

A close-up photograph of a golden retriever's head being examined by a veterinarian. The dog is lying down, and a person wearing blue gloves is using a large ophthalmoscope to examine its eye. The background is a clinical setting with metal equipment.

DET SOM MÅSTE FUNGERA

Marknader, makt och
människors vardag

Maria Arkeby

ISBN: 978-91-90191-06-4
©Tankesmedjan Tiden 2026
Författare: Maria Arkeby
Foto: Istockphoto
Grafisk form: Johan Resele

DET SOM MÅSTE FUNGERA

Marknader, makt och
människors vardag

Maria Arkeby

TANKESMEDJAN

TIDEN

Innehåll

Inledning	11
Bilprovningen	17
Vad var marknadens löfte?	19
Vad blev verkligheten?	21
Prisökningar långt över inflationen	22
Varför har priserna ökat trots fler stationer?	23
Efterfrågan är lagstadgad	23
Konkurrensen är stark lokalt – men svag nationellt	23
Höga etableringströsklar begränsar verklig konkurrens	24
Från samhällsuppdrag till affärslogik	24
Prissättning styrs mer av kapacitet än av konkurrens	25
Före och efter – när några kilometer blir flera mil längre	26
Arbetsvillkor – effektiviseringens baksida	27
En förändrad yrkesroll	28
Säkerhet och tillsyn	28
Vem betalar priset?	28
Internationella jämförelser – hur organiseras bilbesiktning i Europa?	30
Norge – privat drift under stark statlig kontroll	30
Finland – konkurrens med tydlig uppföljning	31
Tyskland – certifierade organisationer under statlig ram	31

Vad särskiljer Sverige?	32
Sammanfattande analys – ett test av marknadslogiken	33
Att köra människor på ackord	35
Vad var marknadens löfte	37
Hur taximarknaden fungerade – och hur den regleras i dag	37
”Taxi var god dröj”	37
Taxi i internationell jämförelse	39
Finland – avreglering med ökade priser	39
Danmark – skärpta krav och tydlig kontroll	39
Frankrike – tydlig gräns mellan taxi och plattformstjänster	39
USA – minimiregler i plattformsdominerade marknader	40
Efter avregleringen: fri etablering och fragmenterad styrning	41
Trafik tillstånd, beställningscentraler och ansvarsförskjutning	41
Krav för att bli taxichaufför – och vad det säger om yrket	42
Procentlön och förskjuten risk	43
Regler finns – men utan sammanhållande logik	43
Infriades löftet vid avregleringen?	44
Siffrorna som visar problemet	44
En marknad som i praktiken är offentligt beroende	45
Färdtjänst, upphandlingar och prisets konsekvenser	46
Taxi- och gigföretagens logik	47
Vad säger chaufförerna?	49
Kriminalitet och oseriösa aktörer	52
Slutsats	54
Vad krävs för att taxi ska fungera bättre?	55
Några ord från Tommy Wreeth, ordförande Svenska Transportarbetareförbundet	57

Det kostar på att dö	59
Inledning	61
Bakgrund	63
Kostnader	64
Tillsyn	5
Den etiska, mänskliga sidan av saken	5
Sammanfattning och slutsats	5
”Vissa har råd med en hamster, andra med en fullblodsarab”	85
Inledning	87
Djursjukvårdssiffror i Sverige	89
Veterinärmarknad och prisutveckling i Europa	90
Tysklands GOT-reform jämfört med Sveriges fria prissättning	92
Sammanfattningsvis	93
Röster om kostnaderna för svensk djursjukvård	95
Eleonor Fredler , ordförande Sveriges Veterinärförbund	95
Thommy Sundell , ordförande Svenska Kennelklubben	99
Anna Reilly , föreningsrådgivare Svenska Ridsportförbundet	102
Agneta Egenvall , professor Sveriges Lantbruksuniversitet	105
Emma Terander , chef arbetsmarknad, Gröna arbetsgivare	108
Johan Lindholm , ordförande Folksam Sak	111
Analys	113
Politiken	115
Förslag på kort och lång sikt	116

När tåget inte kommer	119
Sammanfattning	121
Prolog	122
När marknaden möter samhällssystemen	124
Järnvägen är inte en vanlig marknad	126
Från statlig helhet till marknadsmodell	128
Internationella jämförelser	130
Hur järnvägssystemet fungerar i praktiken	132
Underhåll och marginaler	135
Godstrafik och industri	138
Klimatdimensionen	140
Beredskap och totalförsvaret	142
Den mänskliga infrastrukturen	145
Fem prioriterade reformer för en fungerande svensk järnväg	148
”Man gör det som ingår, men inte mer”	151
Avslutning	155
När medicinen inte finns	157
Prolog	159
Inledning	161
Vad var marknadens löfte?	163
Vad blev verkligheten?	166
Tillgång i hela landet – etablering utan ansvar	167
Patientsäkerhet, rådgivning och tid	169
Lager, leveranskedjor och beredskap	169

Pandemin gjorde sårbarheten synlig	170
Vem tar helhetsansvar?	171
Internationell utblick	173
Robusthet kostar pengar	175
Slutsats	177
Källförteckning	181

Inledning

Vad är egentligen ett samhälle till för? Det är en av politikens mest grundläggande frågor. Men de flesta människor går inte omkring och funderar på samhällskontraktet när vi handlar mat, lämnar barnen på förskolan eller väntar på tåget till jobbet.

Under de senaste decennierna har svaret ofta handlat om valfrihet, effektivitet och ekonomisk tillväxt. Inte utan skäl. Ett samhälle som inte skapar välstånd kommer förr eller senare att få svårt att finansiera sina gemensamma åtaganden. Ett samhälle som inte ger människor frihet att forma sina egna liv kommer förr eller senare att förlora både dynamik och legitimitet.

Men det finns också ett annat svar. Ett samhälle är till för att lösa sådant som människor inte kan lösa på egen hand. Att bygga den infrastruktur som binder samman landet. Att skapa trygghet när livet förändras. Att garantera att grundläggande funktioner finns där när vi behöver dem. Att säkerställa att friheten inte bara tillhör den som har störst plånbok eller bäst förutsättningar. Kort sagt: att se till att det som måste fungera faktiskt fungerar.

Det var den frågan som följde mig genom arbetet med en serie rapporter för Tankesmedjan Tiden om marknader som sällan står i centrum för den politiska debatten.

Inte vård, skola och omsorg som är de områden vi oftast pratar om när det gäller marknadsmisslyckanden. I stället handlade det om begravingar, djursjukvård, taxi, bilprovning, apotek och järnväg.

Vid första anblick kan det framstå som en märklig samling ämnen. Vad har en veterinärklinik gemensamt med järnvägens underhåll? Vad förenar apotekens läkemedelsförsörjning med marknaden för begravningsstjänster?

På dessa områden möter människor samma grundläggande problem. De förväntas agera som konsumenter på en marknad där de ofta i praktiken har begränsade möjligheter att göra just det.

Under lång tid har svensk politik präglats av en stark tilltro till konkurrensens kraft. Det finns goda skäl till det. Konkurrens kan pressa priser, skapa innovation och ge människor fler alternativ. Många av de reformer som genomfördes under 1980-, 1990- och 2000-talen byggde på just den insikten.

Problemet uppstår när marknadslogiken förvandlas från verktyg till princip. När vi börjar utgå från att samma modell fungerar överallt. När frågan inte längre blir om marknaden är rätt lösning för en viss verksamhet, utan hur marknaden ska införas.

Det är då vi riskerar att blanda ihop medel och mål. Marknaden är inte ett samhällsmål. Den är ett sätt att organisera delar av samhället. Politikens uppgift är något annat. Den är att skapa de villkor som gör det möjligt för människor att leva fria och trygga liv. I bästa fall våra bästa stämningars längtan.

Ibland sker det bäst genom konkurrens och privata initiativ. Ibland kräver det regleringar, offentligt ansvar eller andra former av samhälls-
lig styrning.

Då är inte den avgörande frågan vem som utför en tjänst. Den avgörande frågan är om tjänsten fungerar för dem som behöver den. Det är här marknadsmisslyckanden blir intressanta, inte som nationalekonomiskt begrepp utan som politisk verklighet.

Det handlar också om tillit. För de flesta människor är samhället inte en abstrakt idé. Det är tåget som kommer i tid, läkemedlet som finns på apoteket och färdtjänsten som dyker upp när den ska.

När sådana funktioner brister är det sällan marknaden som förlorar människors förtroende. Det är samhället och politiken. Därför handlar frågan om marknadsmisslyckanden ytterst inte bara om ekonomi, utan om politikens förmåga att upprätthålla samhällskontraktet.

När mina rapporter läggs bredvid varandra framträder nämligen ett mönster som är större än de enskilda marknaderna. Problemen handlar sällan om att konkurrensen är för svag eller att företagen är för få. De handlar om att marknaden förväntas lösa uppgifter som den inte alltid är särskilt väl lämpad för.

Marknaden söker lönsamhet. Det är dess uppgift. Som samhälle behöver vi ofta något annat. Vi behöver att läkemedlen finns på hyllan, att människor har råd att ta sitt djur till veterinären, och att det inte kostar skjortan att dö.

Järnvägen är ett tydligt exempel. Ett tågssystem är mer än summan av sina delar. Det kräver långsiktiga investeringar, samordning och ett tydligt ansvar för helheten. När punktligheten brister eller underhållet släpar efter drabbas inte bara resenärerna. Hela samhällsekonomin påverkas.

Apoteksmarknaden visar att tillgänglighet inte bara handlar om öppetider eller antalet försäljningsställen. Den handlar också om inne-

håll. Ett apotek fyller ingen funktion om den medicin som människor behöver inte finns där. De senaste årens återkommande läkemedelsbrist har visat hur sårbar den försörjningen kan vara.

Vart tredje hushåll i Sverige har ett husdjur och många behöver någon gång uppsöka en veterinär. Formellt sett fungerar djursjukvårdsmarknaden bra, alldeles utmärkt till och med. Men när två stora koncerner så totalt dominerar marknaden och pressar upp priserna betydligt snabbare än inflationen, med hela 70 procent på tio år, så uppstår frågan om konkurrensen verkligen fungerar för svenska djurägare. För många människor har kostnaderna blivit så höga att man inte längre har råd att ha ett husdjur.

Begravningsmarknaden tar dock det hela till en ny nivå. Trots att vi som medborgare betalat begravningsavgift på i genomsnitt 38 000 kronor i livet, så ska vi ut med ytterligare mellan 30 000 och 60 000 kronor för en "normalbegravning" med annons, kista och blommor, som dessutom ofta kastas omedelbart efter begravningen. På vissa platser är den sista hyra vi betalar, en bårhusavgift. Tillgången på allehanda tillval är enorm. Möjligheten att fatta balanserade beslut mitt i kanske en av de tyngsta perioderna i livet är betydligt mer begränsad. Jag har svårt att sätta ord på hur cyniskt jag tycker att detta är.

Taximarknaden visar en annan typ av konflikt. En stor del av branschen bygger på offentligt finansierade resor som färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar. För den som använder dessa transporter handlar frågan inte om valfrihet, utan om möjligheten att ta sig till vården, arbetet eller sociala aktiviteter.

Samtidigt har den hårda prispressen i delar av branschen bidragit till återkommande problem med arbetslivskriminalitet, osunda villkor och en utveckling där chaufförerna ofta får bära en allt större del av

den ekonomiska risken. När konkurrensen främst sker genom lägre kostnader blir frågan till slut inte bara hur billig en resa kan bli, utan på vilka villkor den utförs och med vilken kvalitet för den som reser.

Bilprovningen är kanske lite lustigt nog det mest intressanta exemplet av alla, rent teoretiskt. Det handlar inte om en livsavgörande tjänst. Ingen riskerar att stå utan läkemedel eller tvingas avstå vård. Men är du beroende av bilen i din vardag så är du också beroende av bilprovningen (det finns andra varumärken än Bilprovningen.)

När bilprovningen avreglerades var tanken att ökad konkurrens skulle ge bättre tillgänglighet och lägre priser. På vissa håll ökade också tillgängligheten. Antalet stationer blev fler och öppettiderna längre. Men utvecklingen blev inte den som många hade föreställt sig. Sedan avregleringen har priserna stigit betydligt snabbare än inflationen. Mellan 2010 och 2019 ökade priset för en kontrollbesiktning med omkring 56 procent, samtidigt som konsumentprisindex steg med ungefär 10 procent.

Även här syns samma geografiska logik som på flera andra marknader. I större städer är konkurrensen hård och utbudet stort. I glesbygden är alternativen färre och avstånden längre. Bilprovningen visar att även på en marknad där tjänsten är enkel, standardiserad och obligatorisk fungerar konkurrensen inte alltid på det sätt som teorin förutsätter.

Problemen ser olika ut. Men de kretsar kring samma fråga. Vad gör vi när samhällets behov inte sammanfaller med marknadens drivkrafter?

Det är en fråga som blivit allt viktigare i en tid då frågor om beredskap, försörjningstrygghet och resiliens åter hamnat högt på den politiska dagordningen. Pandemin visade hur sårbara många system

är. Kriget i Ukraina har påmint oss om att robusthet och självförsörjningsförmåga inte är föråldrade idéer, utan grundläggande samhällsintressen.

Kanske är det därför de här till synes helt olika marknaderna till slut visade sig handla om samma sak. Om det som måste fungera. Vi kan skjuta upp en semesterresa. Vi kan avstå från ett restaurangbesök. Vi kan vänta med att köpa en ny telefon. Men vi kan inte välja bort att en anhörig dör, att vi har tillgång till våra mediciner eller att tåget tar oss till jobbet. Att färdtjänsten ska komma. Att bilen måste besiktigas. Att hunden blir sjuk.

Under lång tid har svensk politik varit upptagen av frågan om hur marknader kan skapas. Det är en viktig fråga. Men kanske är det dags att ägna lika mycket uppmärksamhet åt en annan; vad är det som måste fungera?

För ytterst är det inte antalet aktörer, graden av konkurrens eller organisationsformen som avgör om människor känner tillit till samhället. Det är om samhället finns där när de behöver det. Och om det inte gör det spelar det till slut mindre roll vem som bär skulden. Då är det samhället som har misslyckats.

Maria Arkeby
analyschef Tankesmedjan Tiden

Bilprovningen

Ett test av marknadslogikens gränser



Vad var marknadens löfte?

När bilprovningen avreglerades 2010 var löftet tydligt. Konkurrens mellan fler aktörer skulle ge lägre priser, bättre service och större tillgänglighet. Bilägare skulle få fler stationer att välja mellan, kortare väntetider och mer flexibla tider. Reformen presenterades som en modernisering där staten skulle ta ett steg tillbaka och kunden sättas i centrum.

Bilbesiktning är samtidigt inte en vanlig tjänst utan ett lagkrav. Alla som äger ett fordon måste besikta det för att få använda det i trafiken. När staten lämnar ett monopol i en sådan sektor uppstår därför en särskild förväntan: att marknaden ska kunna leverera något som motsvarar det tidigare systemets styrka – en fungerande tillgång i hela landet, inte bara där efterfrågan är som störst.

Reformen handlade alltså inte bara om valfrihet. Den handlade också om att säkerställa att ett obligatoriskt system fortsatt skulle fungera för alla, oavsett bostadsort.

AB Svensk Bilprovning var ett statligt ägt bolag, tillsammans med bland andra försäkringsbranschen och motororganisationer, men drevs inte via statsbudgeten på samma sätt som en myndighet. Den huvudsakliga finansieringen kom från avgifter som fordonsägare betalade vid besiktning, alltså i praktiken en självbärande verksamhet som inte

var skattefinansierad. Priserna var relativt enhetliga över landet och stabila över tid.

Systemet innehöll en intern omfördelning där stationer i tätorter gick med överskott medan glesbygdsstationer var dyrare att driva och kunde gå med svagare resultat. På så sätt finansierade lönsamma stationer indirekt de mindre lönsamma. Det var inte en statlig subvention via skattemedel, men en strukturell utjämning inom bolaget.

Verksamheten var samtidigt ekonomiskt stabil och gick i regel med överskott. Åren före avregleringen redovisade bolaget återkommande positiva resultat, exempelvis omkring 160 miljoner kronor i rörelseresultat på en omsättning runt 1,7 miljarder kronor år 2008. Överskotten användes dels för investeringar i verksamheten, dels för utdelning till ägarna. Systemet var alltså inte bara självbärande utan också lönsamt, samtidigt som det upprätthöll en nationell täckning.

I kommande avsnitt ska vi titta på vad som hände efter avregleringen. Staten behöll ett eget bolag i form av Bilprovningen AB som fortsatte att driva stationer i hela landet. Även i den nya marknadsstrukturen var verksamheten stabil och redovisade under flera år positiva resultat. År 2024 valde staten att sälja bolaget till den internationella certifieringskoncernen TÜV Rheinland för cirka 1,2 miljarder kronor.

Vad blev verkligheten?

Före avregleringen 2010 hade det statligt ägda AB Svensk Bilprovning omkring 190 stationer spridda över landet. Syftet med den strukturen var att säkerställa att besiktning fanns tillgänglig även i mindre orter och i glesbygd.

Efter avregleringen ökade antalet stationer successivt. I dag finns uppskattningsvis mellan 450 och 550 besiktningstationer i Sverige, beroende på hur man räknar tillfälliga och säsongöppna enheter. Det innebär att kapaciteten i systemet totalt sett har vuxit kraftigt.

Men ökningen har varit tydligt ojämnt fördelad. I storstadsregioner och större pendlingsområden finns i dag ofta flera stationer inom några kilometers radie. Samtidigt finns det delar av landet där det bara finns en enda station inom rimligt avstånd – och kanske ingen alls inom den egna kommunen.

Marknaden domineras i dag av ett fåtal större aktörer:

- Opus Bilprovning
- Besikta
- Bilprovningen
- Carspect
- Dekra

Tillsammans står dessa företag för merparten av alla besiktningar i landet. Aktörer ofta är regionala eller lokala.

Resultatet är en marknad med hög koncentration: få stora aktörer och relativt höga etableringströsklar.

Prisökningar långt över inflationen

Ett centralt löfte med avregleringen var att konkurrensen skulle pressa priserna. Utfallet har blivit det motsatta.

Mellan 2010 och 2019 ökade snittpriset för kontrollbesiktning av personbil med cirka 56 procent, medan den allmänna prisutvecklingen, mätt som KPI, ökade med omkring 10 procent under samma period. Även priset för efterkontroll ökade tydligt, med cirka 37 procent. Uppgifterna bygger på Transportstyrelsens och Konkurrensverkets uppföljningar.

Prissättningen varierar dessutom kraftigt mellan olika stationer och tidpunkter. I områden med få stationer är möjligheten att välja ett billigare alternativ ofta begränsad, vilket ytterligare förstärker den geografiska ojämlikheten.

Prisökningarna har inte stannat av efter 2019, även om utvecklingen varit mer stegvis än under avregleringens första decennium. I dag ligger priset för en kontrollbesiktning ofta på mellan 500 och 700 kronor beroende på region, tid och bokiningsläge. Samtidigt har prisskillnaderna ökat, både mellan olika delar av landet och mellan olika tider på dygnet. En del av utvecklingen kan förklaras av allmänna kostnadsökningar i ekonomin efter 2020, men bilden kvarstår: konkurrensen har inte lett till någon tydlig långsiktig prispress. Normalpriset ligger i många fall betydligt högre än före avregleringen, även justerat för inflation.

Varför har priserna ökat trots fler stationer?

Vid första anblick framstår utvecklingen som motsägelsefull. Antalet stationer har mer än fördubblats sedan avregleringen. Fler aktörer borde rimligen innebära hårdare konkurrens och därmed lägre priser. Men utfallet har blivit det motsatta.

Det finns flera samverkande förklaringar.

Efterfrågan är lagstadgad

Den viktigaste strukturella skillnaden mot vanliga marknader är att bilbesiktning inte är frivillig konsumtion. Alla fordonsägare måste besikta sina fordon med jämna intervall.

Det innebär att:

- kunderna kan inte välja bort tjänsten
- efterfrågan är stabil oavsett pris
- prishöjningar leder inte till minskad försäljning

På många marknader pressas priser ned när kunderna avstår från att köpa. Den mekanismen finns inte här. Systemet liknar snarare andra obligatoriska tjänster, där betalningsviljan i praktiken är given.

Konkurrensen är stark lokalt – men svag nationellt

Det totala antalet stationer har ökat kraftigt, men de har etablerats där kundunderlaget är störst. I storstäder finns ofta flera aktörer nära varandra, men i många mindre orter finns bara en station inom vad som kan beskrivas som rimligt avstånd.

Det skapar en ojämn konkurrenssituation med viss prispress i städerna och mycket begränsad eller obefintlig konkurrens i glesbygd.

För den enskilda bilägaren är det inte antalet stationer i landet som avgör priset, utan hur många alternativ som finns inom rimligt

avstånd. På många orter är den praktiska valfriheten liten.

Höga etableringströsklar begränsar verklig konkurrens

Att starta en besiktningstation kräver:

- dyr teknisk utrustning
- certifierad personal
- specialanpassade lokaler
- tillstånd och kvalitetssystem

Det gör att marknaden snabbt kom att domineras av ett fåtal stora aktörer. Nya små aktörer har svårt att ta sig in, särskilt utanför storstäderna.

Från samhällsuppdrag till affärslogik

Före 2010 sattes priserna centralt och var relativt enhetliga över landet. Verksamheten skulle bära sina egna kostnader, men hade också ett tydligt samhällsuppdrag.

Det innebar i praktiken att lönsamma stationer i storstäder finansierade mindre lönsamma i glesbygd och priset kunder därmed hållas stabilt över tid. Tillgänglighet var prioriterat framför maximal avkastning.

Efter avregleringen gäller i stället en affärslogik. Varje aktör ansvarar för sin egen lönsamhet och sätter sina egna priser. Detta har lett till att priserna anpassas uppåt där efterfrågan är stark. I det här systemet finns inte längre någon inbyggd geografisk utjämning och glesbygdstationer måste bära sina egna kostnader fullt ut.

Besiktning är en återkommande och förutsägbar tjänst. Varje år måste miljontals fordon kontrolleras. Det gör branschen stabil ur ett företagsperspektiv då det finns ett jämnt kundflöde med återkommande kunder och låg risk för efterfrågebortfall.

Prissättning styrs mer av kapacitet än av konkurrens

I många regioner varierar priset kraftigt beroende på:

- tid på dygnet
- säsong
- hur fullbokad stationen är

Det liknar hur flygbiljetter eller hotellrum prissätts. När efterfrågan är hög stiger priset. När det finns ledig kapacitet sänks det. Men eftersom tjänsten är obligatorisk kan priset hållas uppe under stora delar av året.

Före och efter – när några kilometer blir flera mil längre

På pappret har antalet besiktningstationer i Sverige ökat efter avregleringen. Men för många hushåll är det inte det nationella genomsnittet som avgör vardagen, utan vad som händer lokalt när en station, en mobil enhet eller en tillfällig lösning försvinner.

När Bilprovningens mobila besiktningar lades ned 2021 fick många fordonsägare i glesbygd betydligt längre resväg. I Arjeplog uppgav kommunledningen att bilägare normalt måste köra omkring 20 mil tur och retur för att besikta bilen, och ibland upp till 50 mil för att hitta en ledig tid. Samtidigt visade Transportstyrelsens analyser att omkring 9600 fordonsägare fick längre avstånd till besiktning när de mobila stationerna försvann.

För den som bor i större städer är besiktning ofta något som kan göras på vägen hem från jobbet. För den som bor i mindre orter kan samma lagkrav innebära en halv semesterdag i värsta fall. Det tillkommer extra bränslekostnader som ibland närmar sig själva besiktningavgiften och sedan börjar allt om igen om i de fall bilen behöver ombesiktas.

I stora delar av Sverige är bilen en nödvändighet. När tillgången till besiktning försämras i dessa områden handlar det de facto om geografisk orättvisa, snarare än om valfrihet.

Arbetsvillkor – effektiviseringens baksida

Konkurrensen på bilprovningensmarknaden tycks också ha förändrat arbetsvillkoren.

När prissättningen blir mer rörlig och beläggningen styr lönsamheten uppstår en stark drivkraft att öka genomströmningen. I praktiken tar detta sig uttryck genom: fler bokade tider per dag, kortare marginaler mellan besiktningar, hög arbetsintensitet under toppperioder och ökat inslag av ensamarbete, särskilt på mindre stationer.

Ensamarbete innebär inte bara arbetsmiljörisker vid hotfulla situationer, utan också ökad mental belastning. Det är teknikerna som bär det personliga ansvaret om något går fel, samtidigt som tidspressen kan vara hög.

På sikt riskerar detta att påverka kvaliteten i arbetet, öka risken för belastningsskador och göra yrket mindre attraktivt. Löneutvecklingen har inte fullt ut följt med produktivitetsökningen efter den inledande perioden efter avregleringen, vilket förstärker bilden av att effektiviseringens vinster i begränsad utsträckning kommit personalen till del.

En förändrad yrkesroll

Före avregleringen sågs rollen som besiktningstekniker i hög grad som en del av ett samhällsuppdrag. Fokus låg på trafiksäkerhet, kontroll och likvärdig service över hela landet.

Efter avregleringen finns samma grunduppdrag kvar, men i en mer kommersiell kontext.

Arbetet har blivit mer kundnära. Serviceförväntningarna har ökat. Bokningssystem, kampanjer och beläggning spelar en större roll i vardagen. För många har det inneburit en bredare yrkesroll, där teknisk kompetens kombineras med service och effektivitet.

Det behöver inte i sig vara negativt. Men det förändrar förutsättningarna för arbetet.

Säkerhet och tillsyn

Bilprovning är en central del av trafiksäkerheten. När tillgången försämras eller priserna stiger kraftigt finns en risk att fordonsägare skjuter upp besiktning eller kör längre än tillåtet.

Detta är inte bara ett individuellt problem, utan ett samhällsproblem. Trafiksäkerhet och miljökrav förutsätter att systemet fungerar likvärdigt och är tillgängligt för alla.

Vem betalar priset?

Det är bilägare i glesbygd som betlar genom längre resor och sämre tillgång.

Det är trots allt hushåll med små ekonomiska marginaler som drabbas hårdast av prisökningarna, i synnerhet om bilden måste ombesiktigas.

Och det är personalen som möter konsekvenserna av effektiviseringar i form av högre arbetsbelastning.

Bilprovning har därmed blivit en fråga om jämlikhet, arbetsmiljö och trafiksäkerhet.

Internationella jämförelser – hur organiseras bilbesiktning i Europa?

För att förstå om utvecklingen i Sverige är unik eller del av ett bredare mönster kan det vara relevant att se hur andra europeiska länder organiserat sin bilbesiktning. Sverige är inte ensamt om att ha privata aktörer inom bilbesiktning. Det som skiljer är hur mycket staten fortfarande styr strukturen runt verksamheten. I flera europeiska länder finns konkurrens, men inom tydligare och mer reglerade ramar än i Sverige.

Norge – privat drift under stark statlig kontroll

I Norge är bilbesiktning öppnad för privata aktörer. Företag kan ansöka om att få bedriva kontroll, men verksamheten står under nära tillsyn av Statens vegvesen.

Det innebär att:

- staten sätter detaljerade tekniska krav
- staten godkänner och övervakar stationerna
- tillsynen är aktiv och återkommande
- regelverket är strikt kopplat till trafiksäkerhetsuppdraget

Etablering är möjlig, men sker inom ett system där staten tydligt definierar ramarna och följer utvecklingen noga. Marknaden är alltså öppen, men inte fri i betydelsen oreglerad.

Finland – konkurrens med tydlig uppföljning

I Finland finns privata besiktningsföretag och konkurrens om kunderna. Men staten, genom Traficom, har en aktiv roll i att:

- godkänna aktörer
- följa prisutveckling
- övervaka marknadsstruktur
- säkerställa geografisk tillgång

Frågan om regional tillgänglighet har varit politiskt uppmärksammas. Besiktning betraktas som en samhällsviktig funktion, och staten följer hur marknaden utvecklas över tid.

Det är alltså inte en modell där etableringar helt lämnas till affärslogik utan uppföljning.

Tyskland – certifierade organisationer under statlig ram

Tyskland har ett mer institutionaliserat system. Besiktning utförs av certifierade organisationer som TÜV, DEKRA och andra tekniska kontrollorgan.

Modellen kännetecknas av:

- stark statlig reglering
- standardiserade kontroller
- strikt certifiering av personal och organisation
- tydligt definierade ansvarsområden

Det är inte en fri marknad i svensk mening. Aktörerna verkar inom ett fast regelverk där staten definierar både strukturen och kvalitetskraven. Konkurrens finns, men inom snäva och tydligt styrda ramar.

Vad särskiljer Sverige?

I Norge och Finland har staten öppnat för konkurrens men behållit en aktiv roll i att följa och styra strukturen. I Tyskland är systemet mer institutionaliserat. Sverige är det land där marknaden i störst utsträckning fått forma både pris och geografi på egen hand.

Tillstånd och tillsyn finns även här, men staten styr inte aktivt hur strukturen utvecklas över landet. Det finns exempelvis inga tydliga krav på geografisk täckning eller inbyggd utjämning mellan lönsamma och mindre lönsamma områden.

Det gör att marknadslogiken får större genomslag i Sverige än i många andra europeiska länder.

Sammanfattande analys – ett test av marknadslogiken

Bilprovningen är kanske ingen dramatisk välfärdsfråga. Men den är ett tydligt exempel på hur marknadslogiken fungerar när den appliceras på en samhällsnödvändig funktion. Och just därför är den intressant. Avregleringen av bilprovningen byggde på en stark och spridd föreställning: att konkurrens nästan alltid leder till bättre resultat. Fler aktörer skulle pressa priserna, förbättra servicen och göra tillgången mer flexibel. Staten skulle kliva tillbaka och marknaden ta över.

I vissa avseenden har det också skett. I större städer finns i dag fler stationer och fler bokningsbara tider än tidigare. Valfriheten har ökat där kundunderlaget är stort.

Men helhetsbilden är mer sammansatt. Priserna har stigit betydligt mer än den allmänna prisutvecklingen. Etableringarna har koncentrerats till områden där lönsamheten är hög, medan tillgången i glesare delar av landet blivit mer sårbar. Arbetsvillkoren har förändrats i riktning mot högre tempo och effektivitetspress.

Det betyder inte att systemet har slutat fungera. Men det betyder att marknadsmodellen inte har levererat det som utlovades – åtminstone inte jämlikt och inte för alla.

Bilprovningen är intressant just därför att verksamheten är relativt enkel: en teknisk, lagstadgad och förutsägbar kontrollfunktion med stabil efterfrågan. Om konkurrensen inte tydligt pressar priserna i en sådan struktur beror det på hur marknaden fungerar när kunderna inte kan välja bort tjänsten. Då minskar prisets disciplinerings-effekt och etableringar styrs av lönsamhet snarare än behov.

I det perspektivet blir bilprovningen mer än en branschfråga. Den visar hur marknadslogiken verkar i praktiken när staten lämnar strukturen fri. För vissa har utfallet blivit fler alternativ. För andra har det blivit högre kostnader och längre resor. För personalen har effektivisering inneburit ett högre tempo och förändrade arbetsvillkor.

Lärdomen är inte att konkurrens i sig är fel. Men att den inte är en universallösning. När en samhällsviktig tjänst organiseras helt utifrån affärsmässiga incitament uppstår nästan alltid en fördelning av vinster och förluster.

Bilprovningen visar att marknaden kan fungera effektivt där förutsättningarna redan är goda. Men den säkerställer inte automatiskt likvärdig tillgång, stabil prisutveckling eller rimlig arbetsbelastning.

Det är kanske den viktigaste slutsatsen: marknaden är ett verktyg – men inte ett självspelande piano. När den får styra fullt ut riskerar den att förstärka skillnader snarare än att utjämna dem.

Att köra människor på ackord

Taxichaufförernas villkor och
resenärernas trygghet



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 taxi-verksamhet 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 lämplighetsprövning som omfattar utdrag ur belastningsregistret och medicinska krav. Syftet är att säkerställa trafik-säkerhet, 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 yrkesstolthet 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 prisskillnader 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, nattarbetande 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 kollektivavtalstäckning 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 samhällsbetalad 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 samhällsbetalad 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 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

Arbets tid

- 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 kör beteende 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 pekas 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 taxinäringen. 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 snedvrیدن 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. Taxi-chaufförer 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 bristfällig 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
- trafikillstånden 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.

Det kostar på att dö

En översyn av begravningar i Sverige



Inledning

Om det är något vi kan vara säkra på i livet så är det att det en gång kommer att ta slut. Det innebär att de allra flesta ska föras till det som brukar kallas den sista vilan. Begravningar berör således oss alla. Men det kostar på att dö. Många, många miljarder varje år. Det visar den här rapporten som går igenom siffrorna; hur mycket vi betalar i begravningsavgift, vad den går till och vad som sedan tillkommer i kostnad för dödsboet i samband med begravningen.

Det fick mig att undra om vi använder begravningsavgiften på ett bra sätt, om begravningsverksamheten är rätt organiserad och om det är rimligt att kostnadsbilden för begravningar ser ut som den gör. Är vi, så att säga, lika inför döden? Min slutsats blir; nej, långt ifrån.

I Sverige i dag oroar sig människor för om de har tillräckligt mycket pengar kvar till sin egen begravning. Det handlar trots allt om en ansevärd summa pengar som det kostar att dö, rent krasst. Kanske bor man i hyresrätt och har levt på låg pension under många år. Kanske har man varit sjuk under lång tid och därmed förlorat inkomst. För andra, mer välbeställda är det en icke-fråga. Då inställer sig frågan vad kan vi göra åt den orättvisan som samhälle, när det gäller såväl kostnader som ansvar för och tillsyn av begravningsverksamheten?

En annan sida av ämnet begravningar är vad det är rimligt att förvänta sig, eller kräva av anhöriga i den ofta djupa sorg som de befinner

sig i. Den här rapporten resonerar i slutet även kring detta och den djungel av beslut anhöriga förväntas fatta. Slutsatsen blir att mycket kan göras för att underlätta för oss alla. För det kostar på att dö. Alldeles, alldeles för mycket.

Bakgrund

I Sverige avlider cirka 95 000 människor varje år och om det finns kvarlevor, det vill säga om man inte exempelvis förolyckats till sjöss, ska man föras till sin sista vila på en av samhället avsedd plats. Detta regleras av begravningslagen (1990:1144). Den omfattar när senast en gravsättning måste ske, vad som täcks av begravningsavgiften, gravrätten och hur stoft efter en avliden människa ska hanteras. I Sverige finns över 3 000 allmänna begravningsplatser runt om i landet. Vi kan antingen begravas i egen grav, i en minneslund eller på andra områden eller utrymmen som är behörigen anordnade för förvaring av avlidnas stoft eller aska och som har tagits i anspråk för detta ändamål såsom kolumbarier eller urnmurar. Möjlighet finns också att ansöka om spridning av askan över platser där allmänheten inte vistas. Beviljandet av detta är restriktivt då man från samhällets sida dels vill säkerställa att stoftet hanteras på ett pietetsfullt sätt, dels vill undvika att inofficiella begravningsplatser etableras.

Svenska kyrkan ansvarar för begravningsverksamheten som täcks av begravningsavgiften, förutom i Stockholm och Tranås där respektive kommun är ansvarig.

Kostnader

Det finns sett antal delars om avgör den totala kostnaden för en begravning, det vill säga både det som täcks av begravningsavgiften och det som betalas av dödsboet. Dessa är:

- begravningsavgiften
- begravningsceremonin med "tillval"
- bouppteckning och eventuell gravsten.

Begravningsavgift

I Sverige betalar alla som är folkbokförda i landet och har en beskattningsbar inkomst det som kallas begravningsavgift. Avgiften baseras på inkomsten och betalas i samband med inkomstskatten. Den som har begravningsansvaret i ett område kallas för huvudman. I Sverige är det församlingar inom Svenska kyrkan som har det ansvaret, utom i Stockholm och Tranås där kommunen har uppdraget. Kammarkollegiet har i uppdrag att bestämma procentsatsen för begravningsavgiften som finansierar Svenska kyrkans begravningsverksamhet.

Avgiftssatsen grundar sig på information från dels huvudmännen inom Svenska kyrkan om beräknade kostnader för kommande års begravningsverksamhet, dels från Skatteverket och deras beräkning av kommande års totala förvärvsinkomster. De bestämmer även storleken på ersättningsbeloppet som ska betalas från en församling till en annan vid begravning på annan ort än folkbokföringsorten.

Det gäller även vid begravning på en plats som inte sköts av en församling inom Svenska kyrkan. Med andra ord, Svenska kyrkan talar om hur mycket pengar de vill ha och Kammarkollegiet avgör om de tycker att det är rimligt. Däremellan har ett kontrakterat, oberoende begravningsombud ett ord med i laget. Men mer om det senare.

Särredovisning

Begravningsavgiften ska användas enbart för att täcka sådana kostnader som huvudmannen har för att sköta begravningsverksamheten och ska således inte täcka andra kostnader som Svenska kyrkan har för sin kyrkliga verksamhet. Av denna anledning är det nödvändigt att Svenska kyrkans intäkter och kostnader för begravningsverksamheten och för övrig kyrklig verksamhet särredovisas för att det ska vara möjligt att fastställa en korrekt avgiftssats för begravningsverksamheten.

Vad används den till?

Begravningsavgiftengårtillatterbjuda allmänbegravningsplatser för alla som bor i Sverige. Den är inte kopplad till den egna begravningen. Begravningsavgiften får användas till:

- lokal för förvaring och visning av den avlidne
- kremering
- transport till gravsättning (det gäller transporter från det att huvudmannen tagit över ansvaret för stoftet och till dess att gravsättning har skett) gravsättning
- lokal för begravningsceremoni utan religiösa symboler
- gravplats eller motsvarande på allmän begravningsplats under 25 år.

Exempel på transporter som betalas genom begravningsavgiften inom respektive begravningshuvudmans ansvarsområde:

- kista eller urna från bisättningslokal till ceremonilokal
- kista från ceremonilokal till krematorium
- kista eller urna från ceremonilokal till begravningsplats
- urna från krematorium till gravsättning
- bärare om det inte sker i samband med ceremonin.

De pengar som kommer in via begravningsavgiften får också användas till att förvalta begravningsplatser. Begravningsplatser är till exempel kyrkogårdar eller andra gravområden, minneslundar, kolumbarier eller urnmurar.

Huvudmännen ska erbjuda allmänna begravningsplatser med ett tillräckligt antal gravplatser och andra vanliga gravanläggningar. De ska också erbjuda särskilda gravplatser för dem som inte tillhör något kristet trossamfund.

Hur stor är begravningsavgiften?

Begravningsavgiften			
Kommun*	Avgiftssats i kronor för inkomstår 2024	Avgiftssats i kronor för inkomstår 2023	Avgiftssats i kronor för inkomstår 2022
Stockholm	0,065	0,065	0,065
Tranås	0,26	0,25	0,14
Övriga kommuner	0,277	0,258	0,261

Vad innebär det i reda pengar?

För Svenska kyrkan innebär det 2024 drygt 6,3 miljarder kronor, vilket är en ökning med 48 procent sedan 2017. Kostnadsökning nedan med begravningsavgiften inom parentes.

2024:	6 361 683 000 kr	(0,277)
2023:	5 603 072 000 kr	(0,258)
2022:	5 395 869 000 kr	(0,261)
2021:	4 969 545 000 kr	(0,253)
2020:	4 896 348 000 kr	(0,250)
2019:	4 808 384 000 kr	(0,253)
2018:	4 405 518 000 kr	(0,242)
2017:	4 272 533 000 kr	(0,246)

Tittar vi på hela riket, inklusive Stockholm och Tranås, var siffran för 2021 följande enligt Statistiska centralbyrån:
(Total och avgift per inkomstagare:)

2021:	5 366 000 000 kr	698 kr
-------	------------------	--------

I Stockholm är begravningsavgiften betydligt lägre, vilket har flera orsaker. Bland annat stordriftsfördelar och skatteunderlag, enligt personer jag varit i kontakt med på Kyrkogårdsförvaltningen i Stockholm, på Sveriges Begravningsbyråers förbund och på Svenska kyrkan. Men det finns också en skarp kritik som riktas mot hur hela huvudmannasystemet är organiserat och finansierat. En person jag pratar med går så långt som att hävda att systemet är genomruttet och ineffektivt och pekar på Stockholm som bevis för att det går att göra annorlunda.

Tydligt är dock att oavsett vem som är huvudman så går lejonparten av pengarna till gravsättning och kyrkogårdsskötsel. För Svenska kyrkan är det strax över hälften, 3,7 miljarder, av begravningsavgiften som går till detta. Värt att notera är att över en miljard går till en post som benämns ”administration och ledning”.

Svenska kyrkans kostnader för begravningsverksamheten 2023*

Kostnad för verksamhet	Belopp mkr
Verksamhetsgemensamt	485
Administration och ledning	1 082
Gravsättning och kyrkogårdsskötsel	3 704
Krematorium	344
Fastigheter och mark	1 197
Summa kostnader	6 812

*Källa: Svenska kyrkans presstjänst

Ungefär 40 000 kronor
betalas in i begravningsavgift
per person under ett liv.*

*Källa: Rksdagens utredningstjänst

Begravningskostnader

Det vi hittills har tittat på är sådant som finansieras via begravningsavgiften. Sådant vi medborgare betalat för i förväg, helt enkelt.

Låt oss då titta på vad begravningsavgiften inte får användas till:

- kista
- gravsten
- dödsannons
- transport för gravsättning utanför huvudmannens område, om inte transporten beror på ett avtal om tillhandahållande av särskilda gravplatser
- skötsel av den enskilda gravplatsen
- underhåll av gravsten eller annan fast gravanordning
- religiösa symboler eller ceremonier som till exempel begravningsgudstjänster, klockringning eller ceremoniella bärareborgerlig begravningsofficiant
- bouppteckning.

Alla kostnader för den enskilda begravningen och gravskötseln ska betalas av dödsboet, inte av anhöriga. "Fattigbegravning" är ett föga muntert begrepp som hängt med in i modern tid, och det innebär att om det inte finns några pengar i dödsboet så betalar kommunen begravningen upp till en kostnad av ett halvt prisbasbelopp. År 2024 är det 28 650 kronor. Men begreppet fattigbegravning säger oss något. Att man anses vara fattig om man inte kan betala för sin egen begravning. Och det är inga småsummor vi pratar om.

Begravningsbranschen

För att projektleda begravningar finns i Sverige i dag cirka 830 begravningsbyråer, varav hälften är auktoriserade. Branschen omsätter ungefär tre miljarder kronor varje år. Största aktören är Fonus, samtidigt som vi nu ser ett antal mer gig-liknande, nätbaserade byråer ta sig in i branschen för att pressa priserna. Inte sällan med såväl etiska

samt allmänt kvalitetsmässiga frågeställningar kring bland annat hanteringen av stoftet som följd. Det problemet är dock inte fokus för den här rapporten.

Begravningslagen säger att en avliden måste vara gravsatt eller kremerad senast en månad efter dödsfallet. Genomsnittstiden i Sverige är 25 dagar, vilket är avsevärt mycket längre än i exempelvis våra nordiska grannländer. Däremot ska en avliden person kistläggas så snart som möjligt och där ser vi att det skiljer sig åt beroende på vem som ansvarar för begravningen.

Begravningsbranschen själva uppger att en begravning i genomsnitt kostar cirka 32 000 kronor, exklusive gravsten eller inskription i befintlig sten. Jag skulle vilja hävda att det snarare är någon form av miniminivå. Låt oss borra lite i hur kostnadsbilden ser ut.

För enkelhetens skull använder vi oss av en offert från Fonus i en förortskommun i Stockholms län som exempel. Den är framtagen under september månad 2024. Budskapet till begravningsbyrån var ”enklast möjliga” och inkluderar inte dödsannons, gravsten, musik, tryckta program eller minnesstund. Slutpris landar ändå på 30 995 kronor och är specificerad enligt följande:

Grundkostnad (projektledning)	9 120 kronor
Kista klassisk	8 995 kronor
Omhändertagande av avliden	2 285 kronor
Ceremonivärd (inte valfritt)	2 855 kronor
Transport till bisättning	4 310 kronor
Medlemsförmån	- 500 kronor

Förmedlade tjänster och produkter:

Aktivering av digital minnessida	795 kronor
Kistdekoratö (naturliga germini*)	3 095 kronor

(*En naturskön mindre kistdekoratö med vita germini och nejlikor, kombinerad med torkade kvistar och gräs)

För att få ytterligare perspektiv ska vi titta på några övriga (ungefärliga) kostnader som inte var inkluderade i offerten:

Urna, efter kremering	3 000 kronor
Borgerlig begravningsofficiant**	4 000 kronor plus resor
Dödsannons	2 000–4 000 kronor
Tryckta programblad (40 st)	1 700 kronor
Gravsten	20 000 kronor
(Inskription i befintlig sten	10 000 kronor)
Minnesstund	12 000 kronor***
Bouppteckning (om man inte gör den själv)	6 000 kronor

Summa: 50 700 kronor

**I de fall den avlidne inte är medlem i Svenska kyrkan och kommunen inte tillhandahåller kostnadsfri officiänt

***Beräknat på ett kuvertpris på 300 kronor och 40 gäster

Det här är inte på något sätt ovanliga kostnader, även om samtliga, förutom urna efter kremering, är tillval och inte obligatoriska. Men om vi återbesöker begreppet fattigbegravning så är det inte en känsla någon vill ha, eller bli anklagad för att ha anordnat för en närstående. Inte heller är det med lätthet man förvägrar någon deras sista önskan om att inte kremeras, på grund av att det saknas pengar till gravsten.

Som tidigare nämndes finns nu ett antal nya aktörer som till största delen är nätbaserade. Det övergripande syftet med dessa (förutom det uppenbara, dvs. vinst) är att ”pressa kostnaderna”. Det pågår en livlig diskussion om dessa byråers entré på marknaden och jag har trots allt valt att inte gå in närmare på just den diskussionen. Men när jag tittar på prisexempel hos dessa finner jag även där att en ”klassisk” begravning ligger strax under 30 000 kronor, och då exklusive det jag ovan benämnde som övriga kostnader.

Hur snabbt ska allt detta betalas då? Vanligast när jag pratar med begravningsbyråer, verkar vara att de har en betalningsperiod på cirka 20 dagar. Inte mycket att vinka på, med andra ord.

Nytt räkneexempel

Om vi då återigen gör ett övergripande enkelt räkneexempel av dessa kostnader. Den totala summan av den basala offerten och vanliga tillkommande kostnader listade ovan är 81 695 kronor. Vi vet att över 80 procent kremeras och att 36 procent gravsätts i en minneslund, det vill säga att ingen gravsten behövs. Så om vi då utgår ifrån 30 995 och sedan halverar tillkommande avgifter så landar vi på en summa som uppgår till 56 345 kronor per avliden. Det avlider cirka 95 000 personer i Sverige varje år. Då blir, enligt det här räkneexemplet, den totala kostnaden för dessa begravningar svindlande 5,3 miljarder kronor.

Sedan minns vi att den totala kostnaden**** för begravningsverksamheten som betalas via begravningsavgiften beräknas till 6,3 miljarder för 2024. Det innebär att de totala kostnaderna för begravningsverksamhet och begravingar i Sverige årligen landar på cirka 11,6 miljarder kronor. Då har vi förstås inte räknat in resurser från övrig verksamhet på Kammarkollegiet, länsstyrelser och andra inblandade aktörer.

****Exklusive Stockholm och Tranås

Cirka 95 000 personer avlider i Sverige varje år.

Begravningsförsäkring

Som enskild kan man teckna en begravningsförsäkring, i tillägg till den begravningsavgift man betalar via deklARATIONEN. En vanlig sådan är Memento, via Sveriges Begravningsbyråers förbund (SBF) och dess auktoriserade medlemmar.

Den beskrivs så här:

- En begravningsförsäkring garanterar att det finns pengar avsatta till hela eller delar av kostnaden vid din begravning. Försäkringen bör även täcka bouppteckning, eventuell gravsten och framtida vård av graven.
- Historiskt sett har de givit högre ränta än placering av pengarna på banken.
- Du kan teckna den i hög ålder.
- Dina pengar är öronmärkta för begravningskostnaderna.
- Försäkringen betalas alltid ut, oberoende av din ålder och andra försäkringar.
- Eventuellt överskott går oavkortat tillbaka till dödsboet.

- De är skattefria vid utbetalning.
- Premien du betalar är fastställd och tidsbestämd.

Rent praktiskt är det egentligen inget annat än ett begravnings-sparande enligt ett fastställt belopp, beräknat på vad du vill att pengarna ska räcka till när du dör. Syftet är att åtkomsten till pengarna ska vara lätt för närstående, när andra saker i dödsboet som låsta tillgångar i form av fastigheter, bouppteckning och arvstvister kan ställa till det vid betalningen av en begravning. Fun fact i sammanhanget är att om du vänder dig till en auktoriserad begravningsbyrå och har denna begravningsförsäkring så får du 10 procent rabatt!

Tillsyn

Svenska kyrkans församlingar är ansvariga (huvudmän) för begravningsverksamheten i alla kommuner i Sverige förutom Stockholms stad och Tranås kommun. Ansvarigt departement för begravningsfrågor är Socialdepartementet.

Det finns ingen enskild tillsynsmyndighet för samtlig begravningsverksamhet i Sverige. Begravningslagen slår fast följande:

1 § Länsstyrelsen utövar tillsyn över begravningsverksamheten.

Länsstyrelsen har rätt att inspektera en verksamhet och på begäran få de upplysningar samt ta del av de handlingar och annat material som behövs för tillsynen. Lag (2012:133). I juli 2012 trädde en koncentration av länsstyrelsernas arbete med begravningsverksamheten till sju länsstyrelser (Stockholm, Östergötland, Skåne, Västra Götaland, Dalarna, Västernorrland och Norrbotten) i kraft. Detta för att effektivisera resurserna, men också för att öka kompetens och engagemang i begravningsfrågor.

Länsstyrelsernas ansvar innefattar även: Sprida ut aska

Om du vill sprida ut aska på annan plats än en begravningsplats måste du ansöka om tillstånd hos länsstyrelsen. Det kostar ingenting att ansöka.

Utser begravningsombud

Att vara begravningsombud innebär att man har i uppdrag att säkerställa att de personer som inte tillhör Svenska kyrkan får sina intressen tillgodosedda. Kortfattat innebär detta att ombuden ska se till att begravningsverksamheten sköts på ett korrekt sätt och att de som ansvarar för begravningsverksamheten använder pengarna från begravningsavgiften på rätt sätt, att avgiften går till begravningsverksamheten och inte används till övrig verksamhet inom Svenska kyrkan. I begravningsverksamheten ingår sådana åtgärder som har direkt samband med förvaltningen av de allmänna begravningsplatserna, det vill säga att alla människor, oavsett livsåskådning, ska få tillgång till en begravningsplats och en begravningsceremoni efter att personen avlidit. Om du vill bli begravningsombud ska du vara opartisk och får inte ha kopplingar till Svenska kyrkan.

Begravningsombud tillstyrker kostnadsberäkningar från huvudmännen och ska varje år inkomma med en årsberättelse till länsstyrelsen. Länsstyrelsen ansvarar för den utbildning begravningsombud ska delta i för att kunna utföra uppdraget.

Begravningsombud har rätt till skälig ersättning av huvudmannen för sitt arbete och sina kostnader. Ersättningen består av ett årligt grundarvode och ett belopp per sammanträde som de närvarar vid. Sammanträdesarvodet är 450 kronor per sammanträde. Det årliga grundarvodet betalas i förhållande till folkmängden den 1 januari i kommunen som förordnandet gäller i enligt följande:

Folkmängd den 1 januari	Grundarvode, kronor
-24 999	8 500
25 000–74 999	11 500
75 000–	17 000

Begravningsplatser

Trossamfund och stiftelser som vill skapa en enskild begravningsplats söker tillstånd för detta hos länsstyrelsen.

Efterlevande som inte är överens

Om efterlevande inte är överens om kremering eller gravsättning kontaktar de den huvudman som ansvarar för begravningsverksamheten. De ska hjälpa till att medla.

Om ni efter medling fortfarande inte kan komma överens överlämnas ärendet till länsstyrelsen. De prövar då vem som ska bestämma om kremering eller gravsättning.

Begravningsbranschen

När det gäller begravningsbyråerna så saknar de helt tillsynsmyndighet. Det krävs ingen speciell utbildning och ingen licens för att få starta och driva en begravningsbyrå. Auktorisationen som finns är skapad av branschen själv, genom organisationen SBF - Sveriges Begravningsbyråers förbund.

Begravning är en sällanköpstjänst och är man som konsument missnöjd kan en allmän anmälan göras till Konsumentverket och/eller till

Allmänna Reklamationsnämnden (ARN) om man vill ha den enskilda tvisten prövad.

Den etiska, mänskliga sidan av saken

Det sägs att man är i direktkontakt med en begravningsarrangör en till två gånger i livet. Det är till sin natur en så kallad sällanköps-tjänst. Många som har varit där kan nog känna igen sig i att man inte riktigt är sig själv, känslomässigt. Det är inte som att gå in till eventfixaren och beställa dj, goodiebags eller personliga hälsningar vid varje gästs tallrik. Man har heller inte alltid haft tid innan att se över en budget för begravningen, eller ens haft en chans att reflektera över vad en rimlig kostnadsbild är, eller om det finns tillgångar i dödsboet. Kanske vet man inte ens att det är en bra idé att ta reda på det innan samtalet med begravningsbyrån. Allt går så fort.

Den som har mötet med begravningsbyrån måste orka ha det här samtalet om vad mamma vill ha på sig i kistan och vad hon tyckte om för blommor, eller om det finns en vers till en eventuell dödsannons man kanske eller kanske inte har råd att sätta in. Förhoppningsvis kommer frågan från begravningsbyrån om det finns pengar i dödsboet, för annars kan du inte godta en offert förrän kommunen fått anmälan om behov av stöd till "fattigbegravning". Och nog vore det fint med ett programblad att ha som minne, och hur är det nu med datum? Hade mamma en favoritblomma och så kan ni fundera på vilka av de 800 psalmerna som ska sjungas. Vi ska skynda oss och se om vi kommer fram till pastoratet som bara har telefontid en timme om dagen och endast har begravningar på torsdagar och fredagar. Har ni valt något välgörande ändamål man kan skänka minnes-

gåva till, och det är ju brukligt med handbuketter under defileringen. Vill ni ha det? Matchande kistdekorationen kanske? Ljuslyktan på kistan får ni på köpet. Och kan ni fylla i en kundenkät om bemötandet?

Många val. Mycket känslor. Massor av pengar.

På begravningsbyråernas hemsidor finns spaltmeter att läsa om tips och trender. Hur man gör det där lilla extra för att göra en begravning personlig. En kista med nautiskt tema kanske? Med väderstrecken målade på. Mat, musik, bilder och tal.

Men också om vett och etikett. Alltifrån hur man ska klä sig till vilka som bör bjudas in och vilken sida av lokalen man ska sitta på. Jag hade inte blivit förvånad om det stått att man förväntas gråta i paritet med vilken bänkrad man sitter på. Fulgråt på rad åtta passar sig helt enkelt inte.

Är det rimligt att vi skapat denna hets kring en av livets kanske svåraste stunder. Jo, det finns de som säger att det var en befrielse att kunna ta tag i det praktiska. Men nog finns det väl gränser för vad vi kan kräva av, och sälja på, en sörjande?

Jag talade med en nära vän som är begravningsofficiant och som alltid tar alla sina olika engagemang på största allvar, med den äran. Han vittnade om enorma kvalitetsskillnader i branschen och ibland ett oetiskt beteende hos mindre seriösa begravningsbyråer, men också ett enormt slöseri. Bland annat när det gäller blommor.

”Jag ville få en bättre bild av hur de arbetar på ett krematorium, så jag praoade där under ett par dagar. En sak jag förfärades av var att när kistorna kom tillbaka efter begravningsstunden, ofta med stora, färska blomsterarrangemang för tusentals kronor kvar ovanpå, så

strippades kistan raskt och blommorna åkte rakt ner i komposten.
Det är ju förfärligt.”

Ska det verkligen behöva kosta så fruktansvärt mycket att dö?

Sammanfattning och slutsats

Det är enorma belopp som omgärdar begravningar i Sverige. Över 11 miljarder kronor årligen, genom både begravningsavgift och enskilda, ofta enormt höga, kostnader för dödsbon. Enligt mina beräkningar. Men det saknas en enhetlig tillsyn över begravningsverksamheten som omfattas av avgiften, och det saknas totalt en tillsyn av begravningsbranschen.

Anhöriga ställs ofta inför många tuffa val, i en svår period i livet och ofta utan att ha en fullständig bild av de ekonomiska förutsättningarna.

Efter att ha gått igenom begravnings-Sveriges olika beståndsdelar inställer sig en rad frågeställningar.

- Är det rimligt att det är Svenska kyrkan, ett religiöst samfund, som är huvudman för merparten av begravningsverksamheten i Sverige?
- Används begravningsavgiften på ett effektivt sätt?
- Hur får vi en bra, effektiv, pietetsfull och rimlig begravningsprocess för närstående?
- Hur går vi från fattig begravning till rättvisa begravningar?

Mot bakgrund av ovanstående föreslår jag därför:

- Tillsätta en utredning av hela begravningsprocessen. Den bör inkludera sådant som begravningsavgift, huvudmannaskap och begravningsbranschen, samt tillsyn därav.

Till utredningen skickar jag med följande förslag:

- Instifta en begravningsmyndighet med ansvar även för begravningsbranschen.
- Lyft bort huvudmannskapet från Svenska kyrkan.
- Inför en Sverigebegravning. Begravningsverksamheten effektiviseras och avgiften anpassas så att den även omfattar en klassisk begravning, inklusive sådant som exempelvis officiant, kista, blommor och enkel gravsten. Du ska kunna komma in på en begravningsbyrå och säga ”jag vill ha en Sverigebegravning” och fakturan går direkt till huvudmannen. Sedan ska tillval naturligtvis kunna göras.

Det kostar på att dö i Sverige. I runda slängar 50 000 kronor. Läger vi därtill att vi i genomsnitt betalat in cirka 40 000 kronor i begravningsavgift under vår livstid så hamnar vi på närmare 90 000 kronor. Det mest rimliga och rättvisa är naturligtvis om alla slipper tänka på de kostnaderna, både för närstående och oss själva. Döden är en del av livet. En oundviklig del av den. Och för mig framstår det som om samhället schabblat till det i onödan och sviker oss här.

**”Vissa har råd med en hamster,
andra med en fullblodsarab”**

**Eller: Marknaden som skenar
– djurägarnas kamp för rimliga priser**



Inledning

Vart tredje hushåll i Sverige har ett husdjur. Här finns 1,2 miljoner hundar, 1,7 miljoner katter samt kaniner, marsvin och hamstrar. De betyder mycket för oss; för fysiskt och psykiskt välmående, inte minst för att motverka ensamhet. Men som levande varelser kan de bli sjuka och behöva hjälp. Det blir dock allt svårare för människor att kunna ta sina djur till veterinären. De har helt enkelt inte råd. Under de senaste tio åren har kostnaderna för djursjukvård i Sverige fullkomligt skenat. Siffror från Statistiska centralbyrån visar att konsumentprisindex för veterinärtjänster ökade med 69 procent mellan 2015 och 2025. En ny studie, publicerad i *Frontiers in Veterinary Science* 2024, visar att priserna på vanliga behandlingar och operationer för hundar, katter och hästar har stigit långt mer än inflationen. Sverige sticker ut med stora prisskillnader mellan kliniker och en pris- och tillståndsmässigt helt oreglerad marknad som domineras av ett fåtal stora kedjor. Forskarna bakom studien menar att bristen på pris-transparens och marknadskoncentrationen sannolikt driver upp kostnaderna och riskerar att påverka både djurvälstånd och djurägares ekonomi.

Den här rapporten ger en övergripande bild av hur djursjukvårdsmarknaden fungerar, hur den regleras och vilken roll försäkringsbolagen spelar. Längst bak finns en lista med relevanta intressenter. Men framför allt beskriver den hur de dramatiska kostnadsökningarna påverkar människor och deras djur men även de veterinärer som de

möter på kliniker och djursjukhus runt om i Sverige. Rapporten ger en tydlig bild av det totala marknadsmisslyckande som djursjukvården är och den avslutas med förslag på hur man skulle kunna tänka för att komma till rätta med problemet.

När en marknad inte fungerar för dem som behöver den så måste den förändras.

Djursjukvårdssiffror i Sverige

- Det finns 1,2 miljoner registrerade hundar.
- Det finns uppskattningsvis 1,7 miljoner katter.
- Det finns 350 000 hästar (Sverige är ett av Europas hästtätaste länder).
- Enligt SCB uppgick nettoomsättningen för veterinärverksamhet (SNI 75) till 9 miljarder kronor år 2022. Givet den historiska tillväxttakten i branschen bedöms den totala omsättningen i svensk djursjukvård i dag ligga i storleksordningen 10–12 miljarder kronor.
- År 2024 genomfördes 1 221 770 patientbesök inom djursjukvården i Sverige.
- Den genomsnittliga omsättningen per patientbesök var 4 014 kronor.
- 20 procent av patientbesöken under 2024 var akuta. 2023 var den siffran 15 procent. Djurägare väntar längre innan de söker vård i förhoppning om att djuret ska bli bättre.
- Konsumentprisindex (KPI) för djursjukvård har ökat med 50 procent sedan 2020 och 69 procent sedan 2015.
- En studie bland 771 djursjukvårdskliniker i Sverige och Norge gjord av SLU 2023 visar att kliniker som tillhör en kedja har högst priser.
- Svenskar betalade in 6,3 miljarder kronor i premier för djurförsäkringar under 2024, vilket är en ökning med 5 procent jämfört med 2023. Under samma år betalade försäkringsföretagen ut 4,7 miljarder kronor i ersättning för djurskador. Premierna för djurförsäkringar har ökat stadigt och nästan fördubblats under de senaste tio åren.
- Försäkringsgraden för husdjur generellt i Sverige är 78 procent, och betydligt högre på djurslag som hund, häst och katt. Den siffran är högst i EU.
- En undersökning från ett av de större försäkringsbolagen visar att sju av tio djurägare är oroliga för kostnaderna för djursjukvården i Sverige. Om de är oroliga för premiekostnaderna framgår inte.

Veterinärmarknad och prisutveckling i Europa

Sverige

Reglering: Fri prissättning, ingen tillståndsplikt eller offentlig prisstyrning.

Marknad: Domineras av två stora kedjor (Evidensia, Anicura).

Prisnivå: +70 procent sedan 2015, varav +55 procent efter 2020.

Kommentar: Snabbast stigande och mest volatila priser i Europa.
Tydligt marknadsdriven vård.

Finland

Reglering: Fri prissättning.

Marknad: Ökad koncentration, stora kedjor växer snabbt.

Prisnivå: Stabil fram till 2022, därefter tydlig uppgång.

Kommentar: Konkurrensmyndigheten vill skärpa lagstiftningen och införa krav på pristransparens.

Danmark

Reglering: Fri prissättning. Viss reglering av läkemedel och beredskap.

Marknad: Tilltagande kedjebildning.

Prisnivå: Markant ökning 2022, därefter stabilisering.

Kommentar: Liknar Sverige men med långsammare prisutveckling.

Tyskland

Reglering: Priser fastställs i lag via Gebührenordnung für Tierärzte (GOT).

Marknad: Många fristående kliniker, låg koncentration.

Prisnivå: Kraftig engångsökning hösten 2022 efter reform.

Kommentar: Prisnivån stabil men styrs helt av lagstiftning.

Storbritannien

Reglering: Fri prissättning.

Marknad: Få stora riskkapitalägda koncerner dominerar.

Prisnivå: Ökat snabbare än inflationen.

Kommentar: Statlig granskning av marknaden pågår via Competition and Markets Authority (CMA).

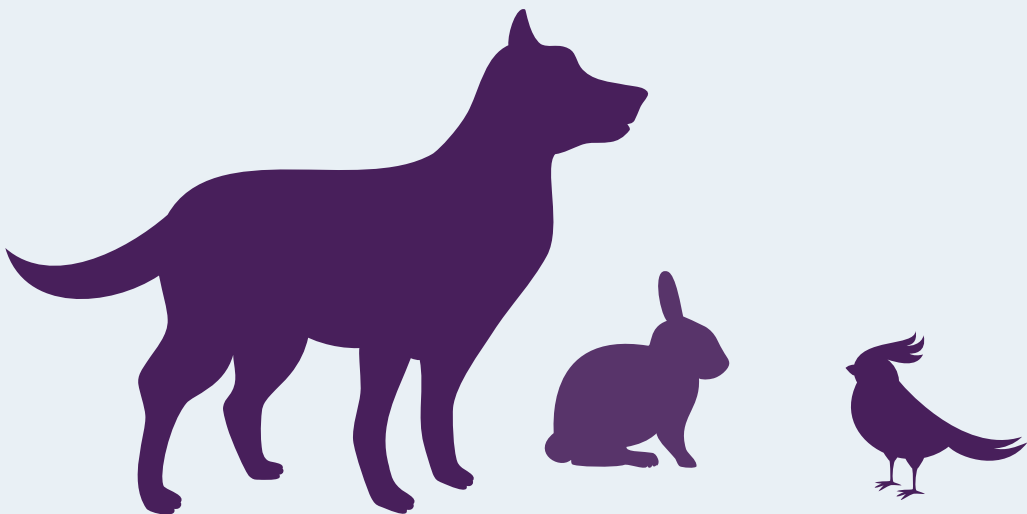
Frankrike

Reglering: Fri prissättning, men minst 50 procent av ägarna i en klinik måste vara verksamma veterinärer.

Marknad: Fragmenterad, domineras av självständiga kliniker.

Prisnivå: Jämn och långsam ökning.

Kommentar: Stark konkurrens och juridisk kontroll vid uppköp.



Tysklands GOT-reform jämfört med Sveriges fria prissättning

	TYSKLAND (GOT-systemet)	SVERIGE (fri prissättning)
Prismodell	Priser regleras nationellt genom Gebührenordnung für Tierärzte (GOT) – ett lagstadgat system som anger fasta avgiftsnivåer för olika behandlingar.	Helt fri prissättning. Kliniker sätter själva sina priser utan lagstadgade ramar eller tillsyn.
Reform 2022	Största uppdateringen sedan 1999. Engångshöjning på 20 – 60 procent för att kompensera två decenniers frysta taxor.	Ingen reform eller statlig prisstyrning. Priserna har ökat cirka 70 procent sedan 2015, drivet av marknadskrafter och kedjekoncentration.
Syfte med systemet	Säkerställa jämlik tillgång till veterinärvård och rimlig ersättning för veterinärer.	Skapa konkurrens och låta marknaden styra prisnivåer och tjänsteutbud.
Resultat	Prisnivån stabiliserades efter reformen. Höjningen upplevdes som kraftig men var en planerad korrigering.	Fortsatt kraftig prisökning och stora skillnader mellan kliniker. Brist på transparens och reglering.
Marknadsstruktur	Många fristående kliniker, låg koncentration.	Hög koncentration; två stora kedjor (Evidensia, Anicura) dominerar marknaden.

Sammanfattningsvis

Den svenska djursjukvården har under det senaste decenniet genomgått en dramatisk förändring. Från en marknad som tidigare dominerades av många små lokala kliniker till en snabb koncentration där två stora kedjor, Evidensia och Anicura, i dag dominerar marknaden. Siffror från Statistiska centralbyrån visar att konsumentprisindex för veterinärtjänster ökade med 69 procent mellan 2015 och 2025. De senaste fem åren var ökningen 55 procent, med särskilt kraftiga prisökningar 2022–2023 då årsförändringarna ibland översteg 25 procent.

Utvecklingen tycks inte drivas av ökade lönekostnader eller inflation, utan av en ökad marknadskoncentration. När stora, delvis riskkapitalägda, koncerner köper upp mindre kliniker minskar konkurrensen vilket i Sverige har lett till att priserna skenar. Forskning från SLU visar att kedjeägda kliniker har både högre priser och större prishöjningar än fristående aktörer. Skillnaden i kostnad för en behandling kan vara flera hundra procent beroende på vilken klinik eller djursjukhus man vänder sig till. Distriktsveterinärerna sticker ut. Där finns en tydlig och omfattande riktpreislista på deras hemsida.

Samtidigt har Sverige världens högsta försäkringsgrad för sällskapsdjur, 91 procent av alla hundar och drygt 60 procent av katterna är försäkrade. Men premieintäkterna har också skjutit i höjden med en fördubbling på tio år och alltmer av kostnaderna flyttas över på djur-

ägarna. Inte minst genom att försäkringsbolagen i dag oftast har både en fast och en rörlig självrisk.

Till skillnad från flera andra europeiska länder finns ingen reglering av priser. I dag krävs heller inte tillstånd eller registrering för etablering av verksamheter inom djurens hälso- och sjukvård, till exempel privata kliniker och djursjukhus. Verksamheten som sådan är inte heller underkastad offentlig tillsyn eller annan statlig styrning och har inte någon statlig finansiering.

I Tyskland finns ett nationellt tariffsystem (GOT) som styr prisnivåerna, i Frankrike måste minst hälften av ägarna till en klinik vara legitimerade veterinärer, och i Storbritannien pågår just nu en statlig granskning av marknadskoncentrationen.

Röster om kostnaderna för svensk djursjukvård



Eleonor Fredler

ordförande Sveriges Veterinärförbund:

”Vi förstår djurägarnas förtvivlan, frustration och ilska”

Hej Eleonor, varmt tack för att du tar dig tid att prata med mig om priserna för djursjukvård i Sverige.

Tack själv för att du lyfter frågan. Det har verkligen blivit ett enormt problem.

När jag tittar närmare på det här med prisökningar så får jag upp lite olika siffror. En siffra jag ofta stöter på är en 50-procentig ökning på fem år. Stämmer det?

Ja det är en siffra som nog kan överensstämma med verkligheten skulle jag säga. Enligt Svensk Djursjukvårds branschrapport från

2024 så ökade de genomsnittliga priserna med 4,9 procent. År 2023 uppgav Svensk Djursjukvård en prisökning på 6 procent. Jag vill påstå att dessa siffror inte är överensstämmande med verkligheten.

Vad beror det här på?

Ja du, djursjukvården blir ju alltmer avancerad vilket kräver anpassning av lokaler, inköp av högteknologisk utrustning, anställning och kompetensutveckling av personal.

Det låter ju rimligt. Eller? De två absolut största företagen inom privat djursjukvård i dag har bland de högsta priserna. Där kan jag säga att den genomsnittliga veterinärens löneökning inte är i paritet med de enorma prisökningarna, utan följer det så kallade ”märket”.

Så svaret på frågan varför man tar så höga kostnader för djursjukvården är helt enkelt ”därför att man kan”?

Det kan jag inte uttala mig om då jag inte är arbetsgivare, men det jag kan göra är att konstatera att priserna stuckit i väg något alldeles vansinnigt de senaste fem åren.

Vad får det för konsekvenser för er som veterinärer?

Vi som jobbar med djursjukvård möts av djurägare som bara blir mer och mer och mer förtvivlade. Och vi förstår dem. Vi förstår deras förtvivlan, frustration och ilska. Rent krasst är ju ett djur en ägodel som man som ägare har ansvar för enligt djurskyddslagen. Men vi vet ju att det inte är så i verkligheten. De känns inte som en ägodel. De är levande varelser som blir våra djupt älskade familjemedlemmar. Att då gång på gång, stående över ett akut sjukt djur, behöva vända sig till ägare och ställa frågan ”hur mycket pengar har ni?” påverkar naturligtvis oss som medmänniskor.

Den psykiska ohälsan bland veterinärer är hög och självmordsfrekvensen bland veterinärer är dubbelt så hög som i den allmänna

befolkningen. Det skulle jag säga åtminstone delvis beror på de enorma arbetsmiljöproblem som de här ständiga prisdiskussionerna innebär.

Man mår inte bra när man vet att man kunnat göra mer för ett djur, men plånboken räckte inte till. Det allra värsta är de förtvivlade barnen som är med. Som läkare kan man alltid säga att man gjort allt som stod i ens makt. Det kan inte vi.

Nu säger jag inte att jag tycker att all djursjukvård ska vara skattefinansierad eller djur är likställda människor, men du förstår, det gör något med oss när vi tvingas avstå från att behandla ett sjukt djur.

Du nämner själv de två stora bolagen som mer eller mindre tagit över marknaden, Evidensia och Anicura, vilken inverkan har de haft på prisbilden skulle du säga?

Det vi ser är ju att deras gradvisa övertagande har åtföljts av påtagliga prisökningar. Företagens egen förklaring är att priserna ger en rättvisande bild. Rättvis bild för vem då kan man ju fråga sig. För oss anställda ser vi tyvärr bara massiva försämringar i och med de ökande priserna.

Vilken roll ser du att försäkringsbolagen spelar i detta?

Priserna på premierna går ju upp naturligtvis, vilket jag förmodar är en konsekvens av att kostnaderna ökar. Men detta sker samtidigt som allt fler får undantag i sina försäkringar, exempelvis rasspecifika sådana.

Jag upplever också att det numera oftare förekommer allt fler kreativa anledningar till att inte ersätta vissa behandlingar, trots att behandlande veterinär bedömt att behandlingen behövs för att se till det sjuka djurets bästa.

Där är vissa bolag mer ”kreativa” än andra, så jag uppmanar verkligen djurägare att man gör sin hemläxa när man väljer försäkring. Försäkringsbolagen har numera också ofta egen rådgivning som ingår i försäkringen så att man inte söker veterinär ”i onödan”, alternativt uttryckt kostar bolagen pengar.

I kontakt med dessa rådgivningar förekommer det också att bolagen sedan skickar djurägare till specifika kliniker, som nödvändigtvis inte är den närmaste eller dit djurägaren önskar gå.

Hur länge kan det fortsätta så här?

Ja du, det vet jag inte. Det vi ser nu är att veterinär och djursjukskötare likväl som många djurägare börjar överge de stora djursjukvårdsbolagen. Kanske är det en hälsosam utveckling, men det får framtiden utvisa.



Thommy Sundell

ordförande Svenska Kennelklubben:

”Jag är djupt oroad över utvecklingen”

Hej Thommy, kan du börja med att beskriva SKK?

Som hundägarnas riksorganisation arbetar Svenska Kennelklubben för att hunden och hundägaren ska ha en självklar plats i det svenska samhället. Vi är en organisation med många olika typer av hundar. Det är arbetande hundar av olika slag, jakthundar och rena sällskaps-hundar. Den gemensamma nämnaren är hunden och hundägandet.

Hur ser SKK på detta med de kraftigt ökade veterinärkostnaderna i Sverige?

Först vill jag säga att hundägandet fyller en oerhört viktig funktion i samhället. Det bidrar till bättre fysisk hälsa, till bättre psykiskt välmående för många människor – inte minst för dem som får hjälp med den ensamhet som tyvärr är alltför vanlig i Sverige. Det är också positivt för de barn som ges möjlighet att växa upp med en hund. Både genom förståelse och empati med djur, men också genom det ansvarstagande som det kommer med. Med det sagt så är det naturligtvis oerhört bekymmersamt att kostnaderna för djursjukvård har ökat så dramatiskt.

Vad får ni för signaler från era medlemmar?

Det är väldigt tydligt att våra medlemmar är djupt bekymrade över

den här utvecklingen. Det handlar både om uppfödare som drabbas, men också om människor som vill köpa en valp och som är oroliga över eventuella kostnader de kan drabbas av om hunden skulle bli sjuk.

Vad ser du som orsaken till den här utvecklingen?

Det har helt enkelt blivit en annan ägarstruktur inom svensk djursjukvård. Det har blivit mer affärsinriktad veterinärmedicin med fokus på optimal lönsamhet, något som sedan visar sig på fakturan till våra medlemmar.

Vilka konsekvenser tror du att detta får för såväl djuren som deras ägare?

Över lag så riskerar djurvälståndet att påverkas negativt i Sverige av den här utvecklingen. För den enskilda hundägaren så är det självklart något man tar med i beräkningen vid köp av en hund, i synnerhet om man haft en hund tidigare och har erfarenhet av hur dyrt det kan bli. Sedan är det ju också så att vi måste ta med i diskussionen risken för att man helt enkelt låter bli att söka vård när hunden blir sjuk av rädsla för kostnaderna. Det är naturligtvis en fruktansvärd situation att behöva befinna sig i som djurägare, att inte ha råd att ge sitt djur den vård den behöver utan att i stället tvingas säga nej till behandling. Särskilt bekymrad är jag för de smuggelhundar som tyvärr fortsätter att komma in i vårt land och som inte sällan har större hälso-problem än andra hundar.

Vilken roll kan försäkringsbolagen spela?

De drabbas ju också av de ökande kostnaderna och det är naturligt att premierna och självriskan ökar som en konsekvens av detta. Samtidigt tycker jag att man kan förvänta sig att försäkringsbolagen vidtar åtgärder som möter detta. Vilka de skulle vara lämnar jag till försäkringsbolagen. Något som jag vet uppfattas som en trygghet för

många djurägare är den rådgivning via telefon eller videomöte som flera försäkringsbolag erbjuder.

Vad bör göras för att komma till rätta med problemet?

Konkurrensverket gör nu en kartläggning av pristransparensen i svensk djursjukvård för att utreda hur det påverkar kostnaderna. Det är bra, men pristransparens räcker inte. Det är min fasta övertygelse att det här är en marknad som behöver regleras i någon form. Jag tycker exempelvis att man behöver titta på vilken roll Jordbruksverket kan spela här.

Vad finns det för förväntan på er som organisation i den här situationen?

I och med den utbredda oro som finns för detta så finns det också en förväntan på SKK att vi ska arbeta målmedvetet med den här frågan och det gör vi också. Jag är djupt oroad över utvecklingen.



Anna Reilly

föreningsrådgivare Svenska Ridsportförbundet

”Kostnaderna försvårar hästägandet i Sverige”

Hur ser förbundet på detta med de kraftigt ökade veterinärkostnaderna i Sverige?

Vi är oroliga, givetvis. Det är oerhört bekymmersamt. Det är enormt viktigt att människor har möjlighet att ge sitt djur rätt vård, oavsett vilken typ av djur det är. Ridsporten med sina många hästar är beroende av fungerande förebyggande hälsovård och tillgång till akuta insatser vid skada eller sjukdom, i hela landet. Djurskyddslagen kräver att man ska säkra vården av skadade eller sjuka djur.

Vad får ni för signaler från era medlemmar?

Att kostnaderna ökar så kraftigt försvårar hästägandet i Sverige. Vi upplever också att det finns en större osäkerhet, att man inte riktigt vet hur man ska göra som djurägare i vissa lägen. Då är telefonrådgivning en väg att gå, men det behövs också ökad kunskap i exempelvis hur man lägger om ett sår på en häst. Här kan försäkringsbolagen spela en ännu större roll.

Vad ser du som orsaken till den här utvecklingen?

Det är att det är stora kapitalstarka kedjor som köpt upp mindre ked-

jur. Det är positivt att kompetensen har ökat och man kan i dag rädda fler djur än tidigare i och med att vården är mer avancerad. Men det verkar också som att det ytterst är någon som profiterar på djurägare kanske mer än vad som är rimligt. Sedan är det ju inte bara vården som blivit dyrare, utan även försäkringspremierna.

Vilka konsekvenser tror du att detta får för såväl djuren som deras ägare?

Det är framför allt två konsekvenser jag oroar mig för. Det ena är att man avlivar ett djur som hade kunnat behandlas. Det andra är att man helt enkelt inte längre har råd att skaffa det husdjur man vill ha.

Ibland ser jag människor som startar insamlingar i sociala medier för att få hjälp att finansiera en behandling av sitt djur. Jag tycker det är ledsamt att det ska behöva vara på det sättet, att man inte kan rädda sitt djur.

Vid prisjämförelser har det visat sig att samma rutiningrepp kostat 12 000 kronor i Bollnäs och 65 000 kronor i Stockholm. Vad tänkte du när du hörde det?

Ja, jag förstår ju att saker kan tillstöta. Men det låter helt galet. Riktigt sjukt att det kan vara så faktiskt.

Vad bör göras för att komma till rätta med problemet?

Med ett fåtal stora bolag på marknaden så är det svårare att driva ner priserna som konsument. Men i dag är det många mindre kliniker som kämpar för sin överlevnad och jag önskar att vi vände oss till dem i större utsträckning. Där får man ofta ett mer familjärt mottagande och en väldigt hög kunskap. Å andra sidan är det inte rimligt att kräva av djurägare att man ska förstå kostnadsskillnaderna mellan olika kliniker beroende på vem som äger dem eller var de ligger.

Vad tror du om detta med pristransparens?

Det tror jag kan vara bra. Det skapar trygghet och man kan lättare fatta ett beslut. Å andra sidan spelar det ingen roll om man vet vad det kostar, om man ändå inte har råd att behandla sitt djur. Då hjälper ”dialog längs vägen” ingenting.

Men Distriktsveterinärerna har en bra lista, och vi bör också se över hur de kan hjälpa till ännu mer för att säkerställa tillgången till djursjukvård i hela landet.

Vad finns det för förväntan på er som organisation i den här situationen?

Påverkansarbete bedriver vi hela tiden och har bland annat suttit med i regeringens hästutredning. Det här är viktigt för våra medlemmar. Det behövs en likvärdig vård över hela landet. Det är självklart. Vi vill ju till exempel helst inte behöva åka in med en häst, utan kunna ta hand om den i sin hemmiljö bland ”bekanta bakterier”. Vi driver också frågan om veterinärbrist och där tror jag att Distriktsveterinärerna kan spela en ännu större roll.

Borde skattemedel gå till veterinärvård?

Det är en jättesvår fråga. Men ytterst bör vi ställa oss frågan ”om vi inte tycker att det är ok att djur inte får den vård de behöver, är det ok att människor inte heller får det?” Även inom humanvården kan man ju betala sig till bättre eller snabbare vård. Så att skattemedel ska gå till djursjukvård tror jag är svårt när vi i dag inte har en vård för människor som fungerar.



Agneta Egenvall

professor Sveriges Lantbruksuniversitet:

”En lagstiftning skulle vara bra”

Priserna på djursjukvård har ökat dramatiskt det senaste decenniet. En ny studie publicerad i *Frontiers in Veterinary Science* visar att kostnaderna för vanliga behandlingar för hundar, katter och hästar i Sverige har stigit betydligt snabbare än inflationen – i vissa fall med över 60 procent på bara ett år. Bakom utvecklingen finns en snabbt växande marknad som domineras av ett fåtal stora kedjor och där pristransparensen är låg.

För att förstå vad som händer i svensk djursjukvård och vilka konsekvenser prisutvecklingen får för både djurägare och djur har jag pratat med professor Agneta Egenvall, veterinär och författare till studien.

Vad var det som fick er att vilja undersöka prisutvecklingen inom djursjukvården?

Jag är av den torra uppfattningen att priser och prisutveckling behöver dokumenteras och när jag började med detta fanns ingen dokumentation och ingen verkade heller vilja ha någon. Så det var det, plus en känsla av att priserna ökade så kraftigt som fick mig att börja med detta. Tänk om folk snart inte ens visste att det varit billigare tidigare men med en bra kvalitet ändå, även om vi kan göra relativt mycket mer nu för att forskning går framåt och utrustning utvecklas.

Hur har prisutvecklingen sett ut?

Först kan vi konstatera att priserna tidigare, för 30 år sedan, i stället var väldigt låga om vi tittar på sådant som dygnskostnad exempelvis, när ett djur blir inlagt. Sedan dess har vi övergått till det jag närmast kan beskriva som en priskarusell med skenande priser på vård och, som en konsekvens, även på försäkringarna.

Du konstaterar att en del av förklaringen är att vården blivit bättre men att det inte räcker som förklaring. I stället pekar du på marknadens utformning. Vad är det du ser där?

På ett sätt är detta enkelt. Förenklat kan man säga att någonstans tog vinstintresset överhanden och någon konstaterade att det här med djursjukvård kan bli en rejäl kassako. Det var när de två största kedjorna gjorde sitt intåg på den svenska marknaden. Men det finns andra faktorer som också spelar en väldigt stor roll. Man kan nämna till exempel att många djurägare verkligen vill ha den allra bästa vården för sina husdjur och vi har fler regler som handlar om hygien och patientsäkerhet, båda saker som driver investeringar och kostnader. En del faktorer driver upp vården tillsammans, när djurägarna vill ha mer vård så är det mer sannolikt att veterinärer investerar mer.

Du har uttryckt att det har blivit en klassfråga att kunna ge sitt djur vård. Vad tänker du kring det?

Ytterst så är det väl så att om djuren är helt i händerna på "marknaden" för att få nödvändig vård så blir det också en klassfråga. Det finns två risker med det. Den ena är att vissa inte har råd att ha en katt eller en hund, men den andra är ännu värre – nämligen att man avstår från att gå till veterinären och djuret lider. Sedan tycker jag att ingen ska behöva avliva en hund för att man inte har råd med en relativt enkel behandling eller operation.

Vad kan vi göra åt detta?

Det här är ju en utveckling vi sett under relativt lång tid nu och något

borde ha gjorts för länge, länge sedan. Hade man till exempel börjat med en pristransparens mycket tidigare så hade vi kanske kunnat undvika den här dramatiska utvecklingen. Jag skulle vilja se att prisökningarna planar ut och tänker att en lagstiftning skulle vara bra, i synnerhet när vi får in så stora aktörer på marknaden. Men jag vet inte hur det skulle gå till, det är upp till politiken att lösa.



Emma Terander

chef arbetsmarknad, Gröna arbetsgivare

”Vissa har råd med en hamster, andra en fullblodsarab”

Hur ser du på debatten om djursjukvårdskostnader som har blossat upp?

Det har blivit en ideologisk debatt att det på något vis skulle vara en klassfråga att ha djur. Då är det viktigt att komma ihåg att vi på Gröna arbetsgivare inte bedriver ideologi utan vi bedriver privata verksamheter. Det har skett en snabb utveckling inom djursjukvården, snabbare än inom humanvården vill jag påstå. Vi kan ge långt mycket mer avancerad vård i dag för det första. För det andra kan vi konstatera att bilden av husdjuret har förändrats. De är familjemedlemmar i dag, nästan likställda med barnen. Förr fanns det inte en tanke på att hunden skulle sova i sängen, i dag är det en självklarhet.

Det är bra att vi har ett så starkt djurskydd i Sverige, men utvecklingen kommer med en prislapp och det behöver folk förstå. Det blir ju tydligt när man får en faktura inom djursjukvården. Jag tycker att man borde ha bättre hum om vad kostnaden för ett armbrott i humanvården är till exempel. Då skulle vi få lite bättre förståelse för vad våra skattepengar används till och vad saker och ting kostar.

Vad beror det på att kostnaderna har blivit så höga?

Kraven på avancerad djursjukvård, och möjligheten att också tillhandahålla det, har ökat markant. Det är omfattande ingrepp, utrustning, lokaler, löner, utbildning för personalen och så vidare. Vissa djurägare kommer in och säger ”gör allt ni kan!”. Sedan ska vi också komma ihåg att försäkringsbolagen har också en rätt rejäl vinstmarginal.

Vad tänker du när du hör att så många som var tredje djurägare drar sig för att söka vård för sitt djur på grund av oro för kostnaderna?

Under inflationen märkte vi att djurägare sökte vård senare, vilket också gjorde att det blev dyrare eftersom det var mer akut och tillståndet kanske hunnit bli mer allvarligt då tyvärr. Här skulle jag säga att det finns en viss risk ibland att de digitala rådgivningstjänsterna, som exempelvis försäkringsbolagen erbjuder, ger rådet att inte söka vård, vilket sedan kanske visar sig vara felaktigt och vården blir då dyrare när djuret hinner bli sjukare.

Det är viktigt att vara om och kring sig som djurägare. Man bör ha koll på priser på olika kliniker, men också veta att billigast inte alltid är bäst. Det finns alltid veterinärer som är mindre nogräknade, inte använder den senaste metoden och utrustningen osv.

Sedan bör man också känna sitt djur, det vill säga veta hur det ser ut när det är helt friskt. Hur nos och ögon ser ut, vilken kroppstemperatur de har och vad de har för normalvikt. Man måste också fundera över vilket slags djur man mäktar med, livsstilmässigt, men också kostnadmässigt. Vissa har råd med en hamster, andra en fullblodsarab.

Bör man göra något åt utvecklingen, och vad kan man i så fall göra?

Konkurrensverket kommer med sin utredning att ge oss en fingervisning om vad man kan göra. Det talas om riktpreislistor, och det har ju

funnits förr. Då tyckte Konkurrensverket inte om dem. Men det är så lätt att de blir missvisande då det inte alltid finns ett pris på ett ingrepp. Det kan bero på djurets ras, ålder, vikt och andra hälsotillstånd. Då blir en prislista svår att ta fram.

Men Distriktsveterinärerna har ju lyckats med det? Där ligger en omfattande riktpislista på deras hemsida.

Ja men de är ju skattefinansierade och går med underskott, så då är det ju lättare.

Distriktsveterinärerna är inte skattefinansierade, de ska bära sina egna kostnader. För att klara det måste de ibland subventionera olönsamma områden genom intäkter från mer lönsamma regioner. Däremot stämmer det att de gått med visst underskott.

Jaha, ok.

När jag pratar med veterinärer så säger de att de upplever att den höga psykiska ohälsan som finns i yrket delvis beror på prisfrågan, vad tänker du om det?

De anställda får i större utsträckning prata pris nu än tidigare. Vissa djurägare är arga redan när de kommer in för att de tror att det kommer att bli dyrt. De kan också vara arga för att försäkringsbolaget hänvisar till vissa kliniker, vilket de gör för att få ner kostnaderna. Det här är stressande för dem som jobbar. Naturligtvis. Det är jättesvårt att säga ett pris, för att det är så många olika faktorer som spelar in. Som till exempel hur själva ingreppet går och om det tillstöter några komplikationer. En överviktig labrador har kanske en annan kostnadsbild än en chihuahua.



Johan Lindholm

ordförande Folksam Sak

”Vi vill stoppa det här”

När jag säger att djursjukvårdskostnaderna ökat med 70 procent de senaste tio åren, och 50 procent de senaste fem åren – vad tänker du då?

Att vardagen har blivit dyrare för vanligt folk de senaste åren har nog ingen missat. Att det också gäller att ha råd med ett husdjur är egentligen inte förvånande, mer som ett tecken i tiden. Att det ska vara dyrt att leva. Det är ingen bra utveckling så klart.

I takt med att veterinärvården blir dyrare, justeras försäkringspremierna uppåt – men gör branschen något för att bromsa kostnadsutvecklingen?

Jag är ingen expert på just veterinärbranschen och kan inte säga så mycket om varför det blivit dyrare. Däremot har Folksam valt att försöka påverka det här prisracet. Det blir ju dyrare försäkringar och dyrare djurvård för alla om det här får fortsätta, så vi vill stoppa det här. Det är nog ett långsiktigt arbete, det finns inget Alexanderhugg. Folksam jobbar med att skapa relationer med veterinärkliniker och få förtroende från dem. Då kan de rekommendera Folksam till sina kunder och vi kan rekommendera dessa mer prisrimliga kliniker. På så sätt jobbar vi tillsammans med kliniker som tar ansvar för att hålla nere priserna.

Priserna har stigit kraftigast sedan stora kedjor som Anicura och Evidensia tog över marknaden. Hur påverkar deras dominans era kostnader – och i förlängningen kundernas premier?

Konkurrensverket har ju fått ett uppdrag att kartlägga veterinärmarknadens pristransparens, vi hoppas att deras granskning kan ge oss draghjälp för att trycka ner priserna. Vi kommer fortsätta prata med de stora bolagen också, många kommer ju söka sig till dem. Min uppmaning är att jämföra priserna, ta inte första bästa – det finns pengar att spara.

Kan du förstå att många djurägare känner att djursjukvård har blivit en klassfråga?

Det har blivit dyrare för vanligt folk de senaste åren och som jag ser det är allt som har med ekonomin att göra en klassfråga. Jag blir upprörd över att vanligt folk drabbas för att deras kära hund eller katt blir sjuk. Att de får välja mellan att rädda barnens sjuka kanin och ställa mat på bordet. Så ska det inte vara.

Analys

Den svenska djursjukvårdsmarknaden fungerar inte längre för dem som behöver den. Svenska djurägare är djupt oroliga för den dramatiska ökningen av veterinärkostnaderna, som enligt SCB är 69 procent mellan 2015 och 2025. Oron visar sig inte minst genom att man söker vård för sent, vilket både orsakar onödigt lidande för djuret och gör behandlingen dyrare när tillståndet försämrats och mer vård krävs. Den allra mest allvarliga ytterligheten är naturligtvis när man undlåter att söka vård alls. Även Sveriges Veterinärförbund tycker att utvecklingen är oroande och menar att det, förutom att det drabbar djuren, också påverkar medlemmarnas arbetsmiljö negativt. De pekar på den höga förekomsten av psykisk ohälsa och suicid inom yrket. De menar att de skenande priserna är en starkt bidragande orsak till detta då det leder till att de ofta hamnar i starkt emotionella och stressande diskussioner om liv och död med djurägare.

Det tycks inte vara ökade lönekostnader, mer avancerad utrustning eller inflation som driver kostnaderna, utan den ökade marknads-koncentrationen. De två stora kedjorna har dammsugit marknaden på mindre kliniker vilket lett till att priserna skenar. Forskning från SLU visar att kedjeägda kliniker har både högre priser och större pris-höjningar än fristående aktörer.

Sverige har världens högsta försäkringsgrad för sällskapsdjur, vilket naturligtvis är bra. Men även försäkringspremierna har skjutit i höj-

den med en fördubbling på tio år och här ser vi att alltmer av kostnaderna flyttas över på djurägarna. Inte minst genom att försäkringsbolagen i dag oftast har både en fast och en rörlig självrisk. Kanske ändå ett begripligt sätt för dem att förmå djurägare att välja vårdgivare med omsorg, även om frågan bör ställas varför de inte gör mer för att bromsa utvecklingen.

Frågan är också hur mycket kostnadsmedvetenhet som ligger inom rimlighetens gräns att förvänta sig från djurägare. Är det rimligt att tro att människor förstår att om jag bara ringer en klinik som ligger två timmar från mitt hem så kan jag komma ned till mindre än hälften, kanske en tredjedel, av kostnaden i storstadsområdet där jag bor? Inte sällan har dessutom den klinik man alltid gått till och haft förtroende för blivit uppköpt vilket har lett till en helt ny prisbild.

Till skillnad från flera andra europeiska länder finns ingen reglering av priser, tillstånd eller ägarstruktur inom svensk djursjukvård. Sammantaget ser vi bilden av en marknad där djursjukvården blivit en kassako. Priserna ökar snabbare än i något jämförbart land, priskillnaderna mellan kliniker är stora och pristransparensen låg.

Det som en gång var en självklarhet, att kunna ta sitt djur till veterinären, har i allt högre grad blivit en klassfråga. Eller för att citera Gröna arbetsgivare ”Vissa har råd med en hamster, andra en fullblod-sarab”. De hänvisar i stället i sina branschrapporter till vad man som djurägare kan göra för att undvika veterinärbesök när räntorna gått upp och mjölken är dyr. Borsta tänderna på djuren och se till att de inte blir för feta, lyder två av de goda råden. Att sänka priserna ligger inte i deras intresse.

Men vill vi att det ska vara så? När vi vet vad våra djur betyder för det psykiska och fysiska välmåendet och vad möjligheten att få växa upp med ett djur betyder för barn, är det orimligt att djursjukvården

sällar sig till raden av marknadsmisslyckanden i vårt land. Bara för att något inte varit reglerat tidigare, betyder det inte att det inte kan vara just detta; ett marknadsmisslyckande. Det ohämmade vinstintresset går före djurens hälsa och deras ägares välmående.

Politiken

Ser vi till politikens ståndpunkter i frågan har Socialdemokraterna nu ändå under ett par års tid drivit frågan om djursjukvård med utgångspunkten att priserna är för höga och en ökad pristransparens krävs. Partiet har därför ett flertal gånger lyft frågan i riksdagen och också presenterat ett ”veterinärpaket” med förslag på några åtgärder för att bromsa utvecklingen.

Lyssnar man å andra sidan till en av Moderaternas riksdagsledamöter i miljö- och jordbruksutskottet, så slog denne under ett seminarium i Almedalen 2025 fast att:

”Som moderat tycker jag inte vinstbegränsningar är rimligt, det måste få kosta. Jag tror inte att pristransparens kommer att rätta till det här som vi pratar om i dag. Det viktiga är dialogen med djurägaren så att man vet vad det kommer att kosta längs vägen. Då står man inför ett ställningstagande som djurägare.”

Detta sägs mot bakgrund av att djursjukvården har blivit mer avancerad och håller högre kvalitet i dag, vilket ingen vill ändra på. Något alla nog kan hålla med om, förvisso. Men. Någon får gärna rätta mig om jag har fel. Är det inte så att det inte spelar någon roll om man vet vad det kommer att kosta om man ändå inte har råd att betala för behandlingen? Tydligt är att politiken har misslyckats med att skydda djur och djurägare i den här frågan, och lika tydligt tycks vara att regeringen inte heller har något större intresse av att göra det framgent.

Tydligt är också att när djursjukvårdsmarknaden inte fungerar för dem som behöver den, så måste den förändras. Mot bakgrund av detta föreslår jag följande:

Förslag på kort och på lång sikt

1. Auktorisering och pristransparens

I dag krävs varken tillstånd eller registrering för att starta en verksamhet inom djurens hälso- och sjukvård, som till exempel en privat veterinärklinik eller ett djursjukhus.

Inför auktorisering av veterinärkliniker och djursjukhus. I samband med auktoriseringen förbinder man sig också att följa en riksprislista, med ett spann som tar hänsyn till vissa parametrar som komplikationer och omkostnader för den specifika kliniken. Varje verksamhet kan gå under, men inte över riksprislistan. Vi kan kalla auktoriseringen Svensk Djursjukvårdsstandard och modellen för ”schyssta priser”.

2. Fasta undersökningskostnader

En stor osäkerhet för djurägare är den initiala undersökningen för diagnostiseringen av ett djur, vilken kan bli oerhört kostsam längs vägen. Här bör man utreda en utformning av fasta undersökningskostnader. Vissa patienter kommer då att bli lönsamma, medan andra blir mer av en förlustaffär, rent ekonomiskt. Ungefär som en gäst vid ett julbord. Men djurägaren slipper få en fråga varje halvtimme om nästa röntgenplåt, blodprov eller annan åtgärd. I sådan emotionellt stressande situation är det svårt, för att inte säga omöjligt, att veta vilken undersökning eller provtagning som är nödvändig eller rimlig. Det är ännu svårare att säga nej. Fasta undersökningskostnader är en del av införandet av ”schyssta priser”-modellen.

I samma anda bör man införa fasta, låga priser för preventiv vård och utreda hur kostnaderna för tandvård, som oftast inte täcks av försäkringen, kan bli lägre.

3. Inför en branschspecifik prisnämnd

Allmänna reklamationsnämnden har ingen specifik nämnd för djursjukvård, utan det hanteras inom ramen för tjänster. Deras beslut är, som alltid inom ARN, en rekommendation och inte tvingande. När "schyssta priser" införs bör man därför också utreda möjligheten att instifta en fristående branschspecifik prisnämnd för djursjukvård med helt oberoende representanter, där utslaget är tvingande, med möjlighet till överklagan. Denna ska aktivt kommuniceras mot djurägare så att fler ges möjlighet att få tillbaka sina pengar vid överprisättning.

4. Utred en modell för vinstbegränsning inom djursjukvården

Det finns flera internationella exempel på hur man lyckats få ner priserna på djursjukvård. Även Sverige bör utreda en långsiktig vinstbegränsning av djursjukvård, helt enkelt för att djur i praktiken inte är som vilken ägodel som helst. I vårt land ska fler ha råd med något annat än en hamster.

När tåget inte kommer

Järnvägen, marknadsmodellen och
ett system utan marginaler



Sammanfattning

Den svenska järnvägen är i flera avgörande avseenden inte en välfungerande marknad. Under tre decennier har ansvar för trafik, underhåll och planering delats upp mellan ett stort antal aktörer. Samtidigt är järnvägen ett tekniskt nätverk där varje del är beroende av helheten. När störningar uppstår sprids effekterna snabbt genom systemet.

Rapporten visar att denna kombination, fragmenterad styrning i ett sammanhängande system, skapar ökade samordningskostnader, svagare robusthet och bristande långsiktighet. Resultatet är ett system som är oerhört känsligt för avvikelser.

För resenären innebär det förseningar och minskad tillit. För industrin innebär det ökade kostnader och sämre förutsägbarhet. För klimatpolitiken innebär det att överflyttning från väg till järnväg begränsas. För beredskapen innebär det minskad handlingsförmåga.

Järnvägen bär i dag flera samhällsbärande funktioner samtidigt. Det ställer krav på samordning, kontinuitet och systemansvar som en uppdelad styrmodell har svårt att fullt ut leverera. När marknadsmodellen inte producerar dessa egenskaper uppstår ett funktionellt marknadsmisslyckande.

Det är inte en ideologisk slutsats. Det är en konsekvens av hur systemet är utformat.

Prolog

16.42

Det är tisdag och regnet hänger i luften över perrongen.

Hon står där varje vardag. Inte längst fram, inte längst bak, utan ungefär mitt i, där dörren brukar stanna. Hon har lärt sig var den brukar hamna. Hon har lärt sig hur lång tid det tar från signal till inrullning.

16.42. Det är inte bara en avgångstid. Det är en gräns. Missar hon det tåget blir nästa för sent. Förskolan stänger 17.30. Det finns inga marginaler i systemet och inga marginaler i hennes schema.

Hon vet inte vem som äger spåren. Hon vet inte hur tågplanen fastställs eller hur många entreprenörer som ansvarar för växlarna. Hon vet bara att när högtalarrösten säger "försenat på grund av tidigare vagnfel" betyder det att någon annans minuter nu är hennes problem.

Ett par meter bort står en man med hjälm i handen. Han ska vidare till ett skift som börjar 18.15. Längre bort sitter en student på sin resväska. Alla väntar på samma sak: att systemet ska hålla.

När tåget rullar in andas perrongen ut.

Det är ett komplext system där hundratusentals resor varje dag ska

fungera i ett gemensamt nät av räls, signaler och tidtabeller. När det fungerar märks det knappt. När det inte gör det påverkas vardagen direkt.

16.42 är där järnvägspolitiken möter livet.

När marknaden möter samhällssystemen

Under de senaste decennierna har allt fler delar av den svenska samhällsekonomin organiserats genom marknadslösningar. Från apotek och skola till välfärdstjänster och infrastruktur har konkurrens och upphandling blivit centrala styrprinciper. I flera fall har reformerna syftat till att öka effektiviteten och förbättra kvaliteten. Men när marknadsmodeller tillämpas på verksamheter med starka samhällsbärande funktioner uppstår en avgörande fråga: fungerar marknaden alltid bättre än samlad styrning?

Den här rapporten är en del av en bredare granskning av just sådana gränsdragningar. Den undersöker när marknadslogik fungerar och när den kolliderar med systemets faktiska förutsättningar.

Järnvägen är ett särskilt tydligt exempel.

Under tre decennier har den svenska järnvägen stegvis omvandlats från en sammanhållen statlig verksamhet till ett system präglad av upphandling, konkurrens och kontrakt. Infrastruktur och trafik har separerats. Flera operatörer delar samma spår. Underhåll utförs av entreprenörer. Ansvar fördelas genom avtal.

Sverige har gått längre än många andra europeiska länder i att applicera marknadslogik på järnvägssektorn. Reformerna byggde på ett

tydligt löfte: konkurrens skulle skapa effektivitet, dynamik och bättre resultat för resenärer och skattebetalare.

Men järnvägen är inte vilken marknad som helst. Den är ett tekniskt nätverk med fysiskt och begränsat utrymme. Den är en ryggrad för arbetspendling och industriella transporter. Den är central för klimatomställningen. Den är en del av nationell beredskap. När den inte fungerar påverkas vardagen, företagens logistik och samhällets robusthet.

Den här rapporten ställer därför en grundläggande fråga: Har marknadsmodellen gjort järnvägen mer välfungerande för dem som är beroende av den? För pendlaren som bara har ett tåg som fungerar i vardagen. För industrin som bygger sin konkurrenskraft på tillförlitliga leveranser. För personalen som bär systemet i vardagen. För samhället som behöver tillförlitlighet i kris. Eller har fragmentiseringen skapat nya samordningskostnader, nya gränssnitt och nya sårbarheter som inte fullt ut beaktades när reformerna genomfördes?

Nationalekonomisk teori om marknadsmisslyckanden visar att marknader fungerar sämre i system med naturliga monopol, starka beroenden mellan olika delar och där störningar får spridningseffekter i hela systemet. Järnvägen uppvisar samtliga dessa egenskaper.

Tre decennier efter avregleringen är det därför rimligt att göra bokslut. Inte av ideologiska skäl, utan av funktionella.

Är den svenska järnvägsmodellen en välfungerande marknad? Eller visar erfarenheterna på ett marknadsmisslyckande i ett samhällsbärande nätverk där helheten är större än summan av delarna?

Järnvägen är inte en vanlig marknad

Ett tekniskt nätverk där helheten avgör

Järnvägen är inte en tjänst som kan plockas isär i oberoende delar. Den är ett tekniskt nätverk. Spår, signaler, kontaktledningar, trafikledning, fordon, personal, underhåll och tidtabeller är ömsesidigt beroende av varandra. När en del brister påverkas helheten.

Till skillnad från många andra marknader där en aktör kan misslyckas utan att hela systemet påverkas, är järnvägen sammanlänkad. Ett signalfel i en knutpunkt kan få följd effekter i flera regioner. En nedriven kontaktledning kan stoppa både person- och godstrafik. Ett försenat tåg blockerar nästa. Spåren kan inte byggas ut i takt med efterfrågan på kort sikt, och tåglägen är en knapp resurs.

Det innebär att konkurrens på järnväg inte fungerar som på en marknad med fri etablering. Två aktörer kan inte utan vidare lägga in var sin avgång om spåret redan är fullt. Konkurrensen sker inom ett redan belastat system.

I den offentliga debatten beskrivs järnvägen ofta i termer av valfrihet. I praktiken är valet för resenären ofta begränsat. Det finns ett tåg som fungerar för att få vardagen att gå ihop. Om det bara går ett tåg 16.42 från Gävle central spelar det mindre roll hur många operatörer som delar på systemet.

Valfriheten avgörs således i praktiken av hur mycket trafik som får plats på spåren.

I ett integrerat system kan resurser omfördelas snabbare. I ett uppdelat system kräver motsvarande åtgärder samordning mellan flera organisationer. Det gör inte samarbete omöjligt, men det påverkar systemets reaktionsförmåga.

Marknadsmodellen bygger på antagandet att konkurrens mellan aktörer driver effektivitet. Nätverkslogiken bygger på behovet av samordning och helhetsstyrning. Det är i mötet mellan dessa två logiker som den svenska järnvägsdebatten måste förstås. Frågan är inte om konkurrens kan fungera i vissa delar, utan om ett tekniskt och i stora delar begränsat nätverk med höga samordningskrav kan styras som om det vore en uppdelningsbar tjänstemarknad. Det är den spänningen som präglar utvecklingen sedan avregleringen.

Från statlig helhet till marknadsmodell

Reformernas steg och deras konsekvenser

Under större delen av 1900-talet var den svenska järnvägen organiserad som en sammanhållen statlig verksamhet genom Statens Järnvägar (SJ). Infrastruktur, trafik, underhåll och planering låg inom samma organisation, och beslut om investeringar och drift fattades inom ett gemensamt ansvar.

Det innebar inte att systemet var utan problem. Men ansvar och prioriteringar låg samlat. Avvägningar mellan underhåll, trafik och investeringar gjordes inom samma organisation.

Den första stora reformen kom 1988, då ansvaret för infrastrukturen skiljdes från trafiken. Staten tog över spåren genom det nybildade Banverket, medan trafikverksamheten låg kvar i SJ, som senare bolagiserades. Syftet var att tydliggöra kostnader och skapa en mer effektiv styrning. Infrastruktur sågs som ett naturligt monopol, medan trafiken i teorin kunde konkurrensutsättas.

Under 1990-talet utvecklades modellen vidare. Regional persontrafik öppnades för upphandling, där landsting och senare regioner beställde trafik från olika operatörer. År 1996 öppnades även godstrafiken för

konkurrens, vilket gjorde det möjligt för flera bolag att trafikera samma infrastruktur.

Reformerna låg i linje med en bredare europeisk utveckling, där järnvägsmarknader successivt liberaliserades. Syftet var att pressa kostnader, öka effektivitet och skapa dynamik. Samtidigt innebar förändringarna att järnvägen i allt högre grad kom att styras genom avtal mellan olika aktörer, snarare än genom intern samordning.

Mellan 2009 och 2010 genomfördes nästa steg, då persontrafiken öppnades för kommersiell etablering. Sverige blev därmed ett av de länder i Europa som gått längst i att öppna järnvägsmarknaden.

Reformerna skedde inte i ett vakuum. EU:s järnvägspaket syftade till att harmonisera regelverk och möjliggöra gränsöverskridande trafik. Samtidigt har flera andra länder, som Tyskland och Frankrike, behållit en mer integrerad struktur även efter liberalisering. Sverige valde en mer konsekvent uppdelning.

Den mest betydelsefulla förändringen var inte att fler aktörer tillkom, utan hur systemet styrs.

Helhetsansvaret delades upp mellan flera aktörer: Trafikverket ansvarar för infrastrukturen, regioner för delar av persontrafiken, operatörer för trafiken och entreprenörer för underhållet. Varje aktör fick egna uppdrag och incitament, i hög grad kopplade till kontrakt snarare än till systemets funktion som helhet. Samordning blev i större utsträckning en fråga om avtal och förhandling, snarare än en intern prioritering.

Internationella jämförelser

Olika vägar i Europa

Den svenska järnvägsmodellen framställs ibland som en naturlig följd av europeisk harmonisering. Det är en förenkling.

EU:s järnvägspaket har krävt en juridisk separation mellan infrastruktur och trafik samt öppning för konkurrens. Däremot har medlemsstaterna haft betydande frihet i hur långt de velat gå organisatoriskt och marknadsmässigt. Sverige har valt en av de mest konsekventa uppdelningsmodellerna i Europa.

I Tyskland är Deutsche Bahn organiserat som en statlig koncern där infrastrukturen och trafikbolagen är juridiskt separerade, men samlade under samma ägare. Det innebär att planering, investering och trafikering kan koordineras inom en gemensam struktur, samtidigt som konkurrens förekommer i delar av systemet.

I Frankrike har reformer genomförts för att anpassa systemet till EU:s regelverk, men staten har behållit en stark central roll. Infrastrukturen förvaltas separat, men systemet präglas fortsatt av nationell planering och gradvis marknadsöppning.

I Norge är infrastrukturen statlig och persontrafiken upphandlas i trafikpaket. Samtidigt har staten behållit en tydlig strategisk kontroll

och reformerna har justerats när problem uppstått.

Sammantaget visar dessa exempel att marknadsöppning kan kombineras med olika grader av integrering och statlig styrning.

Sverige avviker genom att ha en mer konsekvent uppdelning. Infrastruktur, trafik, underhåll och planering är i högre grad organisatoriskt separerade och sammanlänkade genom kontrakt. Få andra länder har gått lika långt i att fragmentera systemet. Det innebär inte att Sverige är ensamt om att ha utmaningar. Men det innebär att den svenska modellen är ett av de tydligaste exemplen på en järnväg organiserad utifrån marknadsprinciper.

Punktlighet används ofta som ett mått på hur väl olika järnvägssystem fungerar. Bilden är dock mer komplex än vad enstaka procent-satser antyder.

Internationella jämförelser påverkas av hur punktlighet definieras, vilka trafikslag som ingår och hur mätningen genomförs. I vissa system räknas små avvikelser som förseningar, i andra tillåts större marginaler. Även skillnader i kapacitetsutnyttjande, trafikmix och geografiska förutsättningar påverkar utfallet.

Det innebär att punktlighet inte kan användas som ett entydigt mått på styrmodellens kvalitet.

Samtidigt framträder ett mer generellt mönster. I hårt belastade system tenderar punktligheten att vara mer känslig för störningar, särskilt i långväga trafik där effekterna sprids över större delar av nätet. I system med större marginaler och tydligare samordning är variationerna ofta mindre.

Hur järnvägssystemet fungerar i praktiken

Tågplan, kapacitet och beroenden

För att förstå de problem som i dag präglar den svenska järnvägen räcker det således inte att studera punktlighetssiffror eller enskilda upphandlingar. Man måste förstå hur systemet faktiskt är uppbyggt och styrs i praktiken.

Järnvägen är inte en tjänst som kan justeras från vecka till vecka. Den är ett planerat flöde av rörelser i ett fysiskt begränsat nätverk. Systemets kärna är den årliga tågplanen, fastställd av Trafikverket. I tågplanen fastställs varje tågläge, det vill säga exakt var och när ett tåg får köra. Här avgörs prioriteringar mellan person- och godstrafik, här planeras banarbeten och här reserveras kapacitet för oförutsedda behov. Processen är omfattande och sker i samordning både nationellt och europeiskt.

När planen väl är fastställd är systemet i praktiken låst för ett helt år. Det innebär att järnvägen saknar den flexibilitet som ofta förutsätts i marknadsretoriken. Om en sträcka redan är hårt belastad går det inte att sätta in fler avgångar med kort varsel.

Här uppstår en central spänning. Marknadslogiken utgår från att fler aktörer kan öka utbudet. Nätverkslogiken innebär att utbudet i prak-

tiken begränsas av hur mycket trafik som får plats på spåren.

Ett tågläge är rätten att befinna sig på en viss plats vid en viss tidpunkt. På enkelspår kan endast ett tåg åt gången befinna sig mellan två mötesstationer. Även på dubbelspår är utrymmet begränsat, särskilt under höghastighetstrafik när olika trafikslag sammanfaller.

När trafiken ökar utan att infrastrukturen byggs ut förändras systemets egenskaper. Marginalerna krymper och återhämtningsförmågan minskar. Mindre störningar får större spridningseffekter. En försening på några minuter är därför inte bara en avvikelse från tidtabellen. Den kan blockera efterföljande tåglägen och skapa följdförseningar som rör sig genom nätverket.

Järnvägen är också ett samtidighetssystem. Snabbtåg, regionaltåg, pendeltåg och godståg delar ofta samma spår, trots att de har olika hastighet, stoppmönster och prioriteringsbehov. Att få dessa flöden att fungera tillsammans är en kontinuerlig avvägning. I ett system med goda marginaler kan störningar hanteras. I ett hårt belastat system sprids de snabbt.

Underhåll är en annan central del av systemets funktion. Till skillnad från många andra infrastrukturer kan järnvägen inte enkelt stängas utan att konsekvenserna blir omedelbara. Banarbeten kräver avstängningar, vilket självklart minskar utrymmet på spåren. När trafiken är tät måste underhållet planeras i begränsade tidsfönster, vilket ökar komplexiteten. Om förebyggande åtgärder skjuts upp ökar risken för akuta fel, och sådana fel får stora konsekvenser i ett hårt belastat nät.

Tekniskt sett är järnvägen ett sammanhängande system. Spår, signaler och tidtabeller är gemensamma. Organisatoriskt är den uppdelad. Trafikverket ansvarar för infrastrukturen och kapacitetstilldelningen.

Regioner upphandlar regional trafik. Kommersiella operatörer driver fjärrtrafik. Underhållet utförs av entreprenörer. Flera aktörer kör godståg.

Varje aktör verkar inom sitt uppdrag, men alla är beroende av samma tekniska struktur. Det innebär att funktion i praktiken avgörs av hur väl helheten samordnas.

Underhåll och marginaler

När utrymmet för återhämtning försvinner

Den svenska järnvägen är hårt belastad. Trafiken har ökat under lång tid, medan stora delar av järnvägen är dimensionerad för lägre belastning. År 2024 genomfördes omkring 252 miljoner resor på järnväg i Sverige, motsvarande 13,6 miljarder personkilometer. Samma år transporterades cirka 66 miljoner ton gods, motsvarande 21,8 miljarder tonkilometer. Järnvägen står för ungefär en femtedel av det totala godstransportarbetet i landet.

Det är betydande flöden, koncentrerade till ett nät som på många håll saknar alternativa omledningsvägar.

Järnvägsinfrastrukturen ägs av staten genom Trafikverket. Samtidigt är utförandet av underhållet i stor utsträckning organiserat genom upphandling, där arbetet delas upp i geografiska kontrakt som utförs av entreprenörer, ofta med flera led av underleverantörer.

Underhållet har ökat i nominella termer över tid. I början av 2000-talet låg anslagen på omkring 5-7 miljarder kronor per år. I dag ligger nivån på cirka 15-20 miljarder kronor, vilket motsvarar i storleksordningen några tiondels procent av BNP och omkring 1 procent av statens utgifter. Samtidigt har resurserna haft svårt att hålla jämna steg med ökad trafik, en åldrande anläggning och högre krav på till-

gänglighet. Resultatet beskrivs ofta som en ackumulerad underhållsskuld på tiotals miljarder kronor.

I ett välfungerande system dominerar det förebyggande underhållet. Planerade insatser minskar risken för fel och skapar stabilitet över tid. I praktiken har en större andel av resurserna kommit att användas till att åtgärda fel när de redan uppstått. Det innebär att störningar blir mer akuta, svårare att planera och mer kostsamma att hantera.

Den upphandlade modellen innebär samtidigt att underhållet delas upp i kontrakt som löper över begränsade tidsperioder. Entreprenörer byts ut och underleverantörer används i flera led. I praktiken kan ett och samma banavsnitt över tid hanteras av flera olika organisationer med skiftande arbetssätt. Det påverkar kontinuiteten i arbetet.

Från fackligt håll, inte minst från Seko, har det under lång tid riktats kritik mot denna struktur. Liknande iakttagelser har också gjorts i granskningar från Riksrevisionen och i analyser från Trafikverket. Kritiken handlar om bristande kontinuitet, otydliga ansvarsförhållanden och svårigheter att upprätthålla långsiktig kunskapsupbyggnad.

Järnvägsunderhåll är i hög grad erfarenhetsbaserat. Kunskap om specifika sträckor, återkommande problem och lokala förutsättningar byggs upp över tid och är svår att fullt ut dokumentera. När organisationer byts ut riskerar kunskapen att gå förlorad. Det kan leda till att återkommande fel hanteras upprepade gånger utan att grundorsakerna åtgärdas.

Samtidigt påverkar kontraktens utformning incitamenten. Kortare avtalsperioder och kostnadspress kan minska utrymmet för långsiktiga investeringar i kompetens och förebyggande underhåll. Resultatet är ett system där ett arbete som i grunden kräver kontinuitet och

erfarenhet organiseras i en struktur som präglas av uppdelning och tidsbegränsning.

Persontrafikens punktlighet ligger normalt kring 85–90 procent, medan godstrafiken ofta ligger lägre. Men punktlighet är i detta sammanhang mindre ett mått på enskilda prestationer och mer ett uttryck för hur väl helheten fungerar.

Godstrafik och industri

Järnvägen som del av produktionssystemet

När järnväg diskuteras i offentligheten handlar det ofta om pendling och punktlighet i persontrafiken. För svensk ekonomi är godstrafiken minst lika central.

År 2024 transporterades omkring 66 miljoner ton gods på järnväg i Sverige, motsvarande 21,8 miljarder tonkilometer. Det innebär att cirka 21 procent av landets godstransportarbete sker på spår. Bakom dessa siffror finns skogsprodukter, stål, malm, energi och insatsvaror till industrin. Järnvägen är därmed inte bara ett transportmedel, utan en del av produktionssystemet.

När den fungerar är den integrerad i företagets logistik. När den inte fungerar uppstår snabbt kostnader, i form av störda leveranser, ökade lager och minskad produktionssäkerhet.

För industrin är förutsägbarhet avgörande. Råvaror ska anlända i rätt tid, produktion ska flyta utan avbrott och färdiga varor ska nå marknaden enligt kontrakt. Om järnvägen upplevs som osäker tvingas företag bygga in egna marginaler, genom större lager, alternativa transporter eller redundanta avtal. Det innebär ökade kostnader och i vissa fall en överflyttning till vägtransport, trots att järnvägen i grunden är mer energieffektiv för tunga och långväga flöden.

Kostnadsstrukturen påverkar samtidigt konkurrensförutsättningarna. Godstågsoperatörer betalar banavgifter som har höjts över tid, medan väginfrastrukturen i större utsträckning finansieras via generella skatter.

Kostnadsbilden mellan transportslagen är därmed inte symmetrisk. Godstrafiken delar dessutom i stor utsträckning spår med persontrafik. På många huvudstråk samsas pendeltåg, regionalståg, snabbtåg och godståg i samma kapacitet. De har olika egenskaper och krav, vilket gör prioriteringar nödvändiga.

I praktiken ges persontrafik ofta företräde i högtrafik, vilket är politiskt förståeligt eftersom många människor påverkas direkt. Konsekvensen kan bli att godstrafiken får lägre regularitet eller hänvisas till tider med sämre förutsättningar.

För industrier med kontinuerlig produktion är stabila transportflöden avgörande. Störningar i järnvägen kan snabbt få konsekvenser i form av produktionsstopp, kontraktsbrott och ökade kostnader, vilket gör järnvägen till en systemrisk i ekonomin.

Samtidigt är godstrafiken i stor utsträckning kommersiell, medan infrastrukturen är gemensam och beslutas i långsiktiga nationella planer. Här uppstår en grundläggande asymmetri. Trafiken kan anpassas relativt snabbt, medan kapaciteten förändras långsamt. När efterfrågan ökar riskerar flaskhalsar att bestå.

Klimatdimensionen

När systemet avgör utsläppen

Klimatomställningen av transportsektorn beskrivs ofta i termer av teknik, elektrifiering och nya drivmedel. Men för tunga och långväga transporter finns redan ett transportslag med låga utsläpp: järnvägen. Den avgörande frågan är därför inte om alternativet finns, utan om det används.

För industrin är valet mellan järnväg och väg i praktiken inte ett klimatval, utan ett systemval. Det handlar om tillförlitlighet, leveransprecision och kostnadsrisk. När järnvägen fungerar integreras den i logistikflödena. När den inte gör det väljs den bort. Det innebär att överflyttning från väg till järnväg inte främst avgörs av klimatmål, utan av hur transportsystemet faktiskt fungerar i vardagen.

Kostnadsstrukturen spelar samtidigt en viktig roll. Järnvägstransporter belastas med banavgifter som har ökat över tid, medan stora delar av väginfrastrukturen finansieras via generella skatter. Det innebär att konkurrensvillkoren mellan transportslagen inte är helt symmetriska. I praktiken påverkar detta hur företag väger kostnad mot risk i sina transportval.

I teorin kan utsläppen minska genom att flytta transporter från väg till järnväg. I praktiken sker också motsatsen. När utrymmet på

spåren är begränsat, störningarna återkommande eller kostnaderna svåra att förutse flyttas gods i stället till väg. Klimatutfallet blir därmed en konsekvens av hur systemet fungerar, inte av vilka mål som satts upp.

Internationella erfarenheter pekar i samma riktning. Investeringar i järnväg, särskilt i kapacitet och tillförlitlighet, kan skapa förutsättningar för att öka järnvägens andel. EU:s transportpolitik bygger också på denna logik. Samtidigt varierar resultaten mellan länder, beroende på hur väl systemen fungerar i praktiken.

Det innebär att klimatpolitiken i transportsektorn i grunden är beroende av infrastruktursystemens funktion. Om järnvägen inte upplevs som ett stabilt alternativ begränsas möjligheten att minska utsläppen, oavsett politiska ambitioner.

Beredskap och totalförsvaret

Järnvägen som strategisk infrastruktur

Under lång tid har järnvägsdebatten främst handlat om punktlighet och effektivitet. I ett förändrat säkerhetspolitiskt läge har ytterligare en dimension blivit tydlig: järnvägen är en del av Sveriges strategiska infrastruktur.

I händelse av kris eller konflikt är järnvägen avgörande för

- militär mobilitet
- transport av drivmedel och förnödenheter
- livsmedels- och varuförsörjning
- evakuering och omdirigering av transporter
- avlastning av väg- och flygtrafik.

Den är därmed inte enbart ett transportsystem, utan en del av totalförsvarets funktionsförmåga.

Ett transportsystem som ska fungera i kris måste kunna hantera avbrott, sabotage, extrema väderhändelser och snabbt förändrade trafikmönster. Det förutsätter att systemet har tillräckliga marginaler, alternativa lösningar och en förmåga till snabb samordning.

I ett integrerat system är beslutsvägarna i regel kortare. I ett organisatoriskt uppdelat system kräver motsvarande anpassning samord-

ning mellan flera aktörer med olika uppdrag och ansvar. Det innebär inte att ett uppdelat system inte kan fungera i kris, men att kraven på samordning ökar samtidigt som tidsmarginalerna minskar.

I fredstid kan ansvarsfördelning hanteras genom kontrakt och etablerade processer. I kris förändras logiken. Frågan blir då inte hur ansvaret är fördelat, utan vem som kan utöva ett samlat systemansvar.

Infrastrukturen förvaltas av Trafikverket, trafiken bedrivs av flera operatörer och underhållet utförs av entreprenörer. Regioner ansvarar för delar av persontrafiken.

När extraordinära prioriteringar måste göras, exempelvis att ge företräde åt militära transporter eller omdirigera godsflöden, krävs en tydlig nationell styrning. Ett system med flera organisatoriska nivåer måste då fungera som en sammanhållen helhet. Om beslutsvägarna är otydliga eller långsamma riskerar fördröjningar att uppstå just när tidsfaktorn är som mest kritisk.

Järnvägen är samtidigt en fysisk infrastruktur med begränsade alternativa sträckningar. På flera centrala stråk finns få eller inga redundanta omlidningsmöjligheter. Ett avbrott i en knutpunkt kan därför få konsekvenser långt utanför den aktuella platsen.

Detta förstärker sambandet mellan vardag och kris. Ett system som redan utnyttjas hårt har begränsad flexibilitet när belastningen ökar eller när delar av nätet slås ut.

Återuppbyggnaden av det civila försvaret har aktualiserat frågan om statens kontroll över samhällsbärande funktioner. Transportsektorn är en av dessa.

Järnvägen är i grunden statligt ägd, men driften är i stor utsträckning organiserad genom upphandling och konkurrens. Statens styrning sker därmed i huvudsak genom regelverk och avtal, snarare än genom direkt operativ kontroll.

I normalläge är detta en etablerad ordning. I krisläge ställs högre krav på att systemet kan agera samlat och med tydliga mandat. Det avgörande är inte om aktörerna är offentliga eller privata, utan om strukturen möjliggör ett enhetligt agerande när läget kräver det.

Den mänskliga infrastrukturen

Kompetens, kontinuitet och systemets funktion

Spår, signaler och tågplaner är järnvägens synliga struktur. Men varje fungerande transportsystem har också en mänsklig infrastruktur. Lokförare, tågvärdar, trafikledare, signaltekniker, underhållsarbetare och verkstadspersonal omsätter plan till praktik. När något avviker från tidtabellen är det människor som fattar beslut i realtid.

I den tidigare integrerade järnvägsorganisationen fanns en sammanhållen struktur för drift, underhåll och trafikledning. I dagens modell är personalen spridd över flera organisationer, entreprenader och kontrakt.

Fackförbundet Seko har under lång tid pekat på att återkommande upphandlingar och operatörsbyten skapar organisatorisk osäkerhet och bryter kontinuitet. Korta kontrakt och återkommande omorganisationer försvårar långsiktigt arbetsmiljöarbete och gör det svårare att bygga stabila arbetslag.

När ett avtal löper ut kan en ny operatör ta över trafiken. I vissa fall följer personalen med, men inte alltid. Även när den gör det innebär övergången nya ledningsstrukturer, nya scheman och nya prioriteringar. I ett tekniskt nätverk där erfarenhet är central påverkar detta mer än arbetsvillkoren. Det påverkar hur systemet fungerar över tid.

Lokalkännedom, riskbedömningar och samarbetsrutiner byggs upp under många år. När organisationer förändras riskerar den kunskapen att gå förlorad eller spridas mellan olika aktörer så att helheten går förlorad.

Kostnadspress i upphandlingar innebär samtidigt att bemanning ofta blir en variabel. Debatten kring tågvärdar i Stockholms pendeltåg 2023 illustrerar detta tydligt. När operatören MTR beslutade att minska bemanningen uppstod en omfattande konflikt där skyddsombud och Arbetsmiljöverket involverades.

Frågan handlade inte enbart om service, utan om ensamarbete, evakueringsansvar, hot- och våldssituationer samt förarens arbetsbelastning. Seko har i detta sammanhang återkommande lyft att bemanning inte enbart är en kostnadsfråga, utan en fråga om säkerhet och systemets motståndskraft.

I ett system med små tekniska marginaler är personalen den sista ”bufferten”. När bemanningen minskar, minskar också systemets förmåga att hantera störningar.

Järnvägsyrken kräver lång utbildning och specialiserad erfarenhet. Bristen på lokförare och tekniska specialister har periodvis varit påtaglig.

I ett system med återkommande upphandlingar investerar varje aktör inom ramen för sitt kontrakt. Samtidigt är hela systemet beroende av att det finns tillräckligt många utbildade och erfarna medarbetare.

Alla är beroende av kompetensen, men ingen ensam aktör bär fullt ansvar för att den byggs upp över tid. I tidigare kapitel har vi analyserat kapacitet, underhåll, klimat och beredskap. I varje dimension

finns en gemensam nämnare: återhämtningsförmåga. Återhämtning är i praktiken en mänsklig handling.

När signalfel uppstår, växlar fryser, eller när ett tåg måste evakueras. Det är personalens beslut, erfarenhet och samspel som avgör hur långt störningen sprids. I ett beredskapsperspektiv blir detta särskilt tydligt. Ett system kan ha teknisk redundans, men utan erfaren och tillräckligt bemannad personal förlorar det sin faktiska förmåga att agera.

Marknadsmodellen är konstruerad för att skapa effektivitet genom konkurrens. Men ett tekniskt nätverk med små marginaler är beroende av stabil organisation och erfaren personal.

Fem prioriterade reformer för en fungerande svensk järnväg

För att stärka järnvägens funktion krävs förändringar i hur systemet styrs och organiseras

1. Återta det strategiska greppet om underhållet

Järnvägsunderhållet bör successivt stärkas i statlig regi, med ökad operativ kapacitet inom Trafikverket.

Det innebär:

- minska beroendet av uppdelade entreprenader för basunderhåll
- bygga upp egen teknisk kompetens och operativ förmåga
- säkerställa långsiktig planering i stället för korta kontraktscyklar.

Underhåll är en grundläggande systemfunktion som kräver kontinuitet och helhetssyn.

2. Prioritera förebyggande underhåll och minska underhållsskulden

Den nationella infrastrukturplanen innebär en ökad ambitionsnivå. Men utan en tydligare prioritering av förebyggande underhåll riskerar insatserna att i huvudsak hantera akuta brister, snarare än att minska dem över tid.

Det innebär:

- tydlig och långsiktig finansiering av underhållet
- mål för balansen mellan förebyggande och akut underhåll
- offentlig uppföljning av systemets tillförlitlighet, inte enbart punktlighet.

Ett fungerande system byggs genom långsiktiga insatser, inte bara genom att åtgärda akuta fel.

3. Stärk det samlade systemansvaret

Styrningen av järnvägen behöver i högre grad utgå från systemets funktion som helhet.

Det innebär:

- tydligare mandat för nationell prioritering vid kapacitetskonflikter
- samordnad planering av trafik och kapacitet
- stärkt koordinering mellan infrastruktur, trafik och beredskap.

Ett sammanhängande system kräver ett tydligt och aktivt systemansvar.

4. Säkra den mänskliga infrastrukturen

Kompetens och kontinuitet är avgörande för järnvägens funktion.

Det innebär:

- tryggare villkor vid operatörsbyten
- en nationell strategi för kompetensförsörjning
- bemanningsnivåer som utgår från säkerhet och funktion.

Personalens erfarenhet och närvaro är en förutsättning för systemets robusthet.

5. Bygg kapacitet för klimat och beredskap

Kapacitet och redundans behöver planeras utifrån framtida behov, inte enbart dagens trafik.

Det innebär:

- investeringar i flaskhalsar och kapacitetsbrist
- ökad kapacitet för godstransporter på järnväg
- integrering av beredskapskrav i planeringen.

Ett samhällsbärande transportsystem måste ha utrymme att hantera både tillväxt och kriser.



Foto: privato

”Man gör det som ingår, men inte mer”

Emilia Wikström Melin

Emilia Wikström Melin, utredare på Seko, om hur järnvägen fungerar i praktiken

Hur skulle du beskriva det svenska järnvägssystemet i dag?

- Man behöver skilja på två delar: infrastrukturen och trafiken. De påverkar varandra, men fungerar som två olika ben i systemet.

- När det gäller infrastrukturen ser vi många störningar. En stor del av dem är kopplade till hur underhållet är organiserat i dag.

Vad är det i organisationen som skapar problem?

- Underhållet är upphandlat i olika kontrakt, där privata entreprenörer ansvarar för olika delar av nätet. Kontrakten är ofta ganska korta, fem plus två år, och det påverkar incitamenten.

- Särskilt mot slutet av kontrakten finns det begränsade skäl att göra mer än det som ingår. Man gör det som ingår, men inte mer. Om man exempelvis är ute och lagar en trasig växel och noterar att den bredvid också snart ger upp, så är det långt ifrån självklart att man byter den också. Det ingår inte i upphandlingen.

Hur märks det i det dagliga arbetet?

- Det handlar om hur uppdragen är avgränsade. Om du är ute och åtgärdar ett fel och samtidigt ser att något annat snart kommer gå sönder, så åtgärdar du inte det – för det ingår inte.

- Då får man i stället återkomma senare. Det gör att man jobbar mer styckevis, i stället för att ta ett helhetsgrepp om anläggningen.

Hur ser konkurrensen ut på underhållssidan?

- Det är ganska få aktörer som kan lägga bud, kanske fem – sex större företag. Det krävs stora investeringar i maskiner och utrustning, vilket gör att det inte är så lätt för nya aktörer att ta sig in.

Vilken roll har Trafikverket i detta?

- Trafikverket har det övergripande ansvaret, men de arbetar mycket med upphandling och har inte alltid samma närvaro i anläggningen. Det påverkar också kunskapen om det faktiska tillståndet i systemet.

Vad händer med kunskap och kompetens över tid?

- Det varierar. Ibland följer personalen med när kontrakt byts, ibland inte. Men det är också svårt att rekrytera till branschen.

- Det är ett tungt arbete, ofta på natten och under tidspress. Tidigare fanns det mer utrymme att gå bredvid och lära sig av erfarna kollegor. I dag förväntas man ofta kunna jobbet direkt, och det påverkar kompetensuppbyggnaden.

- I dag ser vi också att kunskapen halkar efter på Trafikverket. De har för dålig kännedom om sina anläggningar helt enkelt.

Hur påverkar belastningen i systemet själva underhållet?

- Det går tåg hela tiden, vilket gör det svårt att få till avstängningar.

Samtidigt är de nödvändiga, både för att kunna arbeta och av arbetsmiljöskäl.

- Det leder till kortare tidsfönster och en mer pressad arbetssituation.

Hur ser ni på kapaciteten i systemet?

- Den är för liten. Vi har inte tillräckligt med spår, och både persontrafik och godstrafik använder samma infrastruktur.

- Är det fullt, så är det fullt. Då finns det inget utrymme att hantera störningar eller att öka trafiken.

Hur påverkar kostnader och avgifter järnvägen?

- Banavgifterna är en utmaning, särskilt för godstrafiken. För många företag blir det en kostnadsfråga, och då väljer man ibland andra transportslag.

Hur ser ni på järnvägen i ett beredskapsperspektiv?

- Järnvägen är helt central i ett beredskapsperspektiv. Då blir det också tydligt att ansvarsfördelningen spelar roll.

- Frågor som vem som ska sköta underhållet i en kris, och hur systemet fungerar om något större inträffar, blir väldigt konkreta. Om det värsta händer, vill vi då som land förlita oss helt på ett antal privata entreprenörer...?

Hur sårbart är systemet i dag?

- Att det är sårbart ser vi varje dag, i form av förseningar och störningar. En stor del av problemen är kopplade till infrastrukturen.

- Hur sårbart det är i ett större perspektiv är svårare att säga, men det är tydligt att det finns brister.

Vad är viktigast att ta med sig?

- Att allt hänger ihop. Järnvägen har varit underfinansierad under lång tid, och det påverkar hela systemet.

Avslutning

När tåget är sent är det lätt att se problemet som logistiskt. Men bakom förseningen finns en struktur. En struktur där ansvar är uppdelat, robusthet är kostsam men nödvändig och där effektivitet i normaldrift kan stå i konflikt med motståndskraft vid störning.

Det handlar om:

- människan som planerar sitt liv kring en avgångstid
- industrin som bygger sin konkurrenskraft på förutsägbarhet
- klimatomställningen som förutsätter att transporter flyttas från väg till spår
- beredskapen som kräver redundans och samlad styrning.

Järnvägen är inte bara en marknad. Den är ett samhällssystem.

Om marknadsmodellen inte fullt ut klarar att bära de krav som ett sådant system ställer, är det inte ideologiskt radikalt att ompröva den.

Frågan är om styrmodellen skapar ett system som håller – för människan, för industrin och för klimatet.

Svensk järnväg i siffror

(senaste tillgängliga helår, 2024)

Trafikvolym

- Omkring 250 miljoner tågresor per år.
- Cirka 13,6 miljarder personkilometer.
- Cirka 66 miljoner ton gods.
- Omkring 21–22 miljarder tonkilometer.
- Ungefär 20–21 procent av Sveriges totala godstransportarbete sker på järnväg

Kapacitet och struktur

- Nationell tågplan fastställs årligen av Trafikverket.
- Person- och godstrafik delar i stor utsträckning samma spår.
- Flera operatörer trafikerar samma infrastruktur.
- Underhåll utförs i stor utsträckning genom upphandlade entreprenader.

Punktlighet (översiktlig nivå)

- Persontrafikens punktlighet ligger normalt kring 85–90 procent, beroende på mätmetod.
- Godstrafikens punktlighet är generellt lägre.
- Förseningar orsakas av en kombination av infrastrukturfel, fordonsfel, kapacitetsbrist och yttre faktorer.

Systemets kännetecken

- Hög kapacitetsbelastning på flera huvudstråk.
- Begränsade omledningsmöjligheter i delar av nätet.
- Kombination av statligt ägd infrastruktur och konkurrensutsatt trafik.

När medicinen inte finns

Om apoteksmarknaden och samhällsansvaret



Prolog

Birgitta är 85 år och har ätit samma hjärtmedicin i större delen av sitt vuxna liv. Två gånger i månaden beställer hon färdtjänst in till centrum för att handla lite och hämta ut sina läkemedel.

Chauffören hjälper henne att lyfta in rollatorn i bakluckan innan de åker. Det tar tid att gå genom centrum nu för tiden. När hon kommer fram till apoteket visar det sig att hennes vanliga medicin inte finns inne. Den är restnoterad och personalen vet inte när den kommer tillbaka. Det är inte alltid enkelt att få besked om var läkemedlet finns.

Birgitta nickar bara. Hon orkar inte riktigt börja ringa runt själv längre.

Den nya medicinen mot värken finns däremot att hämta ut. Eller, egentligen ett likvärdigt preparat med ett annat namn och en annan förpackning än den hon fått tidigare.

Personen bakom disken förklarar att det fungerar på samma sätt. Ändå blir Birgitta osäker när hon håller kartongen i handen. För några år sedan fick hon en kraftig reaktion på en medicin och sedan dess tycker hon illa om när tabletter byter namn eller färg.

Men att betala mellanskillnaden för det läkemedel läkaren skrev ut går inte den här månaden heller. Sakta tar hon sig ut från apoteket, handlar det nödvändigaste i mataffären och sätter sig en stund på en

bänk utanför medan hon väntar på färdtjänsten tillbaka hem. Det är tjugofem minuter kvar tills bilen kommer. Att ta sig runt till de andra apoteken varken hinner eller orkar hon.

Hon tänker att hon får fråga grannen om hjälp med den hjärtmedicin hon behöver.

Inledning

De flesta människor tänker sällan på apotek förrän något inte fungerar.

Ett läkemedel som brukar finnas måste plötsligt beställas. Antibiotikan är slut. Förpackningen ser annorlunda ut än förra gången. Personen bakom disken kan inte svara på när medicinen kommer tillbaka, eller om den finns på ett annat apotek i närheten.

För vissa är det ett mindre irritationsmoment. För andra kan det innebära oro, extra resor och dagar utan viktig medicin. I större städer går det ofta att fortsätta till nästa apotek. På mindre orter kan situationen snabbt bli mer komplicerad.

När apoteksmarknaden omreglerades 2009 var löftet tydligt: fler apotek, bättre tillgänglighet och ökad service. På många sätt blev det också så. Antalet apotek ökade snabbt och öppettiderna blev längre. För många blev det enklare att hämta ut läkemedel på kvällar, helger och i samband med andra ärenden.

Men utvecklingen påverkade också apotekens roll. Apotek verkar i dag på en marknad där kundflöden, försäljning och effektivitet spelar stor roll. Men läkemedel är inte vilken vara som helst. Den som behöver sin medicin kan sällan vänta, välja bort eller avstå. För människor med kroniska sjukdomar handlar apoteket mindre om valfrihet och mer om tryggheten i att medicinen faktiskt finns när den behövs.

Under senare år har dessutom nya frågor trängt sig fram. Återkommande läkemedelsbrister, pandemin och ett försämrat säkerhetsläge i Europa har synliggjort hur sårbar läkemedelsförsörjningen kan bli när lager är små och marginalerna begränsade. Frågor om beredskap och robusthet, som länge låg i bakgrunden, har blivit betydligt svårare att bortse från.

Den här rapporten handlar inte om att gå tillbaka till hur apoteksmarknaden såg ut före omregleringen. Den utgår inte heller från att konkurrens i sig är ett problem. Frågan är snarare vad som händer när läkemedelsförsörjning organiseras utifrån samma logik som annan detaljhandel och vilka delar samhället behöver ta ett större gemensamt ansvar för.

För ytterst handlar apotek inte bara om service eller handel. De handlar om människors möjlighet att få rätt läkemedel i rätt tid, oavsett var i landet de bor och även när omvärlden blir mer osäker. Det handlar om en marknad som måste fungera för dem som behöver den.

Vad var marknadens löfte?

När apoteksmarknaden omreglerades 2009 var tron på konkurrens stark. Reformen var en del av den liberaliseringsvåg som under flera decennier förändrat stora delar av svensk ekonomi och offentlig sektor. Statliga monopol hade avskaffats eller öppnats upp för privata aktörer, och valfrihet, effektivitet och konkurrens beskrevs allt oftare som lösningar även på områden som tidigare setts som tydliga samhällsfunktioner.

Det statliga Apoteket AB hade länge fått kritik. Öppettiderna var begränsade och på många håll fanns få apotek. För den som arbetade vanliga kontorstider kunde det vara svårt att hinna hämta ut sina läkemedel innan dörrarna stängde. Många uppfattade verksamheten som stel och otidsenlig.

Kritiken var inte obefogad. I debatten målades därför en annan bild upp. Fler aktörer skulle ge fler apotek, längre öppettider och bättre service. Apoteken skulle helt enkelt finnas närmare människor. Och reformen låg rätt i tiden. Under 2000-talet växte föreställningen om att konkurrens inte bara passade vanliga konsumtionsvaror, utan också kunde användas för att organisera samhällsfunktioner. Effektivitet, kundanpassning och valfrihet blev återkommande argument inom område efter område.

Apoteken sågs samtidigt inte som en helt fri marknad. Staten skulle fortfarande styra priser, högkostnadsskydd och säkerhetskrav. Tanken var snarare att offentlig reglering skulle kombineras med konkurrens mellan olika aktörer.

Men redan från början fanns invändningar. Kritiker varnade för att utvecklingen framför allt skulle gynna platser där marknaden redan var stark, så som större städer, köpcentrum och områden där många människor rör sig. Det fanns också en oro för att mindre orter och glesbygd skulle hamna längre ner på prioriteringslistan.

Andra frågade vad som skulle hända med apotekens roll som en del av vårdkedjan. Om verksamheten i högre grad började styras av försäljning, tempo och kundflöden, vad skulle då hända med rådgivning, kontinuitet och det professionella uppdraget?

Det fanns också farhågor kring lagerhållning och beredskap. Vid tiden för omregleringen stod sådana frågor långt ifrån lika högt på dagordningen som i dag. Sverige levde i en period präglad av globalisering, stabila leveranskedjor och stark tro på internationell handel. Men kritiker pekade redan då på riskerna med att göra läkemedelsförsörjningen beroende av många olika aktörer med egna affärsmässiga drivkrafter.

Bakom diskussionen låg även två olika synsätt på apotekens roll i samhället. Det ena betonade konkurrens, effektivitet och valfrihet. Det andra utgick från att tillgång till läkemedel är en samhällsfunktion där trygghet, kontinuitet och jämlik tillgång måste väga tyngre än marknadslogikens krav på lönsamhet och effektivitet i varje led. Omregleringen genomfördes i huvudsak utifrån den första utgångspunkten.

Frågan är hur väl de båda perspektiven gått att förena i praktiken. Hur fungerar apoteksmarknaden?

Sedan 2009 drivs apoteken av flera olika privata aktörer, även om marknaden är hårt reglerad. Staten styr priser, högkostnadsskydd och läkemedelsförmåner, medan distribution och försäljning sköts av privata företag.

Flera myndigheter har centrala roller. Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket, TLV, beslutar vilka läkemedel som omfattas av högkostnadsskyddet och till vilka priser. Läkemedelsverket ansvarar för godkännande och tillsyn. E-hälsomyndigheten hanterar receptsystem och digital infrastruktur. Regionerna ansvarar för förskrivningen.

Stora delar av själva läkemedelsproduktionen är i hög grad global. Många läkemedel som används i Sverige tillverkas långt från den svenska marknaden, ibland i ett begränsat antal fabriker. Därefter transporteras preparaten via grossister vidare till apoteken.

För receptbelagda läkemedel är priserna i stor utsträckning reglerade. Den som hämtar ut ett läkemedel betalar därför vanligtvis samma pris oavsett vilket apotek som väljs. Konkurrensen handlar i stället om sådant som öppettider, läge, tillgänglighet och kundflöden.

En central del av dagens modell är generikautbytet. När patentskyddet för ett läkemedel löper ut kan flera företag sälja likvärdiga alternativ med samma medicinska effekt. Varje månad utses det billigaste alternativet till så kallad periodens vara. Apoteken ska då i första hand erbjuda just det läkemedlet.

Modellen har pressat priserna och sparat stora summor åt staten. Men den innebär också att patienter kan få samma läkemedel under

olika namn och i olika förpackningar beroende på vilken tillverkare som erbjuder lägst pris.

Även apoteken påverkas av modellen. När periodens vara ändras behöver inköp och lager snabbt anpassas till nya priser och nya leverantörer. Ett läkemedel som är billigast ena månaden kan nästa månad ersättas av ett annat fabrikat.

Lagren hålls därför ofta små. Läkemedel som blir stående kostar pengar, särskilt i en marknad där prispressen är hård och marginalerna begränsade.

Oftast fungerar försörjningen snabbt och effektivt. Men när leveranser försenas eller läkemedel restnoteras blir det också tydligt hur sårbart systemet kan vara. Då blir apotekens dubbla roll tydlig. Verksamheten bygger på konkurrens och effektivitet, men handlar också om något människor inte kan välja bort: tillgången till livsviktiga läkemedel.

Vad blev verkligheten?

Efter omregleringen blev apoteken snabbt fler. Framför allt i större städer. Nya apotek öppnade i köpcentrum, handelsområden och nära större kollektivtrafikpunkter. Öppettiderna blev också längre.

För många patienter märks förändringarna först när något inte fungerar som tänkt. Medicinen finns inte inne utan behöver beställas. Ett nytt preparat måste kanske provas. Eller så går det inte att få besked om var läkemedlet finns, eftersom apotekskedjorna inte har insyn i varandras lager.

Problemen är sällan akuta, men tillräckligt vanliga för att skapa osäkerhet kring mediciner människor måste kunna lita på att få tag i. Ibland går det att lösa genom att vänta några dagar. I andra fall behöver

patienten själv försöka hitta sin medicin någon annanstans.

Även generikautbytet märks tydligt för människor. Tabletterna och förpackningarna kan se annorlunda ut från gång till gång. Många känner osäkerhet inför om det verkligen är samma medicin som förra månaden, trots att innehållet i praktiken är detsamma.

Apoteken har också förändrats som miljöer. Hudvård, kosttillskott och kampanjer möter ofta kunden redan innanför dörren. Recept-disken finns kvar, men delar nu utrymme med en betydligt bredare detaljhandel än tidigare.

Läkemedel är fortfarande kärnan i verksamheten, men konkurren-sen handlar allt oftare om kundunderlag, butikslägen och merförsälj-ning. Arbetet på apoteken har också förändrats. Receptexpediering, försäljning, lagerhantering och rådgivning pågår parallellt.

Mycket fungerar bättre än före omregleringen. Men det ställs också högre krav på att människor själva, eller deras anhöriga, ska kunna hantera situationer när något inte fungerar som planerat.

Tillgång i hela landet – etablering utan ansvar

En av de stora frågorna inför omregleringen var om tillgången till apotek skulle bli mer jämlik över landet. Fler aktörer förväntades skapa bättre service och göra läkemedel mer tillgängliga även utanför de större städerna.

På vissa håll blev det också så.

Nya apotek etablerades framför allt där marknaden redan var stark: i större städer, köpcentrum och handelsområden där många män-niskor rör sig. Statskontoret konstaterade också i sin utvärdering av

omregleringen att etableringarna framför allt skedde i större städer och kommersiellt attraktiva områden. På mindre orter var villkoren annorlunda. Avstånden var längre, kundunderlaget mindre och möjligheterna till lönsamhet ofta svagare. Det märks också i hur tillgången till apotek ser ut i praktiken.

För den som bor i en större stad kan ett apotek vara något man passerar på väg hem från jobbet. För den som bor i glesbygd kräver ett apoteksbesök oftare planering, bil och anpassning till begränsade öppettider. När ett läkemedel dessutom behöver beställas eller inte finns inne blir skillnaden ännu tydligare.

För äldre personer eller människor med begränsad rörlighet blir avstånden mer kännbara, särskilt där alternativen är få. Dagens modell har få verktyg för att styra var apotek etableras. Den som vill öppna flera apotek i redan apotekstäta områden kan göra det, medan möjligheterna att säkerställa tillgång där marknaden är svagare är begränsade.

För att täcka delar av landet där underlaget är mindre används i stället apoteksombud och leveranser av läkemedel. Det fyller en viktig funktion, särskilt på mindre orter. Men det ersätter inte fullt ut ett bemannat apotek. Den som behöver rådgivning kring läkemedel, hjälp vid generikabyten eller stöd i sin behandling har sällan samma nytta av ett utlämningsställe.

Här blir också en större fråga synlig.

Marknader söker sig normalt dit kundunderlaget är starkast. För många varor och tjänster är det sällan ett större problem. Men behovet av läkemedel fungerar annorlunda och det är också därför frågan ytterst handlar om ansvar. Om tillgång till läkemedel ska vara jämlik över landet räcker det inte alltid att hoppas att marknaden själv löser

fördelningen. Då behöver samhället också ställa krav på hur tillgången ska fungera, även där lönsamheten är lägre.

Patientsäkerhet, rådgivning och tid

För många människor är apoteket mer än en plats där läkemedel lämnas ut. Det gäller inte minst äldre personer med flera mediciner, människor med kroniska sjukdomar och patienter som nyligen fått en ny behandling. Där blir mötet vid receptdisken ofta en del av själva vården. Frågor behöver ställas och doseringar förklaras. Det behöver också kontrolleras hur olika läkemedel fungerar tillsammans.

Många farmaceuter beskriver dock en arbetssituation där tiden för rådgivning ibland blir begränsad. Det gäller särskilt under perioder med hög belastning eller personalbrist. När köerna växer och många väntar blir det svårare att lägga tid på längre samtal, även när behovet egentligen finns.

Många äldre har fem, tio eller ännu fler preparat förskrivna. Då blir kontinuitet viktigare. Förpackningar byter namn och utseende genom generikautbytet. Nya läkemedel tillkommer och andra försvinner. När mycket förändras på kort tid ökar risken för missförstånd.

Då blir farmaceutens kompetens viktig. Möjligheten att få hjälp och känna igen personen bakom disken kan göra stor skillnad. Men sådant syns sällan i ekonomiska resultat. TLV har i rapporter om farmaceutiska tjänster lyft fram värdet av rådgivning och läkemedelsgenomgångar som en del av en säker läkemedelsanvändning.

Här finns också en grundläggande skillnad mellan läkemedel och många andra varor. Därför handlar apotek mer än öppettider och service. Det handlar också om vilken plats professionell kunskap,

rådgivning och patientsäkerhet ska ha i en verksamhet där tempot ofta är högt och marginalerna små.

Lager, leveranskedjor och beredskap

Under lång tid var läkemedelsförsörjning inget de flesta människor ägnade särskilt mycket tanke. Medicinen fanns oftast där den skulle, och om något behövde beställas tog det vanligtvis bara någon dag extra. De senaste åren har den bilden förändrats.

Allt fler patienter har mötts av besked om restnoterade läkemedel, försenade leveranser eller preparat som tillfälligt inte går att få tag i alls. Ibland handlar det om kortare störningar. I andra fall kan läkemedel vara svåra att få tag på under lång tid.

Problemen är inte unika för Sverige. Sveriges Apoteksförening har beskrivit läkemedelsbrister som en växande utmaning i stora delar av Europa.

En viktig förklaring är att läkemedelsproduktionen i dag är starkt globaliserad. Många läkemedel och aktiva substanser tillverkas långt från den svenska marknaden, ofta i ett begränsat antal fabriker. När produktionen störs, transporter försenas eller efterfrågan förändras snabbt får det konsekvenser långt utanför det land där problemen först uppstod.

Pandemin gjorde sårbarheten tydlig

När transporter bromsades och länder började säkra tillgången för den egna befolkningen blev det uppenbart hur sårbar internationell försörjning kan vara i en kris. Även kriget i Ukraina och det försämrade säkerhetsläget i Europa har gjort frågor om beredskap och nationell robusthet mer akuta än tidigare.

Samtidigt bygger stora delar av dagens läkemedelsförsörjning på små lager och snabba flöden. Läkemedel som blir stående kostar pengar, och i en marknad med hård prispress finns starka drivkrafter att hålla nere lagerhållningen.

Oftast fungerar det effektivt. Men små marginaler gör också försörjningen känsligare när något störs. Ett problem i produktionen, en försenad transport eller en oväntad ökning av efterfrågan kan snabbt få följder längre fram i kedjan.

Frågan handlar därför inte bara om apotekens lager, utan om hur mycket beredskap och handlingsförmåga ett samhälle ska ha kring läkemedel.

Under senare år har Sverige också börjat bygga upp delar av den civila beredskapen igen efter en lång period då mycket planerades utifrån att internationell handel och transporter i stort sett alltid skulle fungera. Läkemedelsförsörjningen är en del av samma diskussion.

Dock kan kombinationen låga kostnader, hög effektivitet och stark beredskap vara utmanande. Små lager och snabba flöden kan fungera väl så länge allt fungerar som det ska. Men de senaste årens kriser har också visat hur sårbar försörjningen blir när marginalerna är små.

Vem tar helhetsansvar?

Apoteksmarknaden består i dag av många aktörer med ansvar för olika delar av läkemedelsförsörjningen. Läkemedel produceras i ett land, paketeras i ett annat och transporteras vidare genom internationella distributionskedjor innan de når svenska grossister och apotek. Myndigheter ansvarar för tillsyn, prissättning, receptsystem och läkemedelsförmåner. Regionerna ansvarar för förskrivningen

genom vården. Apoteken drivs av olika kedjor med egna affärsmodeller och prioriteringar.

Då uppstår frågor som är svårare att besvara. Vem har egentligen överblicken? Vem ansvarar för att tillgången fungerar som helhet? Och vem har mandat att agera när varje del av försörjningen styrs av olika aktörer med olika uppdrag och ekonomiska drivkrafter?

Stora delar av läkemedelsförsörjningen fungerar väl. Men marknader är ofta bättre på att lösa enskilda delar än på att ta ansvar för helheten över tid. Särskilt tydligt blir det i frågor som saknar tydlig lönsamhet på kort sikt.

Att hålla större lager kostar pengar. Detsamma gäller ambitionen att människor ska kunna få tag i sina läkemedel även på mindre orter eller när leveranser försenas. Men värdet blir ofta tydligt först när något inte fungerar som det ska.

Det gäller även tillsyn och kontroll. Riksrevisionen har pekat på att tillsynen blir mer komplex när många aktörer verkar inom samma område. Apotek hanterar stora mängder narkotikaklassade läkemedel och andra preparat med högt värde på den illegala marknaden. Det ställer höga krav på spårbarhet, tillsyn och uppföljning. När många aktörer verkar inom samma område blir kontrollen mer komplex och vikten av fungerande samordning större.

Frågan handlar inte främst om den vanliga apoteksverksamheten, utan om hur motståndskraftigt ett fragmenterat system är över tid. Ju fler delar som ska fungera, desto större blir också behovet av någon form av sammanhållande ansvar.

Liknande diskussioner förs i dag inom flera andra samhällsområden där offentliga uppdrag utförs av många olika aktörer. När ansvar

delas upp mellan många händer blir det också svårare att veta vem som har ansvar när problem uppstår.

Men samhällets ansvar försvinner inte bara för att verksamheten organiseras genom en marknad. När läkemedel saknas, leveranser bryts eller människor inte får tag i sin medicin är det ytterst det offentliga som förväntas agera.

Frågan är därför inte om någon har ansvar, utan om ansvaret i dag är tillräckligt tydligt för att också kunna fungera när läkemedelsförsörjningen brister.

Internationell utblick

Sverige är långt ifrån det enda land som reformerat apoteksmarknaden. I stora delar av Europa har läkemedelsförsörjningen förändrats under de senaste decennierna. Men förändringarna har sett olika ut, och många länder har valt att behålla betydligt starkare styrning än Sverige.

Skillnaderna handlar inte bara om synen på konkurrens. De handlar också om vilken typ av verksamhet apotek anses vara.

I flera europeiska länder betraktas apotek fortfarande tydligt som en del av samhällsinfrastrukturen snarare än som vanlig detaljhandel. Det påverkar hur etableringar regleras, vilka krav som ställs och hur mycket staten försöker styra den geografiska tillgången.

Danmark är ett exempel där staten fortfarande har ett starkt inflytande över var apotek etableras och hur försörjningen ska fungera i olika delar av landet. Norge har på många sätt öppnat för privata aktörer och kedjor, men staten har samtidigt behållit större möjligheter att styra vissa delar av läkemedelsförsörjningen.

I Tyskland ser modellen annorlunda ut. Där måste apotek i huvudsak ägas av farmaceuter och möjligheterna att bygga stora apotekskedjor är begränsade. Förespråkare menar att det stärker den professionella självständigheten och minskar trycket mot renodlad kommersialisering.

Det finns dock flera länder som brottas med liknande problem som Sverige.

Läkemedelsbrist, sårbara leveranskedjor och beroendet av global produktion har blivit alltmer synligt i stora delar av Europa. Pandemin blev en väckarklocka för många regeringar. Frågor om lagerhållning, nationell kontroll och försörjningsberedskap hamnade betydligt högre på den politiska dagordningen än tidigare.

Det gäller inte minst EU:s beroende av läkemedelsproduktion utanför Europa. Under lång tid har effektivitet och låga kostnader varit överordnade mål även internationellt. När produktion koncentreras till ett fåtal fabriker och leveranskedjor sträcker sig över flera kontinenter så ökar sårbarheten vid störningar.

Flera länder diskuterar därför nu hur läkemedelsförsörjningen kan göras mer robust. Det handlar om större lager, säkrare leveranskedjor och i vissa fall om att flytta tillbaka delar av produktionen närmare de egna marknaderna.

De internationella erfarenheterna visar också att olika mål ibland står mot varandra. Låga kostnader och hög effektivitet kan exempelvis komma i konflikt med större lager, stark beredskap och god tillgång i hela landet. Men jämförelserna visar också något annat.

Sverige har gått längre än många andra länder i att låta marknadslogiken styra apotekssektorn. I flera andra europeiska länder finns

fortfarande tydligare inslag av behovsprövning, etableringskontroll eller professionell reglering.

Det betyder inte att andra länders modeller saknar problem. Men det visar att apoteksmarknader kan organiseras på olika sätt – och att frågor om tillgång, beredskap och samhällsansvar inte nödvändigtvis lämnas helt åt marknaden i många jämförbara länder.

Robusthet kostar pengar

Under lång tid präglades mycket av samhällsdebatten av samma grundidé: konkurrens och effektivitet skulle göra verksamheter bättre, billigare och mer tillgängliga. På många områden ledde det också till vissa förbättringar. Det gäller även apoteken.

Fler människor fick nära till ett apotek. Öppettiderna blev längre. Servicen förbättrades på många håll och tillgängligheten ökade, framför allt i större städer. Men de senaste årens utveckling har också gjort andra frågor svårare att bortse från.

Läkemedel som saknas under lång tid. Leveranser som försenas. Produkter som tidigare alltid funnits på apoteket men som plötsligt måste jagas mellan olika aktörer. Det innebär ökad otrygghet och minskad tillit.

Samma utveckling syns nu inom flera områden. Energiförsörjning, transporter, livsmedel och läkemedel diskuteras inte längre bara utifrån effektivitet och kostnader, utan också utifrån motståndskraft och kontroll. Då blir apotek också något mer än vanlig detaljhandel.

För människor med kroniska sjukdomar är tillgången till medicin en förutsättning för att vardagen ska fungera. För andra kan den vara direkt avgörande för att överleva. Samtidigt är mycket av dagens apo-

teksmarknad organiserad kring logik som fungerar utmärkt för vanlig detaljhandel: kundunderlag, små lager och stark kostnadspress. Ju mindre marginalerna är, desto känsligare blir försörjningen när något oväntat inträffar.

Det betyder inte att lösningen är att vrida tillbaka tiden eller avskaffa privata aktörer. Många delar av dagens apoteksmarknad fungerar alldeles utmärkt. Men utvecklingen väcker frågor om vilka funktioner samhället måste vara berett att ta ett större ansvar för.

Beredskap är en sådan fråga. Geografisk tillgång en annan. Möjligheten att få rådgivning och stöd kring läkemedel är en tredje. Det är funktioner som inte alltid syns tydligt i ekonomiska resultat, men som snabbt märks när de försvagas.

Apotek är heller inte vilken marknad som helst. Den som köper hudkräm, schampo eller body lotion kan välja att vänta, avstå eller gå till en annan butik. Den som behöver sin medicin har sällan samma möjlighet.

Läkemedel ställer andra krav än vanliga konsumtionsvaror. Frågorna lär därför bli alltmer centrala. Inte minst i en tid där allt fler samhällsfunktioner diskuteras utifrån försörjningssäkerhet och beredskap snarare än enbart effektivitet och kostnadsminskningar.

Slutsats: Det är dags att lämna 2009 bakom oss

Apoteksmarknaden omreglerades i en annan tid.

När beslutet fattades präglades politiken av globalisering, stabila leveranskedjor och en stark tro på att konkurrens och marknadslösningar kunde skapa bättre resultat inom allt fler samhällsområden.

Beredskap, försörjningssäkerhet och nationell motståndskraft stod långt ifrån lika högt på dagordningen som de gör i dag.

Omregleringen byggde på idén att konkurrens skulle ge bättre service, högre tillgänglighet och ökad effektivitet.

På flera sätt blev det också så. Fler apotek öppnade, öppettiderna blev längre och många människor fick enklare att hämta ut sina läkemedel.

Men de senaste femton åren har också visat konkurrensens tydliga begränsningar.

Marknader är skickliga på att skapa effektivitet. De är betydligt sämre på att skapa beredskap.

De söker sig dit kundunderlaget är störst, pressar lagerkostnader och premierar verksamheter som snabbt blir lönsamma.

För många varor och tjänster fungerar det utmärkt. Men läkemedelsförsörjning handlar inte bara om effektivitet. Den handlar också om sådant som inte alltid är lönsamt här och nu: lager som förhoppningsvis aldrig behöver användas, apotek som måste finnas även där kundunderlaget är litet, tid för rådgivning och förmågan att fungera när samhället utsätts för påfrestningar.

Pandemin, återkommande läkemedelsbrister och ett allt osäkrare Europa har blottlagt denna konflikt. Det som tidigare beskrevs som effektivitet framstår i dag som sårbarhet. Det som tidigare avfärdades som överkapacitet framstår som beredskap.

Sverige har gått betydligt längre än många andra europeiska länder i att låta marknadslogiken styra apotekssektorn. Erfarenheterna från omvärlden visar att privata aktörer kan kombineras med betydligt starkare samhällelig styrning av sådant som etableringar, lagerhållning, försörjningsberedskap och geografisk tillgång.

Frågan är därför inte längre om omregleringen skapade fler apotek. Frågan är om den skapade ett robustare system.

På den punkten finns det starka skäl att tvivla.

Det betyder inte att omregleringen måste göras ogjord. Men den behöver kompletteras med tydligare samhällsansvar och starkare krav på beredskap och försörjningstrygghet.

För människor som Birgitta spelar det liten roll hur marknaden är organiserad. Hon behöver inte fler kedjor, fler varumärken eller fler valmöjligheter. Hon behöver veta att medicinen finns där när hon behöver den. Att någon kan svara på hennes frågor. Att avstånd, restnoteringar eller otydligt ansvar inte står mellan henne och den behandling hon är beroende av.

Därför måste apoteksmarknaden ytterst bedömas utifrån en enda fråga: fungerar den när människor behöver den som mest? Om svaret inte är ja, då räcker det inte med att hänvisa till att konkurrensen fungerar som tänkt.

Då är det modellen som måste förändras.

Källförteckning

Bilprovningen

Avregleringen av svensk fordonsbesiktningmarknad – en studie av avregleringens effekt på pris. Kandidatuppsats, Uppsala universitet, 2019.

Den svenska fordonsbesiktningen: En analys av reformen från 2010. Examensarbete, 2014.

Fordonsbesiktning – konkurrensutsättning och omreglering. SOU 2007:33. Statens offentliga utredningar, Stockholm, 2007.

Fordonsbesiktningen i Sverige – E-rapport 2025:2. Fordonsbesiktningens branschen, Stockholm, 2025.

Fordonsbesiktning – marknad och regelverk. Transportstyrelsen, Norrköping, 2024.

Besiktningensmarknaden fortsätter växa. Transportstyrelsen, Norrköping, 2023.

Marknadsandelar per besiktningföretag. Transportstyrelsen, Norrköping, 2026.

Omregleringen av besiktningensmarknaden för fordon. Granskningsrapport 2021:11. Riksrevisionen, Stockholm, 2021.

Periodisk fordonsbesiktning i Finland – statistik och regelverk. Traficom, Helsingfors, 2024.

Roadworthiness Package – EU-regelverk för periodisk fordonskontroll.
European Commission, Bryssel, 2014.

Fordonsbesiktningslagen (2013:1062), Sveriges riksdag.

Fordonsbesiktningsförordningen (2013:1063), Sveriges riksdag.

Årsredovisningar och historisk verksamhetsinformation. AB Svensk Bilprovning, 2005–2009.

Årsredovisningar. Bilprovningen AB, Stockholm, 2010–2023.

Att köra människor på ackord

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.

Skatteundrandragande 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.

”Vissa har råd med en hamster, andra med en fullblodsarab”

Allmänna reklamationsnämnden (2025). *Information om ärenden rörande djursjukvård.*

Autorité de la Concurrence (2023). Rapport om prisbildning och konkurrens inom veterinärvården i Frankrike.

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) (2022). *Gebührenordnung für Tierärzte (GOT), Reform och genomförande 2022.*

Competition and Markets Authority (CMA) (2024). *Veterinary Services Market Review Interim Findings.*

Dina Försäkringar (2024). *Husdjursförsäkringar i Sverige, Branschöversikt.*

Finnish Competition and Consumer Authority (KKV) (2023). *Veterinärmarknaden i Finland, Konkurrens, transparens och prisutveckling.*

Folksam (2024). *Djurfakta och prisutveckling på veterinärvård 2023–2024.*

Gröna arbetsgivare (2023). *Svensk djursjukvård, Branschfakta 2023.*

Jordbruksverket (2024). *Djurskydds- och smittskyddsstrategi 2023–2027.*

Jordbruksverket (2025). *Distriktsveterinärerna, Verksamhetsberättelse 2024.*

Länsstyrelserna (2024). *Djurskyddstillsyn och veterinär verksamhet – Årsrapport 2023.*

Que Choisir (2023). *Vétérinaires: l’augmentation des tarifs varie fortement selon les villes.*

Statens veterinärmedicinska anstalt (SVA) (2024). *Årsredovisning 2023.*

Statistiska centralbyrån (SCB) (2025). *Konsumentprisindex för veterinärtjänster 2015–2025*.

Svensk Djursjukvård (2023). *Årsrapport 2023, Kostnadsutveckling och arbetsmarknad*.

Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) (2023). *Kedjebildning och prisutveckling inom veterinärsektorn, En jämförande studie av kliniker i Sverige och Norge*.

Svenska Kennelklubben (SKK) (2024). *Hundägande och kostnader för djursjukvård, Medlemsundersökning 2024*.

The Guardian (2024). *UK watchdog launches investigation into rising veterinary costs*.

Intervjuer genomförda av författaren (2025):

Egenvall, Agneta, professor vid SLU.

Fredler, Eleonor, ordförande i Sveriges Veterinärförbund.

Lindholm, Johan, ordförande Folksam Sak.

Reilly, Anna, föreningsrådgivare Svenska Ridsportförbundet.

Sundell, Thommy, ordförande i Svenska Kennelklubben.

Terander, Emma, chef arbetsmarknad, Gröna arbetsgivare.

När tåget inte kommer

Arbetsmiljöverket, *Beslut om skyddsombudsstopp i Stockholms pendeltågstrafik*, 26 april 2023.

Arbetet, *Skyddsstopp på pendeltåg i Stockholm*, 24 april 2023.

Naturvårdsverket, *Inrikes transporter – utsläpp av växthusgaser*, uppdaterad 15 december 2025.

Regeringskansliet, *Nationell godstransportstrategi*, 2018.

Riksrevisionen, *Underhåll av järnväg*, 2010.

Riksrevisionen, *Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser*, RiR 2020:17.

Riksrevisionen, *Statens insatser för att motverka tågförseningar*, RiR 2022:27.

Sveriges riksdag, *Proposition 1987/88:50 – Om trafikpolitiken inför 1990-talet*.

Sveriges riksdag, *Proposition 2008/09:176 – Konkurrens på spåret*.

SVT Nyheter, *Seko överklagar beslut om ensamarbete på pendeltåg*, 16 maj 2023.

Trafikanalys, *Bantrafik 2024*, 17 juni 2025.

Trafikanalys, *Transportarbete i Sverige 2000–2024*, 4 juli 2025.

Trafikanalys, *Granskning av krisberedskap i transportinfrastrukturen*, februari 2022.

Trafikverket, *Fastställd tågplan 2026*.

Trafikverket, *Kompletterad fastställd tågplan 2026*.

Trafikverket, *Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg*, 2019.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), *Nationell risk- och sårbarhetsbedömning 2025*.

När medicinen inte finns

Läkemedelsverket (2023). *Rest- och bristsituationer för läkemedel*.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB (2023). *Nationell risk- och förmågebedömning 2023*.

Riksrevisionen (2022). *Statens tillsyn över apotek och partihandel med läkemedel*. RiR 2022:11.

- Socialdepartementet (2008). *Omreglering av apoteksmarknaden*. Prop. 2008/09:145.
- Statens offentliga utredningar, SOU (2008). *Omreglering av apoteksmarknaden*. SOU 2008:4.
- Statskontoret (2013). *Utvärdering av omregleringen av apoteksmarknaden – slutrapport*. 2013:7. S
- Sveriges Apoteksförening (2023). *Läkemedelsbrister biter sig fast – apoteken behöver fler verktyg*.
- Sveriges Apoteksförening (2024). *Branschrapport 2024*. Stockholm: Sveriges Apoteksförening.
- Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket, TLV (2019). *Förstudie om farmaceutiska tjänster på öppenvårdsapotek*.
- Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket, TLV (2021). *Generiskt utbyte av läkemedel – effekter och utmaningar*.

Marknader kan skapa innovation, valfrihet och effektivitet. Men de löser inte alltid de problem som är viktigast för människor.

I denna rapportantologi granskas marknader där samhällsbehoven och de ekonomiska drivkrafterna inte går ihop. Vad händer när tillgången till taxi blir en glesbygdsfråga, när läkemedel inte finns på apotekshyllorna, när djursjukvård blir en klassfråga eller när det blir allt dyrare att dö i Sverige?

Genom analyser av flera samhällsviktiga områden visar Det som måste fungera hur marknadsmisslyckanden påverkar människors vardag och varför vissa funktioner kräver ett större samhällsansvar. För ytterst finns det områden där frågan inte bara är vad marknaden kan leverera – utan vad samhället måste kunna garantera.

TANKESMEDJAN

TIDEN