

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se

## **Betänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67)**

LI2025/01130

### **Utgångspunkter**

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna. Yttrandet följer den struktur och de rubriker som används i betänkandet.

### **Bakgrund**

Utredningens uppdrag har varit att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. I uppdraget ingick bl.a. att

- föreslå och rangordna samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara åtgärder för att hantera identifierade brister i infrastruktur och transporter från och till Arlanda flygplats;
- föreslå och rangordna samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara åtgärder för att hantera identifierade brister; och
- belysa de samhällsekonomiska effekterna av koncessionen med exklusiv trafikeringsrätt som A-Train AB har på Arlandabanan fram till 2050.

Utredningen lämnar en bred uppsättning förslag på infrastruktur- och marknadsföringssatsningar samt hur dessa ska finansieras. Konkurrensverket har inga synpunkter på dessa utan yttrandet avgränsas till sådana aspekter som följer av Konkurrensverkets ansvarsområden.



## 8.2 Trafikövergripande åtgärdsbehov

I betänkandet föreslås att berörda regioner bör pröva möjligheterna till ett mer sammanhållet biljettsystem i syfte att förenkla för resor över länsgränser och på så vis underlätta för resenärer att få information om och köpa resor till Arlanda.

Konkurrensverket har tidigare förespråkat inrättande av ett nationellt och konkurrensneutralt biljettsystem för all kollektivtrafik<sup>1</sup>, eller som andrahandsåtgärd en reglerad samordning av biljettsystem på nationell nivå<sup>2</sup>. Verket vidhåller dessa synpunkter men välkomnar i frånvaro av initiativ på nationell nivå att regionala initiativ till samordning av biljettsystem tas. Utifrån konkurrensperspektivet bör det samordnade systemet kunna inkludera intresserade privata operatörers utbud på skäliga villkor.

### 8.4.5 Ordning och reda i taxiverksamheten

I betänkandet föreslås att Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad hos taxibolagen och taxiförarna (exempelvis att skatter och avgifter betalas på ett korrekt sätt, att taxibolag och taxiförare har de tillstånd som krävs, och att förare tillämpar de kör- och vilotider som följer av reglerna).

Konkurrensverket har inget att invända mot förslaget givet utredningens redovisning av bristande regelefterlevnad, och givet att ansvariga myndigheter har eller ges förutsättningar att utöva uppgifterna. Ett konsekvent genomdrivande av ändamålsenliga regler är en förutsättning för en samhällsekonomiskt effektiv konkurrens på lika villkor på berörd marknad.

I betänkandet föreslås vidare att Swedavia bör utveckla den dagliga behörighetskontrollen för yrkestrafik i syfte att säkerställa bättre regelefterlevnad och hindra obehörig taxiverksamhet, samt ange ett omsättningskrav för att få bedriva taxiverksamhet på Arlanda flygplats. Det föreslås även att tilldelningen av taxifiler för spontantaxi alterneras för att åstadkomma en mer konkurrensneutral marknadsplats vid flygplatsen, samt att digitala tavlor ställs upp i ankomsthallen där resenärer kan beställa en resa med önskade attribut till fast pris.

Konkurrensverket har inget att invända mot införande av en daglig behörighetskontroll för yrkestrafik, under förutsättning att kontrollen är effektiv, konkurrensneutral och inte orsakar oproportionerligt höga kostnader för taxibolagen.

Konkurrensverket ser principiellt positivt på åtgärder som möjliggör en mer konkurrensneutral och om möjligt konkurrensfrämjande tilldelning av spontan-taxifilerna.<sup>3</sup> Konkurrensverket ser även positivt på bokningsterminaler i ankomsthallen så länge dessa konkurrensneutralt möjliggör för samtliga intresserade

---

<sup>1</sup> Jfr Konkurrensverkets yttrande med dnr 388/2025.

<sup>2</sup> Jfr Konkurrensverkets yttrande med dnr 507/2022.

<sup>3</sup> Swedavia behöver bedöma eventuella ändringar utifrån konkurrensrätten, jfr. t.ex. MD 2010:5.



taxiföretag som är registrerade och uppfyller Swedavias övriga krav att lägga in sina erbjudanden. Under dessa förutsättningar kan terminalerna öka jämförbarheten och förbättra särskilt turisternas informationsläge, vilket möjliggör en mer intensiv konkurrens och minskar sannolikheten för bedrägerier.

Däremot ser verket nackdelar med att ett omsättningskrav införs för att få bedriva taxiverksamhet vid Arlanda. Ett omsättningskrav skapar ett inträdeshinder för små och/eller nyetablerade taxiföretagare och riskerar därmed att skada konkurrensen på marknaden. Givet att övriga kontrollmekanismer och säkerhetskrav implementeras är det oklart vilken nytta ett omsättningskrav skulle tillföra.

I betänkandet föreslås dessutom att Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån hindra och avhysa svarttaxiförare från området. Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med "svarttaxi" vid hämta och lämna parkeringarna. Eventuellt skulle detta kunna kombineras med ett förbud för taxibilar vid parkeringen.

Konkurrensverket ser, precis som vid föreslagna åtgärder för förbättrad regel efterlevnad, positivt på ökade insatser mot svarttaxiverksamhet och har mot den bakgrunden inga invändningar mot förslaget.

Till slut föreslås att maxpris införs för en vidare taxizon än den som i dag gäller, antingen som en större zon med enhetligt maxpris eller en inre respektive yttre zon med olika maxtak. Utredaren förespråkar det senare alternativet. Förslaget motiveras med att det finns kunder med en slutadress utanför den nuvarande zonen som inte är medvetna om att slutpriset kan bli betydligt högre än maxpriset.

Konkurrensverket instämmer i den bakomliggande problembeskrivningen, men ställer sig frågande till om ett maxpris är den mest effektiva åtgärden. Om maxpriset sätts för lågt kan det påverka taxiutbudet negativt; om maxpriset däremot blir för högt har det i bästa fall ingen effekt men fungerar i värsta fall som fokuspunkt för tyst prissamordning mellan taxibolagen. Betänkandets förslag på bokningsterminaler med fasta priser i ankomsthallen bör, tillsammans med rådande eller utvidgade informationsskyldigheter om priser, kunna skapa den efterlysta säkerheten hos resenärer helt utan prisreglering och på så vis möjliggöra en effektiv konkurrens utan negativa överraskningar för resenärer.

För det fall bokningsterminalerna inte införs, och maxpriszonen i stället utvidgas, delar verket utredarens preferens för ett differentierat snarare än enhetligt maxtak.



## 8.5 Åtgärdsbehov inom järnvägssystemet

I betänkandet föreslås bland annat att förutsättningarna för Arlandabanan förändras, antingen genom att staten köper aktier i A-Train AB, eller genom att staten omförhandlar det nuvarande avtalet med A-Train AB, eller genom att staten säger upp avtalet med A-Train AB. Oberoende valet av alternativ bör enligt förslaget följande rättigheter för A-Train AB upphöra:

1. Uttag av stationsavgift för av- och påstigande passagerare vid Arlanda C.
2. A-Train AB:s möjligheter att neka trafikeringsrätt för andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer på Arlandabanan.
3. A-Train AB:s möjligheter att neka andra rätten att ta upp och släppa av passagerare på sträckan Stockholm Central (Älvsjö–Karlberg/Odenplan)–Arlanda flygplats.

Vidare föreslås att regering och riksdag senast inför 2050 bör besluta om att den infrastruktur som ägs av AIAB överförs till Trafikverket och att det blir en statlig infrastrukturförvaltare mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central. Bakgrunden till förslagen är bedömningen att infrastrukturen vid Arlandabanan bör nyttjas effektivare och frekvensen på tågtrafiken på banan bör öka.

Konkurrensverket instämmer i bedömningen att det finns potential för ett mer effektivt nyttjande av Arlandabanan. Rådande ordning, där A-Train har ensamrätt att bedriva snabbpendel och dessutom kan neka andra tågoperatörer tillträde till sträckan, och där en stationsavgift tas ut för passagerare via Arlanda C, leder till höga priser, låg efterfrågan och suboptimalt utbud på avgångar, dvs. en monopolliknande ransonering av volymerna.

Konkurrensverket tillstyrker därför förslaget att ändra förutsättningarna för Arlandabanan. A-Train kommer förvisso att behöva kompenseras, men i den mån rådande ordning skapar en artificiell marknadsmakt torde den samhällsekonomiska vinsten av att öppna upp Arlandabanan för konkurrens och att slopa stationsavgifterna överstiga kostnaden för compensationen.

Av de föreslagna alternativen anser verket att man bör utreda det tredje alternativet vidare, dvs. att nuvarande avtal med A-Train AB sägs upp och att A-Train kompenseras för det resulterande intäktsbortfallet enligt avtalsvillkoren. Enligt verkets uppfattning blir det alternativet ekonomiskt enklast, och har störst potential för bättre konkurrens och ökad konsumentnytta framöver. Dock behöver den faktiska compensationen beräknas närmare, och en ny ordning för Arlandabanan konkretiseras, för att kunna ta slutlig ställning till kostnader och nyttor.



Att staten genom aktieköp skulle förvärva kontroll över A-Train AB (alternativ 1 i betänkandet) löser inte konkurrensproblemet och skapar en statlig aktör där det finns ekonomiskt utrymme för konkurrensutsatt privat verksamhet.

Omförhandling i stället för uppsägning av avtalet (alternativ 2 i betänkandet) skulle ge upphov till komplicerade förhandlingar om lämplig kompensation, där beräkningarna skulle behöva baseras på mycket osäkra prognoser av framtida trafikvolymerna och priser som i sin tur skulle bero på antaganden om hur marknaden skulle utvecklas efter borttagandet av A-Trains exklusiva och exkluderande rättigheter. Dessutom finns vid omförhandling risken att tilldelningen av tåglägen inte blir konkurrensneutral om A-Train behåller rollen som Arlandabananans infrastrukturförvaltare.

Vid uppsägning av avtalet och kompensation enligt försakade intäkter (alternativ 3 i betänkandet) är kompensationsberäkningen enklare eftersom intäktsbortfallet kan uppskattas genom extrapolering av rådande marknadssituation. Utgångspunkt vid uppsägning är enligt verkets uppfattning att A-Train AB även frånträder rollen som infrastrukturförvaltare, så att den rollen övertas av staten. Efter det kan en ny, konkurrensfrämjande ordning etableras som gynnar resenärerna från och till flygplatsen.

Vad gäller de upphandlingsrättsliga bedömningarna av alternativen 2–3 konstaterar Konkurrensverket att dessa inte närmare redogörs för. Konkurrensverket kan därför inte heller med säkerhet ta ställning till gjorda bedömningar, men vill ändå kommentera följande aspekter:

Konkurrensverket noterar att kontraktet med A-Train är ingånget innan lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK) trädde i kraft. Vad gäller ändringar av koncessioner<sup>4</sup> utgör rådande bestämmelser i LUK emellertid en kodifiering av den praxis som utvecklats av EU-domstolen. Eftersom aktuell rättspraxis grundar sig på de grundläggande principerna inom upphandling<sup>5</sup> så krävs bland annat att alla leverantörer ska ges samma förutsättningar. Vidare ska upphandlingsdokumenten vara klart och tydligt formulerade samt innehålla samtliga krav som ställs. Dessa principer är därför gällande även för koncessioner som ingåtts innan LUK trädde i kraft.

Utifrån den information som framgår av betänkandet indikeras att det ska ske en kompensation till A-Train som bör vara signifikant. Vidare medför alternativet en ändring av nyttjanderätten och villkoren för tillträde till Arlandabanan. Mot bakgrund av de grundläggande principerna som redogjorts för ovan kan det

---

<sup>4</sup> Jfr t.ex. 14 kap. 8–14 §§ LUK.

<sup>5</sup> För en redogörelse avseende principerna, se <https://www.konkurrensverket.se/upphandling/lagar-och-regler/fem-grundlaggande-principer/>



därför inte uteslutas att alternativ 2 kan ge upphov till en situation som kan ifrågasättas med hänvisning till upphandlingsregelverket.

Vad gäller alternativ 3 är, såvitt Konkurrensverket förstår, compensationen och dess principiella utformning i förväg bestämda och överenskomna mellan avtalsparterna. Konkurrensverket anser därför att alternativ 3, mot bakgrund av de grundläggande principerna som redogjorts för ovan, inte bör medföra samma problematik med hänvisning till upphandlingsregelverket som i alternativ 2.

Innan något av de tre alternativen genomförs är det viktigt att staten i god tid kommunicerar vilken ordning som ska ersätta den rådande, i synnerhet om snabbpendeltrafiken på Arlandabanan framöver ska bedrivas via en eller fler upphandlade koncessioner eller om någon annan tilldelningsmekanism ska användas.

### **8.7 Åtgärdsbehov utifrån ett totalförsvarsperspektiv**

I betänkandet föreslås att regeringen bör peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer för allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt försvagas.

Konkurrensverket har tidigare avstyrkt ett likalydande förslag<sup>6</sup> och vidhåller sina synpunkter. Ett utpekande av samhällsviktiga inrikes flyglinjer skulle bland annat kunna ge starka incitament att strategiskt reducera trafiken i syfte att sedan kunna ingå ett avtal med Trafikverket om allmän trafikplikt och på så vis vältra över affärsrisken till allmänheten. Risken för det beteendet är särskilt hög på rutten som redan i dag trafikeras av endast ett flygbolag och där en reduktion av utbudet åtminstone på kort sikt inte skulle leda till nya marknadsinträden, vilket är fallet för de flesta av förslagets berörda linjer.

---

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören. Föredragande har varit ekonområdet Mark Bernard.

Beslutsfattandet har dokumenterats digitalt och yttrandet saknar därför namnunderskrift.

Marie Östman

---

<sup>6</sup> Jfr Konkurrensverkets yttrande med dnr 455/2022.