



SVENSKA  
TAXIFÖRBUNDET

# Taxi för upphandling av samhällsbetalda resor



# Taxi för upphandling av samhällsbetalda resor

Skolskjuts, färdtjänst och sjukresor, så kallad särskild kollektivtrafik är en viktig bas för taxiföretagen. De samhällsbetalda resorna svarar för ungefär hälften av taxinäringens intäkter, på vissa orter upp till 90 procent. Beroendet av avtal om dessa transporter är således avgörande för taxiföretagens möjlighet att överleva. Det gäller framför allt på mindre orter och i glesbygd. Med få resenärer som bas är det svårt för taxiföretagen att hålla sin verksamhet levande alla tider på dygnet.

## Långsiktigt hållbara villkor – en förutsättning!

En central utgångspunkt för de samhällsbetalda resorna är att öka kompetensen kring upphandlingar och vad som krävs för att nå långsiktigt hållbara villkor för båda parter. De ekonomiska realiteterna i kommuner och regioner, med stora utmaningar framåt, handlar om hur man kan bedriva en kostnads-

effektiv verksamhet och hur man kan och bör komplettera befintlig kollektivtrafik.

## Separera buss- och taxiupphandlingar

Samhällsbetalda resor upphandlas ofta i stora ”paket” med geografiska indelningar, funktionella på olika fordon och i olika tidsperioder. Ju större mångfald i fördelningen av de upphandlade delområdena över tid, desto större blir möjligheterna att säkra en långsiktig konkurrens i upphandlingarna.

Det har blivit vanligare att buss- och taxitjänster upphandlas tillsammans. Många större bussföretag har möjlighet att säkra taxikapacitet genom underentreprenörer. Taxiföretagen har oftast inte motsvarande ekonomiska bas för att utöka med busskapacitet. Om taxi hänvisas till att bli enbart underentreprenörer riskerar samhällets beställare att ”slå undan benen” på en genuin småföretagarnäring.

## Exklusivitet ger höga anbud

I vissa upphandlingar ställs krav på att taxifordon endast får användas för t ex färdtjänst och sjukresor under en stor del av dygnet. Det hindrar taxiföretagen att erbjuda sina tjänster för flera kundgrupper; privat- och företagskunder under ett arbetspass. Dessa avtal innebär ett dåligt kapacitetsutnyttjande med ökat behov av ytterligare fordon. Av samma anledning anser vi att det är mer flexibelt och kostnadseffektivt att använda tillfälliga dekaleringar än att kräva ”stripning” eller särskild färg på hela taxifordonet för de olika köruppdragen.

Alltför högt ställda krav ger också höga anbud. Om beställaren begär hög beredskap i glesbygd där antalet transporter under en månad kan räknas på ena handens fingrar ökar kostnaderna. Större flexibilitet i uppdraget måste till.



## Risk med etablering av samhällsbetalda resor i egen regi

Under senare år har ett antal kommuner och regioner fört diskussioner kring att etablera skolskjuts, färdtjänst och sjukresor i egen regi, vilket sannolikt blir dyrare då fordonen endast nyttjas del av dygnet. Dessutom försvinner stora delar av taximarknaden, vilket drabbar den allmänna taxiservicen på orten. Taxi är en småföretagarbransch med låga marginaler och mycket arbete på OB-tid.



## Att förhindra ”taxidöden” – ett politiskt ansvar

I Dalarna och Värmland är det näst intill omöjligt för privatpersoner att boka en taxi i vissa delar av regionen, liknande tecken finns i Västerbotten och Halland. Problemet är att taxiföretag som förlorar upphandlingar kan tvingas lägga ned verksamheten.

Regionerna har dock en laglig skyldighet att ”verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet”. (SFS 2010:1065 till och med SFS 2022:1078) Det är viktigt att de förtroendevalda i regionerna påminns om detta ansvar.

## Behörighetskontroll yrkestrafik BKY– ett villkor för ökad säkerhet

Alla arbetsgivare inom yrkestrafiken har ett lagstadgat och straffsanktionerat ansvar att ha kontroll på att deras förare har giltig behörighet vid utförande av yrkesmässig trafik.

Behörighetskontroll Yrkestrafik BKY, är ett system för kontroll av förarbehörigheter och trafikillstånd, utvecklat av Svenska Taxiförbundet och Transportstyrelsen i samarbete med Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag.

Ett förslag är att kommuner och regioner inför anslutning till BKY som ett funktionskrav (ett särskilt kontraktsvillkor) för alla anbudsgivare i offentlig upphandling.



Foto: Fredrik Nord Svahn

## ”Taxi-index” – relevant och oberoende

SCB presenterar ”Taxi-index” fyra gånger per år på uppdrag av Taxiförbundet. SCB svarar för att indexet håller statistiskt säkerställd kvalitet och är anpassat för taxitransporter till gagn för såväl beställare som entreprenörer. Bränsleprisutvecklingen 2022 visar att det är angeläget att stämma av ersättningar i avtal, helst varje kvartal. Om priserna uppräknas med mindre än 100 procent av indexet leder det istället till risk för högre anbud.

SCB har nu aviserat att man från och med år 2024 inte längre kommer att ansvara för ”Taxi-index”. Förbundet samarbetar med Partnersamverkans indexråd för att säkerställa utvecklingen av ”Taxi-index” eller motsvarande.

## Samarbete för effektivare persontransporter

Svenska Taxiförbundet ser fram emot ett samarbete som innefattar en enklare manual för RFI-möten (request for information) i samband med upphandlingar samt utvecklingsmöjligheter för modellavtal.

Tillsammans med upphandlande myndigheter har vi ett gemensamt intresse av att de samhällsbetalda resorna uppskattas och fungerar väl på ett för samhället hållbart sätt.

Vi rekommenderar TYA, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd branschnorm för arbetsmiljö- och kompetenskrav i upphandlingar av samhällsbetalda taxiresor: <https://shop.tya.se/sv/artiklar/taxi-branschnorm.html>

### Svenska Taxiförbundet

Karlavägen 83  
114 59 Stockholm  
[info@taxiforbundet.se](mailto:info@taxiforbundet.se)  
[www.taxiforbundet.se](http://www.taxiforbundet.se)

#### Kontakt

Lennart Kalderén, ordförande  
070 623 29 00

Bawer Coskun, VD  
070 459 94 64

 @SvenskaTaxiforbundet



SVENSKA  
TAXIFÖRBUNDET