

Taxiunionens yttrande över SOU 2025:67 – Arlanda: en viktig port för det svenska välståndet

Diarienummer: LI2025/01130

Datum: 2025-10-17

1. Inledning

Taxiunionen, registrerad hos Bolagsverket 2017-09-14, org.nr 802511-1256, välkomnar utredningens ambition att stärka Arlanda flygplats roll som ett nav för det svenska näringslivet. Vi delar bedömningen att Arlanda är av avgörande betydelse för Sveriges internationella konkurrenskraft. Samtidigt vill vi betona att en välfungerande, reglerad och rättvis taximarknad är en förutsättning för att detta mål ska kunna nås.

Taxi är ofta det första och sista intrycket en resenär får av Sverige. En trygg, välordnad och professionell taxiverksamhet är därför inte bara en transportfråga – det är en del av Sverige bilden.

2. Stärk polisens resurser och uppdatera taxitrafiklagen

Vi föreslår att flygplatspolisens resurser stärks och att taxitrafiklagen uppdateras så att endast avtalstaxi får trafikera på Arlanda och andra flygplatser i Sverige.

Detta skulle samtidigt få positiva effekter även på andra centrala taxiitor, såsom Stockholms Hamnar och Stockholmsmässan i Älvsjö, där problemen med oseriösa aktörer utan avtal är omfattande.

Taxiunionen instämmer i Svenska Taxiförbundets förslag om särslagstiftning för konsumentskydd på terminaler, men anser att det bör utökas till att automatiskt omfatta andra strategiska taxiitor, i synnerhet sådana som klassas som skyddsobjekt.

3. Maxpriser och priszoner

Maxpriset för taxiresor ökas idag inte med KPI, till skillnad från jämförelsepriset – vilket är fel. Det nuvarande systemet med priszoner gör att ett åkeri kan ta samma betalt för en resa till Kista som till Södermalm, trots avsevärd skillnad i avstånd.

Swedavia måste se över zonindelningen där maxpriset gäller. Prissättningen måste vara logisk, rättvis och proportionerlig.

Vi menar att maxpriser inte bör styras via kartbilder, som på Swedavias webbplats idag. Detta skapar gränsdragningsproblem. Maxpris bör istället grundas på avstånd från flygplatsen, och eventuellt kompletteras med tidsangivelse. Efter en viss tidsgräns bör föraren ha rätt att starta taxameteren.

För att säkerställa transparens ska bilar med avtal med Swedavia ha information om zoner, priser och reklationsvägar på baksidan av varje framstol – annars finns risk för missbruk.

4. Framkallningssystem och spontanköer

Det nuvarande framkallningssystemet på Arlanda är föråldrat. Principen "first come, first served" bör gälla, men i dag finns åtta olika bolagsindelade köer, vilket skapar förvirring för resenärerna.

I våra nordiska grannländer har man ofta en enda kö, där kunden tar första lediga bil. Vi menar dock att en enda kö är för lite och ineffektivt vid hög belastning.

Taxiunionen föreslår därför att:

- Spontanköerna minskas till två neutrala köer samt en särskild storbilskö.
- Lastning sker varannan bil för att öka flödet och minska behovet av taxivärdar.
- Taxiremoten ska vara helt konkurrensneutral – den som kommer först ska kallas först till terminalen.

Bolagen ska ansvara för sin egen marknadsföring och förbokningar i sina respektive appar. Swedavia kan samtidigt bidra till ökade skatteintäkter genom att erbjuda möjlighet att boka taxi direkt i Swedavias app.

Som inspiration kan nämnas att resenärer på Kastrup kan boka en flaska vin i taxfree-butiken mellan två flygningar – vi måste tänka lika innovativt.

5. Digitala beställningstavlor – ett föråldrat system

Taxiunionen avstyrker bestämt utredningens förslag om digitala beställningstavlor. Det är en gammal och ineffektiv lösning, hämtad från Norge, som främst används för förbokade resor.

En sådan lösning skulle:

- Gynna stora bolag med marknadsföringsresurser.
- Snedvrider konkurrensen.
- Ökar trängseln och skapa samlingspunkter där man egentligen vill ha ett jämnt flöde – vilket även är olämpligt ur ett säkerhetsperspektiv, exempelvis vid utrymning.

Det finns dessutom ett rättsligt avgörande från Marknadsdomstolen (2010:5, Dnr A/309) som fastslår att de bolag med minst marknadsandel ska stå närmast terminalutgången i spontantaxikön. Om beställningstavlor ändå införs måste denna princip återspeglas i gränssnittet.

Taxiunionen anser istället att:

- Kunden ska kunna lägga in sin beställning direkt i Swedavias app, med fast pris och tydliga villkor.

- Resenären ska kunna boka sin taxi redan på väg ut från flygplanet.
- En viss väntetid bör ingå i bokningen.

Det är inte flygplatsens uppgift att förordna ett visst bolag. Mindre bolag har inte samma marknadsföringsbudget som större, och Swedavia ska inte bidra till att snedvrider konkurrensen.

Vi uppmanar därför departementet att tänka 2030 – inte 2010. Sverige måste gå före och skapa en modernare och mer rättvis lösning än Gardermoen.

6. Oseriös prissättning och konsumentskydd

Oseriös prissättning har i praktiken blivit laglig. Det är idag fullt möjligt att ta upp till 7 000 kronor för en resa till Västerås – cirka 110 km eller drygt en timmes körning.

Bakgrunden är att regeringen beslutat att höja gränsen för när en bindande prisuppgift måste lämnas från ett fast belopp till ett prisbasbeloppsbundet belopp. Gränsen höjs därmed från 500 till 700 kronor (2025 års nivå) och kommer öka årligen.

Detta urholkar konsumentskyddet ytterligare. Samma förare kan idag stå utanför hotellen på Arlanda och locka till sig intet ont anande turister – helt lagligt.

7. Appbaserade aktörer och arbetsvillkor

Appbaserade aktörer som Uber och Bolt har i praktiken skapat ett prekariat i taxibranschen. Förarna arbetar ofta på existensminimum, utan kollektivavtal, semester eller sjuklön.

EU:s plattformdirektiv om förbättrade arbetsvillkor för plattformarbete utreds just nu, men Swedavia bör gå före utvecklingen och värna den svenska arbetsmarknadsmodellen.

Vi anser att Swedavia ska ställa krav på kollektivavtal för alla aktörer som vill trafikera Arlanda. Det är ett rimligt krav och helt i linje med svensk partsmodell.

8. Omsättningskrav och konkurrensneutralitet

Förslaget om omsättningskrav riskerar att utestänga nya och mindre aktörer. Lågprisbolag som Uber och Bolt har redan hög omsättning tack vare stora volymer (uppemot 1 200 resor per dag). Ett sådant krav skulle därför slå orättvist och gå emot Swedavias värdegrund om en öppen marknad.

Däremot välkomnar vi krav på kollektivavtal och kvalitet i upphandlingar. Den neutrala operatören som hanterar remoten ska ha tydliga kvalitetskrav, i linje med Konkurrensverkets regeringsuppdrag om att ge kvalitet större tyngd i offentliga upphandlingar.

9. Jämförelsepris och konsumenttrygghet

Om taxifiler ska alternera mellan olika bolag för att skapa en neutral marknadsplats, måste det också finnas ett gemensamt jämförelsepris för att skydda konsumenten.

I dag varierar jämförelsepriserna kraftigt:

- Cabonline: 349 kr
- Övriga taxi: 699 kr

Det är alltså fullt möjligt att få dubbelt så hög nota för samma resa – utan att regler bryts.

Taxiunionen föreslår därför att Swedavia inför en enhetlig modell med fasta priszoner, men med flexibilitet utifrån tid och avstånd, så att priset förblir rimligt även vid längre köer.

10. Kollektivkörfält och infrastruktur

Utredningen föreslår breddning av vägar till och från Stockholm city. Det är positivt, men många affärsresenärer reser även norrut mot Knivsta och Uppsala.

Vi anser att regeringen bör:

- Införa kollektivkörfält både norrut och söderut på E4.
- Tillåta taxi att använda dessa fält.

Detta är en framtidsinvestering som stärker affärsklimatet i Sverige och ökar resandet till och från Arlanda.

Affärsresenärer prioriterar snabbhet och tillgänglighet, oavsett riktning. De är ofta på språng mellan möten och behöver därför kunna arbeta effektivt under resan.

Det bör finnas möjlighet för kunden att hålla videomöten i bilen, med stabil 5G-uppkoppling i varje avtalstaxi, samt laddningsmöjligheter för datorer och mobil elektronik.

I framtiden bör kunden även kunna boka sin resa till eller från Arlanda direkt via Swedavias app, för att undvika oskäligen priser och planera sin resa smidigt.

Vidare anser Taxiunionen att den särskilda flygtaxi-upphandlingen bör avskaffas. För en effektiv och välfungerande flygplats ska vem som helst med giltigt avtal och behörighet kunna köra flygtaxi, utan särskild upphandling. Detta främjar konkurrens, flexibilitet och servicegrad, vilket i slutändan gynnar både resenärer och flygplatsens attraktivitet.

Swedavia bör kunna ta ut sin avgift för båda riktningarna, inte enbart för resor från Arlanda. På så sätt kan staten potentiellt fördubbla sina intäkter över en natt, samtidigt som man skapar ett tryggt, transparent och modernt bokningssystem via Swedavia appen.

Dagens system med fria prisnivåer leder till ockerpriser som skadar Sverige bilden och turismen. Vi måste skydda konsumenten – inte utsätta den för en lotteriupplevelse.

11. Avslutning

Marknadsplatsen på Arlanda är idag långt ifrån neutral. Ett småbolag som Taxi Solna kan vänta fem timmar på en körning, medan en Taxi Stockholm-bil väntar 20 minuter.

Principen måste vara tydlig:

- Den som loggar in först ska kallas först.
- Jämförelsepriserna ska vara enhetliga.
- Konsumenten ska veta vad den betalar – innan resan.

Arlanda ska vara en flygplats att inspireras av, inte en som följer efter andra. Vi ber därför departementet att se över utredningens förslag utifrån ett långsiktigt perspektiv, där kvalitet, rättvisa och transparens står i centrum.