



Förstudierapport inom Flyttjänster 2016

96-56-2015



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Inledning	4
3 Föregående upphandling	6
4 Nuvarande ramavtal	14
5 Informationsspridning av ramavtalen	19
6 Behovsundersökning	20
7 Marknadsundersökning	28
8 Hållbarhet	46
9 Andra upphandlingar inom området	49
10 Överprövningsmål inom området	50
11 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd	52
12 Elektroniska anbud	53
13 Säkerhet	54
14 E-beställningar	56
15 Rekommendation	57
16 Källförteckning	58

1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet för flyttjänster löper ut den 30 april 2017. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling ska genomföras.

Förstudien visar på omfattning, inriktning, utformning och upplägg av eventuell kommande upphandling inom det aktuella området.

Informationsinhämtning har skett genom en enkät som skickats ut till 340 avropsberättigade myndigheter och som resulterade i 134 svar. Därtill har en enkät även skickats ut till 96 leverantörer på marknaden och som resulterade i 36 svar. Vidare har projektgruppen haft möte med branschorganisationen Almega Flyttjänstföretagen för att ytterligare kartlägga marknaden.

Det framkommer av förstudien att majoriteten av de avropsberättigade myndigheterna upplever att ramavtalet är lätt att använda samt att de överlag är nöjda med upplägget.

Ramavtalet inom området nyttjas i hög utsträckning och inget i statistiken visar på att någon större förändring i efterfrågan kommer ske framöver. Denna höga nyttjandegrad bekräftades även av myndighetsenkäten där 76 av respondenterna uppgav att de använt ramavtalet. Därtill är omsättningen, ca 73 MSEK per år, tillräckligt hög för att motivera en upphandling av ett nytt ramavtal på området.

Projektgruppen har funnit att det finns ett behov av ett statligt ramavtal inom området och rekommenderar således att en upphandling genomförs.

Stockholm den 11 maj 2016

*Goran Alilovic
Niklas Björns
Matilda Sjögren*



2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Statens inköpscentral och omfattar Flyttjänster.

Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet övertog från och med den 1 januari 2011 ansvaret för upphandlingsverksamheten inom den statliga inköpssamordningen. Detta innebär att Statens inköpscentral har som uppdrag att ingå ramavtal för varor och tjänster som är avsedda för andra statliga myndigheter.

Enligt förordning (1998:796) om statlig inköpssamordning ska det finnas ramavtal eller andra gemensamma avtal som effektiviserar upphandlingarna för varor och tjänster som myndigheterna upphandlar ofta, i stor omfattning eller som uppgår till stora värden.

2.2 Mål med förstudien

Syftet med förstudien är att samla information och kunskap om pågående utveckling inom området samt om vilka behov som myndigheterna har. Förstudien ska även belysa förutsättningarna för att en upphandling inom området ska genomföras. Målet är att arbeta fram ett underlag som kan ge stöd inför ett eventuellt arbete med att ta fram ett förfrågningsunderlag.

Samtliga rekommendationer som lämnas i samband med denna förstudie kan komma att prövas på nytt, ändras och anpassas i en kommande upphandling då ny information kan tillkomma och förutsättningar kan ändras med tiden.

2.3 Omfattning och avgränsningar i förstudien

Syftet med förstudierapporten har inte varit att ta fram en kravspecifikation till en kommande upphandling, och således är eventuella krav som kan ställas endast beskrivna på en övergripande nivå. Förstudierapporten beskriver nuläge och erfarenheter av användningen av ramavtalen inom området. Den innehåller avropsberättigade myndigheters och leverantörers synpunkter på det nuvarande ramavtalet samt deras förslag rörande upplägg av en eventuellt kommande upphandling. Därtill innefattar förstudierapporten en analys av myndigheters behov och marknadens utbud.

Ramavtalen inom detta område kan i dag användas av statliga myndigheter samt stiftelser och andra organisationer med anknytning till staten.

Kommuner och landsting har således inte rätt att avropa från de statliga ramavtalen på detta område.



2.4 Målgrupp

Förstudien riktar sig till berörda personer inom Statens inköpscentral och de avropsberättigade myndigheterna samt de leverantörer och branschorganisationer på området som är intresserade av en eventuellt kommande upphandling.

2.5 Metod för förstudien

Förstudiearbetet har utförts i enlighet med Statens inköpscentrals projektstyrningsmetodik. Den innefattar:

- initiering av projektet med definition av projektets huvudsakliga mål i form av ett projektdirektiv,
- detaljerad planering, dvs. en projektbeskrivning och planering av projektets aktiviteter,
- genomförande som omfattat informationsinsamling, analys och författande av förstudierapporten,
- leverans av förstudien med föregående kvalitetssäkring.

Informationsinsamlingen till förstudien har skett genom att en enkät har skickats ut till avropsberättigade myndigheter innehållande frågor kopplade till det nuvarande ramavtalet och till utformningen av en eventuellt kommande upphandling.

Vidare har en enkät har skickats ut till leverantörer inom flyttjänstbranschen innehållande frågor kopplade till marknaden och tjänsterna samt till utformningen av en eventuellt kommande upphandling.

Projektgruppen har haft möte med branschorganisationen Almega Flyttjänstföretagen för att få deras syn på branschen och dess utveckling.

Möte har hållits med ansvarig ramavtalsförvaltare från Statens inköpscentral.

Det kommer att göras en samlad bedömning av all information som inkommit i förstudien för att på så sätt undersöka hur en upphandling ska utformas på bästa sätt. Det kan innebära att förslag från enskilda intressenter inte alltid kan beaktas vid utformningen av en eventuellt kommande upphandling.



3 Föregående upphandling

3.1 Upphandlingsform och tidpunkter för anbudsgivning och tilldelning

Den föregående upphandlingen genomfördes med ett Öppet förfarande enligt lag (2007:1091) om offentlig upphandling 4 kap. (LOU) och som tilldelningsgrund användes lägsta pris. Förfrågningsunderlaget publicerades den 13 juli 2012 och sista anbudsdag var den 17 september 2012. Merparten av ramavtalen började löpa från och med april 2013. För de delområden som överprovades började ramavtalen löpa succesivt därefter.

3.2 Upphandlingens omfattning

Upphandlingen av flyttjänster omfattade flyttuppdrag av varierande storlek med både lång och kort framförhållning. Tjänsterna avsåg såväl interna som externa flyttuppdrag. Det innebar att flytt kunde ske inom ett våningsplan, mellan två olika våningsplan, inom samma byggnad, flytt från en byggnad till en annan eller flytt till ny adress. Nedan framgår mer om de olika tjänsterna.

3.2.1 Flyttjänst - Kontor

Tjänsten omfattade flytt av allt som förekommer inom ett kontor. Det kunde röra sig om möbler, inventarier, kontorsmaterial, närarkiv, utrustning, maskiner, förvaringsskåp, värdeskåp, kassaskåp, utsmyckning, växter, köksutrustning, IT-utrustning, AV-utrustning och belysningsarmaturer.

I tjänsten ingick även nödvändig emballering och förflyttning av flyttgods, ned- och uppackning, demontering och montering, ur- och inkoppling av IT-utrustning. I de fall anbudsgivaren kunde erbjuda avveckling av överblivna inventarier ingick även denna tjänst.

3.2.2 Flyttjänst - Arkiv

Tjänsten omfattade flytt av allt som förekommer inom ett arkiv. Det kunde röra sig om arkivbestånd, arkivmaterial, dokumentskåp, värdeskåp, kassaskåp samt hyllsystem och övrig arkivinredning.

I tjänsten ingick även nödvändig emballering och förflyttning av flyttgods, ned- och uppackning, demontering och I de fall anbudsgivaren kunde erbjuda avveckling av överblivna inventarier ingick även denna tjänst. montering.



3.2.3 Flyttjänst - Övrigt

Då de avropsberättigade myndigheternas verksamheter var varierande fanns det även behov av följande tjänster som anbudsgivaren skulle kunna utföra:

- Flytt av bibliotek
- Flytt av laboratorier
- Flytt av undervisningslokaler
- Flytt av verkstäder
- Flytt av förråd

I tjänsten ingick även nödvändig emballering och förflyttning av flyttgods, ned- och upppackning, demontering och montering. I de fall anbudsgivaren kunde erbjuda avveckling av överblivna inventarier ingick även denna tjänst.

3.3 Anbudsområden

Upphandlingen var indelad i tjugoen (21) anbudsområden dvs. län. Anbud kunde lämnas på ett län eller flera län.

3.4 Leverantörskvalificering, krav och utvärdering

Utöver sedvanliga krav ställdes särskilda krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet. Organisationen skulle bestå av ett minst antal (medeltal) anställda samt ett minst antal fordon per anbudsområde. Om anbudet omfattade fler än ett anbudsområde skulle kraven på minst antal anställda och minst antal fordon adderas. För att styrka uppgifterna skulle anbudsgivare bifoga en bilaga med uppgifter om medeltal anställda, som sen kontrollerades av Statens inköpscentral mot inbetalda arbetsgivaravgifter. Detsamma gällde fordonen som kontrollerades av Statens inköpscentral mot fordonsregistret.

3.4.1 Trafiktillstånd

Vidare ställdes krav på att Anbudsgivare och eventuella underleverantörer skulle inneha trafik tillstånd för godstrafik enligt yrkestrafiklagen (SFS 2012:210) samt att angivna fordon var anmälda för yrkesmässig trafik, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009. Statens inköpscentral skulle kontrollera detta genom att begära utdrag ur Transportstyrelsens vägtrafikregister som visade om företaget hade erforderligt trafik tillstånd samt vilka fordon som var anmälda i yrkesmässig trafik.

3.4.2 Miljökrav

3.4.2.1 Miljöledningssystem

Det ställdes miljökrav i form av att anbudsgivaren skulle arbeta efter ett miljöledningssystem, antingen i form av t.ex. ISO 14001:2004, EMAS eller i form av ett branschspecifikt ledningssystem eller i form av ett eget dokumenterat miljöledningssystem som var fastställt av företagsledningen. Systemet skulle omfatta den verksamhet som utför transporterna. Detta skulle styrkas med intyg, kopia eller annan dokumentation.



3.4.2.2 Däck

Däcktryck skulle uppfylla fordonstillverkarens och/eller däcktillverkarens rekommendationer. För lätta fordon skulle dubbria däck användas om inte flyttuppdraget regelmässigt utfördes i områden med låg snöröjnings- och halkbekämpning. Vid nyanskaffning av däck till tunga fordon som används för flyttuppdraget skulle de nya däcken vara fria från antioxidanten IPPD.

3.4.2.3 Fordon

Vid genomförandet av flyttuppdragen skulle fordon som lägst uppfyller kraven i Euro 4 användas. Vid nyanskaffning under ramavtalsperioden av fordon (avsåg nya fordon) som användes vid genomförandet av flyttuppdraget skulle dessa fordon lägst uppfylla kraven för Euro 5. Anbudsgivaren och eventuella underleverantörer skulle under ramavtalsperioden följa gällande lag avseende miljökrav på fordon.

3.4.2.4 Sparsam körning

Förarna som omfattades av flyttuppdraget skulle ha utbildats i sparsam körning.

3.4.2.5 Miljözoner

Anbudsgivaren skulle ansvara för att fordon uppfyllde kraven för att få framföras inom miljözoner om flyttuppdragen krävde att transport skulle utföras inom dessa miljözoner.

3.4.3 Kvalitetsledningssystem

Anbudsgivaren skulle arbeta efter kvalitetsledningssystem, antingen i form av t.ex. SS EN-ISO 9001:2008 eller i form av ett eget dokumenterat kvalitetssystem som var fastställt av företagsledningen.

3.4.4 Trafiksäkerhetspolicy

Anbudsgivaren skulle under hela ramavtalsperioden bedriva ett aktivt arbete för trafiksäkerhet. Anbudsgivaren skulle till anbudet bifoga en trafiksäkerhetspolicy eller likvärdigt.

3.4.5 Alkohol- och drogpolicy

Anbudsgivaren skulle under hela ramavtalsperioden bedriva ett aktivt arbete för att förebygga alkohol- och droganvändning. Anbudsgivaren skulle till anbudet bifoga en alkohol- och drogpolicy eller likvärdigt.

3.4.6 Alkolås

Nya fordon som införskaffades under avtalsperioden avsedda för efterfrågad tjänst skulle vara utrustade med alkolås.



3.4.7 Personal

Anbudsgivaren skulle tillhandahålla personal inom olika personalkategorier. Med personal avsågs både förare och övriga anställda såsom arbetsledare, förman, packmästare, bärare, expressarbetare, montör och tungarbetare. Anbudsgivarens och eventuella underleverantörers personal skulle ha enhetlig, för flyttuppdraget ändamålenlig, klädsel gärna med företagslogga. Vid begäran från avropsberättigad myndighet skulle anbudsgivarens personal och eventuella underleverantörers personal kunna styrka sin anställningstillhörighet med giltiga identitetshandlingar. För fast anställd personal skulle behörighetskort finnas och medföras när arbete utförs hos avropsberättigad myndighet. Övriga anställda (t.ex. timanställda) skulle föras med t.ex. entreprenörskort. Behörighetskort, entreprenörskort eller liknande skulle vara väl synliga och visa att personen kom från ramavtalsleverantören eller godkänd underleverantör. Vid begäran från avropsberättigad myndighet förband sig anbudsgivaren att senast två (2) arbetsdagar innan uppdragsstart och omgående vid personalförändringar under flyttuppdraget, redovisa fullständiga namn och personnummer för samtlig personal som skulle utföra det aktuella flyttuppdraget.

3.4.8 Verktyg

Vid varje flyttuppdrag skulle personalen vara utrustade med åtminstone en enklare uppsättning av verktyg som minst omfattade bormaskin, skruvdragare, mätutrustning, skiftnyckel, tejp/märk utrustning, enklare skruv och plugg. Denna utrustning skulle finnas med när personalen anlände till av avropsberättigad myndighet anvisad plats.

3.4.9 Hjälpmedel

Det ankom på anbudsgivaren att införskaffa och bekosta de hjälpmedel, även maskinella hjälpmedel, som behövdes för att utföra flyttuppdraget. Hjälpmedel kunde exempelvis vara vagn, pall, transportlåda, pallyft och bärsele. Under flyttuppdrag kunde känslig utrustning komma att hanteras. För att hantera sådan utrustning, t.ex. IT-utrustning, skulle särskild omsorg iakttas. Vagnar, burar och pirror som garanterade en säker transport skulle användas. För det fall flyttuppdraget innefattade packning av datorer samt annan känslig utrustning skulle det ske med största försiktighet. Packmateriel och hjälpmedel anpassat för flyttuppdraget skulle finnas med vid uppdragsstart när personalen anlände till, av avropsberättigad myndighet, anvisad plats. Anbudsgivaren skulle löpande ta hand om packmaterial efter utförd transport under flyttuppdraget. I anbudspriset skulle ingå emballage som användes för att skydda känsligt flyttgods under transport samt vid förflyttning in och ut ur bilen. I anbudspriset skulle även för flyttuppdraget ändamålsenligt packningsmaterial inklusive märketiketter ingå och tillhandahållas av anbudsgivaren i samband med transport. Packmaterialet skulle vara beräknat och anpassat för varje enskilt flyttuppdrag.

3.4.10 Täckning/skydd

Anbudsgivaren bedömde när det fanns behov av att täcka/skydda golv, väggar och övrig inredning för eventuella skador under flyttuppdraget. Anbudsgivaren skulle informera



avropsberättigad myndighet när behov av täckning/skydd etc. fanns. Det ålåg Anbudsgivaren att täcka/skydda golv, väggar och övrig inredning. Vid behov kunde besiktning att utföras av avropsberättigad myndighet före och efter flyttuppdrag för att dokumentera eventuella skador.

3.4.11 Flyttkartonger

Anbudsgivaren skulle tillhandahålla flyttkartonger av god kvalitet. Datum för leverans av flyttkartonger skulle ske efter överenskommelse med beställaren. Anbudsgivaren förband sig att tillhandahålla erforderligt antal flyttkartonger för uppdraget och tillse att dessa fanns tillgängliga på uppdragsplatsen. Flyttkartongerna skulle tillhandahållas som lån dvs. utan kostnad, under förutsättning att dessa lämnades tillbaka senast 45 dagar efter utfört flyttuppdrag. I flyttuppdraget ingick en (1) utkörning respektive en (1) avhämtning av flyttkartonger utan debitering. För tillkommande utkörning respektive avhämtning fick anbudsgivaren debitera 600 kr för inställelse samt kilometerersättning vid sträckor över 5 mil, enligt prissättning för transport, för att infinna sig på den adress som avropsberättigad myndighet angav. Om avropsberättigad myndighet valde att, efter lånet, hyra flyttkartongerna fick dessa debiteras med 15 kr/kartong/månad. Om avropsberättigad myndighet valde att köpa flyttkartonger fick dessa debiteras med 20 kr/kartong för begagnade och 30 kr/kartong för nya. Flyttkartonger som anbudsgivaren inte avhämtade efter 45 dagar (om parterna inte överenskom om annat) fick avropsberättigad myndighet avräkna från fakturan med 20 kr/kartong för begagnade och 30 kr/kartong för nya. Flyttkartonger som efter 45 dagar (om parterna inte överenskom om annat) inte var tömda, hopvikta och klara för avhämtning, fick anbudsgivaren debitera avropsberättigade myndighet med 20 kr/kartong för begagnade och 30 kr/kartong för nya. Anbudsgivaren skulle upprätta en kvittens vid både utkörning och hämtning av flyttkartonger. Kvittensen skulle kvitteras av båda parter.

3.4.12 Arkivflytt

Det ställdes specifika krav avseende transport av statligt ägda arkivhandlingar enligt RA-FS 1997:4 som kräver att sådana arkivhandlingar hanteras, förvaras och skyddas så att den fysiska och logiska kvaliteten bibehålls. RA-FS 2006:1 anger i 11§ att säkerhetsnivån vid transport ska vara sådan att handlingarna skyddas mot skingring, tillgrepp och obehörig åtkomst. Handlingarna ska förvaras i låsta utrymmen när de inte övervakas av den som ansvarar för transporten.

3.4.13 Kasserbart flyttgods

Anbudsgivaren skulle vid begäran från avropsberättigad myndighet slänga det flyttgods som myndigheten bedömde vara kasserbart (sopor). Ovan förutsatte att anbudsgivaren hade de tillstånd som krävdes för att omhänderta och frakta flyttgods till en avfallsstation för hantering. Avropsberättigad myndighet skulle då endast betala för verifierade utlägg som anbudsgivaren hade i samband med detta, dvs. inte anbudsgivarens egna tippavgifter utan avfallsstationens avgifter inklusive anbudsgivarens kostnad för bemanning.



3.4.14 Fordon

Samtliga fordon som användes för flyttuppdraget skulle vara lämpade och godkända för transporter inom efterfrågade tjänst. De skulle vara besiktigade av Svensk Bilprovning eller annat godkänt besiktningsorgan, vara försedda med kraftigt skåp som är låsbart och som står emot dålig väderlek samt invändigt ha förankringsmöjligheter på olika nivåer för att säkra flyttgodset. Öppna fordon eller kapellfordon fick inte användas. Vid samtliga flyttuppdrag skulle fordonets utrymme vara låst eller bevakat. Ovan angivna krav omfattade även eventuell underleverantör. Statens inköpscentral skulle kontrollera att offererade fordon var godkända för yrkesmässig trafik genom att inhämta ett utdrag ur Transportstyrelsens register. Anbudsgivaren skulle kunna presentera vilka fordon som skulle användas under ramavtalsperioden, fordonens registreringsnummer, årsmodell, miljöklass, lastvolym och vikt samt om fordonet var utrustat med godkänt alkolås m.m. Anbudsgivaren och eventuell underleverantör skulle vid begäran inkomma med en uppdaterad fordonsförteckning under ramavtalsperioden till Statens inköpscentral.

3.4.15 Referensuppdrag

Det ställdes krav på erfarenhet i form av referensuppdrag. Fyra olika referensuppdrag från fyra olika uppdragsgivare skulle lämnas in.

3.4.16 Underleverantörer

Anbudsgivaren hade möjlighet att anlita underleverantörer (t.ex. systerföretag, dotterbolag och underleverantör) för utförande av hela eller delar av tjänsten under förutsättning att dessa redovisades i anbudet. Mellan anbudsgivaren och underleverantör skulle ett giltigt samarbetsavtal finnas. Anbudsgivaren skulle på begäran från Statens inköpscentral kunna uppvisa giltigt samarbetsavtal.

3.4.17 Utvärdering

Statens inköpscentral utvärderade respektive anbudsområde (län) separat och antog de anbud som hade lägst pris för respektive anbudsområde. Inom respektive anbudsområde skulle prisuppgifter lämnas för Bemanning och Transport. Bemanning hade vikten 90 % och Transport hade vikten 10 %. Lämnade priser multiplicerades med kvantitet 1 som multiplicerades med respektive vikt. Slutligen summerades delsummorna till en totalsumma vilket också blev jämförelsesumman. De anbudsgivare som offererade lägst jämförelsepris tilldelades ramavtal.

Ramavtal kunde tecknas med högst fem leverantörer i rangordning för Stockholms län och högst tre leverantörer i rangordning för övriga län.

Resultatet blev:

- Fem ramavtalsleverantörer för Stockholms län.
- Tre ramavtalsleverantörer för Dalarnas-, Skånes-, Uppsalas- och Västra Götalands län.
- Två ramavtalsleverantörer för Gotlands-, Norrbottens-, Värmlands-, Västerbottens-, Västernorrlands-, Örebros- och Östergötlands län.



- En ramavtalsleverantör för Blekinge-, Gävleborgs-, Jämtlands-, Jönköpings-, Kalmar-, Kronobergs- och Södermanslands län.
- En ramavtalsleverantör för Hallands län. Endast ett anbud inkom. Anbudet uppfyllde dock inte ställda krav och upphandlingen övergick med anledning av detta, i enlighet med LOU 4 kap. 5 §, till förhandlat förfarande. Efter förhandling inkom anbudsgivaren med ett giltigt certifikat och uppfyllde således kravet.

3.5 Överprövning

Ansökan om överprövning av tilldelningsbeslutet inkom för 5 län. Det vanligaste skälet som åberopades var att anbudsgivare inte uppfyllde den tekniska kapaciteten avseende fordon (minsta antal, Euroklass 4 samt trafiktillstånd för gods enligt yrkestrafiklagen). Dessutom ansågs det vidare i en av överprövningarna att krav på ekonomisk ställning inte var uppfyllt. För ytterligare uppgifter se:

- Mål 24983-12
- Mål 24990-12
- Mål 25157-12
- Mål 25214-12
- Mål 25215-12
- Mål 25344-12
- Mål 25356-12
- Mål 25406-12
- Mål 25417-12

3.6 Synpunkter och erfarenheter från föregående upphandling

Upphandlingen genomfördes i enlighet med Statens inköpscentrals fastlagda processer. Projektet levererade ramavtal till 22 leverantörer. Upphandlingen var indelad i 21 län, inget av länen blev utan ramavtalsleverantör. Ramavtalen signerades elektroniskt i Tendsign.

3.6.1 Att tänka på i nästa upphandling

- Hur ska Statens inköpscentral få län som är mindre attraktiva att bli intressanta? I följande län lämnade endast en leverantör anbud: Blekinge, Gävleborg, Halland, Jämtland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Södermanland. Dessa län var något dyrare.
- Se över pris kilometerkostnaderna för Fordon 15-20 m³, X kr/km, Fordon >20 m³, X kr/km, några län fick dyra kilometerkostnader.
- Vad avser kravet på miljöledningssystem och kvalitetsledningssystem så svarade leverantörernas bifogade beskrivningar inte det som efterfrågades. Majoriteten av leverantörerna var inte ISO-certifierade utan hade egna system.

- Vid genomförandet av flyttuppdraget skulle fordon som lägst uppfyller kraven i Euro IV användas (Tunga fordon > 3,5 ton). Det visade sig att många leverantörer hade få fordon inom denna klass.
- Det var svårt att beräkna medeltal anställda.
- Stockholms län lottades då några anbudsgivare dels hade samma kostnad för bemanningen dels hade begärt 0 kr i kilometerersättning.

4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen, som löper under perioden fr.o.m. 2013-04-09 t.o.m. 2017-04-30.

4.2 Avropsordning

Ramavtalsområdet är indelat i 21 län och ramavtalen är rangordnade.

4.3 Antagna ramavtalsleverantörer

Följande ramavtalsleverantörer antogs efter avslutad upphandling:

- Acta Flytt och Logistik Syd AB
- Falu Expressbyrå AB
- Karlstad Express AB
- Sundsvalls Expressbyrå Aktieföretag
- Ilexpressen i Visby AB
- Rexab Flytt och Tungtransport AB
- Flyttningsbyrån Halmstad AB
- Tegvalls Express AB
- Umeå Stadsbud AB
- Kalles Bud och Transport i Norr Aktieföretag
- Freys Express International AB
- Möbelkillarna AB
- Flyttmäster i Malmö AB
- NFB Transport Systems AB
- Allt i Transport och Spedition 018 AB
- OCT Office and Computer Transport Aktieföretag
- Eterne AB
- Marko Kaj Moving AB
- Wermlandsflytt Aktieföretag
- Movare AB
- GLC Flytt AB
- Örebro Flyttningsbyrå AB
- Almroths Express & Åkeri AB



4.4 Försäljningen på ramavtalen

Ramavtalsleverantörerna är skyldiga att en gång per kvartal redovisa den försäljning som skett på ramavtalen.

4.4.1 Total omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende 2013-2015. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av de 21 ramavtalsleverantörerna. Beloppen nedan avser miljoner kronor.

År/Kvartal	1	2	3	4	Totalt/år
2013		6	9	23	37
2014	18	17,8	19,3	17,3	72,4
2015	16,1	14,3	15,7	19,2	65,5

4.4.2 Omsättning per län

Län	Omsättning
Blekinge	2 550 765
Dalarna	2 519 012
Gotland	923 468
Gävleborg	1 227 842
Halland	4 582 803
Jämtland	194 695
Jönköping	1 687 662
Kalmar	1 368 740
Kronoberg	1 714 792
Norrbottn	4 587 860
Skåne	23 752 834
Stockholm	74 175 119
Södermanland	1 804 511
Uppsala	14 464 212
Värmland	1 710 689
Västerbotten	5 603 984
Västernorrland	956 371
Västmanland	2 289 487
Västra Götaland	19 356 119
Örebro	2 239 153
Östergötland	7 226 504
Totalt:	174 936 622



4.4.3 Omsättning per tjänsteområde 2014

I nedan tabell visas statistik avseende typ av flyttuppdrag för 2014.

Uppdragstyp	Helår
Kontorsflytt	80 %
Arkivflytt	3 %
Övriga flyttuppdrag	17 %

4.4.4 Administrativ avgift

Ramavtalsleverantörerna är skyldiga att betala en administrativ avgift motsvarande 1 % på totalt fakturerat nettobelopp.

4.4.5 Revision

En Revision av ramavtalsleverantörerna på området Flyttjänster har genomförts. Revisionen omfattade:

- Kontroll av riktigheten i omsättningsredovisningen.
- Kontroll av kund fakturerade priser i förhållande till ramavtalspriser.
- Kontroll av förekomst av försäkringsärenden.
- Kontroll av antal avrop som inte besvarats med anbud samt anledningen till detta.
- Kontroll av om flyttuppdrag inom ramavtalsområdet genomförts mellan nordiska länder.

Revisionen visade på ett fåtal brister:

- Samtliga leverantörer, utom en, konstaterades ha god administrativ rutin för hur avrop hanteras.
- I vissa fall saknades dokumentation som styrkte att pris var överrenskomet med kund innan uppdrag, särskilt vid tilläggstjänster som inte var prissatta i ramavtalet.



4.5 Avstegsanmälan

Nedan anges avstegsanmälan från ramavtalet samt de skäl för avstegen som angivits av avropsberättigade myndigheter:

- Två avsteg 2014, skälen var känsligt arkivmaterial samt missnöje med den ramavtalsleverantör som var rankad ett i rangordningen.
- Två avsteg 2015, skälen var missnöje med den ramavtalsleverantör som var rankad ett i rangordningen samt behov av magasinering, flyttning av museiföremål, konst, musikinstrument och forskningsutrustning samt montage för laboratorier och undervisningslokaler. Leverantören skulle också ha tillgång till en certifierad säkerhetsrådgivare för hantering av farligt gods exempelvis kemikalier.
- Ett avsteg 2016, skälet var högre säkerhet med egen upphandling avseende arkivtransporter med värdet Mycket Högt Skyddsvärde.

4.6 Förvaltning av ramavtalet

Ramavtalet förvaltas av enheten för ramavtalsförvaltning vid Statens inköpscentral.

4.6.1 Synpunkter och erfarenheter från förvaltningen

Ansvarig ramavtalsförvaltare har ställt samman en förvaltningsrapport innehållande erfarenheter från förvaltningen av ramavtalet samt förslag och synpunkter inför kommande upphandling.

De klagomål som inkommit från avropsberättigade myndigheter har främst avsett att det har varit svårt att hitta ramavtalsleverantörer som vill åta sig flyttuppdrag mellan olika län. Detta menar avropsberättigade myndigheter beror på att den satta kilometerkostnaden är för låg och enbart fungerar för ramavtalsleverantörerna när de flyttar material en kortare sträcka. Ett förslag på lösning är att kostnaden för arkivflytt istället kan baseras på antalet levererade hyllmeter samt antal kilometer.

Myndigheterna har även påtalat att ramavtalsleverantörernas personal som utför själva tjänsten sällan har haft med sig en s.k. uppdragsbeskrivning eller liknande. Personalen vet inte alltid vad det är som ska utföras när de kommer till platsen och det upplevs som ett problem för myndigheterna som hade önskat att personalen varit informerad om detta på förhand. Oftast uppstår detta problem när det gäller arkivflytt och myndigheterna anser att det är av stor vikt att ramavtalsleverantörerna har erfarenhet av och kan genomföra sådana flyttar. Detta är något som bör beaktas inför en kommande upphandling.

Utöver detta anser ansvarig ramavtalsförvaltare att det finns en del juridiska och avtalsrättsliga förbättringsområden som bör beaktas i den kommande upphandlingen. Exempelvis har det ibland varit svårt att tolka vilket läns ramavtalsleverantör som ska anlitas. Förvaltaren föreslår att utgångspunkten i den kommande upphandlingen kan vara att avropsförfrågan ställs till den ramavtalsleverantör som är rangordnad etta i det län som flyttuppdraget utgår ifrån. Därtill bör det tydliggöras i den kommande upphandlingen

vad som räknas som tilläggstjänst samt hur ersättning för övervakning av gods vid flytt (exempelvis nattetid) ska ersättas.

Förvaltaren påpekar även att prisjusteringsklausulen bör ses över, enligt en del ramavtalsleverantörer överensstämmer inte Statistiska centralbyråns tjänsteprisindex (TPI) med marknaden och löneutvecklingen i branschen.

I stort är de avropsberättigade myndigheterna nöjda med nuvarande ramavtal men ett önskemål som framkommit under ramavtalstiden är att det borde finnas möjlighet att gå förbi rangordningen eller sätta en ramavtalsleverantör i "karantän" under viss tid i de fall denne inte utfört tjänsten till avtalad kvalitet och inte heller vidtagit rättelse trots påpekanden.

5 Informationsspridning av ramavtalen

Information om ramavtalen förmedlas på www.avropa.se. Det är enheten för ramavtalsförvaltning på Statens inköpscentral som är ansvarig för att webbplatsen kontinuerligt uppdateras med relevant information om ramavtalen och även ser till att stöddokumentation i form av exempelvis vägledningar och avropsblanketter finns att tillgå.



6 Behovsundersökning

6.1 Myndighetsenkät

En enkät gick ut till 340 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 134 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 39,4 %. Denna svarsfrekvens är något låg, speciellt med tanke på att endast 84 av dessa 134 respondenter uppgav att de köpte flyttjänster. Då flyttjänster generellt köps mycket sällan bedöms detta utfall ändå vara rimligt.

Syftet med enkäten var att undersöka behovet av, samt önskemål kring, flyttjänster. Vidare var syftet att ge de avropsberättigade myndigheterna möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter rörande det befintliga ramavtalet och ge generella synpunkter avseende en eventuellt kommande upphandling av ett statligt ramavtal.

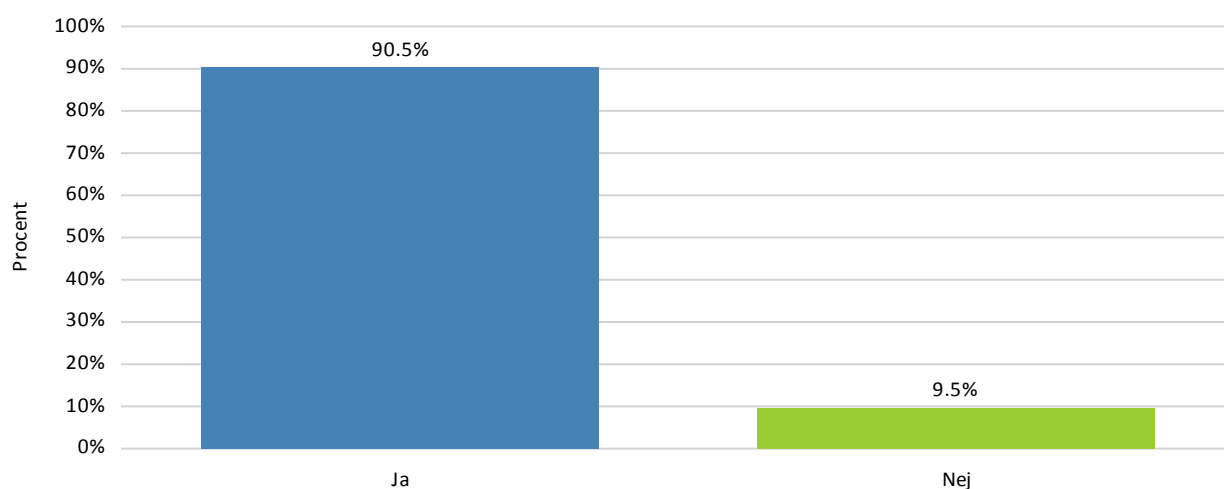
6.2 Respondenterna

Mätt i antal anställda (på en skala från <50 till 1 000<) är respondenternas storlek relativt normalfördelad och en majoritet (59,5 %) köper årligen flyttjänster för upp till 100 000 SEK. 90,5 % av de som köper flyttjänster uppger att de använt det statliga ramavtalet, bland de som inte använt ramavtalet så är de två absolut vanligaste orsakerna att de gjort en egen upphandling.

6.3 Enkät svar

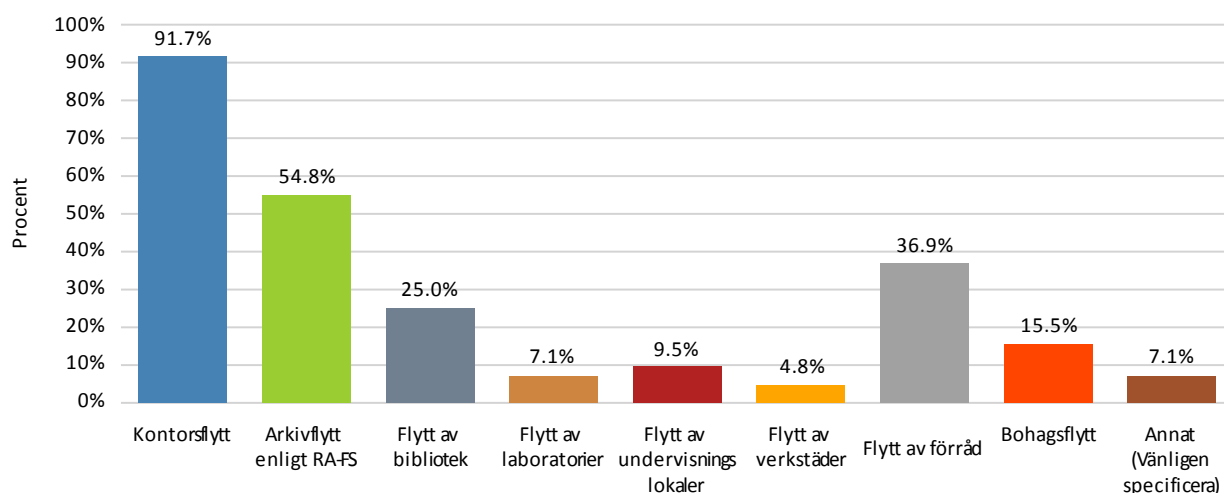
6.3.1 Har ni använt er av det statliga ramavtalet för Flyttjänster?

Majoriteten av respondenterna, 90,5 %, använder sig av nuvarande ramavtal. Av de 9,5 % som angett att de inte använder sig av ramavtalet har majoriteten angett att de genomfört en egen upphandling.



6.3.2 Vilka flyttjänster har ni behov av?

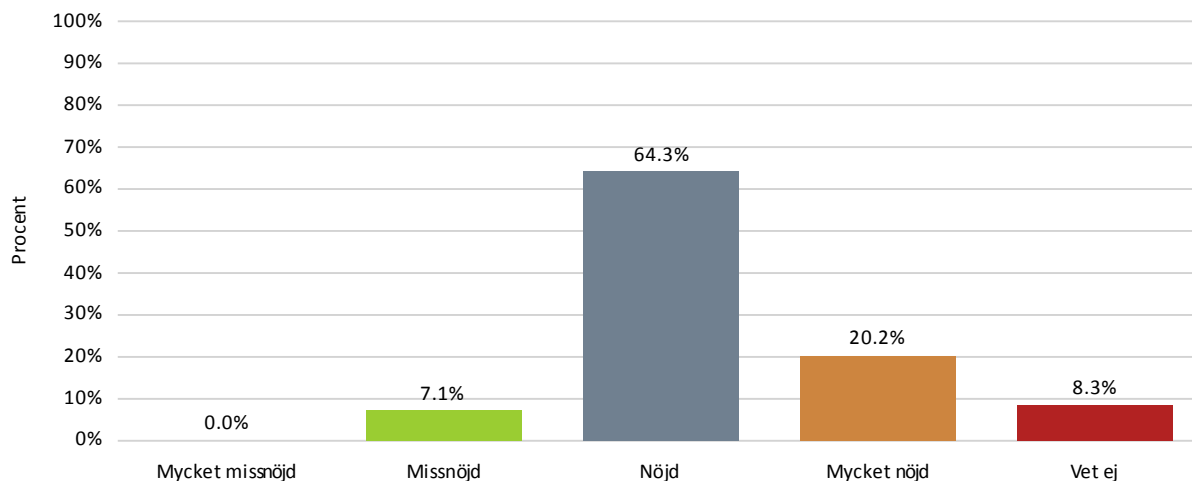
Majoriteten av respondenterna, 91,7 % har behov av kontorsflytt. Mer än hälften av respondenterna, 54,8 % har även behov av arkivflytt. För resterande tjänster är behovet något mindre.





6.3.3 Är ni nöjda/missnöjda med tjänsteutbudet på nuvarande ramavtal?

Majoriteten av respondenterna, 64,3 % anger att de är nöjda med tjänsteutbudet på nuvarande ramavtal, 20,2 % anger att de är mycket nöjda med utbudet och enbart 7,1 % är missnöjda.

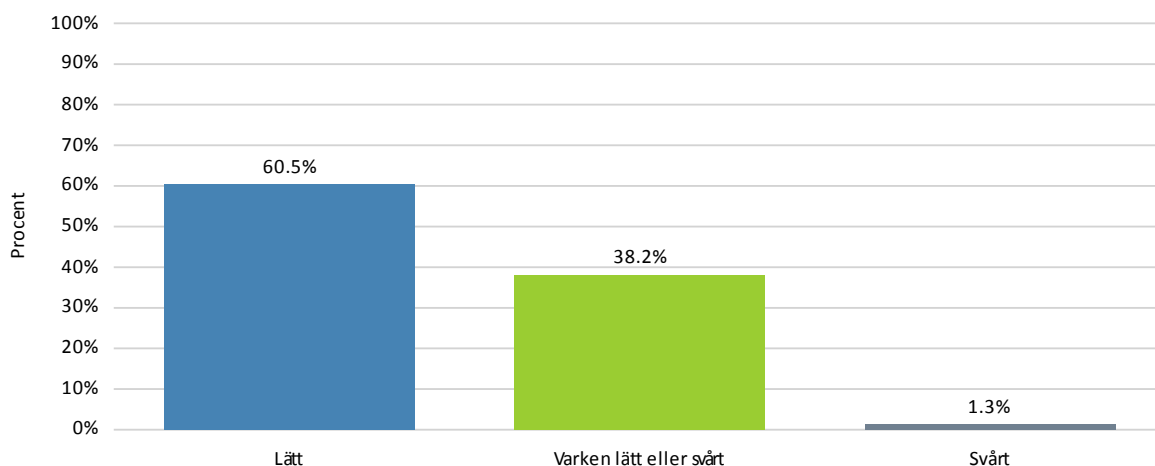


De som svarat att det är missnöjda med ramavtalet fick en följdfråga där de ombads ange orsaken, nedan listas svaren:

- Fel prisbild vid offertförfrågan.
- Svårt att avropa, fel prissättning.
- Bohagstransporter utomlands saknas i ramavtalet.
- Flytt av arkiv i enlighet med Riksarkivets föreskrifter saknas i ramavtalet.

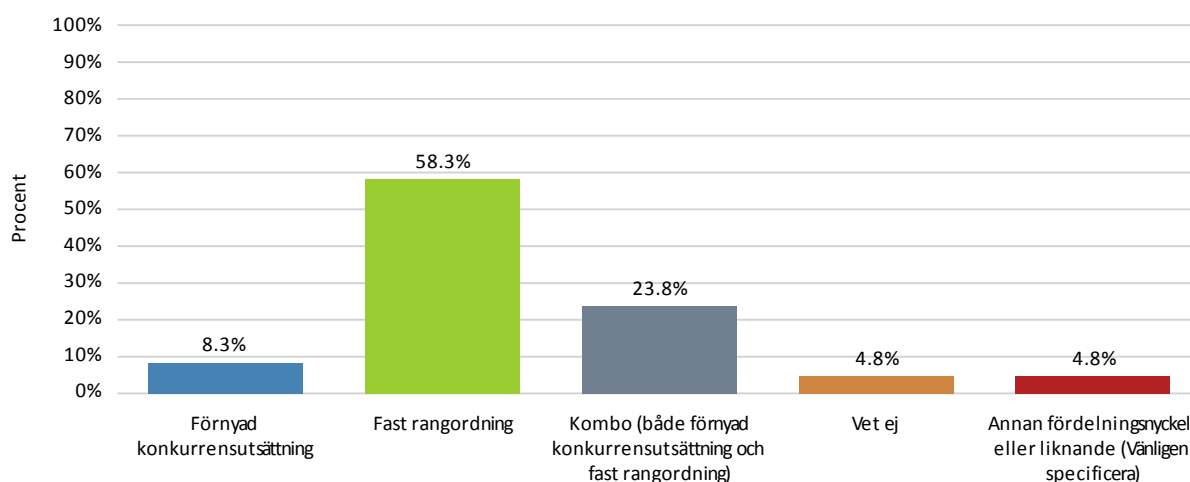
6.3.4 Har det varit lätt eller svårt att göra avrop på ramavtalet?

Majoriteten av respondenterna, 60,5 % tycker att det är lätt att avropa, 38,2 % tycker varken att det är lätt eller svårt och 1,3 % tycker det är svårt.



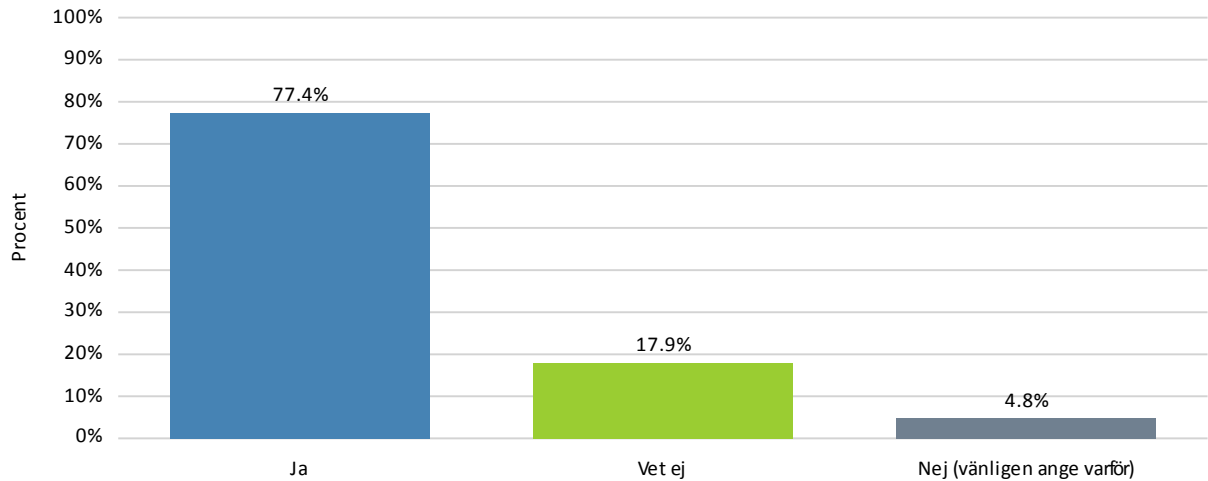
6.3.5 Vilket avropsförfarande är att föredra i nästa ramavtal?

Majoriteten av respondenterna 58,3 % anser att fast rangordning är det bästa avropsalternativet.



6.3.6 Tycker ni att den nuvarande geografiska indelningen per län är bra?

Majoriteten av respondenterna, 77,4 % tycker att den geografiska indelningen i nuvarande ramavtal är bra.

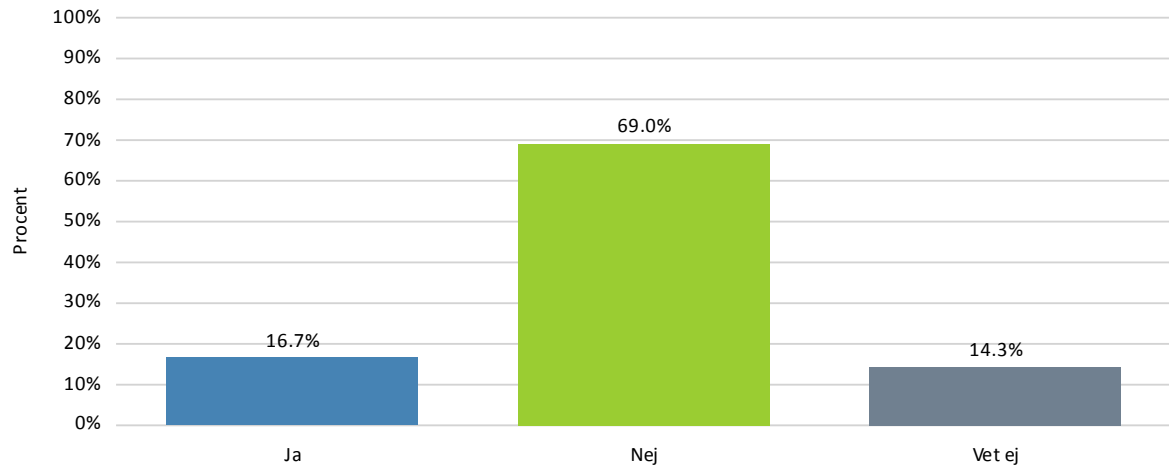


De som svarat Nej fick en följdfråga där de ombads ange varför, nedan listas svaren:

- Hade gärna sett att Örebro haft med någon flyttleverantör då tjänsten i dag måste beställs från Värmland.
- Dålig konkurrens.
- Dyrt med transport från Göteborg till Skövde.
- Skulle vilja ha möjlighet att antingen utgå från den ort som flytten startar från eller ska till.

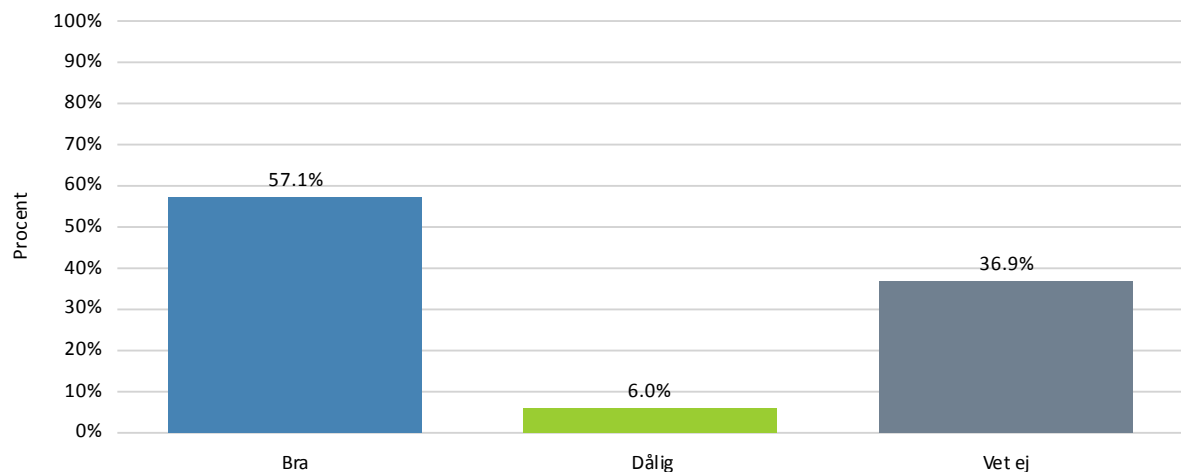
6.3.7 Har er myndighet behov av ett rikstäckande avtal (där ramavtalsleverantörer ska vara verksamma inom samtliga län)?

Majoriteten av respondenterna, 69 % har inte behov av ett rikstäckande avtal, 16,7 % har behov av detta och 14,3 % anger att de inte vet.



6.3.8 Vad anser ni om den nuvarande prissättningsmodellen?

Majoritet av respondenterna, 57,1 % tycker att prissättningsmodellen i nuvarande ramavtal är bra, 36,9 % anger att de inte vet och 6 % tycker att den är dålig.



De som svarat att den nuvarande prissättningsmodellen är dålig fick en följdfråga där de ombads ange orsaken, nedan listas svaren:

- Krånglig och diffus.
- Vid flytt av arkiv ska allt ingå i hyllmeterpriset.
- Svår att följa upp och veta hur flyttfirman har räknat.



- Dyrt när flyttfirman ligger långt från oss. Kan inte utnyttja hela dagen pga. transporttiden.
- Att betala per timme ger inget incitament för leverantören att göra rätt från början. När det gäller arkiv är det väldigt viktigt att nedpackning och upppackning görs så att arkivboxarna kan ställas i rätt ordning redan vid upppackning. Många packar helt fel, dvs. packar inte arkivet bakifrån vilket får konsekvensen att de handlingar som står längst in i bilen är de som ska upp på hyllorna först vilket gör att det tar extremt lång tid.
- Leverantören borde få betalt enligt följande parametrar: 1) antal meter arkiv som levereras, 2) antal körda kilometer.

6.3.9 Har ni några förslag på ytterligare tjänster som bör ingå i ett kommande ramavtal gällande Flyttjänster?

- IT-relaterade och tekniska tjänster; flytta, sätta ihop och sätta igång IT-/AV utrustning
- Avveckling, inklusive hjälp med försäljning av befintliga möbler, borde finnas med för samtliga områden.
- Både inrikes- och utrikes bohagsflytt, samt flytt mellan olika länder, där Sverige inte nödvändigtvis är utgångspunkt.
- Mindre byggserviceåtgärder såsom att såga bordsskivor.
- Tilläggstjänster för samtliga län.
- Bärgning av tjänstebilar.
- Tillhandahållande av säkerhetskontrollerad personal.



6.4 Sammanfattande synpunkter på nuvarande ramavtal utifrån enkätsvaren

Endast 7,1 % är missnöjda med dagens ramavtal. De som angett en orsak till sitt missnöje utvecklar detta enligt nedan.

- ”Det rangordnade avtalet gör att vi måste använda en aktör som vi har haft en del problem med, både vad gäller fakturering och tidsredovisning.”
- ”Fel prisbild vid offertförfrågan.”
- ”Bökigt att avropa, och konstig prissättning.”
- ”En ramavtalsleverantör håller inte det som står i ramavtalet. Har därför behövt göra direktupphandling vid enstaka tillfällen. Men nu använder jag en annan ramavtalsleverantör. Det fungerar bättre.”
- ”Det beror på att det inte finns något ramavtal som handhar om bohagstransporter utomlands.”
- ”Flytt av arkiv i enlighet med Riksarkivets föreskrifter har jag ej kunnat finna.”

I princip samtliga respondenter som använt ramavtalet upplever det som ”Lätt” eller ”Varken lätt eller svårt” att använda ramavtalet. 58,3 % förespråkar att ramavtalsområdet bör fortsätta med fast rangordning som avropsordning. 23,8 % förordar ett komboavtal med både fast rangordning och förnyad konkurrensutsättning.

Endast 4,8 % anser att länsindelningen är dålig och endast 16,7 % anser sig ha ett behov av ett rikstäckande ramavtal.



7 Marknadsundersökning

Marknadsundersökningen har genomförts genom att analysera marknaden och få deras syn på branschen och dess utveckling.

En viktig informationskälla har varit enkätundersökningen som genomförts samt möte med en branschorganisation.

7.1 Marknaden

Uppgifter nedan från SCB:s företagsregister 2014-12-01 listar samtliga företag i Sverige som har klassificerats sig som flyttfirmor (SNI 49.420) utifrån antal anställda i företaget.

0 anställda	185
1-4 anställda	117
5-9 anställda	35
10-19 anställda	30
20-49 anställda	13
50-99 anställda	6
100-199 anställda	3

7.2 Leverantörsenkät

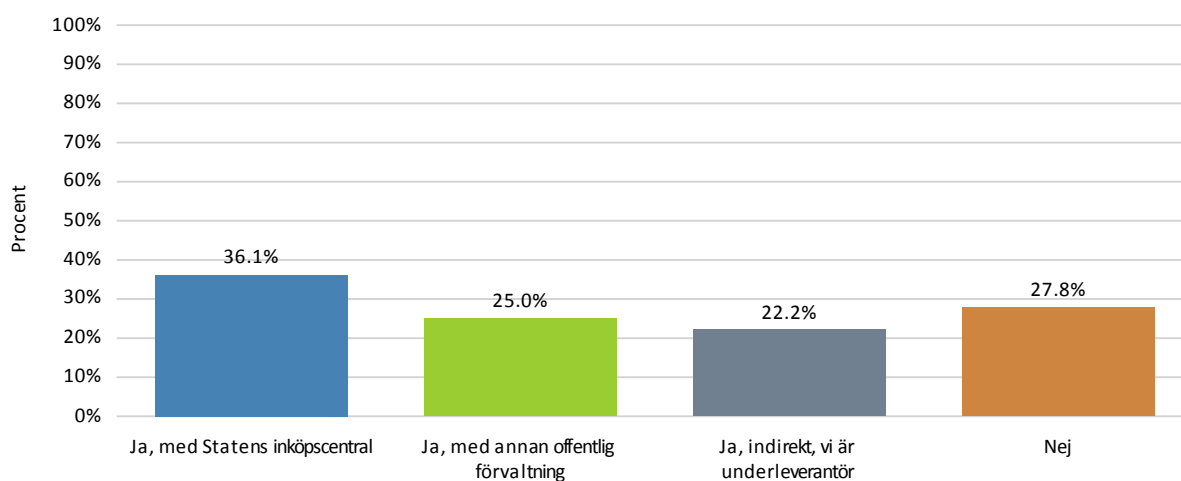
En enkät gick ut till 96 leverantörer på marknaden. Enkäten besvarades av 36 respondenter vilket ger en svarsfrekvens på 37,5 %.

Syftet med enkäten var att undersöka det utbud som kan erbjudas på marknaden vad gäller tjänster inom ramavtalsområdet. Vidare var syftet att ge leverantörer möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter rörande det befintliga ramavtalet och ge generella synpunkter avseende en eventuellt kommande upphandling av ett statligt ramavtal.

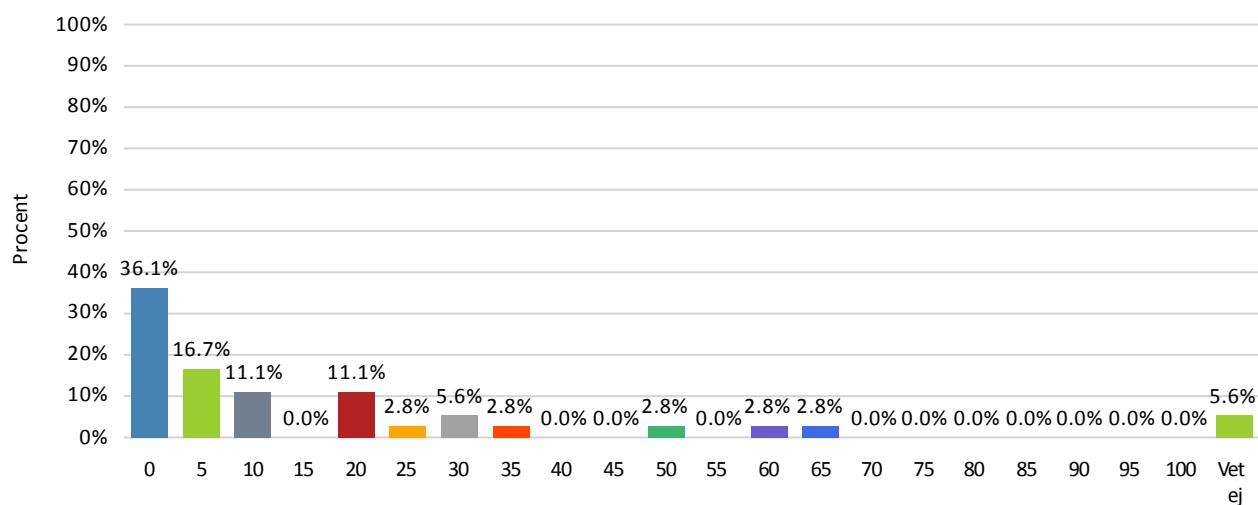
7.3 Enkät svar

7.3.1 Har ni idag ramavtal avseende Flyttjänster med offentlig förvaltning som kund?

36,1 % svarar att de i dagsläget har ramavtal med Statens inköpscentral, 25 % att de har avtal med annan offentlig förvaltning, 22,2 % är underleverantörer och 27,8 % av respondenterna svarar att de inte har avtal med någon offentlig kund.

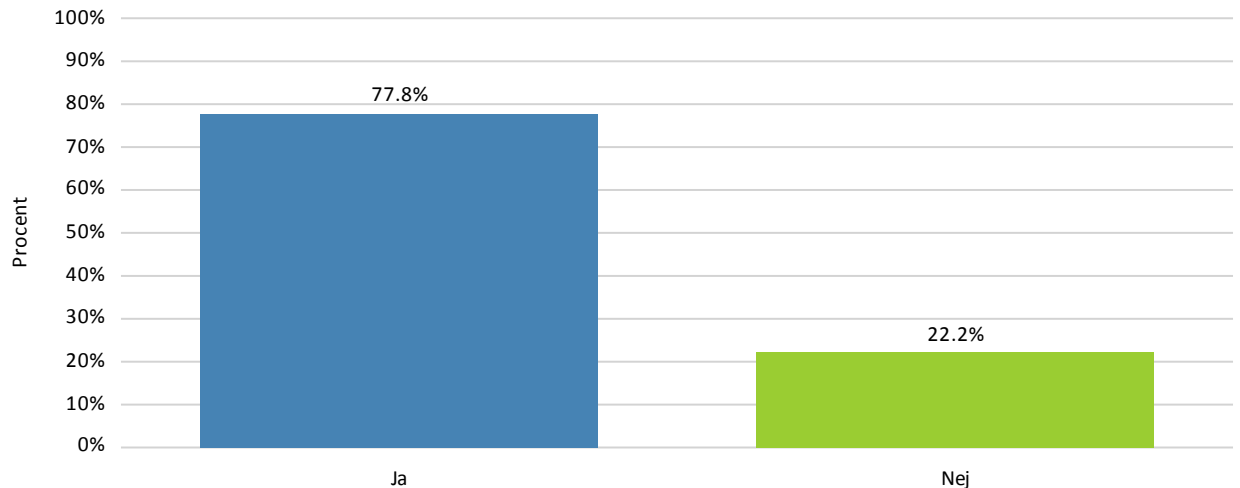


7.3.2 Hur stor procentuell andel av era uppdrag utförs med hjälp av timanställda (dvs. bemanning som ej är direkt anställda av ert företag)?



7.3.3 Har ert företag tecknat kollektivavtal?

Majoriteten av respondenterna, 77,8 % svarar att de har tecknat kollektivavtal medan 22,2 % svarar att de inte har tecknat kollektivavtal.



De respondenter som svarat att de har tecknat kollektiv, fick en ytterligare fråga där de ombads specificera vilket kollektivavtal. Majoriteten svarade Svenska Transportarbetarförbundets.

7.3.4 Vilka arbets- och anställningsvillkor (i nivå med svenska kollektivavtal) bör innefattas i en kommande upphandling (t.ex. arbetstid, övertid, försäkringar etc.)?

- Samtliga som är krav enligt kollektivavtal.
- Avtal med FORA.
- Trafiktillstånd och godstillstånd.
- Certifieringskrav av något slag, t.ex. Sveriges Åkeriföretags branschstandard.
- Personal med fast anställning.
- 07.30 - 16.30 vanlig arbetstid, övrig tid 50 % tillägg OB, lördagar, dag före helgdag 50 % tillägg OB, söndagar 100 % tillägg OB, kostnad för anställd per timme ca 220kr, komplett Olycksfallsförsäkring.
- Att alla anställda ska ha avtalsenlig lön, OB- och övertidsersättning. Arbetstider ska arbetsgivare och arbetstagare komma överens om, men de ska självklart följa gällande lagstiftning och förordningar i bland annat semesterlagen, föräldraledighetslagen, arbetsmiljölagen, arbetstidslagen samt föreskrifter i AFS. Vore tacksamt om ni möjliggör för leverantören att få betalt för sina kostnader genom att lägga in en prisparameter för övertid (vid arbetstid utöver 8h/dag utges övertidsersättning om 50 %) samt lägga in en minidebitering per uppdrag (Uppdrag <3 tim. debiteras som tre timmar).
- Normal arbetsdag kl. 07.00-16.00, övertid kl. 16.00-00.00 (Ob-tillägg), lördag (enligt avtal), söndag & helgdag (enligt avtal).



- Extra sjukförsäkring till personal vid dödsbotömning, man vet aldrig vad som kommer fram.

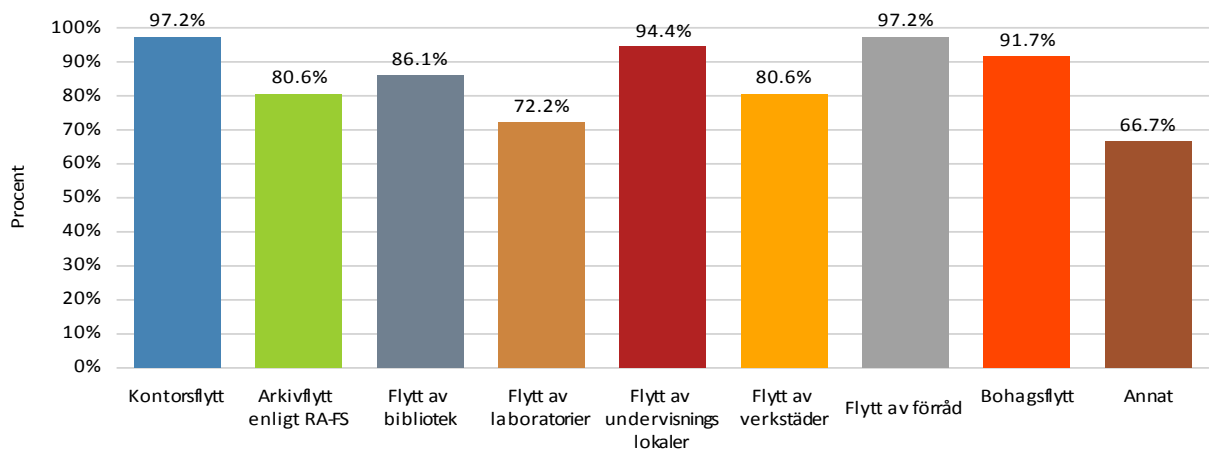
7.3.5 Vilka tjänster tillhandahåller er organisation?

Flyttjänst - Kontor

Tjänsten omfattar flytt av allt som förekommer inom ett kontor. Det kan röra sig om möbler, inventarier, kontorsmaterial, närarkiv, utrustning, maskiner, förvaringsskåp, värdeskåp, kassaskåp, utsmyckning, växter, köksutrustning, IT-utrustning, AV-utrustning, och belysningsarmaturer.

Flyttjänst - Arkiv enligt RA-FS

Tjänsten omfattar flytt av allt som förekommer inom ett arkiv. Det kan röra sig om arkivbestånd, arkivmaterial, dokumentskåp, värdeskåp, kassaskåp samt hyllsystem och övrig arkivinredning.



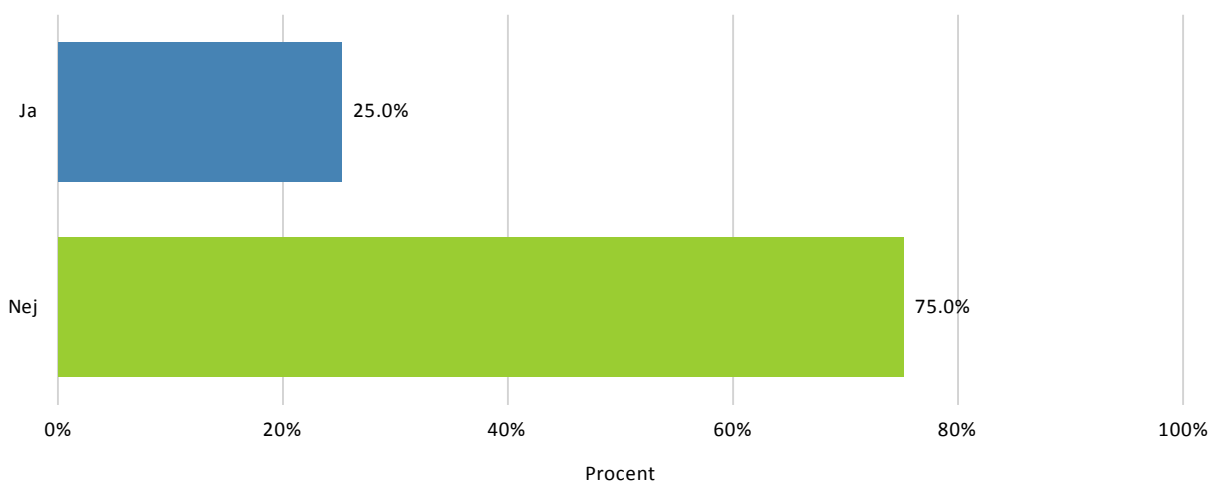
De som svarat Annat angav bland annat:

- Avvecklingstjänster.
- Maskinflyttningar.
- Magasinering.
- Inredning, maskiner, konst, ömtålig utrustning.
- Dödsbo tömning.
- Städning.

7.3.6 Vilken/Vilka av följande certifieringar innehar er organisation?

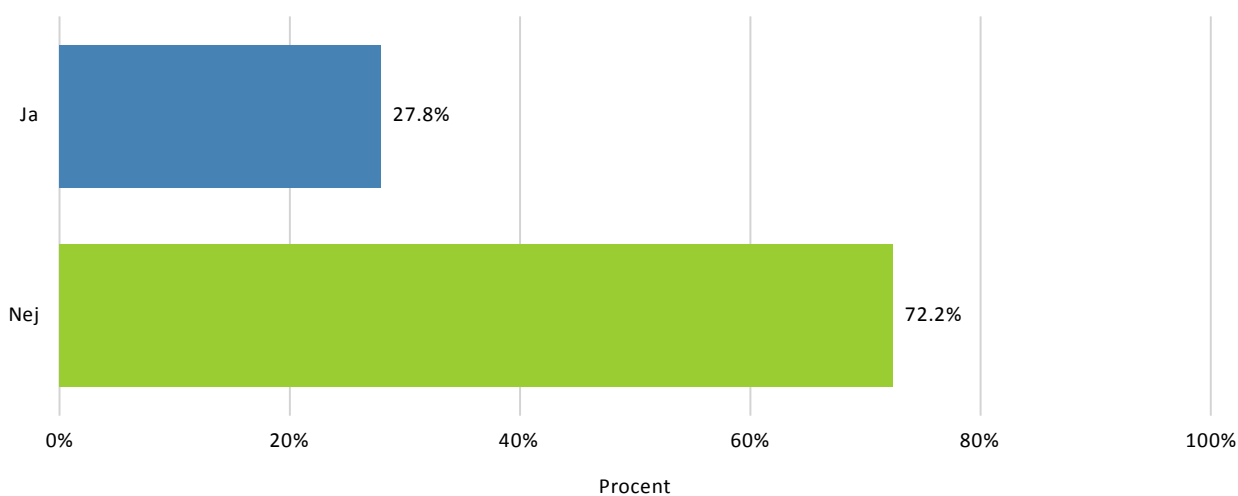
ISO 9001

En fjärdedel av respondenterna, 25 % anger att de är certifierade enligt ISO 9001 medan en majoritet, 75 % anger att de inte är det.



ISO 14001

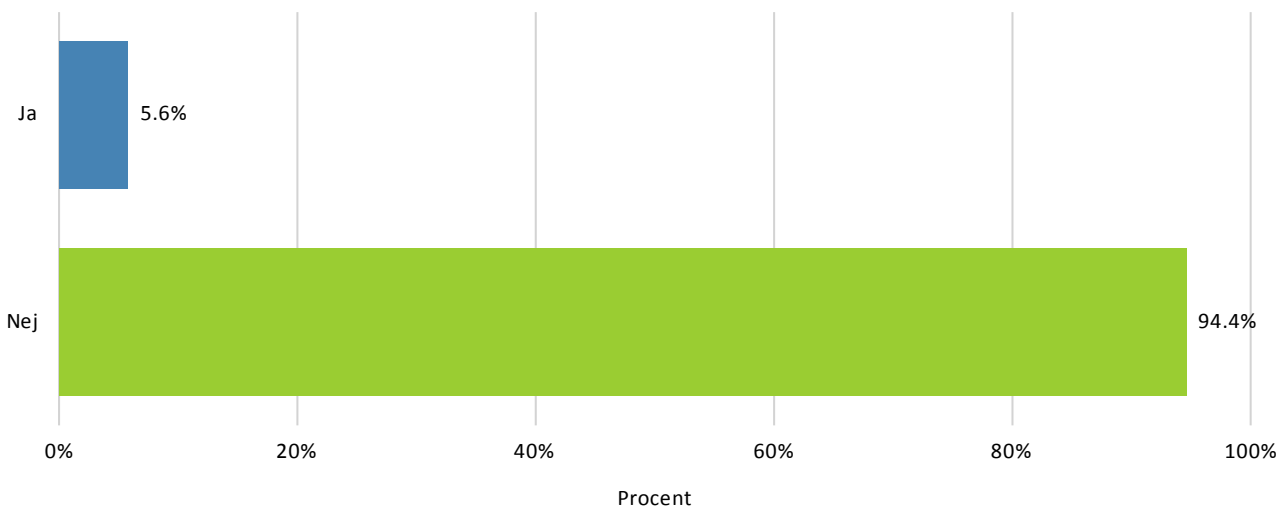
27,8 % av respondenterna svarar att de är certifierade enligt ISO 14001 medan en majoritet 72,2 % anger att de inte är det.





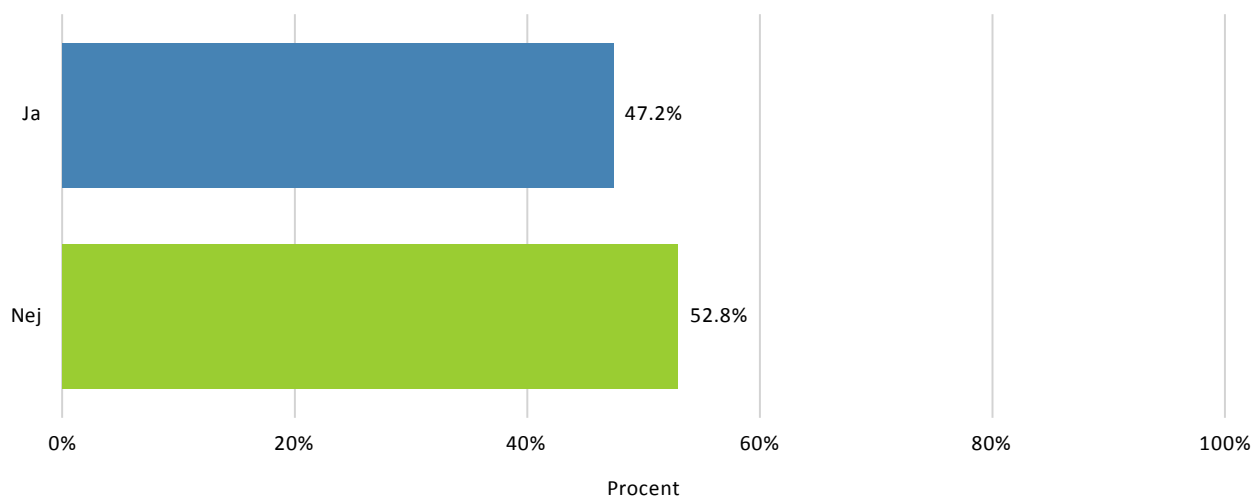
FR 2000

Endast 5,6 % anger att de är certifierade enligt FR 2000 medan en majoritet 94,4 % anger att de inte är det.



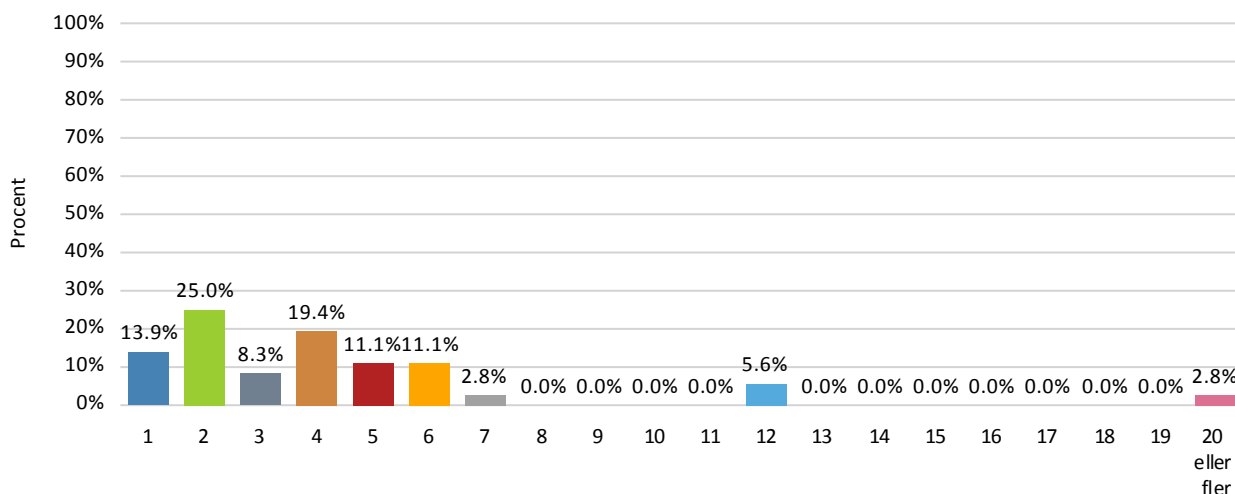
Eget/Annat likvärdigt system

En stor del av respondenterna, 47,2 % anger att de har ett eget likvärdigt system.



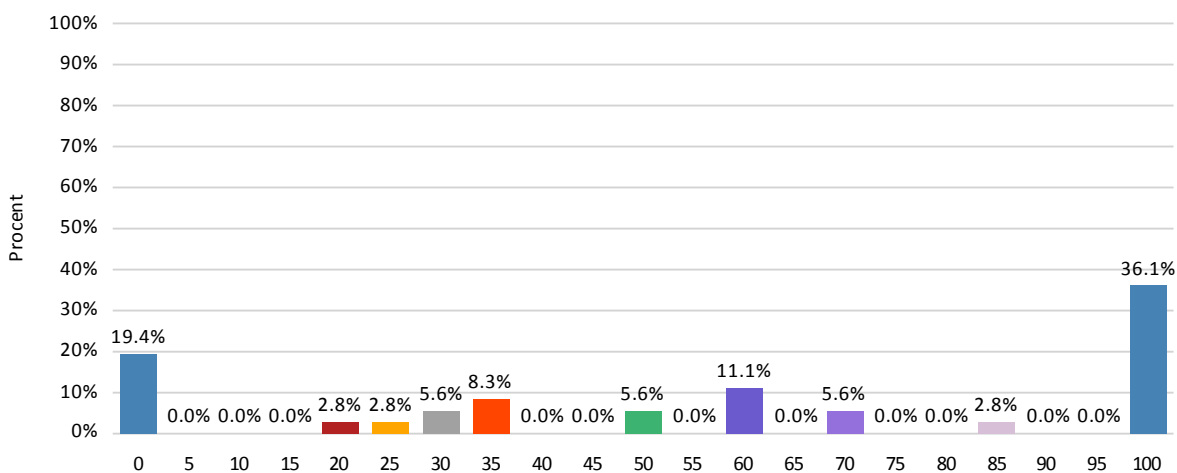
7.3.7 Ange hur många lätta lastbilar (under 3,5 ton) er organisation förfogar över:

Majoriteten av respondenterna har angett att de har färre än 7 lätta lastbilar.



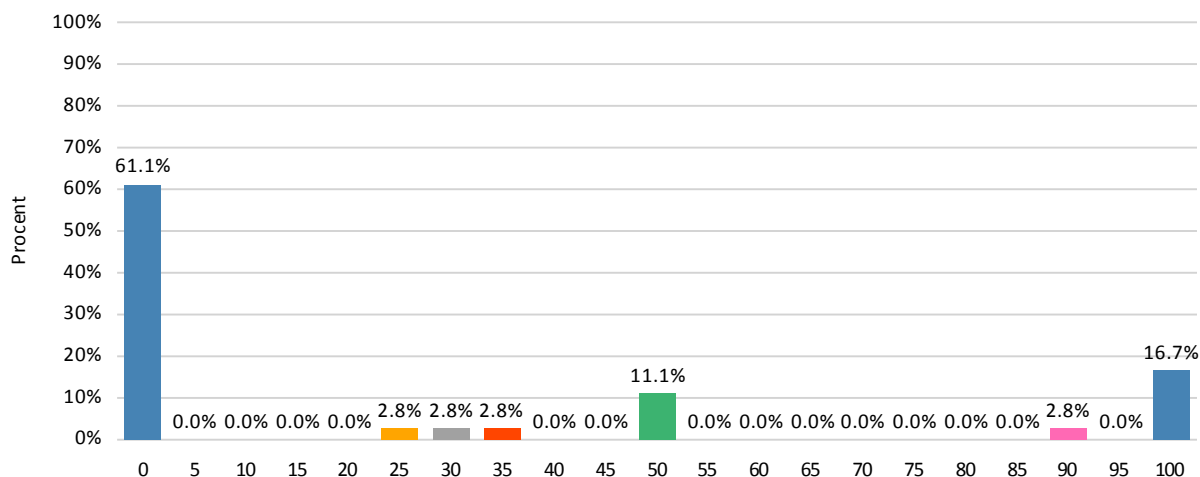
7.3.8 Hur stor procentuell andel av era lätta lastbilar uppfyller kraven för EURO 5 eller nyare?

36,1 % av respondenterna anger att samtliga deras lätta lastbilar uppfyller kraven för EURO 5 eller nyare medan 19,4 % anger att inga av deras lätta lastbilar gör det.



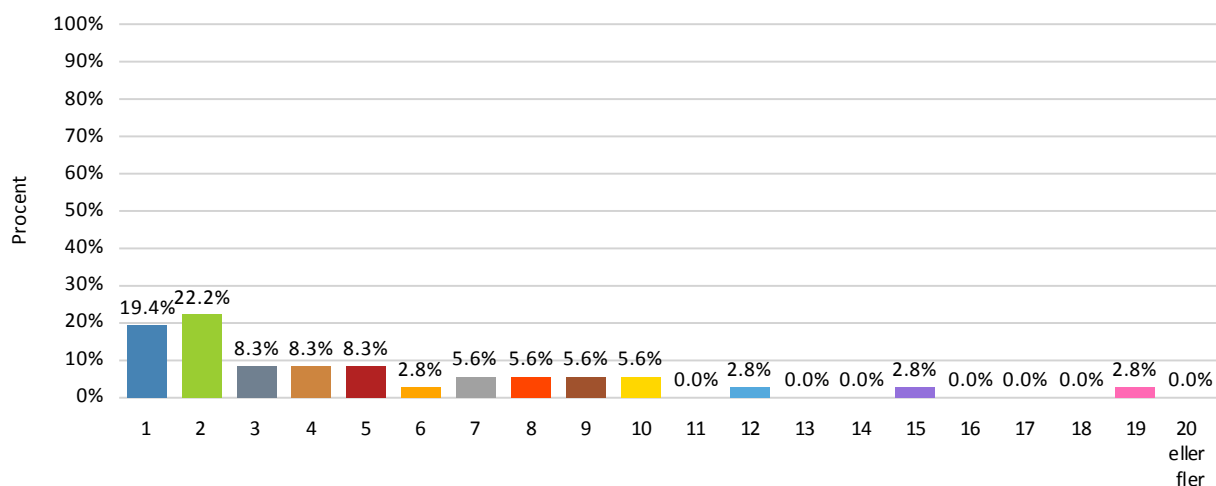
7.3.9 Hur stor procentuell andel av era lätta lastbilar har alkoholås?

61,1 % anger att inga av deras lätta lastbilar är försedda med alkoholås, 11,1 % av respondenterna anger att hälften av deras lätta lastbilar är försedda med alkoholås och endast 16,7 % anger att samtliga av deras lätta lastbilar har alkoholås.



7.3.10 Ange hur många tunga lastbilar (över 3,5 ton) er organisation förfogar över

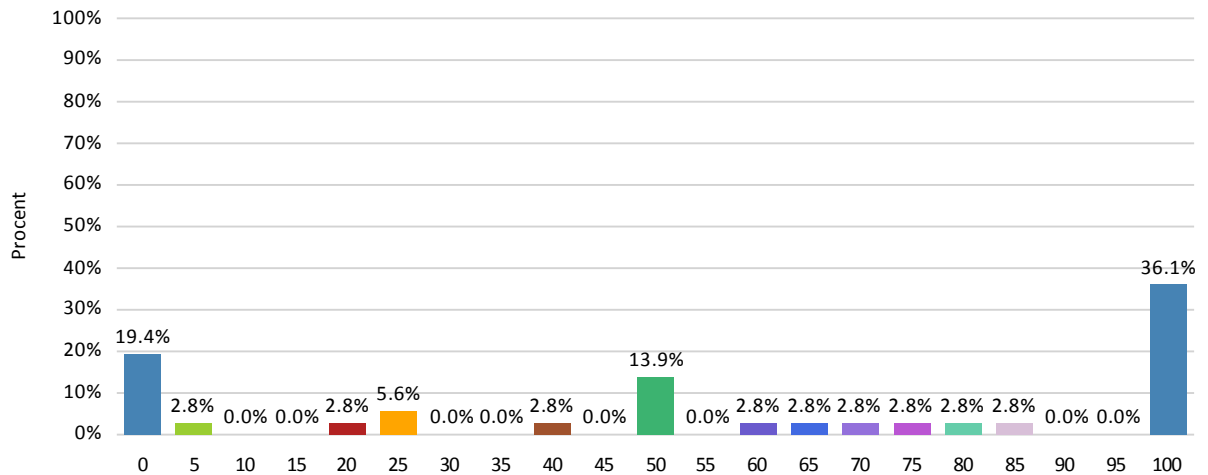
Majoriteten av respondenterna förfogar över färre än 6 tunga lastbilar, de flesta endast 1-2.





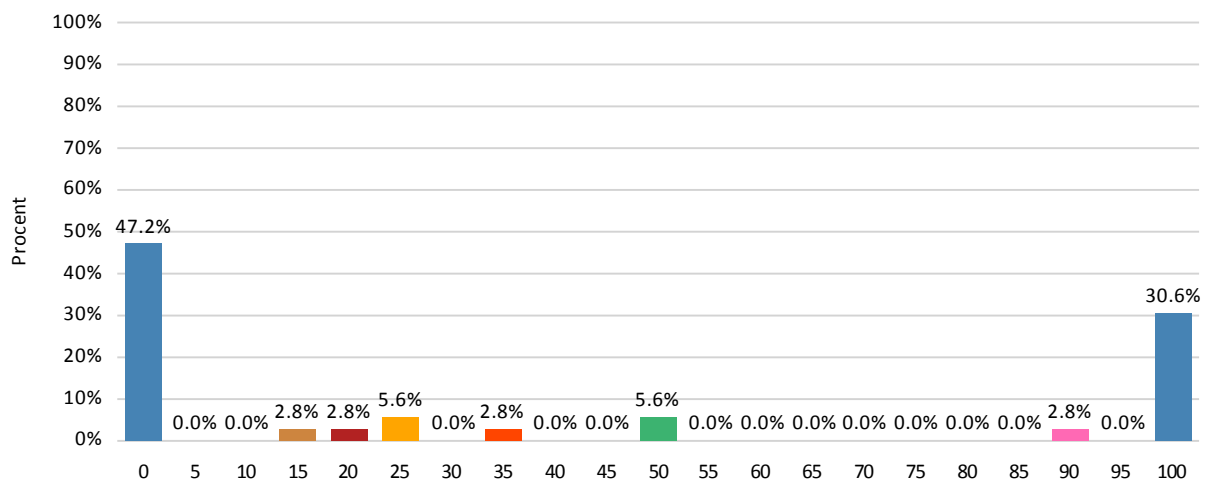
7.3.11 Hur stor procentuell andel av era tunga lastbilar uppfyller kraven för EURO 5 eller nyare?

36,1 % av respondenterna anger att samtliga deras tunga lastbilar uppfyller kraven för EURO 5 eller nyare medan 19,4 % anger att inga av deras tunga lastbilar gör det.



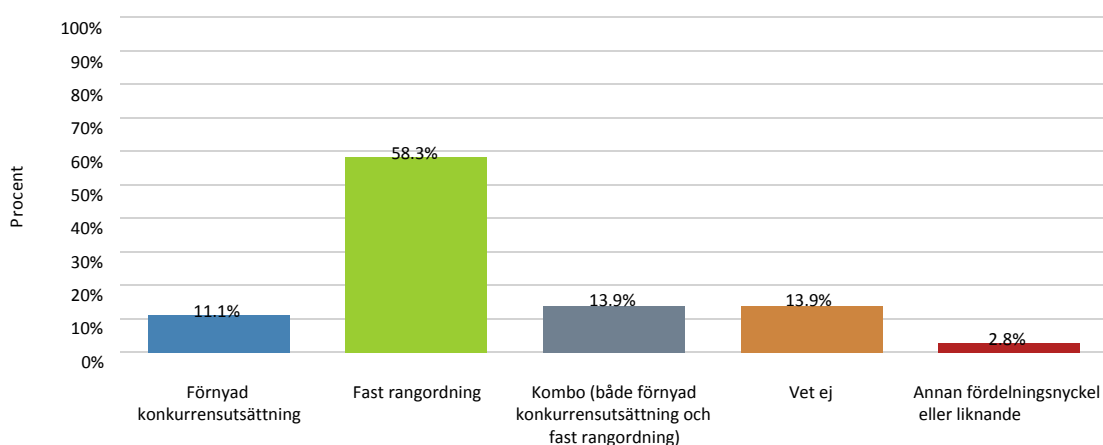
7.3.12 Hur stor procentuell andel av era tunga lastbilar har alkoholås?

47,2 % anger att inga av deras tunga lastbilar är försedda med alkoholås, 5,6 % av respondenterna anger att hälften av deras tunga lastbilar är försedda med alkoholås och 30,6 % anger att samtliga av deras tunga lastbilar har alkoholås.



7.3.13 Vilket avropsförfarande är att föredra i nästa ramavtal?

Majoriteten av respondenterna, 58,3 % anser att fast rangordning är att föredra i nästa ramavtal, 13,9 % anser att ett komboavtal med både fast rangordning och förnyad konkurrensutsättning vore bästa alternativet och lika många, 13,9% svarar att de inte vet. Endast 11,1% föredrar förnyad konkurrensutsättning.

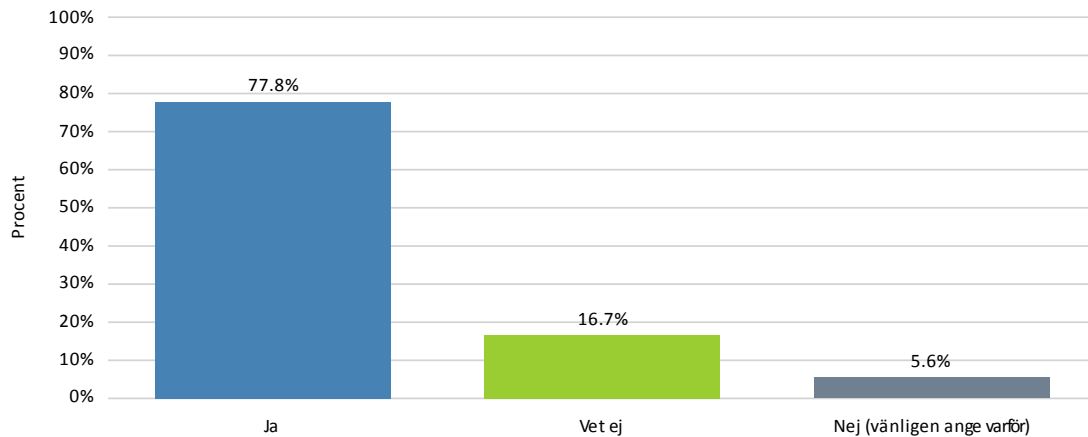


7.3.14 Inom vilket/vilka län är ert företag verksamt i?

Stockholms län	33,30 %
Uppsala län	19,40 %
Södermanlands län	22,20 %
Östergötlands län	22,20 %
Jönköpings län	11,10 %
Kronobergs län	8,30 %
Kalmar län	11,10 %
Gotlands län	8,30 %
Blekinge län	8,30 %
Skåne län	16,70 %
Hallands län	11,10 %
Västra Götalands län	22,20 %
Värmlands län	11,10 %
Örebro län	16,70 %
Västmanlands län	13,90 %
Dalarnas län	13,90 %
Gävleborgs län	13,90 %
Västernorrlands län	5,60 %
Jämtlands län	8,30 %
Västerbottens län	5,60 %

Norrbottens län 8,30 %

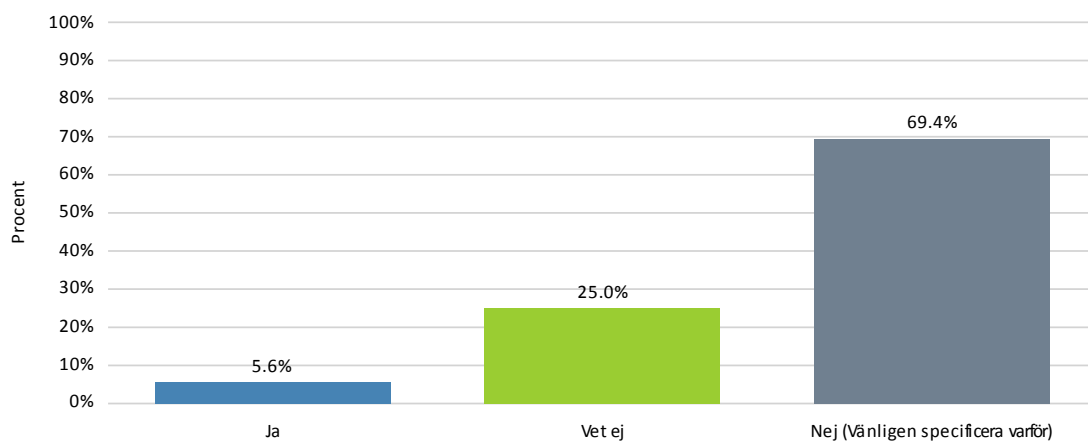
7.3.15 Tycker ni att den nuvarande geografiska indelningen per län är bra?



De som svarat Nej angav bland annat:

- Tycker att det borde vara fler.
- Halland är avlångt, norraste delen Kungsbacka kan tillhöra Göteborg.

7.3.16 Anser ni att det bör finnas ett rikstäckande avtal (där ramavtalsleverantörer ska vara verksamma inom samtliga län)?



De som svarat Nej angav bland annat:

- Finns inget flyttföretag som täcker in hela Sverige med egna resurser. Bättre att teckna avtal med företag som är lokalt representerade.

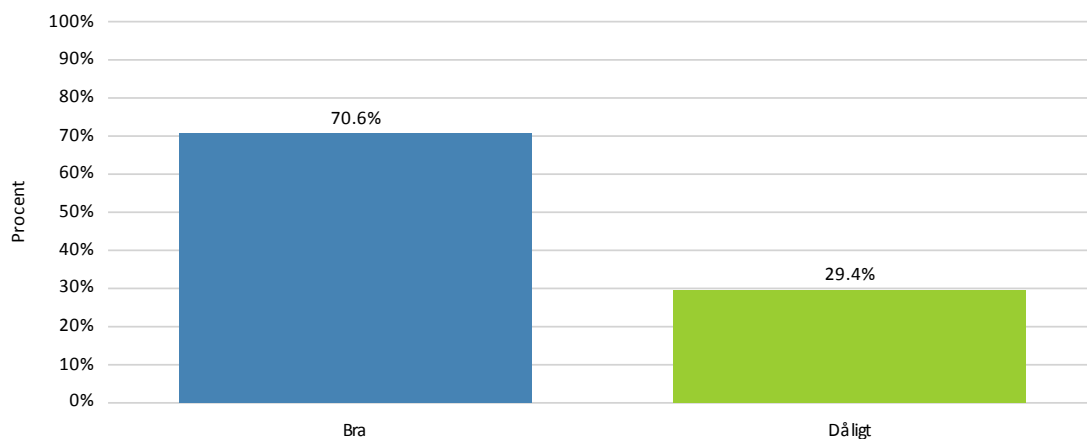


- Blir för beroende av underleverantörer.
- Kvaliteten på flyttarna försämras.
- Försämrar konkurrensförmågan i branschen och riskerar att slå ut små till medelstora företag.
- För litet urval, risk för kartell.

7.3.17 Hur anser ni att bemanning för ett flyttuppdrag bör prissättas i en kommande upphandling? Bör samtlig bemanning (t.ex. chaufför, expressarbetare, packmästare, arbetsledare, montör etc.) prissättas med ett gemensamt timpris eller bör olika yrkesroller prissättas separat?

Majoriteten av leverantörerna som besvarat enkäten anser att separat prissättning är att föredra. Olika roller kräver olika kompetens och i de flesta fall olika typer av investering och lönesättning för företaget. En kommentar som inkom i enkäten var att det finns ett kalkylprogram att tillgå hos SÅ - Sveriges Åkeriföretag, som upphandlarna har stor hjälp av och bör/ska sätta sig in i.

7.3.18 Vad anser ni om att ha golvpriser gällande bemanning i en kommande upphandling?





De som svarat Bra ombads ange förslag på hur dessa golvpriser bör vara utformade och på vilken nivå de bör ligga på:

- Ska ligga på en nivå som gör att de klarar kollektivavtalade löner inklusive sociala avgifter samt restid till och från arbetsplats.
- Ett minsta pris baserat på SÅ uträkning vad en anställd kostar per timme.
- En förutsättning för att ha golvpriser är att leverantörerna har kollektivavtal. Man bör räkna på att en anställd kostar mellan 220-250 kr per timma sedan en vinstmarginal som bör vara runt 20-40 %.

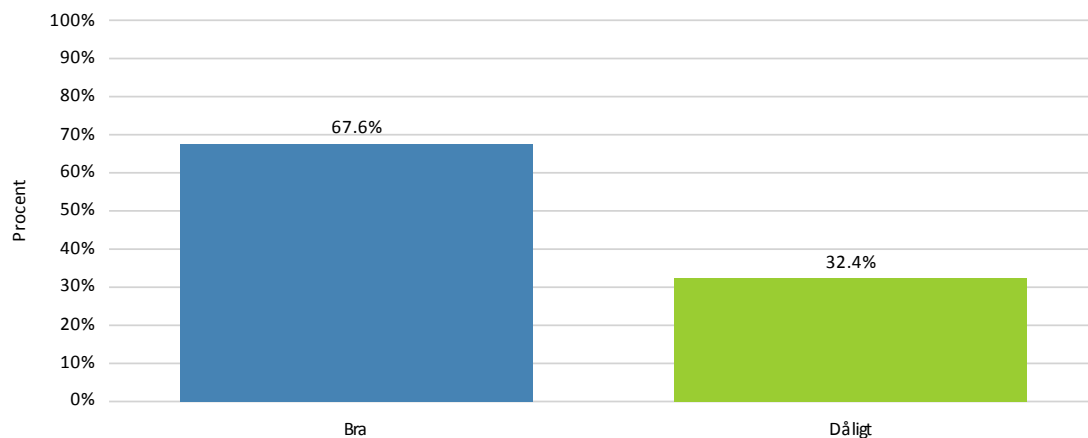
De som svarat Dåligt ombads specificera varför:

- Kan påverka konkurrensen negativt.
- Risken är att samtliga anbudsgivare lägger sig på lägsta nivån.
- Prissättningen blir fel.

7.3.19 Hur anser ni att transport bör prissättas i en kommande upphandling?

- Transport/fordon bör prissättas i tid den nyttjas.
- Som i nuvarande ramavtal.
- Timpris + kilometerersättning med tanke på trafiken i Stockholm t.ex.
- Fast pris ska gälla.

7.3.20 Vad anser ni om att ha golvpriser gällande transport i en kommande upphandling?



De som svarat Bra ombads ange förslag på hur dessa golvpriser bör vara utformade och på vilken nivå de bör ligga på:

- Golvpriser ska motsvara genomsnittlig kostnad för transporttjänst.
- Man bör höja ställkostnaden för län med längre körsträckor utan betalning. Ställkostnaden bör täcka transporttiden för lönekostnader.
- Det finns officiella kalkylkostnader för fordon.
- En högre ställkostnad i kombination med minst 2 timmars debiterbar mankostnad.

7.3.21 Hur anser ni att ställkostnad bör prissättas i en kommande upphandling?

- Liknande, däremot bör flyttuppdrag definieras på ett tydligare eller annorlunda sätt.
- 12 % på debiterat belopp.
- Fast pris.
- Som nuvarande ramavtal.
- Med ett högre belopp samt kombinera med debiterbar tid för manskap.
- Ställkostnad bör bytas ut mot att debitera löpande 30 min ställtid innan uppdrag plus 30 min tid efter avslutat uppdrag på plats för att även täcka transporten.
- Ska ställkostnaden motsvara kostnaden bör den vara 2 timmar för varje uppdrag beroende på överenskommen bemanning, 2 timmar på bemanningen på bemanningen är till viss del även en ersättning för hemtransporten. I flyttuppdrag ingår det planering och förberedelse av uppdraget med kartonger och utrustning vilket är arbetstid och med 2 timmars minimum på bemanningen så är det lättare att få bra planering och rätt utrustning för uppdraget.
- Ställtiden kommer variera mycket beroende på uppdrag och plats, men kommer i bästa fall uppskattningsvis vara ca 30 minuter totalt per arbetsdag för alla resurser. Baserat på en arbetsdag om 8 timmar utgör således ställtiden ca 6,25 % av kostnaden för alla uppdrag. Ställkostnaden bör därför få debiteras med 6 % av det fakturerade beloppet per flyttuppdrag.
- Ställkostnaden ska prissättas per timme och man samt km ersättning för bil. Eftersom en tung lastbil endast får ha 2 passagerare, vissa 3 personer. I det fall jobbet kräver mer folk för att kunna utföras på bästa sätt så måste det till ett extra fordon för transport av personal, den kostnaden måste det gå att få betalt för
- Minst 1 000 kronor eller så en rak timtidsersättning från & till kontor.
- Ställkostnad slopas. Tim och km ersättning ska räknas från då man utgår från egna företaget och till man är tillbaka.



7.3.22 Vilka tjänster anser ni omfattas av "Tilläggstjänster" i en kommande upphandling?

Majoriteten av leverantörerna anser att tilläggstjänsterna i den kommande upphandlingen bör vara samma som i nuvarande ramavtal.

7.3.23 Vilket/vilka prisindex bör användas för att justera samtliga ramavtalspriser?

- Konsumentprisindex för flytt.
- Sveriges åkeriföretag, SÅ index.
- Entreprenadindex serie E 84.
- SCB:s producent-prisindex för tjänster (TPI), 49-53 transport- och magasineringstjänster.
- Arbetskostnadsindex AKI för arbetare, näringsgren H+J.

7.3.24 Vilka utvärderingskriterier förutom pris bör ingå i en kommande ramavtalsupphandling?

Flertalet av leverantörerna anser att man bör utvärdera på miljö, kvalitet och kollektivavtal och inte lägga för stor vikt vid pris. Utöver det ges förslag på att utvärdera referenser samt medlemskap i SMF.

7.3.25 Har ni några förslag på ytterligare tjänster som bör ingå i ett kommande ramavtal gällande Flyttjänster?

- Magasinering.
- Monteringsarbeten.
- Miljöavvecklingar och projektledning.
- Avveckling av möbler och inventarier.
- Inredningsmontage.

7.3.26 Finns det något ytterligare som vi på Statens inköpscentral bör känna till inför kommande upphandling?

- Många saknar Trafiktillstånd.
- Stor risk för nollanbud/strategisk prissättning.
- Att anbudsgivare som blir godkända för utvärdering bör kunna visa upp anställningsavtal på redovisad personal för att säkerställa kompetens och kvalitet. Branschen är full utav människor som är timanställda utan dokumenterad kompetens och erfarenhet.
- Utdrag ur belastningsregistret.
- Om kravet med svenska i tal och skrift anges så bör det i första hand gälla befattningshavare som arbetsledare, transportledare, är lite diskriminerande för hörselskadade eller invandrare som fungerar som expressarbetare.
- Kvalitén på upphandlingen blir aldrig bättre än er förmåga att göra kontroll, revision utav köpta tjänster och att anställda får rätt lön enl. kollektivavtalet.



Juridisk korrekt upphandling innebär inte att godkända anbudsgivare har erforderlig förmåga och kompetens att leverera efterfrågade tjänster om inte upphandlande myndighet kan säkerställa vad tjänsten för branschen innefattar!

7.4 Möte med branschorganisationen Almega Flyttjänstföretagen

7.4.1 Om Almega Flyttjänstföretagen

Almega och S3F (Svenska Flyttföretagarförbundet) har inlett ett fördjupat samarbete i näringspolitiska frågor. En följd av detta är att S3F har bytt namn till Almega Flyttjänstföretagen. Organisationen har 12-15 medlemmar och är till viss del en utbrytning ur SMF (Svenska möbeltransportörers förbund). Den kommer bland annat att arbeta mot det skattefuskar som finns inom branschen. Det som tidigare bara var transport av möbler blir ett allt bredare utbud av tjänster, som montering, nedpackning, möblering, installationer med mera.

Almega Flyttjänstföretagen representerar framförallt mindre och medelstora flyttföretag i Sverige. Almega är den största förbundsgruppen inom Svenskt Näringsliv och Almegas sju förbund har sammanlagt 10 600 medlemsföretag med cirka 540 000 anställda.

Almega Flyttjänstföretagen kommer även att arbeta med att kvaliteten i offentliga upphandlingar måste öka. Det måste bli tydligare vilka krav som ställs och att det också sedan är vad som levereras.

7.4.2 Mötets viktigaste frågor

7.4.2.1 Anbudsområden

Enligt Almega Flyttjänstföretagen fungerar nuvarande länsindelade anbudsområden bra och bör därför behållas. 2-3 leverantörer är lämpligt att ha i de mindre länen och fler i de större. För länge sedan (10-12 år) var ramavtalet rikstäckande, men inget bolag är rikstäckande idag, inte ens med underleverantörer. Branschen vill ha länsindelningen. Flytt av farligt gods (ADR) bör inte ingå i detta ramavtal

7.4.2.2 Leverantörskvalificering (krav för att säkerställa kompetenta och seriösa leverantörer samt kapacitet)

Branschen tycker det är bra med krav på certifiering eller motsvarande. ISO kvalitet 9001, 14001 eller FR 2000 är rimligt. Creditrating bör vara extra hög (Creditsafe = god kreditvärdighet, UC=3). Kapacitetskraven i förra upphandlingen var rimliga och ska finnas för att säkerställa att leverantören ska klara av att leverera. Eventuella omsättningskrav får inte stänga ut mindre aktörer

Branschorganisationen välkomnar krav på hållbarhetskriterier som miljö- och sociala villkor. Hellre färre krav och att man istället följer upp dem då en fungerande uppföljning är viktigt.



Almega Flyttjänstföretagen tycker att det är en bra idé att skicka ut kraven på extern remiss innan annonsering av upphandlingen.

Svart arbetskraft är ett problem i branschen. Ett sätt att rensa branschen från detta är identifiering på plats och att leverantörerna måste ange personnummer på fakturorna. Branschorganisationen anser att Statens inköpscentral bör inleda ett samarbete med Skatteverket, likande den så kallade "Nackamodellen" där byggsektorn samarbetade med kommun och Skatteverket. Kommunen fick utdrag från Skatteverket om arbetsgivareavgifter och volym vilket kunde stämmas av mot hur många som fanns på arbetsplatsen. En rimlighetsbedömning utifrån SKV4820 när det gäller uppgifter om bemanning i upphandlingen bör också göras. Krav på kollektivavtalsliknande villkor bör ställas då många inom branschen är med i Transportarbetarförbundet eller Fastighetsanställdas förbund.

Transporten är ofta den minsta delen av uppdraget. Arbete med att lasta i och av bilar och möblera etc. är huvuddelen. Det finns inte så många elbilar på lastbilssidan, däremot finns fler med hybridbränslen. Biogas används. SLL:s upphandling av Flyttjänster ställde krav på hur mycket fordonen vad gäller utsläpp. Bland annat krav på förnyelsebara bränslen och att minst 80 % av transporter ska gå på dessa. Det är inte rimligt att idag ställa krav på EURO 5. EURO 6 är för nytt. Almega Flyttjänstföretagen hänvisar också till Stockholms stads upphandling av avfallshantering och dess krav på fordon gällande att de ska gå på förnyelsebara bränslen. SKI-Kommentus blankett fordonsredovisning i sin upphandling av Flyttjänster innehåller bra uppgifter att ta in i upphandlingen.

7.4.2.3 Utvärderingskriterier i ramavtalsupphandlingen (för att få det bästa och inte bara de billigaste leverantörer)

Almega Flyttjänstföretagen anser det viktigt ställa krav på referenser och att de också bör utvärderas och poängsättas. Vidare lyfter de fram Stockholms stads upphandling av Flyttjänster som ett positivt exempel där anbudsgivarna skulle ange minst en referens ifrån Stockholm stad om de tidigare har varit leverantör åt dem. Även Göteborgs stads upphandling 2015 av Flyttjänster hade en hel del bra modeller, framförallt om prissättning, som minskade risken för taktisk prissättning. Det kan vara svårt att poängsätta miljökrav på fordon men skulle kanske fungera om man viktar dem lågt. Det är onödigt att ställa krav på Yrkesförarkompetens (YKB) då det är ett lagkrav för tunga lastbilar. Utbildning i Sparsamkörning bör istället uppmärksammas separat och kravställas och ska gälla även mindre lastbilar och bilar.

För att leverantören ska få skäligt betalt för sina utförda uppdrag bör kunden per dag debiteras för tid 30 minuter före ankomst till objektet och 30 minuter efter att ha lämnat objektet, vilket är praxis inom branschen (ställkostnad). Ställkostnaden i nuvarande ramavtal gäller endast per uppdrag men bör gälla per dag. Bemanningen i ett flyttuppdrag består vanligtvis av chaufför, arbetsledare/förman, packmästare (för t.ex. arkiv eller emballering av särskilt gods), möbelsmontör (demonterar och monterar möbler), tunggodspersonal och expressarbetare (de som bär godset). Flyttjänstföretagen anser att det signalerar okunskap och ointresse för branschen om dessa olika yrkeskategorier klumpas ihop och gemensamt kallas "bemanning". Yrkeskategorierna bör antingen prissättas för sig eller utifrån en schablon enligt prisbilagan i Göteborg stads upphandling



av flyttjänster. Där låg självkostnadspriset för endast personal på 200 kr och golvpriset på 280 kr men skulle väl kunna vara 300 kr. När det gäller Leverantörerna får i det nuvarande ramavtalet betalt för tipp-avgifterna då de kört och slängt uttjänat gods

Det vanligaste sättet inom branschen att debitera ett uppdrag är genom löpande räkning och det är också den modellen som förordas. Det är också möjligt att leverantören i samband med löpande räkning lämnar en rimlig kostnadsuppskattning på uppdraget, s.k. takpris, som gäller om uppdraget är väldefinierat vid avropet och inga andra händelser tillkommer. Oftast tillkommer det mer gods än myndigheten har definierat.

Flyttjänstföretagen anser vidare att borde finnas någon form av enkel avbeställningsklausul i ramavtalet för beställda uppdrag som inte blir av. Det finns idag ingen branschstandard och i nuvarande ramavtal anges endast att ersättningen i dessa fall ska vara skäligt, vilket inte ger utrymme för olika tolkning. .

RA-FS anger att speciellt kunnig personal ska transportera arkiv på ett visst sätt. Dessa transporter bör också prissättas på löpande räkning då lastnings- och lossningsförhållanden är väldigt olika från fall till fall. Det är lätt att ”prisa bort sig” med fasta priser.

7.4.2.4 Avropsmodell (rangordnat, förnyad konkurrensutsättning, avsteg från rangordning mm)

Branschorganisationen förordar rangordnat avtal (kontroll och igenkänningsfaktor hos de som avropar) med en förnyad konkurrensutsättning över ett visst värde, lämpligen 200-300 tusen kronor, s.k. komboavtal. Detta förenklar också prissättning för flytt över länsgränserna då hänsyn måste tas till långa transporttider och eventuella tomma transporter på tillbakavägen. Det kan också vara bra för att optimera transporter och sporra leverantörer till att försöka hitta gods att köra på tillbakavägen och därmed också vara mer miljöeffektiva. Optimering av transporter via nätverk skulle också kunna premieras eller kravställas i en upphandling.

7.4.2.5 Ramavtal och allmänna villkor (förbättringar gentemot dagens villkor)

Det är förkastligt att endast förlänga ramavtalen 6 mån. Den kortaste förlängningsoptionen bör minst vara 12 månader. Ett ramavtal som löper 24+12+12 eller 24+24 är önskvärt för att hämta hem investeringar. Dessutom har många ramavtalsleverantörer i branschen alltför stor andel av sin totala omsättning i den offentliga sektorn, vilket får stora konsekvenser när ramavtalen inte förnyas eller förlängs.

7.4.2.6 Övrigt

Tung flytt anses vara när det enskilda föremålet väger minst 250-300 kg. En sådan flytt klarar leverantörerna med ”vanlig” utrustning. I vissa upphandlingar har gränsen för tung flytt, i motsats till detta, satts till 150 kg.

Upphandlingen måste omfatta alla delar av ”flytttjänsten”, inte bara transporten utan även t.ex. installationer och liknande. Branschen ser sig som tjänsteleverantör, inte som transportleverantör.



8 Hållbarhet

Projektet har analyserat behovet av kravställning och avtalsvillkor gällande hållbarhetsfrågor. Krav på leverantörer inom både miljö- och sociala områden måste formuleras vid en eventuellt kommande upphandling.

För att få en insikt i vad branschen har för syn på hållbarhetsfrågor och för att få en inblick hur mogen branschen är har projektet besökt Sveriges Åkeriföretag tillsammans med Upphandlingsmyndigheten som har tagit fram en utbildning med tema "Fair transport". Från branschens sida vill man öka trafiksäkerheten, minska klimatpåverkan och förbättra arbetsmiljön för de personer som arbetar inom åkerinäringen, detta inbegriper även flyttjänster. Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier rekommenderas från Sveriges Åkeriföretag.

Sveriges Åkeriföretag är en matrisorganisation indelad i 12 stycken regioner med huvudkontor i Stockholm. Sveriges Åkeriföretag samarbetar med åkerinäringens branschorganisationer i andra länder och bevakar internationella frågor som berör åkerinäringen. *Fair transport* är ett ställningstagande från Sveriges Åkeriföretag som syftar till sundare transporter, vilket inbegriper områdena klimat och miljö, socialt ansvar samt trafiksäkerhet.¹

Transportsektorn står för ungefär en fjärdedel av Sveriges slutliga totala energianvändning och cirka 40 % av de totala koldioxidutsläppen kommer från vägtransporter.² Därför är det viktigt att ha hållbarhetsaspekter i åtanke vid en eventuellt kommande upphandling. Att köra klimatsmart innebär bland annat att man aktivt arbetar för att minska bränsleåtgången och att man använder sig av sparsam körning och effektivisering genom ruttplanering.

8.1 Beställaransvar

Det finns idag ett beställaransvar i enlighet med yrkestrafiklagen (1998:490) (det finns dock ingen rättspraxis på området), dessa regler håller nu på att ses över. Där översynen syftar till att beställare ska få ett större ansvar.

Arbetsgivare (tillståndshavare) inom yrkestrafiken har ett lagstadgat och straffsanktionerat ansvar för att förare som anlitas innehar giltig behörighet vid utförande av yrkesmässig trafik (respektive taxitrafik). Rättsläget är inte helt klart eftersom det i dag

¹ <http://www.akeri.se/fairtransport>

² <http://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/fordon-och-transport/>



saknas prejudikat på området. Den tänkta konsekvensen är penningböter om 4 000 kr alternativt inkomstbaserade dagsböter.

Yrkestrafiklagen innehåller bland annat krav på grundläggande utbildning, som efter godkänt prov leder till ett yrkeskompetensbevis. Yrkeskompetensbeviset är sedan giltigt i fem år. Därefter krävs att föraren går en återkommande fortbildning vart femte år för att förnya beviset.

Lagen bygger på ett direktiv som är antaget av EU och det gäller förare av transporter med fordon som kräver körkortsbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE. Kraven på yrkesförarkompetens gäller i alla länder inom EU samt i Norge, Island och Liechtenstein, med andra ord inom alla EES-stater.³

8.2 Krav på fordon

8.2.1 Däck

För lastbilar ska man inte ställa krav på vinterdäck (finns ingen lagskyldighet), utan istället bör man kravställa på mönsterdjup.

8.2.2 Euro-klass (Avgasemissioner)

I enlighet med Upphandlingsmyndighetens kriterie wizard är det lämpligt, när det gäller krav på Euro-klass, att kravställa på att fordonet uppfyller emissionskraven enligt EEV (enhanced environmentally friendly vehicles).⁴ Dessa avgaskrav ligger i nivå med Euro V och Euro VI. Förslag till verifikat från Upphandlingsmyndigheten⁵ är uppgifter ur vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register eller uppgifterna från fordonstillverkaren.

Upphandlingsmyndigheten rekommenderar att man inte anger exakta euroklasser när man kravställer, det innebär att istället för att ange exempelvis Euroklass V så bör man skriva att kravet uppfylls om fordonen uppfyller kraven för de två senaste euroklasserna.

³ <http://www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens>

⁴ <http://www.dieselnet.com/standards/eu/hd.php>

⁵ http://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/fordon-och-transport/fordon/tunga-fordon/avgasemissioner/#verifikat_10479



8.3 Andra aspekter

8.3.1 Ledningssystem för trafiksäkerhet (ISO 39001)

Det finns en ISO standard för ledningssystem för trafiksäkerhet (ISO 39001). Sveriges långsiktiga vision, dvs. noll dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken, är en viktig grundprincip i den nya globala standarden. SIS har tillsammans med Trafikverket initierat ett internationellt arbete och tagit fram en ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet - ISO 39001 - som publicerades hösten 2012.

8.3.2 Naturskyddsföreningens märkning Bra miljöval

Bränsle är ett nytt produktområde som kan miljömärkas med *Bra Miljöval*. Märkningen är ett av Naturskyddsföreningens verktyg för att driva utvecklingen mot ett mer hållbart energisystem, exempel på bränsle som kan klassificeras med märkningen ”bra miljöval” är biogas.⁶

Upphandlingsmyndighetens kriterier avseende drivmedel kommer att uppdateras under 2016 och bör beaktas vid en eventuell upphandling.

8.3.3 Trafiksäkerhet

Enligt Sveriges Åkeriförbund arbetar många åkerier aktivt med trafiksäkerhetsåtgärder, och många har egen trafiksäkerhetspolicy. Att köra trafiksäkert innebär för Sveriges Åkeriförbund att åkarna följer trafikregler och hastighetsbegränsningar samt regler om kör- och vilotider samt därtill att åkarna säkrar godset korrekt och att enbart besiktigade fordon används.

”Långsiktigt hållbara transporter kräver kunskap och planering. Det handlar inte om att sluta transportera. Det handlar om att transportera smart”, menar Sveriges Åkeriföretag.

⁶ <http://www.naturskyddsforeningen.se/bra-miljoval/biobransle>

9 Andra upphandlingar inom området

Inom området flyttjänster har ett stort antal liknande upphandlingar genomförts. Nedan följer en kort sammanfattning av en upphandling som Statens inköpscentral bedömer som särskilt intressant för den här förstudien:

9.1 Stockholm stad, Dnr 3.3.2-293/2015

Upphandlingen avsåg möbel- och kontorsflyttning med eller utan packning inklusive flyttjänster av arkiv och bibliotek. Avtal skulle tecknas med minst tre och högst fem leverantörer per delområde. Upphandlingen var uppdelad i två delområden, delområde A – Bohagsflytt och delområde B – Kontor, förskola, skola, fritidshem, arkiv och bibliotek. Anbud kunde lämnas på ett eller flera delområden. Av förfrågningsunderlaget framgick att anbudsgivaren skulle redovisa tre referensuppdrag per delområde som anbudet avsåg, om anbudsgivaren tidigare utfört uppdrag åt staden skulle en referens avse något av dessa uppdrag. Referenserna skulle poängsätta anbudsgivaren enligt en fyrgradig skala och för att gå vidare och bli godkänd skulle anbudsgivaren erhålla sammanlagt minst 18 poäng.



10 Överprövningsmål inom området

Bland de överprövningsmål inom området för flyttjänster som bedöms vara av intresse för en eventuell kommande ramavtalsupphandling kan nämnas en dom från Högsta förvaltningsdomstolen rörande onormalt låga anbudspriser samt två domar från Kammarrätten i Stockholm avseende dels negativt belopp som tilläggspris för flyttkartonger dels uteslutande av anbud på grund av tidigare avtalsbrott.

I målet från Högsta förvaltningsdomstolen (mål nr 6159–6160-14) hade en kommun förkastat anbuderna från två bolag i samma koncern (moderbolag och dotterbolag), med hänvisning till att anbudspriserna var onormalt låga. Då bolagen lämnat anbud med korsvis låga priser menade kommunen att detta skulle kunna medföra att ett av bolagen vid avrop kunde avböja att leverera till förmån för det andra koncernbolaget som angett högre pris på den efterfrågade tjänsten. Bolagen bestred kommunens påstående om korsvisa priser och anförde bl.a. att de hade för avsikt att leverera efterfrågade tjänster till de priser som framgick av anbuderna och att moderbolaget under tio års tid varit leverantör åt kommunen för de aktuella tjänsterna utan att det riktats några anmärkningar mot utförandet. Högsta förvaltningsdomstolen konstaterade att skillnaderna i prissättning mellan koncernbolagen kunde ge utrymme för leveransstrategiskt handlande från bolagens sida. Sammanfattningsvis ansåg inte Högsta förvaltningsdomstolen att de båda bolagen kunnat prestera någon utredning som på ett godtagbart sätt förklarat den ifrågasatta prissättningen i respektive anbud. Kommunen hade därför haft fog för att förkastat anbuderna.

Mål 1141-15 rörde huruvida det var korrekt att utesluta en anbudsgivare som offererat ett negativt belopp som tilläggspris för flyttkartonger. Den upphandlande myndigheten hade i förfrågningsunderlaget ställt ett krav att anbudsgivaren skulle ange ett tillägg för flyttkartonger som inte återlämnats senast 90 dagar efter utfört uppdrag. Den upphandlande myndigheten uteslöt en anbudsgivare som angivit ett negativt belopp som tillägg. Enligt Bolaget gick det inte att tolka förfrågningsunderlaget som att negativa tillägg var förbjudna. Den upphandlande myndigheten anförde å sin sida att de negativa beloppen inte utgjorde "tillägg" och att anbudet därför inte hade lämnats i enlighet med villkoren i förfrågningsunderlaget. Enligt Kammarrätten i Stockholm kunde ordet "tillägg" i detta sammanhang svårigen tolkas på annat sätt än att prisangivelsen inte kan avse en minuspost. Att acceptera negativa priser skulle innebära att det blev betydligt dyrare för uppdragsgivarna att lämna tillbaka flyttkartongerna enligt avtalet än att behålla dem. Enligt kammarrätten kan detta inte varit syftet med den aktuella upphandlingen. Den upphandlande myndigheten hade enligt kammarrätten inte brutit mot någon bestämmelse i LOU. Överklagan avslogs.



I mål 1534-15 hade den upphandlande myndigheten förkastat ett anbud på grund av leverantörens avtalsbrott under tidigare gällande ramavtal samt konkurrensbegränsande samarbete i strid med konkurrenslagen. Enligt den upphandlande myndigheten utgjorde såväl de tidigare avtalsbrotten som det konkurrensbegränsande samarbetet sådana allvarliga fel i yrkesutövningen som kan medföra uteslutning enligt bestämmelsen i 10 kap. 2 § 4 LOU. Leverantören ansökte om överprövning av upphandlingen och anförde att det saknades grund för att utesluta bolaget bland annat eftersom att den upphandlande myndigheten inte kunde visa att något allvarligt fel begåtts. Det var enligt kammarrätten ostridigt att leverantören begått vissa avtalsbrott inom ramen för det tidigare ramavtalet. Huruvida dessa är att betrakta som allvarliga eller inte ska enligt kammarrätten avgöras utifrån en proportionalitetsbedömning där hänsyn tas till bland annat verksamhetens karaktär och omfattning samt vad som förekommit efter att felen begåtts och vad som kan förväntas om ett nytt avtal ingås. Kammarrätten fann sammantaget att kontraktsbrotten varit omfattande och att leverantören därmed gjort sig skyldigt till allvarligt fel i yrkesutövningen i den mening som avses i 10 kap. 2 § 4 LOU. Att fyra år passerat sedan en stor del av felen begicks utgjorde enligt kammarrätten inte hinder för uteslutning. Överklagandet avsågs. Huruvida även konkurrensbegränsande samarbete utgjorde grund för uteslutning prövades varken av förvaltningsrätten eller av kammarrätten.

11 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

- Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens.
- Förordningen (2004:1470) om yrkesförarkompetens.
- Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

För ytterligare information se <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-vag/Lagar-och-forordningar/>

12 Elektroniska anbud

Statens inköpscentral använder sig av elektronisk upphandling och systemet Tendsign för hantering av alla upphandlingar, ansökan, förfrågningsunderlag, anbud och avtal. En eventuellt kommande upphandling inom ramavtalsområdet kommer att genomföras i Tendsign. Avtal kommer att signeras elektroniskt.



13 Säkerhet

Verksamhet som omfattas av säkerhetsskyddslagen (1996:627) ska ha det säkerhetsskydd som behövs med hänsyn till verksamhetens art, omfattning och övriga omständigheter. Ansvar för säkerhetsskyddet ligger hos den som är verksamhetsansvarig. När det i utförandet av en tjänst förekommer uppgifter som med hänsyn till rikets säkerhet omfattas av sekretess (hemliga uppgifter) har staten, kommunerna och landstingen ansvaret för att det finns ett fullgott säkerhetsskydd hos leverantören.

För att tillgodose kravet på säkerhetsskydd när sådan verksamhet utförs på uppdrag av en myndighet, ska den uppdragsgivande myndigheten träffa ett skriftligt avtal – säkerhetsskyddsavtal – med ramavtalsleverantören om det säkerhetsskydd som behövs i det enskilda fallet. Vid de ramavtal där behov av säkerhetsavtal föreligger bör en sådan möjlighet anges i ramavtalet.

Det kan finnas myndigheter som behöver specificera sådana krav på säkerhetsskydd vid avrop. Det kan därför vara lämpligt att ha med möjligheten med säkerhetsskyddade avtal i de allmänna villkoren för de myndigheter som anser sig ha ett sådant behov.

Under förstudien har frågan ställts till jurister och PuL-ansvariga på Kammarkollegiet om det är tillåtet att ha med personuppgifter i fakturaunderlaget för flyttjänster för att stävja missbruk, svart arbetskraft samt öka säkerheten genom kännedom om vem som hanterar uppgiften. Svaret blev att;

- 1.) 9§ PuL är uppfylld då det sker lagligt och korrekt samt ser till ändamålet. Eftersom det förekommer fusk så behövs en kontroll. Frågan är här om det räcker med endast namn för att särskilja vem det är eller om det också kan behövas personnummer.
- 2.) 10§ PuL är uppfylld eftersom det finns ett berättigat intresse. Statens inköpscentral bör ge information i upphandlingen att det finns ett krav på namn och eventuellt personnummer i faktura underlagen.
- 3.) Om det finns skyddade (känsliga) personuppgifter enligt 13§ PuL, måste det ske en överenskommelse mellan parterna.
- 4.) 22§ PuL är uppfyllt eftersom det finns ett ändamål klart formulerat.
- 5.) Det är viktigt att det finns en säker data hantering och att allt går rätt till vid faktura hanteringen. Data får t.ex. inte läggas ut externt på en webbsida.
- 6.) Juristernas ställer frågan om det räcker med endast namn för att förebygga brottslighet? Det är dessutom bra om Statens inköpscentral kan visa att det är ett problem med svart arbetskraft inom det aktuella ramavtalsområdet. Det får inte endast vara en misstanke.

Då projektgruppen träffat både Skatteverket och Branschorganisationen under förstudien och fått bekräftat att det är ett problem så anses punkten 6 vara styrkt. Det har också framkommit att kunder ofta jobbar med namnlistor vid mottagande av personal som ska utföra flyttjänster och att personalen ska ha med sig giltiga identifieringshandlingar, t.ex. företagslegitimationer eller annat. I upphandlingen av flyttjänster är det enligt vad som framkommit ovan möjligt att ha med namn och eventuellt personnummer i fakturan. Det är dock viktigt att det i förfrågningsunderlaget/ramavtalet framgår att detta kan krävas tillsammans med en text som visar att det är ett problem med svart arbetskraft, att det förekommer och att det inte endast är en misstanke. Vad gäller personnummer krävs att Statens inköpscentral gör en noggrannare bedömning ifall personnummer behöver tas med eller om det räcker med namn.

14 E-beställningar

Flyttjänster är idag inte ett område där e-handel används i någon större utsträckning. Svårigheten att vid beställningstillfället veta omfattningen av uppdraget gör det svårt att ange en korrekt beställningssumma som stämmer överens med fakturan. Flyttjänster är också en typ av tjänst som beställs vid få tillfällen varför några större volymer av återkommande beställningar inte blir sannolikt.

Vid avstämning med ett antal myndigheter som använder e-handel framkom att det finns ett visst intresse av att kunna skicka beställningar på flyttjänster från sina e-handelssystem. Detta skulle i första hand kunna göras via enklare fritextformulär som skickas som vanlig e-post. Även beställningar via enklare kataloger ansågs vara möjligt förutsatt att det går att definiera, paketera och prissätta standardiserade tjänster inom ramavtalet.

15 Rekommendation

Då ramavtalsområdet nyttjas av många myndigheter och 2014 omsatte ca 73 Mkr och 2015 ca 65,5 Mkr samt att myndigheterna i enkätsvaren uttryckt att de är fortsatt intresserade av att använda ramavtalet så är projektgruppens rekommendation att en upphandling bör genomföras.



16 Källförteckning

16.1 Möten med branschorganisation

Möte med har hållits med Almega Flyttjänstföretagen.

16.2 Enkätutskick till myndigheter

Enkät till myndigheter – Flyttjänster, gick ut till 340 mottagare och besvarades av 134 respondenter vilket ger en svarsfrekvens på 39,4 %. Enkäten publicerad: 26 oktober - 10 november 2015.

16.3 Enkätutskick till leverantörer

Enkät till leverantörer – Flyttjänster, gick ut till 96 mottagare och besvarades av 36 respondenter vilket ger en svarsfrekvens på 37,5 %. Enkäten publicerad: 26 oktober - 10 november 2015.

16.4 Referenslitteratur och andra källor

Dokument & Litteratur:

- Förfrågningsunderlag från Kammarkollegiet – Flyttjänster 2012 dnr 96-8-2012
- Revision av ramavtalsleverantörer inom ramavtalsområdet Flyttjänster

Elektroniska källor:

- <http://www.avropa.se/ramavtal/ramavtalsomraden/transport-och-tjanstefordon/Flytt--och-formedlingstjanster/Flyttjanster/> 2016-04-22
- <http://www.akeri.se/fairtransport> 2016-04-22
- <http://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/fordon-och-transport/> 2016-04-22
- <http://www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens> 2016-04-22
- <http://www.dieselnet.com/standards/eu/hd.php> 2016-04-22
- <http://www.naturskyddsforeningen.se/bra-miljoval/biobransle> 2016-04-22
- http://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/fordon-och-transport/fordon/tunga-fordon/avgasemissioner/#verifikat_10479 2016-04-22

Rättsfall:

- Mål 6159-14 – 6160-14
- Mål 24983-12
- Mål 24990-12
- Mål 25157-12
- Mål 25214-12
- Mål 25215-12
- Mål 25344-12
- Mål 25356-12
- Mål 25406-12
- Mål 25417-12