

Frågor och svar

Köpare

Köpare: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Handläggare: Juliana Cadavid
Telefon: 08-700 09 43
E-post: Juliana.Cadavid@Kammarkollegiet.se

Upphandling

Namn: Taxitjänster 2026
Referensnr: 23.3-3683-2025
Beskrivning: Taxitjänster i hela Sverige.

Publikt informationsmeddelande
Från: Juliana Cadavid/Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Datum: 2025-09-19 14:02
Till: Alla
Sista anbud/ansökansdag ändrad från 2025-09-25 till 2025-10-02

Publikt informationsmeddelande
Från: Juliana Cadavid/Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Datum: 2025-09-19 16:46
Till: Alla
Förtydligande av svar på fråga 6. Namnet på de företag vars kapacitet åberopas anges som fritextsvar på fråga 5.6.3.1 b. Dessutom ska en egenförsäkrans lämnas för varje åberopat företag, enligt punkt 5.2 Åberopande av andra företags kapacitet.

Publikt informationsmeddelande
Från: Juliana Cadavid/Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Datum: 2025-09-19 16:50
Till: Alla
Följande formulering läggs till Punkt 7.11.3 Betalning, Betalning sker via faktura, resekonto eller betalkort vid bokningstillfället. Betalning med kort i taxibilen är inte möjlig.

Publikt informationsmeddelande
Från: Juliana Cadavid/Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Datum: 2025-09-19 17:00
Till: Alla
En ny uppdaterad bilaga Priser (ny) ersätter tidigare bilaga Priser.

Publikt informationsmeddelande
Från: Juliana Cadavid/Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Datum: 2025-09-19 17:30
Till: Alla
Sista tidpunkt för att lämna anbud har flyttats till den 2 oktober på grund av de justeringar som skett under perioden för frågor och svar.

Publikt informationsmeddelande
Från: Juliana Cadavid/Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Datum: 2025-09-26 10:48
Till: Alla
Kammarkollegiet har lagt upp senaste statistiken för år 2024-06 till 2025-06 under Publicerade bifogade dokument, se filerna Statistik sträckor fastpris och Statistik taxiresor per län.

Publikt informationsmeddelande
Från: Juliana Cadavid/Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Datum: 2025-10-01 12:20
Till: Alla
Sista anbud/ansökansdag ändrad från 2025-10-02 till 2025-10-06

Publikt informationsmeddelande
Från: Juliana Cadavid/Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Datum: 2025-10-01 12:24
Till: Alla
Sista tidpunkt för att lämna anbud har ändrats till den 6 oktober.

Publikt informationsmeddelande
Från: Juliana Cadavid/Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet
Datum: 2025-10-01 16:26
Till: Alla
Ändringen av sista anbudsdag görs med anledning av den statistik för år 2024-06 till 2025-06 som publicerades 2025-09-26.

1 Publik fråga
Från: Dold
Datum: 2025-08-23 20:37
Till: Alla
Sträckor med fast pris

Vad menas med Göteborg Landvättar Till Göteborg .

menar ni att man ska köra till Göteborg Centralstation eller ska man köra Till Göteborg Kommun .

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-08-28 09:33

Till: Alla

Som framgår av bilaga Pris, Flik 2 Sträckor med fast pris, menas en fast sträcka från Flygplatsen Landvetter i Göteborg till postorten Göteborg. Med ort avses postort.

2 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-08-23 20:51

Till: Alla

Sträckor med fast pris

vad menas med Pris per person i delad Bil

menar ni att man för betalt för en bil för första sträcka till exempel Från Landvättar Flygplats till Göteborg Kommun och andra del av resan för man andra del Pris per person i delad Bil ? TACK

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-08-28 09:34

Till: Alla

Som framgår av bilaga Pris, Flik 2 Sträckor med fast pris, är det pris per person som gäller när tjänsten delad bil bokas på en angiven fast sträcka. Om tjänsten delad taxibil används, är det bara de priser som har angetts för delad taxibil som tas ut. Bokas inte tjänsten delad taxibil gäller inte heller pris per person i delad bil. Med tjänsten delad taxibil avses det som står i punkt 4.2.1 Delad taxibil.

3 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-08-27 13:34

Till: Alla

Punkt 5.7 Uteslutning med anledning av EU-sanktioner

Enligt kravställningen ska "anbudsgivaren visa att den inte ska uteslutas på grund av sanktionerna genom att intyga att vare sig anbudsgivaren eller det tänkta kontraktsförhållandet, direkt eller indirekt, omfattas av de sanktioner mot Ryssland och Belarus som beslutats av EU."

Anbudsgivaren ska dessutom lämna in ett intygande (bilaga Intygande med anledning av EU-sanktioner) för att bekräfta.

I anbudsförslaget ska anbudsgivaren även bekräfta (ja/nej) att vi "inte kommer att använda sig av underleverantörer med mera som omfattas av sanktionerna, eller åberopa kapaciteten hos sådana aktörer i upphandlingen"

Vi tolkar det som att vi, utifrån kravställningen, endast behöver bifoga signerad bilaga "Intygande med anledning av EU-sanktioner" för anbudsgivaren och ej för den/de eventuella underleverantörer som ska användas.

Kan ni bekräfta att vi har uppfattat kravställningen korrekt. Tack!

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-08-28 14:59

Till: Alla

Bilaga Intygande med anledning av EU-sanktioner ska signeras av anbudsgivaren och inte av eventuella underleverantörer.

4 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-08-28 15:31

Till: Alla

5.6.1.2 Krav på särskilt tillstånd

Uppfattar vi det korrekt att anbudsgivare inte själv behöver inneha trafikstillstånd om denne ej bedriver taxitrafik med egna fordon och att åberopande av sådan kapacitet istället kan åberopas av de underleverantörer som kommer att garantera mängden fordon per ort?

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-09-01 13:39

Till: Alla

Om anbudsgivaren bedriver taxitrafik ska denne inneha taxitrafikstillstånd. Om anbudsgivaren åberopar företag för att uppfylla kravet gällande kapacitet avseende fordon, ska dessa ha taxitrafikstillstånd.

5 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-08-28 15:30**Till:** Alla

5.6.3.1 Kapacitet avseende fordon

Om en anbudsgivare åberopar kapacitet från andra företag enligt punkt 5.2 Åberopande av andra företags kapacitet, och därigenom uppfyller kravet på antal fordon per ort (i enlighet med 5.6.3.1 Kapacitet avseende fordon) genom underleverantörer, är det då endast dessa åberopade företag som får utföra transporterna inom ramen för avtalet eller är det tillåtet att även andra underleverantörer, som inte åberopats för att uppfylla kvalificeringskravet, får utföra uppdrag inom avtalet – förutsatt att de uppfyller övriga krav och inte omfattas av uteslutningsgrunder?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-01 13:40**Till:** Alla

Som framgår av 5.6.3.1 Kapacitet avseende fordon, gäller att anbudsgivaren har tillgång till minst kravställt antal fordon på respektive ort, kravet innebär inte någon begränsning i maximalt antal underleverantörer.

6 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-08 09:13**Till:** Alla

Fråga angående 5.6.3.1 Kapacitet avseende fordon:

Anbudsgivaren ska i frågan ange de företag vars kapacitet åberopas.

Godkänner Kammarkollegiet att anbudsgivare bifogar en lista med tydlig hänvisning till den aktuella frågan?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-12 10:01**Till:** Alla

Enligt fråga 5.6.3.1 b. i upphandlingsdokumentet framgår att åberopade företagsnamn ska anges som fritextsvar.

Kammarkollegiet kommer efter sista anbudsdag skicka ut en mall för förteckningen som anbudsgivaren ska fylla i. Vidare ska anbudsgivaren, som ett kompletterande dokument, inkomma med en förteckning över vilka fordon som avses nyttjas för att uppfylla detta krav. I förteckningen ska fordonets registreringsnummer samt fordonets ägare anges.

7 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-08 16:12**Till:** Alla

5.6.1.2 Krav på särskilt tillstånd

Om anbudsgivaren svara jag i EPSD formuläret så måste fritextfältet "Beskriv åtgärder" fyllas i.

Vad är det för åtgärder som vi ska beskriva i detta fält?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-12 10:02**Till:** Alla

Detta krav är en informationsfråga och kan exempelvis besvaras med, inte aktuellt eller innehar taxitrafiktillstånd.

8 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-10 09:34**Till:** Alla

Bilaga Pris

I Bilaga Pris, rad 4, anges i kolumn A rubriken "Från" och i kolumn B rubriken "Till".

Kan upphandlaren bekräfta att detta är en felskrivning, och att det pris som ska offereras för respektive flygplats (kolumn A) avser resa till/från de orter som anges i kolumn B?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-12 10:04**Till:** Alla

Förtydligande avseende bilaga pris, Flik 2 Sträckor med fast pris. Sträckorna och pris ska gälla till och från ort, postnummer eller flygplats (med ort avses postort).

9 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-11 16:57**Till:** Alla

Vi vill ställa några kontrollfrågor.

Är det korrekt uppfattat att detta är en upphandling där de faktiska leveranskontrakten avropas från ramavtalet av de Avropsberättigade och att det är de Avropsberättigade (Beställaren) som i sin tur kommer att avropa resor enligt de avropade leveranskontrakten?

Om så är fallet undrar vi

- a) Kan en Avropsberättigad avropa ett leveranskontrakt när som helst under ramavtalets giltighetsperiod?
- b) Vilken framförhållning kommer leverantören att få från den tidpunkt då en avropsberättigad avropar ett kontrakt till dess att leverantören ska börja leverera resor enligt detta leveranskontrakt?
- c) Kommer leveranskontrakten alltid att löpa från avropsdatum till det datum vid vilket ramavtalet upphör eller kan leveranskontrakten ha annat slutdatum, eller sägas upp på annat sätt än vad som anges i 7.18.7 eller 7.18.9?
- d) Finns det någon uppskattning av hur många Avropsberättigade som kommer att avropa leveranskontrakt, alternativt hur många Avropsberättigade har avropat leveranskontrakt inom ramen för det nu gällande ramavtalet?
- e) Vad avses med ordet "Avrop" i punkt 7.1 andra stycket där det står "Dessa allmänna villkor gäller för samtliga Avrop..."; avses det
 - Avrop av leveranskontrakt från Avropsberättigad enligt ramavtalet, eller
 - Avrop av resor enligt leveranskontraktet från Avropsberättigad, eller
 - Båda betydelseerna?
- f) Hur kommer de leveranskontrakt som ska upprättas mellan leverantören och de Avropsberättigade vara utformade? Finns det något mall-kontrakt?

Publikt svar

Datum: 2025-09-16 07:14

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

I detta ramavtal är varje avrop en beställning av en taxiresa och varje bekräftelse ett anbudssvar. Avrop kan ske närsomhelst under ramavtalets löptid. Avropsberättigade kommer att kunna avropa taxitjänster utifrån de egna behoven. Se punkten 1.10 Avropsberättigade samt bilaga Avropsberättigade för att se vilka de är. Som framgår av punkten 1.11 Metod för Avrop och tilldelning av Kontrakt, genomför Avropsberättigad ett Avrop i syfte att anskaffa Tjänsten. I punkt 7.2 Definitioner, framgår definitionen av kontrakt.

10 Publik fråga

Datum: 2025-09-11 16:58

Från: Dold

Till: Alla

5.4.3.13Vi, och möjligen fler tänkbara anbudsgivare, har bidragit med information i den förstudie som Kammarkollegiet har genomfört och även framfört synpunkter på rapporten. Räknas sådan medverkan som att "företaget har deltagit i förberedelser av upphandlingen" enligt vad som anges i punkt 5.4.3.13 "Direkt eller indirekt deltagande i förberedelserna av upphandlingen"?

Publikt svar

Datum: 2025-09-16 07:15

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Nej.

11 Publik fråga

Datum: 2025-09-11 16:58

Från: Dold

Till: Alla

Vi kan inte se att det explicit finns angivet en minsta förbeställningstid. Det är uppenbart omöjligt att beställa en bil från Kastrups flygplats eller en godtycklig adress i Norrbotten med omedelbar hämtning, vilket innebär att det måste accepteras en viss tid från den tidpunkt vid vilken beställningen görs och den önskade hämttiden. Det är också uppenbart omöjligt att hantera ett mycket stort antal samtidiga beställningar, eftersom det kan kräva fler fordon än vad som existerar på en ort. Det anges vidare i punkt 7.18.2.3 att om en taxibil är mer än 15 minuter försenad har Avropsberättigad rätt till 500 kr i vite. I punkt 7.18.2.4 anges också att om en resenär missar en flyg- eller tågavgång och leverantören inte kan visa att detta beror på omständigheter som ligger utanför leverantörens kontroll kan denne bli ansvarig för kostnader upp till 75 000 kr.

Sammantaget innebär detta att det är ytterst väsentligt att definiera hur hämttiderna bestäms och vilka villkor som gäller.

Därför undrar vi vilket krav som gäller för förbeställningstid?

Vi kan tänka oss att en sådan bestämmelse skulle kunna formuleras ungefär så här:

"Leverantören ska garantera att en resa ska kunna beställas till en tidpunkt som ligger mer än 60 minuter, plus en rimligt beräknad framkörningstid från närmaste ort, framåt i tiden, under förutsättning att det inte fordrar fler fordon än vad som angivits i förfrågningsunderlaget och vad leverantören redovisat för aktuell ort. Leverantören har också alltid rätt att förskjuta den önskade hämttiden med +/- 15 minuter för att kunna anpassa transporterna.

Vid andra förutsättningar ska leverantören erbjuda hämttid enligt bästa förmåga.

Leverantören får erbjuda hämttid med kortare framförhållning än vad som angetts här.

Försening ska mätas i förhållande till den utlovade hämttiden enligt vad som anges här."

Publikt svar

Datum: 2025-09-16 07:16

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Utöver punkt 4.3.13 Bokning via resebyrå finns ingen minsta förbeställningstid. Av krav 4.3.11 Bokningsbekräftelse, framgår att bokad taxiresa bekräftas genom bokningsbekräftelse med information om Avgångstid. Försening räknas från den i bokningsbekräftelsen angivna Avgångstiden. I punkt 4.4.10 Väntetid, anges att maximalt tio (10) minuters väntetaxa kan debiteras om Parterna inte

12 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-09-11 17:00

Till: Alla

6.10.1, 7.9 Enligt 6.10.1 och 7.9 är det tillåtet att ta ut direkta kostnader för broavgifter och flygplatsavgifter. Är det också tillåtet att ta ut direkta kostnader för avgifter vid järnvägsstationer och andra liknande terminaler?

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-09-16 07:17

Till: Alla

Nej, inga andra direkta kostnader är tillåtna.

13 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-09-11 17:00

Till: Alla

6.10.2 Vad innebär det att det anges två olika basmånader för indexjustering av priser i punkt 6.10.2, det vill säga vilken basmånad ska användas vid beräkningen av indexförändringen?

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-09-16 07:17

Till: Alla

Enligt punkt 6.10.2 Prisjustering, finns möjlighet till två prisjusteringar per år därav två basmånader.

14 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-09-11 17:00

Till: Alla

Enligt punkt 6.13.1 ska priserna justeras nedåt om Kammarkollegiets administrationsavgift sänks, men inte justeras uppåt om den höjs. Detta verkar märkligt och leder till att anbudsgivarna måste höja sina priser för att ta hänsyn till denna risk. Vi undrar om det därför inte vore lämpligt att ange att priserna även ska justera uppåt om avgiften höjs?

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-09-16 07:18

Till: Alla

Enligt punkt 6.13.1 Administrationsavgift till Kammarkollegiet, framgår även att avgiftens storlek kan förändras men inte överstiga 1,0 procent. Punkten 6.13.1 Administrationsavgift till Kammarkollegiet kvarstår.

15 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-09-11 17:02

Till: Alla

4.3.13, 4.4.10 Enligt punkt 4.3.13 ska leverantören säkerställa att taxiresenären har kvar sin transport även om tåg eller flyg är försenade, det vill säga föraren kan komma att behöva vänta kvar tills resenären ankommer. Enligt 4.4.10 ersätts emellertid endast 10 minuters försening och föraren kan lämna platsen efter 15 minuter.

a) Vad gäller vid förseningar då föraren måste invänta ett försenat flyg eller tåg, ska denne (a) vänta och debitera tidsersättning, (b) lämna efter 15 minuter eller (c) finns det någon annan regel som ska tillämpas? Notera att det ofta inte är möjligt att komma i kontakt med en resenär på ett försenat flyg.

b) Det är också oklart vad som gäller om föraren kommer i kontakt med resenären. Har då alltid resenären rätt att komma överens med föraren om att väntetidsersättning ska utgå om resenären vill att föraren ska vänta och har föraren inte skyldighet att vänta om ingen överenskommelse om väntetidsersättning (utöver 10 minuter) träffas?

c) Vad gäller då resenären är försenad och resenären är anonym (resenär som loggat in med kod), det vill säga leverantören och föraren saknar kontaktuppgifter till resenären?

d) Det framgår vidare inte vilket pris som ska tillämpas för väntetiden om resan avser en sträcka där det angivits ett fast pris. Vilket väntetidspris ska i så fall tillämpas?

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-09-16 07:20

Till: Alla

Se punkt 4.3.14 Bevakning avgång- och ankomsttider.

16 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-09-11 17:03

Till: Alla

4.2.1 I stycke 4.2.1 beskrivs tjänsten Delad taxibil. Vi utgår från att en beställare måste ange att en viss resa kan bli föremål för tjänsten delad taxibil, och att det då ankommer på leverantören att försöka samplanera två eller fler resenärer som önskar utnyttja tjänsten.

Vid beställningen av en resa är det förmodligen inte möjligt att avgöra om en viss resa kan komma att bli samplanerad med en annan resa som ännu inte är beställd. Vi undrar därför om en resa, där den är beställd så att den får samplaneras (utnyttja tjänsten delad taxibil) men där det vid planering och utförande inte finns andra resor som den kan samplaneras med, ska faktureras enligt priset för "Pris per bil" eller "Pris per person i delad bil"?

Publikt svar

Datum: 2025-09-16 07:20

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Om en resenär bokar tjänsten Delad bil och ingen annan resenär samplaneras, faktureras tjänsten som, Pris per person i delad bil.

17 Publik fråga

Datum: 2025-09-11 17:04

Från: Dold

Till: Alla

7.11.1 Det anges tydligt att utförda resor ska faktureras enligt vad som anges i stycke 7.11.1, men vi vill för att undanröja varje osäkerhet fråga om det finns något tillfälle där en resenär ska kunna betala för resan kontant eller med kort i bilen, eller om alla resor utan undantag ska faktureras?

Publikt svar

Datum: 2025-09-16 07:21

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Utförda resor faktureras enligt punkt 7.11.1 Fakturering.

18 Publik fråga

Datum: 2025-09-12 11:38

Från: Dold

Till: Alla

En följdfråga till fråga 8: På rad 20 och 21 anges Från Luleå Kallax till Luleå respektive Från Luleå till Luleå Kallax. Är det mot bakgrund av svaret på fråga 8 så att dessa två rader avser samma sak?

Publikt svar

Datum: 2025-09-16 07:22

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Ja, rad 20 och 21 avser samma sträcka. Rad 21 i bilaga Priser, Flik 2 Sträckor med fast pris utgår.

19 Publik fråga

Datum: 2025-09-12 18:53

Från: Dold

Till: Alla

Om man uppfyller inte ratting krav på grund av anmärkning som är betalad direkt men minskade ratingen kan man då inkoma med typ Resultat o Balansrapport så att den styrker att bolaget klarar av rating kraven.

Publikt svar

Datum: 2025-09-16 07:23

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Se punkt 5.6.2.2 Alternativa sätt att styrka ekonomisk och finansiell ställning.

20 Publik fråga

Datum: 2025-09-15 13:35

Från: Dold

Till: Alla

Bilaga Pris

Rad 20 och 21. Kallax till Luleå och även omvänd resa. Antalet resor för varje rad ser avvikande över.

Kan upphandlaren se över och återkoppla om det har smygat in sig felaktigheter,

Publikt svar

Datum: 2025-09-16 07:26

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Se svar på fråga 18.

21 Publik fråga

Datum: 2025-09-12 11:40

Från: Dold

Till: Alla

E följdfråga till fråga 6: Är det korrekt uppfattat att det inte fordras något bevis alls på att de företag vars kapacitet åberopas faktiskt har ställt kapaciteten till förfogande före det att anbudsgivaren kvalificeras?

Publikt svar

Datum: 2025-09-17 08:24

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Nej, se punkterna 3.1 Process för prövning, utvärdering och kvalificering, 5.6.3.1 Kapacitet avseende fordon och 5.8 Sammanställning över kompletterande dokument.

22 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-11 17:01**Till:** Alla

7.7 Det anges i punkt 7.7 att "Ramavtalsleverantören kan ersätta personal som direkt medverkar till att tillhandahålla Tjänsten med annan personal efter skriftligt godkännande av Avropsberättigad". De flesta medarbetare som direkt medverkar till att tillhandahålla tjänsten är förare. Kravet kommer därför att innebära en ganska komplicerad process för det fall en leverantör vill byta eller flytta förare i sin organisation. Det finns vidare inget krav på att redovisa vilken personal som tillhandahåller tjänsten, vilket gör kravet ytterligare komplicerat att efterleva. Det kan också vara så att en medarbetare under en tidsperiod utför tjänster åt flera olika avropsberättigade. Det angivna kravet är mycket kostnadsdrivande och kräver en tämligen omfattande byråkrati, varför vi undrar om det inte vore lämpligt att ta bort detta krav.

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-17 08:24**Till:** Alla

Texten; efter skriftligt godkännande från Avropsberättigad i punkt 7.7 Ramavtalsleverantörens ansvar för personal, utgår.

23 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-11 17:02**Till:** Alla

I punkten 5.2 anges att "Ett åberopat företag ska ha tillräcklig kapacitet och resurser för den del av tjänsten som företaget åberopas för. Ett åberopat företag kan förekomma i flera anbud så länge det åberopade företagets totala leveranskapacitet inte överskrider."

Vi undrar över denna formulering. Eftersom endast en leverantör kan bli föremål för tilldelning, så borde det sakna betydelse att ett företag ställt sin kapacitet till förfogande både till en anbudsgivare som tilldelas kontrakt och till en anbudsgivare vars anbud inte vunnit eftersom den kapacitet som ställts till en icke-vinnande anbudsgivares förfogande aldrig kommer att behöva tas i anspråk och därmed inte kommer att påverka det åberopade företagets leveransförmåga.

Det borde betyda att ett företag borde kunna ställa hela sin kapacitet till förfogande till två eller flera olika anbudsgivare samtidigt utan att företagets totala leveranskapacitet överskrider.

Är denna tolkning korrekt? I så fall skulle vi önska ett förtydligande och i annat fall en förklaring.

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-17 08:24**Till:** Alla

Tolkningen är felaktig. Se punkt 5.2 Åberopande av andra företags kapacitet. Kravet kvarstår.

24 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-11 17:04**Till:** Alla

För att kunna lämna ett konkurrenskraftigt pris är det viktigt att veta hur resandet har sett ut. Det finns ingen detaljerad statistik över genomförda resor i förfrågningsunderlaget och den enda anbudsgivaren som har tillgång till sådan statistik är den nuvarande leverantören, vilket innebär en orimlig konkurrensfördel för denne.

Vi önskar därför ta del av statistik som visar följande för ett helt år (12 månader) inom ramen för det nuvarande avtalet: för varje rad där det ska anges pris (både avseende sträckor med fast pris och sträckor med rörligt pris) redovisas: antal resor, genomsnittligt debiterad körsträcka och genomsnittligt debiterad körtid.

Det vill säga till exempel (fiktiva siffror):

Från Arvidsjaur's flygplats till Arvidsjaur: 123 resor; 11,1 kilometer och 22,22 minuter

Blekinge län: 456 resor; 33,33 kilometer och 44,44 minuter.

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-19 15:58**Till:** Alla

Som framgår av upphandlingsunderlaget är bilaga Priser baserad på pågående ramavtals statistik. Utförda resor är angivna i kolumnen "Antal" i flikarna 2 och 3. De nya sträckorna i bilagan Priser, finns det ingen tidigare statistik för. Kammarkollegiet har inte heller tillgång till statistik i form av kilometer eller tid enligt frågeställarens önskemål.

Kammarkollegiet har lagt upp efterfrågad statistik under Publicerade bifogade dokument, se filerna Statistik sträckor fastpris och Statistik taxiresor per län.

25 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-12 11:04**Till:** Alla

Prisjustering (6.10.2)

Den grundläggande tanken bakom att tillämpa indexjustering i ett avtal är att priset för en vara eller en tjänst ska följa utvecklingen av det index som priset har knutits till. På så sätt kan ett pris som är bestämt till ett visst belopp följa exempelvis den allmänna kostnadsutvecklingen i samhället.

En annan tanke med indexjustering är att fördela risken för prisförändringar mellan köpare och säljare. Detta ger en viss ökad trygghet åt de olika parterna då kostnaderna och förväntningarna på prisjustering blir mer förutsägbara under avtalet. Med en tydligt utformad klausul för prisjustering, finns goda förutsättningar att underlätta avtalsuppgörelsen.

Enligt upphandlingens ramavtalsutkast ska prisjustering göras i "enlighet med Statistiska centralbyråns Taxiindex för anropsstyrd trafik. Som basmånad gäller januari 2026 och juli 2026."

Här hänvisas även till att när Taxiindex ersätts av Indexkorg för Serviceresor ska övergång ske till detta index.

Vi vill uppmärksamma upphandlaren om att Taxiindex avslutas 2025 och att det från januari 2026 är Indexkorg för Serviceresor som är gällande för prisjusteringar.

Upphandlaren har även angett att basmånad är januari 2026 och juli 2026, månader vars index ej ännu är känt för anbudsgivaren.

I upphandlingen står även att läsa att indexjustering kan göras två gånger per år och endast om det är en förändring på minst 2%.

I de allmänna grunderna för indexkorg för Serviceresor finns ett antal rekommendationer från Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.

Dessa rekommendationer är framtagna för att skapa bättre förutsättning för såväl beställare som leverantör.

Några av rekommendationerna är:

- Att LCI (personal) justeras kvartalsvis samt övriga indextal månadsvis eller kvartalsvis
- Att baskvartalet/basmånadens index ska vara känt vid anbudsinlämning
- Att kvartal tre (juli) ej används som baskvartal/basmånad

Utifrån rekommendationerna ber vi därför upphandlaren att ta hänsyn till ovan kända faktorer och se över indexregleringen, genom att tillämpa så att:

- 1) Indexreglering skall ske kvartalsvis under hela avtalsperioden.
- 2) Indexreglering skall gälla i avtalet oavsett indexförändring (%).
- 3) Basbasmånad där indextal är känt vid anbudsinlämning.
- 4) Att en första indexjustering sker i samband med avtalsstart

Publikt svar

Datum: 2025-09-19 15:59

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Punkten 6.10.2 Prisjustering, justeras enligt följande, Priserna indexeras från och med Ramavtalets ikraftträdande ersätter tidigare skrivning, Priserna är fasta i sex (6) månader från och med Ramavtalets ikraftträdande. Basbasmånaden januari 2026 kvarstår och basbasmånaden juli 2026 stryks.

26 Publik fråga

Datum: 2025-09-17 10:21

Från: Dold

Till: Alla

Följdfråga till fråga 16: Behöver ta del av statistik för de senaste två åren gällande antalet resor med delad bil för de sträckor som finns i excel-filen, där pris för delad bil efterfrågas.

1. Hur många av dessa resor har faktiskt genomförts som delad bil?
2. Hur många av dem har i praktiken endast haft en resenär i bilen (dvs samplanering med annan person har inte varit möjlig, och resan har skett till ett reducerat pris för delad bil)?

Det är viktigt att få insyn i detta, eftersom risken för att delad bil inte kan samplaneras faller på anbudsgivaren. Samtidigt är priset för delad bil en avgörande faktor i anbudet.

Publikt svar

Datum: 2025-09-19 16:03

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Se svar på fråga 24 om statistik. Den statistik som Kammarkollegiet har ställt krav på i pågående ramavtal och har tillgång till inkluderar inte statistik på antal resenärer vid nyttjande av Taxitjänsten delad bil.

27 Publik fråga

Datum: 2025-09-17 10:52

Från: Dold

Till: Alla

Följdfråga till fråga 13.

I punkt 6.10.2 anges två olika basbasmånader, januari 2026 och juli 2026. Vi skulle därför vilja ha förklarat hur priserna ska justeras i följande två fall, och gärna en principiell förklaring till hur priserna ska justeras:

(1) Antag att taxiindex för januari 2026 är A och för juli 2026 är B, och att leverantören begär prisjustering i april 2029 och att det då senast publicerade värdet för taxiindex är C.

Ska då priserna justeras i proportion till C dividerat med A, eller C dividerat med B?

(2) Antag vidare att leverantören därefter begär prisjustering i november 2029, och att det då senast publicerade värdet för taxiindex är D.

Ska då priserna justeras i proportion till D dividerat med A eller D dividerat med B?

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Se svar på fråga 25.

Datum: 2025-09-19 16:26

Till: Alla

28 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-09-17 11:00

Till: Alla

Följdfråga till fråga 11.

Det är centralt för prissättningen att det är tydligt vilket åtagande leverantören har vid beställning av taxiresor. Vi önskar därför svar på vad som gäller i följande konkreta fall:

Fall A:

Antag att en avropsberättigad kl 12:00 en viss dag beställer en taxiresa med önskad avgångstid kl 12:05 samma dag, och att resenären ska hämtas vid Bergman Center på Fårö (Fårö Svens 1118) för att resa till Landshövdingens residens i Visby (Strandgatan 1, Visby). Vad gäller då:

- a) Får leverantören (utan risk för att drabbas av viten eller motsvarande) ändra avgångstiden från den begärda tiden, så att det är möjligt att hinna fram till hämtadressen i tid, det vill säga anpassa tiden till leverantörens behov av framkörningstid?
- b) Får leverantören (utan risk att drabbas av viten eller motsvarande) neka beställningen?
- c) Om leverantören vare sig får neka eller ändra avresetiden, är det då korrekt att leverantören kan drabbas av 500 kr i vite om bilen kommer senare än 12:20?

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-09-19 16:27

Till: Alla

Avgångstid sätts enligt punkt 4.3.11 Bokningsbekräftelse. Vad gäller ansvar för eventuell försening se avsnitt 7.18.2 Ansvar vid Försening och punkterna 7.18.2.1 Vad som avses med Försening, 7.18.2.2 Meddelandeskyldighet vid misstanke om Försening, 7.18.2.3 Ersättning vid försening och 7.18.2.4 Ersättning vid missade flyg- och/eller tågavgångar.

29 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-09-17 11:25

Till: Alla

Prisbilagan

Med tanke på att BRA har lämnat Bromma flygplats så verkar viktningen av antalet resor (~12% av de fasta resorna) för Stockholm Bromma vara skevt och kan i stor utsträckning påverka utvärderingen och inbjuda till taktisk prissättning. Det är olyckligt eftersom det riskerar kvaliteten vid en förändring av resandeströmmarna. Kan faktorn för utvärdering av antal resor till/från Stockholm Bromma?

Publikt svar

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Datum: 2025-09-19 16:27

Till: Alla

Faktorn för antal resor till/från Stockholm Bromma kvarstår.

30 Publik fråga

Från: Dold

Datum: 2025-09-17 11:25

Till: Alla

Svaret på fråga 12 innebär vissa otydligheter som behöver redas ut. I grunden handlar ju möjligheten om att ta ut direkta kostnader från 3:e part om att kostnader som anbudsgivaren inte styr över ersätts med den faktiska kostnaden, utan påslag för vinst och annat. Dessa 3:e partsavgifter finns inte bara på flygplatser och broar. Om dessa avgifter inte får läggas på priset behöver anbudsgivarna lägga på en riskprocent vilket fördyrar avtalet. Utöver det innebär det en ökad risk för anbudsgivarna och om dessa kostnader ökar mer än det riskpåslag som de lägger på priserna vilket riskerar påverka kvaliteten under avtalsperioden negativt. Statistiken som Kammarkollegiet har lämnat i prisbilagan är inte heller tillräcklig för att beräkna antalet avgifter som kommer att betalas vilket ökar risken och prispåslaget helt i onödan vilket ökar priset och ökar risken för negativ kvalitetspåverkan.

Upphandlingsunderlaget definierar inte heller vad som ingår "flygplatsavgifter" och "broavgifter" som i sig inte är tydligt definierade begrepp. Det är t.ex. oklart om en "infrastrukturavgift" för passage av en bro att likställa med en "broavgift". Om det inte är så kan man fråga sig varför vissa avgifter för passage av en bro omfattas och inte andra. Om det är att likställa så borde även vägtullar få tas ut då det också är en form av infrastrukturavgift med en kostnadspåverkan på samma sätt och som leverantören inte kan påverka. På flygplatser finns olika typer av avgifter som tas ut och det är oklart vad som ingår och inte. Att "flygplatsavgifter" skulle skilja sig från avgifter vid tågstationer är dessutom oförståeligt, framförallt eftersom det innebär ett tydligt ställningstagande för flygresor framför tågresor.

Det ekonomiskt mest fördelaktiga för avtalet och för kvaliteten i avtalet är att infrastrukturavgifter (inklusive

avgifter på flygplatser och tågstationer) får tas ut med faktisk avgift.

- a) Kan ni ompröva svaret på fråga 12 och möjliggöra för leverantören att ta ut direkta kostnader för infrastrukturavgifter enligt ovan?
- b) Om ingen omprövning görs behövs en komplettering med vilka avgifter som får tas ut.

Publikt svar

Datum: 2025-09-19 16:41

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Som framgår av punkterna 6.10.1 och 7.9 har ramavtalsleverantören endast rätt att ta ut ersättning för direkta kostnader som avser broavgifter och flygplatsavgifter. Flygplatsavgifter för taxi tas ut av flygplatsägaren, som exempelvis Swedavia för Arlanda, och faktureras taxiföretagen för användning av flygplatsens infrastruktur och system. Med broavgift menas den avgift som tas ut vid vissa broar exempelvis, Öresundsbron, Motalabron, Sundsvallsbron samt Skurubron i Nacka.

31 Publik fråga

Datum: 2025-09-17 11:25

Från: Dold

Till: Alla

Svaret på fråga 13 missar målet med en prisjusteringsklausul. Prisjusteringsklausuler är till för att hålla ett avtal pris/kostnadsneutralt från anbudstillfället. Anbudspriser beräknas vid en viss kostnadsnivå vid basmånaden. För att avtalet skall hållas pris/kostnadsneutralt behöver basmånaden vara konstant och enbart vara en basmånad. Trots att det enbart finns en basmånad kan man ha flera prisjusteringar per år med olika jämförelsemånader. Kan ni justera kravet så att januari 2026 är enda basmånaden?

Publikt svar

Datum: 2025-09-19 16:42

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Se svar på fråga 25.

32 Publik fråga

Datum: 2025-09-18 09:21

Från: Dold

Till: Alla

Avseende kravpunkterna 4.3.13 (Bokning via resebyrå) samt 4.3.1 (Bokningskanal) önskar vi ett förtydligande.

Vår uppfattning är att nuvarande Leverantör inom det befintliga avtalet med Kammarkollegiet tillhandahåller 6–7 olika bokningskanaler för beställning och hantering av resor. I det nya avtalet förefaller det, utifrån kravspecifikationen, som att endast ett fåtal bokningskanaler kommer att vara obligatoriska.

Kan upphandlande myndighet bekräfta att detta är korrekt?

Vi vill samtidigt framhålla att etablering och integration av flera olika bokningsplattformar innebär en betydande kostnadsdrivande faktor, dels initialt genom teknisk utveckling, integration och avtalstecknande, dels löpande genom serviceavgifter, licenskostnader och bokningsavgifter. Dessa kostnader kan variera kraftigt beroende på vilka och hur många kanaler som i praktiken ska tillhandahållas.

Mot bakgrund av detta är det viktigt att Kammarkollegiet säkerställer att anbudsgivarna har en klar och transparent kostnadsbild att utgå ifrån. Detta är en förutsättning för att kunna göra en korrekt kalkyl och lämna ett konkurrenskraftigt men samtidigt realistiskt anbud. Om det tillkommer ytterligare krav eller kostnader, utöver vad som hittills angivits i upphandlingsdokumenten, är det avgörande att samtliga aktörer ges möjlighet att ta del av dessa uppgifter och vid behov revidera sina anbud utifrån den nya kostnadsbilden.

Publikt svar

Datum: 2025-09-19 16:44

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Som framgår av punkterna 4.3.1 Bokningskanal, 4.3.2 Applikation, 4.3.4 Bokning, 4.3.13 Bokning via resebyrå, är samtliga obligatoriska krav och beskriver på vilket sätt avropsberättigade bokar taxitjänster.

33 Publik fråga

Datum: 2025-09-18 17:33

Från: Dold

Till: Alla

Följdfråga till fråga 12.

I svaret på fråga 12 anges att det inte är tillåtet att ta ut andra direkta kostnader än kostnader för broavgifter och flygplatsavgifter, men i prisbilagan (Priser.xlsx) flik 2 och tre anges att "Anbudsgivaren har rätt att ta ut ersättning utöver vad som anges nedan, avseende direkta kostnader för trängselskatt, broavgifter och flygplatsavgifter."

Är det tillåtet att ta ut direkta kostnader för trängselskatt?

Publikt svar

Datum: 2025-09-19 17:00

Från: Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet

Till: Alla

Nej, det är inte tillåtet att ta ut andra avgifter. Bilagan uppdateras i enlighet med punkterna 6.10.1

34 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-18 20:48**Till:** Alla

Fråga 2 gällande Rating bolaget uppfyller alla krav som ställs förutom Rating i denna avsnit står det så här .

5.6.2.2 Alternativa sätt att styrka ekonomisk och finansiell ställning

Om anbudsgivarens rating enligt Creditsafe inte når upp till kravet, eller om sådan information saknas, kan anbudsgivaren ändå styrka sin ekonomiska ställning genom att som kompletterande dokument lämna in alternativ utredning enligt nedan. Kammarkollegiet förbehåller sig rätten att analysera en företagsrapport från Creditsafe tillsammans med de kompletterande underlagen och besluta om kravet på ekonomisk ställning därigenom är uppfyllt.

Fråga 1: Att ni förbehåller er rätten att analysera en företagsrapport från Creditsafe menas det Resultat och Balans Rapport?

Fråga 2: Kan man skicka nuvarande Resultat och Balans Rapport för 2025 fram till juli också för att styrka mer ?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-19 17:06**Till:** Alla

Kammarkollegiet kan inte på förhand föregå kvalificeringen och hänvisar tillbaka till punkten 5.6.2.2 Alternativa sätt att styrka ekonomisk och finansiell ställning.

35 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-18 17:32**Till:** Alla

Enligt 4.3.11 ska bekräftelsen innehålla bland annat pris, dock ska inte pris ingå för "tur och retur-resor" (4.2.3). Bekräftelsen skickas alltid ut innan resan genomförts.

För resor som avser sträckor med rörligt pris (och som inte avser "tur- och returesor") kommer vi att beräkna sträckan och varaktigheten i tid i samband med att resan bokas. Det innebär med nödvändighet att det är en prognos.

(A) Vi undrar därför om det är tillåtet att fakturera ett annat belopp än det i förväg utskickade priset om det vid utförandet visar sig att prognosen för körsträcka eller varaktighet inte stämde överens med verkligheten? Orsaken till att prognos och verklighet avviker kan till exempel vara tillfällig avspärrning av en väg, trafikolycka, trafikstockning eller liknande.

(B) Det anges att väntetid under vissa omständigheter kan debiteras (4.4.10). Väntetiden är definitionsmässigt inte känd vid den tidpunkt då bekräftelsen skickas ut. Är det korrekt att det alltid är tillåtet att justera det utskickade priset vid fakturering om det förekommit debiteringsbar väntetid?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-23 18:16**Till:** Alla

Pris som anges i bokningsbekräftelse ska vara detsamma som faktureras oberoende om det har varit störningar eller liknande.

36 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-18 16:37**Till:** Alla

I punkt 6.10.2 anges att

"När Statistiska centralbyråns Taxiindex för anropsstyrd trafik utgår ersätts indexet av nytt aktuellt index, Indexkorg för serviceresor som är framtaget av Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Taxiföretagen via Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik i samråd med Svenska taxiförbundet."

Enligt Partnersamverkas webb-sida

(<https://partnersamverkan.se/index/indexrekommendationer/serviceresor/>) kommer taxiindex inte att tas fram från och med 2026. Det innebär att priserna ska indexeras i enlighet med "Indexkorg för serviceresor" från början och att det således inte blir fråga om övergång från Taxiindex till det nya indexet.

Av Indexrådets Allmänna grunder

(<https://partnersamverkan.se/app/uploads/sites/2/2024/07/Indexradets-allmanna-grunder-Indexkorg-for-Serviceresor-V.1.2.pdf>) anges att indexkorgen är uppbyggd så att anbudsgivaren i sitt anbud ska ange vikterna för de olika komponenterna, det vill säga det finns inga fixerade indextal som kan användas om inte anbudsgivaren har angivit vikterna för komponenterna.

Vi undrar därför var i anbudet vi ska ange de vikter vi önskar ska tillämpas och hur dessa värden förs in i avtalet?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-23 18:17**Till:** Alla

Priserna kommer att justeras enligt punkt 6.10.2 Prisjustering, se fråga och svar 25 gällande förtydligande.

Viktning anges inte i anbudet.

37 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-18 16:34**Till:** Alla

Enligt det nu gällande avtalet för motsvarande tjänster kan priserna justeras i proportion till förändringen av Taxiindex. Vi vill därför veta vilka sådana justeringar som har gjorts under hela avtalsperioden, det vill säga hur stora indexjusteringar har genomförts och när har dessa ändringar genomförts?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-23 18:18**Till:** Alla

En prisjustering har gjorts under pågående ramavtal. Prisjusteringen var +2,2% och gjordes januari 2024.

38 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-18 16:12**Till:** Alla

Fråga gällande punkt 6.9.10 Webbtillgänglighet: Vi noterar att standarden EN 301 549 omfattar fler aspekter än enbart webbtillgänglighet, och att den nya Tillgänglighetslagen (Lagen om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet) ännu inte tydligt definierar exakt vilka krav som måste uppfyllas för att undvika sanktioner. Vår lösning är redan fullt kompatibel med WCAG 2.1, vilket är den internationella riktlinje som EN 301 549 bygger på. Kan ni bekräfta att uppfyllande av WCAG 2.1 är tillräckligt för att undvika vite?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-23 18:18**Till:** Alla

Enligt punkt 6.9.10 i upphandlingsdokumenten ska Ramavtalsleverantören under hela ramavtalsperioden arbeta aktivt för att uppfylla kraven i standarden EN 301 549 (Annex A), eller den senaste versionen. EN 301 549 bygger till stor del på WCAG 2.1, men omfattar även andra aspekter av tillgänglighet, exempelvis för appar, dokument och vissa tekniska funktioner. Syftet med kravet är att säkerställa ett kontinuerligt arbete med tillgänglighet, även i takt med att lagstiftning och standarder utvecklas.

39 Publik fråga**Från:** Dold**Datum:** 2025-09-17 15:55**Till:** Alla

För att uppfylla kravet i punkt 5.6.3.1 "Kapacitet avseende fordon" kommer vi att åberopa ett annat företags kapacitet (UL1). UL1 avser i sin tur att anlita en underleverantör (UL2) för att tillhandahålla fordon och förare.

Behöver vi även för UL2 inkomma med skriftligt åtagande enligt punkt 5.2 "Åberopande av andra företags kapacitet", samt lämna in ESPD och övrig dokumentation?

Publikt svar**Från:** Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet**Datum:** 2025-09-23 18:19**Till:** Alla

Om anbudsgivaren åberopar ett annat företag för att uppfylla kravet i avsnitt 5.6.3.1 Kapacitet avseende fordon ska anbudsgivaren registrera det åberopade företaget i Mercell TendSign enligt avsnitt Åberopande av andra företags kapacitet, vilket görs under anbudprocessen. Det innebär att en ESPD ska lämnas för varje åberopat företag som anges i anbudet. En ESPD behöver inte lämnas för det åberopade företags underleverantör/-er.

Kompletterande dokument:

När Kammarkollegiet begär det, ska anbudsgivaren utan dröjsmål inkomma med följande kompletterande dokument:

Åtagandeintyg: ett skriftligt åtagande från det åberopade företaget om att anbudsgivaren förfogar över åberopade resurser under hela avtalstiden. Det kan exempelvis vara ett samarbetsavtal med taxiföretag på aktuell ort.

Fordonsspecifikation: en förteckning över vilka fordon som avses nyttjas för att uppfylla kravet i aktuellt avsnitt. Kammarkollegiet kommer efter sista anbudsdag skicka ut en mall för förteckningen som anbudsgivaren ska fylla i.