigheten måste i praktiken användas för att få fram data om hur pris- och ersättningsmodellerna fungerar, hur körningar fördelas, hur intermediärerna används och hur stor del av resans värde som går till plattformen.

7. Solidariskt ansvar

Taxiunionens ställningstagande

Taxiunionen tillstyrker förslaget om solidariskt skadeståndsansvar för intermediärer men anser att detta inte får skymma plattformens huvudansvar.

Skälen för ställningstagandet

Mellanled används ofta för att försvåra ansvarsutkrävande. Men plattformen får inte reduceras till en neutral teknikleverantör när den i realiteten bestämmer den ekonomiska ramen.

8. Kommunikationskanaler

Taxiunionens ställningstagande

Taxiunionen tillstyrker förslaget starkt.

Skälen för ställningstagandet

I plattformsekonomin är isolering ett maktmedel. För taxiförare är möjligheten att jämföra erbjudna körningar, ersättningar och mönster i prissättningen central för att kunna upptäcka missförhållanden.

9. Tillgång till bevis, repressalieskydd och tillsyn

Taxiunionens ställningstagande

Taxiunionen tillstyrker förslagen men anser att edition, tillsyn och repressalieskydd måste användas med särskilt fokus på prisalgoritmer och uppdragsstyrning.

Skälen för ställningstagandet

Skyddet blir svagt om det inte går att få fram underlag om varför en viss resa erbjudits med visst pris till kund, varför en viss förare erbjudits en viss ersättning eller varför samma resa kan ha visats olika för olika förare.

10. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Taxiunionens ställningstagande

Taxiunionen har ingen invändning mot ikraftträdandet men vill betona behovet av tidig vägledning.

Skälen för ställningstagandet

Myndigheter och berörda aktörer bör få tydlig vägledning i god tid, särskilt om hur prisalgoritmer, intermediärer och representationsfrågor ska bedömas.



Särskilt om algoritmisk prisdiskriminering och bristande insyn

Taxiunionen vill särskilt framhålla att algoritmisk prisstyrning måste behandlas som en kärnfråga i taxisektorn. Frånvaron av insyn gör det omöjligt för både förare och kunder att kontrollera om samma resa erbjuds olika förare till olika ersättning eller om högre kundpris i själva verket är ett uttryck för plattformens optimering av betalningsvilja snarare än verkligt hög efterfrågan. När plattformen ensidigt bestämmer kundpriset, förarersättningen och fördelningen av resans värde i en marknad där priset annars ska knytas till den som utför transporten, är detta ett starkt uttryck för arbetsledning och ekonomisk kontroll.

Avslutande yrkanden

Taxiunionen tillstyrker SOU 2026:3 i huvudsak, men yrkar att den fortsatta beredningen tydliggör följande:

- Algoritmisk prisstyrning och ersättningssättning ska uttryckligen behandlas som centrala uttryck för ledning och kontroll vid bedömningen av sysselsättningsstatus.
- Reglerna om konsekvensbedömning, utvärdering, information, mänsklig granskning och tillsyn ska uttryckligen omfatta prisalgoritmer, ersättningsdifferentiering och fördelning av körningar.
- Mellanled, såsom åkerier och andra intermediärer, får inte tillåtas urholka plattformens materiella ansvar när plattformen i realiteten styr arbetet och priset.
- Representationsfrågan måste bedömas funktionellt så att sammanslutningar som i praktiken vuxit fram för att företräda plattformens arbetare inte görs rättsligt irrelevanta enbart därför att plattformsekonomin brutit upp den klassiska arbetsmarknadsrelationen.
- Tillsyns- och editionsreglerna måste tillämpas så att verklig insyn kan uppnås i hur prisalgoritmer, uppdragsfördelning och ersättningssystem fungerar i plattformstaxi.

Med vänlig hälsning

Nasar Khan
Ordförande