



SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET



Checklista för hållbara upphandlingar

juni 2025

Checklista för hållbara upphandlingar

- Hur får man bästa möjliga konkurrens?
- Vilka klimatkrav kan ställas?
- Ska man ställa krav på kollektivavtalsliknande villkor?
- Är lägsta priset det mest effektiva?

Alltför många upphandlingar överklagas. Missförstånd och tidsbrist kan orsaka anbudsprocesser som inte är optimala. Med en god dialog inför upphandlingen, kallat RFI, request for information, kan anbudsprocessen leda till mer hållbara upphandlingar till nytta för alla parter.

Svenska Taxiförbundet vill uppmuntra till fler dialoger mellan trafikföretag och upphandlande myndigheter inom regioner och kommuner. För dessa samtal erbjuds en checklista för upphandling av olika typer av serviceresor; färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar och omsorgsresor mm. Förhoppningen är att såväl beställare som leverantörer ser att checklistan kan förenkla processen.

1 Vad ska uppnås? För passagerarna, beställarna och trafikföretagen?

Det är viktigt med politiska mål för upphandlingen

Transportuppdragen ska vara säkra för passagerarna, servicen ska finnas nära passagerarna, tjänsten ska vara klimatmässigt hållbar och ge rimlig ekonomi för beställare och trafikföretag. Personbilar för max åtta passagerare med B-körkort och taxiförarlegitimation behövs. Lagen om offentlig upphandling kräver en avtalstid om fyra år. Det är ett politiskt ansvar att verka för att taxiservice finns på orten för såväl allmänhet som näringsliv i en kommun eller region.

Hur ska beställaren ställa hållbara klimatkrav?

Taxinäringen anpassar sig till de nya klimatkraven. I storstäderna är över hälften av fordonen elbilar och andelen ökar snabbt. En viktig förutsättning är att det finns en infrastruktur med laddstationer, vilket ännu kan saknas i landsbygdsmiljö. Det är avgörande med en god dialog mellan beställare och leverantörer för att kraven ska bli specifika och realistiska.

Hållbar ekonomi innebär för beställaren en effektiv transportfördelning. Hur uppnås den bästa sätt?

Hållbar ekonomi innebär för trafikföretaget att kunna erbjuda utbildade förare med hållbara arbetsvillkor och att fordonen ska kunna användas för andra transportuppdrag på "ledig tid". Det är inte

samhällsekonomiskt effektivt att förbjuda taxiföretagen att utföra t ex flygtaxiresor eller andra persontransporter för allmänhet och näringsliv. Då omintetgörs taxiservicen för privatpersoner.

Hur ska transporterna fördelas?

Länstrafikföretag har beställningscentraler. Taxiföretagen har mångårig vana vid att styra transporter via beställningscentraler. Dessa beställningscentraler kan erbjuda win-win-situationer för samhällskunder. Det är viktigt att beställningscentraler har fysisk personal på plats, inte minst för kundtjänsten. De räcker inte med en digital app som hänvisar till e-post.

2 Hur får vi en effektiv konkurrens? Att tänka på när anbudens utvärderas

Konkurrensen inom samhällsbetalda transporter har skärpts och går i olika riktningar. Traditionella taxiföretag utvecklar sin service. Större trafikföretag går in på marknaden. Gig-företag lägger låga anbud med stora frågetecken för arbetsrättsliga villkor och skattehantering.

Som branschorganisation anser vi att en uthållig konkurrens säkerställs genom mångfald i upphandlingen. Genom rullande upphandlingar i "tårtbitar" ger man fler chanser till de mindre företagen och omtag i anbudsgivningen. Det finns upphandlande myndigheter som värjer sig mot vad de uppfattar som hög administrativ belastning. Regioner och kommuner måste dock prioritera det långsiktiga samhällsansvaret. Det politiska intresset för småföretagsamheten inbegriper servicen på landsbygden. Lagen om kollektivtrafik (14 §) slår fast "Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet." (SFS 2010:1065).

Ska en anbudsgivare kunna presentera transportresurser vid anbudstillfället? Rimligen bör beställaren övertyga sig om att en anbudsgivare kan leverera de transporter som anbudet gäller. Senast när avtalet ska skrivas under bör detta säkerställas, annars finns risk för osäkerhet när trafiken väl ska ta sin början.

3 Det är viktigt att upphandlingen och trafiken följer lagar och regler

Taxitrafik kräver taxitillstånd för "åkaren", det enskilda taxiföretaget. En taxiförare måste ha giltig taxiförarlegitimation. En beställningscentral som inte opererar med egna fordon behöver inte taxitillstånd. Kommunen/regionen har beställningsansvar (SFS 2021:211, 2 kap 10§) vilket innebär att de måste säkerställa att de trafikföretag de anlitar har gällande tillstånd. Behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY) är en informationstjänst som Svenska Taxiförbundet tillhandahåller genom avtal med Transportstyrelsen och i samarbete med Sveriges Åkerier och Sveriges Bussföretag där taxitillstånd och TFL uppdateras dagligen. Vi rekommenderar att kommunen/regionen fastställer ett funktionskrav om behörighetskontroll.

Svenska Taxiförbundet har fastställda hedersnormer för våra medlemmar i "God Taxitradition". Det handlar t ex om att betala skatter och avgifter, att registrera körintäkter via taxameter till certifierade redovisningscentraler för beskattning i Sverige.

Finns det referensavtal att utgå ifrån?

Inom Partnersamverkan har parterna, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Regioner och Landsting, Sveriges Bussföretag, Tågentreprenörerna och Svenska Taxiförbundet, tagit fram ett modellavtal för serviceresor som kommuner och regioner med fördel kan använda som underlag.

Länk till modellavtalet: [Handlingar Modellavtal – Partnersamverkan](#)

4 Ska man ställa krav på kollektivavtalsliknande villkor?

Om beställaren inte ställer sådana krav är fältet fritt för anbudsgivare som ställer sig utanför "den svenska modellen" på arbetsmarknaden. Kollektivavtal för taxiförare tecknas mellan Biltrafikens Arbetsgivarorganisation (BA) och Svenska Transportarbetareförbundet. Brukligt är att samhällskunderna ställer krav på att "kollektivavtalsliknande villkor" fordras, vilket främst gäller arbetstid, lön och semester.

Vi rekommenderar att beställaren i "skall-kraven" ställer dessa krav. Vi rekommenderar också att detta skall-krav ska vara uppfyllt senast vid avtalsskrivandet. Om beställaren medger att kraven ska uppfyllas först senare riskerar beställaren att hamna i juridiska tvister samtidigt som trafiken fortgår och man då står i ett beroendeförhållande gentemot leverantören.

Om underleverantörer används är det viktigt att huvudleverantören kan verifiera att de anställda, även underleverantörernas anställda, åtnjuter kollektivavtalsliknande villkor. Vi rekommenderar att beställaren kräver att få se lönespecifikationer eller liknande för att verifiera att kraven uppfylls.

5 Kommer leverantören att betala skatter och avgifter?

Som beställare är det viktigt att upphandlingarna sker under konkurrens på likvärdiga villkor. Precis som vid kommunala/regionala upphandlingar av andra varor eller tjänster måste kommunen kontrollera att det finns F-skattsedel och att skatter och avgifter betalas. Skatteverket har god information på området, bl a här: [Stora Branschgruppen 2020](#)

6 Vilken utbildning ska förarna ha?

Våra medlemmar har utbildade förare för färdtjänst, omsorgsresor, skolskjutsar och sjukresor. Det är viktigt att beställaren själv överväger vilken utbildning som krävs. Bland annat har Svensk Kollektivtrafik en utbildning för förarcertifiering. Utbildningen bör vara genomförd vid starten av trafiktjänsterna.

7 Är det “lägsta pris” som gäller?

Det är en vanlig missuppfattning att en beställare måste tilldela avtalet till den anbudsgivare som har det lägsta priset. Detta är fel. LOU anger att anbuden kan utvärderas på följande alternativa grunder:

- bästa förhållande mellan pris och kvalitet
- kostnad
- pris

Om grunden “bästa förhållande mellan pris och kvalitet” används ska det finnas viktade tilldelningskriterier som ska vara angivna i anbudsunderlaget. Exempel på sådana kriterier är:

- leverans- eller tid för genomförande
- miljöegenskaper
- driftkostnader
- kostnadseffektivitet
- estetiska, funktionella och tekniska egenskaper
- service och tekniskt stöd.

En beställare är skyldig att ifrågasätta ett anbud med misstänkt låga priser vid upphandling över tröskelvärdena. Anbudet kan förkastas om inte en tillräcklig förklaring ges från anbudsgivaren. Om upphandlingen sker under tröskelvärdena får en beställare förkasta ett onormalt lågt anbud, men det finns ingen skyldighet att förkasta anbudet.

Texten under denna punkt är hämtad från Upphandlingsmyndighetens hemsida:

- [Grund för utvärdering vid upphandling | Upphandlingsmyndigheten](#)
- [Onormalt låga anbud vid offentlig upphandling | Upphandlingsmyndigheten](#)

8 Hur ska prisjusteringar hanteras?

Använd ny Indexkorg för serviceresor. Beställaren bör redan inför RFI-skedet lista de tänkbara prisvarianter som bör diskuteras. Beträffande indexuppräknings har Partnersamverkan Indexrådet tagit fram en “Indexkorg för serviceresor” som ersätter “Taxi-index” från och med 2026-01-01 och rekommenderas av Svenska Taxiförbundet, se följande länk: [Ny indexkorg för serviceresor – Partnersamverkan](#)

Checklista - sammanfattning

1. Vad vill vi uppnå? För passagerarna, som beställare och för trafikföretagen? Politiska mål för upphandlingen? Hållbara klimatkrav? Hållbar ekonomi genom effektiv transporthantering? Hur ska transporterna fördelas?
2. Hur får vi en effektiv konkurrens? Att tänka på när anbuden utvärderas: Omfånget på upphandlingen? Ska en anbudsgivare kunna visa att det finns transportresurser?
3. Det är viktigt att upphandlingen och trafiken följer lagar och regler. Tillstånd ska finnas. Beställaren har beställans ansvar. BKY. Partnersamverkan har modellavtal.
4. Ska man ställa krav på kollektivavtalsliknande villkor?
5. Ska leverantören betala skatter och avgifter till det allmänna?
6. Viken utbildning ska förarna ha?
7. Är det "lägsta pris" som gäller? Bästa förhållandet mellan pris och kvalitet är den vanligaste utvärderingsgrunden. Viktade tilldelningskriterier ska då finnas.
8. Hur ska prisjusteringar hanteras? Använd ny Indexkorg för serviceresor.



SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET



Svenska Taxiförbundet

Karlavägen 83

114 59 Stockholm

Telefon 08 566 21 660

info@taxiforbundet.se

www.taxiforbundet.se



@SvenskaTaxiforbundet



@SvenskaTaxiforbundet



@SvenskaTaxiforbundet



SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET