

RAPPORT
NR 2 | 2026

MARKNADSMISSLYCKANDENA

Att köra människor på ackord

Taxichaufförernas villkor och resenärernas trygghet

Maria Arkeby



ISBN: 978-91-89117-97-6
©Tankesmedjan Tiden 2026
Författare: Maria Arkeby
Foto: Istockphoto
Layout: Johan Resele

Innehållsförteckning

Vad var marknadens löfte?	5
• Hur taximarknaden fungerade – och hur den regleras i dag	5
• ”Taxi var god dröj”	5
Taxi i internationell jämförelse	7
• Finland – avreglering med ökade priser	7
• Danmark – skärpta krav och tydlig kontroll	7
• Frankrike – tydlig gräns mellan taxi och plattformstjänster	7
• USA – minimiregler i plattformsdominerade marknader	7
Efter avregleringen: fri etablering och fragmenterad styrning	9
• Trafiktillstånd, beställningscentraler och ansvarsförskjutning	9
• Krav för att bli taxichaufför – och vad det säger om yrket	9
• Procentlön och förskjuten risk	10
• Regler finns – men utan sammanhållande logik	10
Infriades löftet vid avregleringen?	12
• Siffrorna som visar problemet	12
• En marknad som i praktiken är offentligt beroende	13
• Färdtjänst, upphandlingar och prisets konsekvenser	13
• Taxi- och gigföretagens logik	14
• Vad säger chaufförerna?	15
Kriminalitet och oseriösa aktörer	18
Slutsats	20
• Vad krävs för att taxi ska fungera bättre?	21
Några ord från Tommy Wreeth, ordförande Svenska Transportarbetareförbundet	22
Källförteckning	24

Vad var marknadens löfte?

När taximarknaden avreglerades 1990, det vill säga öppnades för fri konkurrens, formulerades ett tydligt löfte. Ett ökat antal aktörer skulle pressa priserna, förbättra tillgängligheten och höja kvaliteten. Taxi skulle fungera som ett flexibelt komplement till kollektivtrafiken, inte minst under kvällar och nätter och i områden där andra transportlösningar är begränsade.

Löftet riktades även till det offentliga. Genom konkurrensutsatta upphandlingar av färdtjänst, sjukresor och andra samhällsbetalda transporter skulle kommuner och regioner använda skattemedel mer effektivt. Kostnaderna skulle minska utan att trygghet, kontinuitet eller kvalitet gick förlorade.

Konkurrens sågs som ett verktyg för effektivitet i hela systemet; för resenärer, för skattebetalare och för branschen som helhet.

Hur taximarknaden fungerade – och hur den regleras i dag

”Taxi var god dröj”

Före avregleringen var verksamheten starkt reglerad. Antalet taxitillstånd var begränsat och knutet till geografiskt avgränsade trafikområden. Ett taxiföretag hade rätt, och i praktiken ansvar, att verka inom sitt område, vilket skapade stabil tillgång även i mindre kommuner och i glesbygd.

Det innebar också tydliga begränsningar. Om du fick en körning från ditt område till ett annat, var du tvungen att ”gå tom” tillbaka eftersom du inte fick ta kunder i någon annans geografiska område. Ineffektivt och inte särskilt klimatsmart.

Prissättningen var reglerad och relativt enhetlig. Resenärer kunde i förväg överblicka vad en resa skulle kosta och det rörde sig om små prisskillnader

mellan olika aktörer. Taxi fungerade därmed mer som en lokalt organiserad samhällstjänst än som en fri marknad.

Beställningscentralerna spelade, som namnet antyder, en central roll. De samordnade körningar, fördelade uppdrag, tog emot beställningar och fungerade som kundservice samt säkerställde tillgänglighet över dygnet. För förarna innebar detta större förutsägbarhet och för resenärerna en slags trygghet. Samtidigt fanns en frustration över bristen på bilar, vilket gjorde att väntan ibland kunde bli oerhört lång - om man fick tag i en bil över huvud taget

Taxi i internationell jämförelse

Finland – avreglering med ökade priser

Finland avreglerade taximarknaden 2018 med fri etablering och friare prissättning. Efter reformen har prisskillnaderna ökat och genomsnittliga taxipriser har i flera analyser visat sig bli högre än före avregleringen. Erfarenheterna pekar på ökad prisosäkerhet för konsumenter, särskilt vid spontana resor.

Lärdom: Avreglering ger inte automatiskt lägre priser eller bättre konsumentöverblick.

Danmark – skärpta krav och tydlig kontroll

Danmark har valt en mer reglerad modell med tydliga tekniska krav och starkare kontroll. När reglerna skärptes, bland annat kring taxameter och ansvar, lämnade Uber den danska marknaden eftersom bolaget inte anpassade sig till kraven.

Lärdom: Tydliga och likvärdiga regler kan begränsa gråzoner och skapa ordning på marknaden.

Frankrike – tydlig gräns mellan taxi och plattformstjänster

Frankrike skiljer mellan traditionell taxi och plattformstjänster (VTC). Taxi får ta spontana resor, medan VTC måste vara förbokade och omfattas av andra regler. Myndigheterna har successivt skärpt tillsynen för att förhindra att plattformstjänster fungerar som taxi i praktiken.

Lärdom: Klara regelgränser minskar osund konkurrens och otydlighet för resenärer.

USA – minimiregler i plattformsdominerade marknader

I USA varierar regleringen kraftigt. I vissa storstäder, som New York, har myndigheter infört miniminivåer för ersättning till förare inom plattformstjänster som Uber och Lyft, för att motverka extrem prispress och osäkra villkor.

Lärdom: Där gigplattformar dominerar krävs aktiva politiska ingrepp för att skydda förare och resenärer.

Internationella erfarenheter visar således att taximarknader utan tydliga regler riskerar ökad prisosäkerhet, ojämlig tillgång och pressade villkor. Länder som valt tydliga krav, klara gränser eller minimistandarder har haft bättre förutsättningar att upprätthålla ordning, trygghet och förtroende.

Efter avregleringen: fri etablering och fragmenterad styrning

Efter den svenska avregleringen infördes fri etablering och fri prissättning. Trafiktillstånd är i dag inte knutna till något geografiskt område, och det finns inga krav på lokal närvaro eller ansvar för tillgänglighet.

Taximarknaden verkar i dag parallellt på tre delmarknader: privatresor, företagsresor och upphandlade samhällsbetalda resor såsom färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Hur dessa marknader väger mot varandra varierar kraftigt runtom i landet. I större städer dominerar privat- och företagsresor, medan samhällsbetalda transporter i glesbygd ofta står för hälften eller mer av taxiföretagens intäkter. Samtidigt kan dessa uppdrag också bidra till att det över huvud taget finns en taxinärvaro på mindre orter där privatresor inte utgör någon större del av marknaden.

Trafiktillstånd, beställningscentraler och ansvarsförskjutning

Det krävs trafiktillstånd från Transportstyrelsen för att bedriva taxiverksamhet samt taxiförarlegitimation för förare. Däremot finns inget krav på att vara ansluten till en beställningscentral. Många företag och förare verkar i dag fristående eller genom digitala plattformar som exempelvis Uber och Bolt.

Detta har bidragit till en fragmenterad marknad där samordningen minskat. Beställningscentralernas tidigare roll som nav för tillgänglighet, kvalitetskontroll och kundkontakt har försvagats, samtidigt som ansvaret i högre grad har flyttats till enskilda förare.

Krav för att bli taxichaufför – och vad det säger om yrket

För att få arbeta som taxichaufför i Sverige krävs taxiförarlegitimation (TFL), som utfärdas av Transportstyrelsen. För att beviljas TFL måste den sökande uppfylla flera formella krav. Det krävs giltigt körkort (minst B-behörighet), godkända kunskapsprov om yrkestrafik, lagstiftning och säkerhet samt, i många fall, lokalkännedom. Därutöver genomförs en

lämplighetsprovning som omfattar utdrag ur belastningsregistret och medicinska krav. Syftet är att säkerställa trafiksäkerhet, pålitlighet och trygghet för resenärerna.

Dessa krav tydliggör att taxiyrket inte är ett okvalificerat arbete, utan ett reglerat yrke med stort ansvar. Chauffören ansvarar dagligen för andra människors säkerhet, ofta i situationer där resenären är beroende, stressad eller särskilt utsatt; äldre, barn, sjuka eller personer med funktionsvariationer. Det är ett arbete som bygger på yrkesskicklighet, omdöme och förtroende.

Mot denna bakgrund framstår det som orimligt att samma yrke i praktiken organiseras enligt ackord- och giglogik. När förare med formell legitimation, omfattande ansvar och höga säkerhetskrav, förväntas arbeta på procentlön utan ersättning för väntetid och med osäkra inkomster, undergrävs både yrkes stolthet och kvalitet. Ett samhälle som ställer höga krav på chaufförerna kan inte samtidigt behandla deras arbete som tillfälliga uppdrag i en app. Den motsättningen är central för att förstå taximarknadens problem i dag.

Procentlön och förskjuten risk

Även ersättningsmodellen har förändrats. En stor andel taxiförare arbetar i dag med procentlön, där inkomsten baseras på en andel av körintäkten snarare än fast timlön. I praktiken innebär det att när du sitter och väntar på nästa körning, så får du inte betalt. Lite som att personalen på Ica bara skulle få lön när det står en kund i kassan och vill betala för sina varor. Den ekonomiska risken flyttas därmed från företag till förare. När efterfrågan är låg, när priser dumpas eller när upphandlingar pressar ersättningen är det föraren som tar konsekvenserna genom längre arbetspass och osäkra inkomster. Modellen förstärker obalanserna på en marknad med fri prissättning och hård konkurrens.

Samtidigt är detta inte ett marginellt fenomen, utan hänger ihop med hur arbetsdagen faktiskt ser ut i branschen. I 2019 års förarundersökning uppgav 74 procent av chaufförerna att de arbetade mer än 40 timmar i veckan. 20 procent uppgav 49–60 timmar, och 8 procent arbetade över 61 timmar i veckan. När ersättning och schemaläggning driver fram sådana arbetstider blir det tydligt att risk och kostnader flyttas bort från företagen – och läggs på den som sitter bakom ratten.

Regler finns – men utan sammanhållande logik

Taximarknaden omgärdas fortfarande av formella regler: krav på taxameter, prisinformation, tillstånd och tillsyn från Transportstyrelsen och Skatteverket. I praktiken saknas dock en sammanhållande logik som tar

hänsyn till taxins dubbla roll som både marknadstjänst och samhällsbärande transport. Resultatet är ett system där etablering är fri men ansvar för tillgänglighet saknas, där priser är fria men svåra att förstå, och där arbetsvillkor formellt regleras men i praktiken pressas genom affärsmodeller och upphandlingar.

Infriades löftet vid avregleringen?

Både ja och nej. Taximarknaden präglas av låg förutsägbarhet, stora pris-skillnader och ojämlika villkor.

För resenärer är prisbilden ofta svår eller omöjlig att överblicka. Samma resa kan kosta allt från 150 till närmare tusen kronor, beroende på aktör, tidpunkt och plats. I praktiken saknar många möjlighet att göra ett informerat val, särskilt i tidskritiska situationer.

Samtidigt är tillgången till taxi kraftigt ojämnt fördelad. I storstäderna råder överetablering, medan taxi i många mindre kommuner och glesbygdsområden är begränsad eller helt frånvarande under stora delar av dygnet. För människor utan bil, nattarbete och personer med vårdbehov utanför kontorstid innebär detta ett konkret tillgänglighetsproblem.

Marknaden har därmed inte fördelat resurser efter samhällsbehov, utan koncentrerat utbudet till redan välförsörjda områden.

Siffrorna som visar problemet

Antalet taxifordon i Sverige uppgår till drygt 21 700, en ökning med omkring 30 procent på tio år. Tillväxten är dock starkt koncentrerad till storstadsregionerna. I Stockholms län finns cirka 3,7 taxifordon per 1 000 invånare, medan flera län ligger under 1 fordon per 1 000 invånare.

Prisskillnaderna är betydande. Konsumentgranskningar och medieuppgifter visar att identiska resor kan skilja flera hundra kronor i pris, särskilt vid flygplatser, stationer och andra knutpunkter. Prisinformationen är ofta tekniskt korrekt men så komplex att resenärer i praktiken inte kan avgöra vad resan kommer att kosta.

När det gäller arbetsmarknaden avviker taxi tydligt från övriga delar av svensk arbetsmarknad. Facklig organisationsgrad och kollektivavtalsäckning är betydligt lägre än genomsnittet. Myndigheter och forskning pekar ut taxi som en av den svenska modellens tydligaste vita fläckar.

Det har blivit ett moment 22: svårt att organisera chaufförer om man inte får ett starkt förbund i ryggen, och svårt att bygga styrka utan hög organisationsgrad.

En marknad som i praktiken är offentligt beroende

En avgörande men ofta underskattad aspekt av taximarknaden är dess starka beroende av samhällsbetalda resor. Omkring hälften av branschens totala intäkter kommer från färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. I glesbygd och mindre kommuner kan andelen uppgå till 80–90 procent. Detta innebär att offentliga upphandlingar i praktiken bär upp hela den lokala taxistrukturen. När upphandlingar pressas hårt på pris påverkar det inte bara kvaliteten i de samhällsbetalda resorna, utan även möjligheten att över huvud taget kunna erbjuda taxi till privatpersoner och företag.

Samtidigt har regionerna ett ansvar att verka för att det finns en fungerande taxi- och transportförsörjning i hela länet. När upphandlingar utformas med ensidigt pridfokus och svag uppföljning blir det svårt att förena det ansvaret med en fungerande vardag för både resenärer och chaufförer.

Färdtjänst, upphandlingar och prisets konsekvenser

En betydande del av taximarknaden utgörs av offentligt upphandlade resor såsom färdtjänst och sjukresor. Upphandlingarna har alltför ofta haft ett starkt fokus på lägsta pris. Ytterligheten är när man väljer att samarbeta med så kallade gig- eller appföretag på samhällsbetalda tjänster. Någons gamla mamma tvingas ta en Bolt till vårdcentralen eller en Uber till barnbarnets födelsedagsmiddag.

För resenärer kan detta innebära längre restider, sämre kontinuitet och minskad trygghet. För chaufförer innebär det högt arbetstempo och begränsat handlingsutrymme i mötet med resenärer med särskilda behov. En annan konsekvens av prispressen har varit att bolag har flyttat sina beställningscentraler till låglöneländer som Lettland, Senegal och Moldavien. Det har gjort det i bästa fall svårt, men inte sällan helt omöjligt, för den som ringer och den som svarar att förstå varandra. Missuppfattade tider, fel adresser och till och med sammanblandning av svenska orter blir snabbt ett trygghetsproblem – särskilt när resan är samhällsbetald och resenären redan är beroende av att allt fungerar.

Besparingar i upphandlingar riskerar därmed att bli skenbara genom ökade kostnader i form av administration, klagomål och minskat förtroende. Men framför allt innebär det minskad omsorg och trygghet för resenärerna och sämre arbetsmiljö för chaufförerna.

Upphandlingar av samhällsbetald trafik har också fått kritik från både Riksrevisionen och Konkurrensverket.

Riksrevisionen konstaterar att offentliga upphandlingar alltför sällan innehåller krav på skäliga arbetsvillkor, trots att stat, kommuner och regioner varje år upphandlar för över 900 miljarder kronor. I högrisk-branscher som transport saknades villkor om lön, semester och arbetstid i två tredjedelar av de granskade avtalen. Detta riskerar att leda till lönedumpning och sämre arbetsvillkor.

Riksrevisionen föreslår därför att arbetet med arbetsrättsliga krav vid upphandlingar i större utsträckning centraliseras, att uppföljningen stärks och att regeringen ser över hur kontrollen av villkoren kan organiseras mer effektivt. Detta enligt en rapport som lämnades till regeringen i september 2025.

Konkurrensverket fokuserar på hur upphandlingar kan skyddas mot osunt låga anbud. Myndigheten föreslår bland annat tydligare regler för granskning av anbud som ligger långt under normal prisnivå, exempelvis en hjälpregel där anbud som understiger 30 procent av genomsnittspriset alltid ska granskas.

Vidare efterlyser Konkurrensverket klarare ansvarsfördelning vid granskning av anbuds trovärdighet samt stärkt avtalsuppföljning, så att upphandlande myndigheter får bättre möjligheter att utesluta oseriösa aktörer.

Taxi- och gigföretagens logik

Gigföretag kännetecknas av en organisationsform där arbete förmedlas via digitala plattformar och där företagens ansvar för produktion, risk och långsiktighet minimeras. Plattformen fungerar som mellanhand snarare än arbetsgivare och skapar ett system där styrning sker genom teknik, prissättning och tillgång till uppdrag, snarare än genom formella anställningsrelationer. Den här modellen möjliggör snabb expansion och prispress, samtidigt som ansvar och risk i stor utsträckning flyttas bort från företaget och läggs på en enskild person.

När denna logik tillämpas på taximarknaden uppstår särskilda problem. Taxi är en tillståndspliktig verksamhet med tydliga samhällsfunktioner, inte minst genom utförandet av samhällsbetalda resor och genom sin roll som komplement till kollektivtrafiken. Samtidigt är marknaden redan präglad av hård konkurrens, fri prissättning och begränsad konsumentöverblick. Gigplattformarnas inträde förstärker dessa drag snarare än att korrigera dem.

Plattformsbaserade aktörer verkar inom taxilagstiftningens formella ramar, men organiserar verksamheten på ett sätt som försvagar den samordning och långsiktighet som taximarknaden tidigare vilade på. Ansvar för tillgänglighet, kontinuitet och kvalitet fragmenteras, medan styrningen centraliseras till plattformens tekniska system. Resultatet blir en marknad där konkurrens i allt högre grad sker genom organisatoriska upplägg snarare än genom förbättrade tjänster.

För taximarknaden som helhet innebär detta ökad instabilitet. Lokala taxibolag med fasta strukturer och långsiktiga åtaganden får svårare att verka i konkurrens med aktörer vars affärsmodell bygger på flexibilitet och kostnadsövervältring. För resenärer och offentliga beställare innebär detta sämre förutsägbarhet och otydligare ansvarsförhållanden, särskilt i samhällsuppdrag där kraven på trygghet och kontinuitet är höga.

Ett återkommande mönster i förarundersökningar är att många chaufförer upplever sig vara hårt styrda i vardagen; genom körorder, schemaläggning, sanktioner och prestationskrav. Detta utan att det finns en tydlig arbetsgivare som tar ansvar för arbetsmiljö, arbetstid eller rehabilitering. Arbetsledning utövas i praktiken via beställningscentraler, upphandlingsvillkor eller digitala plattformar, samtidigt som det formella arbetsgivaransvaret blir otydligt eller splittrat. För chaufförerna innebär detta en gråzon där kraven är höga men skyddet svagt.

Vad säger chaufförerna?

För att förstå hur taximarknaden fungerar i praktiken räcker det inte att analysera regelverk och affärsmodeller. Det är också en självklarhet att lyssna till dem som utför arbetet. Enkätundersökningar bland taxichaufförer från 2019 och 2024, gjorda av Svenska Transportarbetareförbundet, ger en samstämmig bild av en arbetsvardag präglad av hög belastning, begränsad återhämtning och ett ansvar som inte står i proportion till villkoren.

Båda undersökningarna visar att långa arbetstider är norm snarare än undantag. I 2019 års enkät uppgav 74 procent av förarna att de arbetade mer än 40 timmar per vecka. 20 procent arbetade 49–60 timmar per vecka och 8 procent över 61 timmar per vecka. I 2024 års enkät framkommer samma mönster: många arbetar långa pass flera dagar i rad och möjligheten till sammanhängande pauser är begränsad. Drygt hälften uppger att de sällan eller aldrig kan ta paus när behov uppstår.

Tidspress är ett genomgående tema. I 2024 års enkät uppger över 60 procent att de kommer sent till upphämtningar flera gånger i veckan på grund av pressade scheman och bristande planering. Nästan var tredje uppger

att detta sker dagligen. Det handlar alltså inte om enstaka förseningar, utan om ett strukturellt problem i hur arbetsdagen planeras och ersätts.

Konsekvenserna syns också i trafiksäkerheten. I 2019 års undersökning uppgav 35 procent av förarna att de varit med om minst en trafikolycka under tiden de arbetat som taxichaufför. Hälften svarade att stress och tidspress påverkar deras körbeteende negativt. I 2024 års enkät uppger cirka 10 procent att de varit inblandade i en trafikolycka under de senaste 12 månaderna där stress varit en bidragande faktor.

Särskilt tydligt blir detta i samhällsbetalda resor. I 2024 års enkät uppger omkring 60 procent av förarna att de regelbundet kör färdtjänst, sjukresor eller skolskjuts. Samtidigt uppger mer än hälften att planeringen inte tar hänsyn till raster eller oförutsedda händelser vid dessa uppdrag. Föraren förväntas hantera både tidhållning och omsorg, även när resenären har särskilda behov och resan kräver lugn, stöd och extra tid.

Sammantaget ger enkäterna en tydlig bild: problemen är inte tillfälliga eller begränsade till enskilda aktörer. När samma mönster återkommer i undersökningar med flera års mellanrum pekar det på ett system som inte korrigerar sina egna brister.

Taxichaufförernas arbetsvardag i siffror

Källa: Svenska Transportarbetareförbundet

Arbetstid

- 74 procent av taxichaufförerna arbetade mer än 40 timmar per vecka (2019).
- 20 procent arbetade 49–60 timmar per vecka (2019).
- 8 procent arbetade mer än 61 timmar per vecka – motsvarande upp till nära 1 000 övertidstimmar per år (2019).
- Drygt hälften uppger att de sällan eller aldrig kan ta paus när behov uppstår (2024).

Stress och planering

- Över 60 procent kommer sent till upphämtningar flera gånger i veckan på grund av pressade scheman (2024).
- Nästan var tredje förare kommer sent dagligen av samma skäl (2024).

Trafiksäkerhet

- 35 procent av förarna har varit med om minst en trafikolycka under tiden de arbetat som taxichaufför (2019).
- 50 procent uppger att stress och tidspress påverkar deras körbeteende negativt (2019).
- Cirka 10 procent har varit inblandade i en trafikolycka det senaste året där stress varit en bidragande faktor (2024).

Samhällsbetalda resor

- Omkring 60 procent av förarna kör regelbundet färdtjänst, sjukresor eller skolskjuts (2024).
- Mer än hälften uppger att planeringen inte tar hänsyn till raster eller oförutsedda händelser vid dessa uppdrag (2024).

Kriminalitet och oseriösa aktörer

Taxibranschen pekats återkommande ut av myndigheter som en riskbransch för arbetslivskriminalitet och skatteundandragande. Problemen är inte begränsade till enskilda aktörer, utan hänger nära samman med marknadens struktur: fri etablering, hård prispress, komplexa ägar- och avtalsformer samt begränsad tillsyn.

Fusket kan ta sig flera uttryck. Ett vanligt upplägg är underrapportering av intäkter, där körningar helt eller delvis hålls utanför bokföringen. Det kan ske genom manipulation av taxametrar, parallella betalningssystem eller kontantbetalningar som inte redovisas korrekt.

Ett annat återkommande problem är falskt egenföretagande, där förare formellt betraktas som uppdragstagare men i praktiken arbetar under villkor som motsvarar en anställning – utan tillgång till socialförsäkringar, pensionsavsättningar eller anställningstrygghet.

Även användningen av underentreprenörsled bidrar till otydlighet. När ansvar för fordon, förare och ersättning delas upp mellan flera bolag försvåras insynen, vilket gör det svårt för myndigheter att följa pengaflöden, fastställa ansvar och kontrollera att skatter och avgifter betalas korrekt. I plattformsbaserade upplägg kan dessutom delar av intäkterna kanaliseras via bolag registrerade utomlands, vilket ytterligare försvårar tillsyn och beskattning.

Skatteverket har uppskattat att skatteundandragandet i taxibranschen uppgår till hundratals miljoner kronor per år. Det handlar om uteblivna arbetsgivaravgifter, inkomstskatter och moms. Pengar som annars skulle ha finansierat välfärd, infrastruktur och tillsyn. Skattefusket snedvrider konkurrensen och slår särskilt hårt mot seriösa företag som följer reglerna men tvingas konkurrera med aktörer som kan hålla nere priserna genom att bryta mot dem.

Arbetslivskriminaliteten förstärks av offentliga upphandlingar där prispressen är hård och uppföljningen bristfällig. När krav på arbetsvillkor och kontroll av efterlevnad är svaga skapas utrymme för oseriösa aktörer att vinna kontrakt genom onormalt låga anbud. Kostnaderna skjuts då över på förare i form av låga ersättningar och på samhället i form av ökade kontrollbehov, rättsprocesser och minskat förtroende.

Sammantaget är arbetslivskriminalitet och skattefusk i taxibranschen inte isolerade problem, utan en del av samma marknadsmisslyckande som präglar branschen i stort. När regelverk, tillsyn och upphandling inte hänger ihop skapas incitament för fusk, samtidigt som seriösa aktörer trängs undan. Det undergräver både arbetsvillkor, konkurrens på lika villkor och tilliten till taxin som samhällsbärande funktion.

Parallellt finns också en grå marknad vid sidan av den reglerade taxinärningen. Informella nätverk för svarttaxi har under längre tid pekats ut som ett växande fenomen, ofta organiserat via sociala medier och lokala kontaktkedjor. Sådana parallellmarknader frodas där prispressen är hård och tillsynen begränsad, och bidrar ytterligare till skattebortfall, otrygghet och snedvriden konkurrens.

Slutsats

När taximarknaden inte fungerar är det lätt att tala om system, incitament och regelverk. Men konsekvenserna är i första hand mänskliga. Det är människor som får betala priset – i vardagen, i arbetslivet och i mötet med välfärden.

För resenärer handlar det om otrygghet och oförutsägbarhet. För den som har god ekonomi och alternativa färd sätt är taxi ett bekvämt val bland flera. För andra är den en nödvändighet. Det gäller äldre som behöver ta sig till vård, barn som ska till skolan, personer med funktionsvariation och människor som arbetar obekväma tider. När tillgången till taxi är ojämn, priserna svårbegripliga och kvaliteten varierande slår det hårdast mot dem som har minst marginaler och minst möjlighet att välja bort.

Särskilt tydligt blir detta i samhällsbetalda resor. För färdtjänstresenärer och patienter inom sjukresor är taxi inte en tjänst man kan avstå ifrån eller jämföra i lugn och ro. Resan måste fungera – varje gång. När upphandlingar pressas hårt på pris och utförandet fragmenteras riskerar trygghet, kontinuitet och bemötande att bli lidande. För den som är beroende av stödet kan en försenad eller bristfälligt genomförd resa få stora konsekvenser, långt bortom själva transporten.

Bakom ratten är konsekvenserna ofta ännu mer påtagliga. Taxichaufförer bär ett stort ansvar för andra människors säkerhet och välbefinnande, samtidigt som många arbetar under villkor som präglas av osäkerhet och hög belastning. Långa arbetsdagar, oregelbundna inkomster och begränsat inflytande över arbetets upplägg tär på både hälsa och yrkesstolthet. För många är taxi ett arbete man tar av nödvändighet snarare än ett yrke man ges möjlighet att utvecklas i. Det bidrar till hög personalomsättning och en försvagning av den erfarenhet och lokalkännedom som är central för kvalitet och säkerhet.

Men priset betalas också av skattebetalarna. När offentliga upphandlingar fokuserar ensidigt på lägsta pris och uppföljningen är bristfälligt uppstår

skenbara besparingar. Kostnader flyttas i stället till andra delar av systemet: ökade kontrollbehov, fler klagomål, rättsprocesser, uteblivna skatteintäkter och i förlängningen ett minskat förtroende för både marknaden och det offentliga. Skattefusk och arbetslivskriminalitet innebär dessutom att stora summor aldrig når välfärden, trots att verksamheten delvis finansieras med offentliga medel.

På längre sikt riskerar hela samhällsstrukturen att försvagas. När seriösa, lokalt förankrade taxiföretag slås ut minskar den långsiktiga tillgången, särskilt utanför storstadsområden. Det som framstår som billigt i dag kan bli dyrt i morgon, när kapacitet, kompetens och beredskap har monterats ned.

Sammantaget visar taximarknaden hur ett marknadsmisslyckande sällan är neutralt. Kostnaderna hamnar inte i ett vakuum. De landar hos människor som behöver resan för att vardagen ska fungera, hos förare som bär riskerna i arbetslivet och hos skattebetalare som i slutändan får stå för notan när systemet inte håller ihop.

Vad krävs för att taxi ska fungera bättre?

Taxi kan fungera bättre, men det kräver tydligare samhällelig styrning. Det handlar om stärkt konsumentskydd och begriplig prisinformation, upphandlingar där kvalitet och arbetsvillkor ges större vikt än lägsta pris, skärpt tillsyn med reella konsekvenser vid regelbrott samt ett tydligare ansvar för tillgänglighet även där marknaden inte ser kortsiktig lönsamhet. Taxi är en samhällsviktig del av infrastrukturen och måste behandlas som det.

Tydliga reformförslag att överväga är att:

- procentlönen avskaffas
- trafiktillstånden begränsas till rimliga nivåer
- gigföretagen hålls borta från samhällsbetalda resor
- sätessensorer införs för att minska risken för fusk
- färdskrivare finns i varje taxi
- allmängiltigförklara kollektivavtalet.



Foto: Martin Hörner-Kloo

Några ord från Tommy Wreeth, ordförande Svenska Transportarbetareförbundet

Var avregleringen av taxi en bra idé?

Det är enormt viktigt för hela samhället att vi har en taximarknad som fungerar. Det var inte helt optimalt tidigare med de ibland enormt långa väntetiderna som ett exempel. Jag förstår tanken med de geografiska områdena då, men det är klart att det blir oerhört märkligt när en bil måste gå tom tillbaka hem för att chaufförerna inte fick plocka upp kunder utanför deras eget område. Så ja, det var bra att man såg över hur taxi fungerade då.

Jag anar ett ”men...”?

Ja, vi är långt ifrån att ha en fungerande marknad i dag. Vi ser hur både resenärer och chaufförer drabbas av pressade tidsscheman som resultat av pressade priser. Äldre och funktionsvarierade lämnas ibland i snödrivor med sina hjälpmedel för att chauffören är så enormt stressad till nästa körning, annars hotar vite. Det går i 140 kilometer i timmen på E4:an. Så kan vi inte ha det.

Jag vet också att du är kritisk till gigföretagen på taximarknaden?

Gigföretag har inget i någon av våra branscher att göra. Deras bärande affärsidé är att ta så lite ansvar som möjligt för löner, arbetsmiljö och andra villkor. Den som kör för dom apparna har ingen arbetsgivare, och således har vi ingen motpart att förhandla med. Det blir till slut rena rama vilda västern och i slutändan är det hot mot den svenska modellen.

Men det drabbar också resenärerna, inte minst dem som är i extra stort behov av omsorg under sin resa.

Hur drabbas chaufförerna av en pressad taximarknad som du ser det?

Yrkesstoltheten hos de flesta taxichaufförer jag möter är stor. Med rätta. De har sina uniformer och sätter en stor ära i lokalkännedom och kundbemötande. Samtidigt pressas de; de tvingas arbeta omänskligt långa pass för många dagar i veckan för att få ihop till en lön som går att leva på. När de sedan inte ges förutsättningar att ta hand om dem som sitter i deras bil med den omsorg de behöver, på olika sätt, så urholkas den här yrkesstoltheten sakta men säkert. Nu höjs röster för att kraven för att få taxiförarlegitimation, så kallad TFL, ska sänkas. Jag är skeptisk. Personligen skulle jag inte vilja åka med någon som haft körkort i typ 20 minuter.

Källförteckning

- Allt fler klagar på dyra taxiresor: ”Kan ha betalat 5 000 kronor”, SVT Nyheter, publicerad 20 augusti 2024.
- Arbetslivskriminalitet i riskbranscher, delrapporter om transportsektorn. Skatteverket, 2022–2024.
- Arbetsrättsliga villkor i offentliga upphandlingar, RiR 2025:21. Riksrevisionen, Stockholm, 2025.
- Arbetsrättsliga villkor vid upphandling, vägledning. Upphandlingsmyndigheten, 2020–2024.
- Branschläget i taxi, återkommande rapporter och pressmaterial. Svenska Transportarbetareförbundet, 2018–2025.
- Driver Pay Rules and Minimum Pay Standard. NYC TLC, New York, 2019.
- Dyr taxi ska informera om priset före resan, Sveriges Radio Ekot, publicerad 28 februari 2014.
- Effects of the taxi deregulation reform, utvärderingsrapport, Traficom, Helsingfors, 2019.
- Konkurrensen från apparna tvingar taxi att sänka priset: ”De kör nästan gratis”, SVT Nyheter, publicerad 21 mars 2025.
- Lag (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU), Sveriges riksdag.
- Onormalt låga anbud i offentlig upphandling – hur kan de motverkas? rapport 2024:2, Konkurrensverket,.
- Réglementation des taxis et VTC, officiella riktlinjer, Franska staten, Paris, 2020–2023.
- Rekordbilligt att åka apptaxi – men förarnas lön räcker inte, SVT Nyheter, publicerad 4 maj 2024.
- Skatteundandragande i kontantintensiva branscher – taxi, rapport, Skatteverket, 2019.

- Taxibolag i Stockholm tar drygt 2 000 kronor per mil, *Sveriges Radio Ekot*, publicerad 27 oktober 2013.
- Taxibolag justerar priser - föraren Murad orolig: "Då kör man fler timmar" *SVT Nyheter*, publicerad 6 november 2025.
- Taxichaufförernas villkor 2024 - sammanställning av medlemsenkät*, Svenska Transportarbetareförbundet, 2024.
- Taxiförarnas arbetsvillkor - enkätundersökning*, rapport, Svenska Transportarbetareförbundet, 2019.
- Taxi i Stockholm, ämnessida med löpande granskningar och analyser. *Dagens Nyheter*, *DN.se*, 2018-2025.
- Taxi regulation and market structure in Denmark*. Transportministeriet, Köpenhamn, 2018.
- Taxi Stockholm vinner i domstol - "copycab" tvingas ta ner skylt, *SVT Nyheter*, publicerad 7 november 2024.
- Taxitrafiklagen (2012:211), Sveriges riksdag.
- Taxitrafikförordningen (2012:238), Sveriges riksdag.
- Taxitrafik - statistik och tillstånd, löpande statistik 2014-2025*. Transportstyrelsen, Norrköping.
- Unreasonably high taxi fares spark outrage, *Sveriges Radio*, publicerad 27 oktober 2013.

Tankesmedjan Tiden vill
stimulera progressiv debatt kring de
avgörande utmaningar som samhället står inför:
klimatomställning, trygghet i förändring och
minskad jämlikhet.

Tankesmedjan Tiden vill visa att det är möjligt att driva
progressiv politik i en tid som är både globaliserad och lokal.
Vi vill visa att en sådan politik varken behöver vara dogmatisk,
låst vid sin historia eller ett resultat av kortsiktiga
kampanjstrategier och triangulering.

Vi deltar i den politiska debatten,
analyserar samhällsproblem, tar fram rapporter
med reformförslag och ordnar seminarier.

Tankesmedjan Tiden ger även ut
den socialdemokratiska
idétidskriften Tiden.