



Förstudierapport inom Taxitjänster

23.2-4595-2017



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Inledning	4
3 Föregående upphandling	7
4 Nuvarande ramavtal	9
5 Informationsspridning av ramavtalen	14
6 Behovsundersökning	15
7 Marknadsundersökning	18
8 Hållbarhet	25
9 Andra upphandlingar och avtal inom området	27
10 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd	28
11 Elektroniska anbud	31
12 Säkerhet	32
13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling	33
14 E-beställningar	34
15 Rekommendation	35
16 Källförteckning	36
17 Bilagor	38

1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet för Taxitjänster löper ut den 30 september 2018. Möjlighet till förlängning finns till och med 2019-09-30. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har initierat en förstudie för att utreda om ny upphandling ska genomföras.

Projektgruppen har genomfört ett referensgruppsmöte där representanter från 14 olika myndigheter deltog. Leverantörsdialoger har varit i form av möten. Projektgruppen har även haft möten med en branschorganisation och ett fackförbund samt med Upphandlingsmyndigheten. Projektet har därutöver tagit del av ramavtalsförvaltarens samlade erfarenheter från ramavtalsområdet.

Av den information som framkommit kan det konstateras att flera av myndigheterna inte tycker att avtalet har fungerat bra. Av de problem som myndigheterna nämner kan flera härledas till brist på kapacitet hos Leverantören. Exempel på upplevda problem är att beställda bilar inte kommer eller att det på flera orter inte går att beställa taxi eftersom bilar saknas på dessa orter.

Statistiken visar även att omsättningen på ramavtalet har sjunkit kraftigt sedan föregående ramavtalsperiod.

Projektgruppen rekommenderar att Statens inköpscentral beslutar att en ny ramavtalsupphandling genomförs.

Förstudierapporten framtagen av:

Fredrik Björnström och Mattias Ek

2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Statens inköpscentral och omfattar taxitjänster.

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.

Statens inköpscentrals befintliga ramavtal för Taxitjänster löper ut 2018-09-30 med möjlighet till förlängning till och med 2019-09-30. Mot bakgrund av de problem som förekommit under ramavtalsperioden överväger Statens inköpscentral att inte utnyttja det sista förlängningsåret.

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 upphandlingsdokumentationen.

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 avropande 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.



Förstudien avser endast taxitjänster för persontransport, budtjänster omfattas inte av förstudien.

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

2.4 Målgrupp

Förstudien riktar sig till berörda personer inom Statens inköpscentral och de myndigheter som avropar från ramavtalen 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, d v s 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 en referensgrupp med deltagare från olika avropande myndigheter som bidragit med värdefull information och synpunkter.

Vidare har projektgruppen haft möten med leverantörer för att få deras syn på det nuvarande ramavtalet och diskutera upplägg av en eventuellt kommande upphandling.

Möte har även hållits med ansvarig ramavtalsförvaltare från Statens inköpscentral.

Det kommer att göras en samlad bedömning av all information som inkommer 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.

2.6 Definitioner och förklaringar

I förstudien förekommer ett antal begrepp som används i branschen. Se begrepp nedan:

Beställningscentral förmedlar körningar från kund till Taxiföretaget. Det finns cirka 350 beställningscentraler i Sverige.

Förare är den som kör taxibilen åt Taxiföretag.

Taxiföretag kallas även åkeri/åkare och är det företag som äger en eller flera taxibilar och avlönar Föraren. Totalt finns det ca 7000 taxiföretag i Sverige, många av dessa är enmansföretag där ägaren även är Förare av taxibilen.

Via-adresser avser när resan går via en eller flera ej förbeställda adresser, dessa adresser bestäms av resenären.

Delad bil avser samåkning med andra resenärer till eller från en gemensam plats, vanligtvis flygplats eller tågstation.

Redovisningscentral, den som har tillstånd att bedriva taxiverksamhet ska föra över uppgifter från varje fordons taxameterutrustning, trådlöst och digitalt, till en så kallad Redovisningscentral. Från redovisningscentralen förs uppgifterna sedan över till Skatteverket, när myndigheten begär det. Avsikten med Redovisningscentralerna är att bidra till konkurrens på lika villkor och ge en bättre fungerande taxinäring



3 Föregående upphandling

3.1 Upphandlingsform och tidpunkter för anbudsgivning och tilldelning

Den föregående upphandlingen genomfördes enligt ett öppet förfarande, som tilldelningsgrund användes lägsta pris. Förfrågningsunderlaget publicerades den 2015-05-05 och sista anbudsdag var den 2015-06-18. Ramavtalen började gälla från och med den 2015-10-01.

3.2 Upphandlingens omfattning

Upphandlingen omfattade taxitjänster inom Sverige.

3.3 Anbudsområden

Upphandlingen bestod av två geografiska anbudsområden, Storstockholm och Övriga landet.

Med Storstockholm avsågs: Botkyrka, Danderyd, Ekerö, Haninge, Huddinge, Håbo, Järfälla, Lidingö, Nacka, Norrtälje, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Sigtuna, Sollentuna, Solna, Sundbyberg, Södertälje, Tyresö, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Vallentuna, Vaxholm, Värmdö och Österåker.

Med Övriga landet avsågs samtliga kommuner i Sverige som inte omfattades av anbudsområdet Storstockholm.

3.4 Leverantörskvalificering, krav och utvärdering

I upphandlingen inkom två (2) anbud, anbuden omfattade båda anbudsområdena. Båda anbuden uppfyllde samtliga kvalificeringskrav avseende anbudsgivaren och gick vidare till utvärdering.

Utvärderingen skedde separat för respektive anbudsområde. Vid prisutvärderingen viktades priserna enligt följande:

- Sträckor med fast pris: 80 %
- Pris per kommun: 20 %

Statens inköpscentral begärde att Mycabtravel Scandinavia AB (nedan kallad Leverantören) som lämnat lägst priser skulle förtydliga prissättning av anbudet för



sträckor med fast pris, där mycket låga priser lämnats. Leverantören inkom med förklaringen att de avsåg använda ny teknik som skulle sänka kostnaderna med 10-20 %, en förklaring som accepterades och ramavtal tecknades med Leverantören avseende båda anbudsområdena.

3.5 Synpunkter och erfarenheter från föregående upphandling

Nedan följer de synpunkter som lämnades av projektgruppen i föregående upphandling, efter att upphandlingen av befintligt ramavtal hade genomförts.

Extern remiss

Projektet rekommenderar att en extern remiss genomförs även i nästkommande upphandling då det är en mycket bra möjlighet att låta marknaden, avropsberättigade myndigheter och övriga intressenter granska och inkomma med synpunkter på ett utkast av ett förfrågningsunderlag.

Sociala villkor

Det är viktigt att förankra de kollektivavtalsenliga villkoren i en upphandling och i förfrågningsunderlaget specificera hur en uppföljning av de kollektivavtalsenliga villkoren kommer att utföras.

Upphandlingens delområden

Även om samma leverantör vann upphandlingen inom båda delområdena anser projektgruppen att det var värt att dela upp upphandlingen i två delområden. På så sätt kunde projektgruppen kravställa VIP-tjänster¹ för Stockholmsområdet, vilket även flertalet avropsberättigade myndigheter efterfrågade.

Fasta sträckor och via-adresser

I denna upphandling fick anbudsgivarna lämna ett fast pris för Arlanda - Stockholm Bromma – Stockholm. Detta kunde ha delats upp i ytterligare delar då sträckorna i Stockholms stad och kostnaderna därtill kan variera mycket. Inför nästa upphandling kan diskussioner föras med leverantörer och avropsberättigade myndigheter huruvida detta kan delas upp och vilka områden/adresser som ska avses. Projektgruppen rekommenderar även att prissättning avseende via-adresser bör ses över vid nästa upphandling.

¹ Med VIP-tjänst avses en resa som företas i en bil utan dekaler med uppgraderad interiör (exempelvis läderklädsel). VIP-körningar ska endast utföras av förare med hög känsla för service och ska därmed inneha goda referenser från tidigare körningar eller uppdrag, samt inneha mycket god lokalkännedom. Föraren ska vara iklädd mörk klädsel/uniform. Föraren ska behärska det engelska språket.



4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen, som började gälla från den 2015-10-01, gäller till och med den 2018-09-30. Möjlighet till förlängning finns till och med 2019-09-30.

4.2 Avropsordning

Ramavtal är tecknat med en leverantör för respektive ramavtalsområde, det är samma leverantör på båda avtalsområdena.

Avrop sker genom att vända sig direkt till ramavtalsleverantören.

4.3 Antagen ramavtalsleverantör

Avtal är tecknat med Mycabtravel Scandinavia AB.

4.4 Försäljningen på ramavtalen

Ramavtalsleverantören är skyldig att en gång per halvår redovisa den försäljning som skett på ramavtalen.

4.4.1 Total omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende 2014, 2015, 2016 och första halvåret för 2017. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av ramavtalsleverantören.

Omsättning 2014			
Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4
22 762 106	25 899 663	17 320 476	28 379 963

Den totala omsättningen för 2014, året innan nuvarande ramavtal trädde i kraft var 94 362 208 SEK.



Omsättning 2015			
Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4
25 465 122	28 069 639	17 490 470	9 969 028

Den totala omsättningen för 2015 (kvartal 4 avser nuvarande avtal) var 80 994 259 SEK.

Omsättning 2016			
Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4
4 401 229	10 160 072	9 540 556	17 450 187

Den totala omsättningen för 2016 var 41 552 044 SEK, vilket endast är 44 % av vad föregående ramavtal omsatte under 2014.

Omsättning 2017			
Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4
14 265 624	15 606 594		

Den totala omsättningen för första halvåret 2017 var 29 872 218 SEK, under de två första kvartalen har omsättningen på ramavtalet ökat kraftigt.

4.4.2 Omsättning per ramavtalsområde

Nedan redovisas omsättningsstatistik uppdelat per ramavtalsområde avseende 2016 och första halvåret för 2017. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av ramavtalsleverantören.

Omsättning 2016					
	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt
Storstockholm	2 434 897	5 620 869	3 415 196	4 727 574	16 198 536
Övriga landet	1 966 332	4 539 203	6 125 360	12 722 613	25 353 508



Omsättning 2017					
	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt
Storstockholm	5 263 230	5 291 252			10 554 482
Övriga landet	9 002 394	10 315 342			19 317 736

Som framgår av tabellerna ovan så är ökningen i omsättning stor mellan 2016 och 2017, ökningen är betydligt större för Övriga landet än för Storstockholm.

En förklaring till ökningen kan enligt ansvarig ramavtalsförvaltare vara att Leverantören från avtalsstart inte hade tillräcklig kapacitet för Övriga landet, men under året har taxiföretag anslutit sig som underleverantörer vilket möjliggjort ökad kapacitet och omsättning. För ramavtalsområdet Storstockholm så var Svea taxi allians (inkl. Taxi Stockholm) med som underleverantörer från början, vilket bidrog till hög omsättning från start. Svea taxi allians (inkl. Taxi Stockholm) avbröt samarbetet med Leverantören i början på mars 2017, därav den stagnerade omsättningen för Storstockholm.

Leverantören förklarar ökningen för Övriga landet med att Försvarmakten började använda ramavtalet under kvartal 3 2016.

4.4.3 Administrativ avgift

Ramavtalsleverantören är skyldig att betala en administrativ avgift motsvarande 0,7 % på totalt fakturerat nettobelopp.

4.4.4 Revision

Under 2016 genomförde Statens inköpscentral genom Öhrlings PricewaterhouseCoopers en revision av Leverantören. Inriktningen på revisionen var följande:

- Granskning av Leverantörens rutiner för att säkerställa att underleverantörer följer ramavtalet.
- Genomgång av Leverantörens rutiner för att säkerställa att arbetstid, övertid, lön, pension, pauser, vila samt att övrigt trafiksäkerhetsarbete och Trafiklagstiftning efterlevs.
- Genomgång av Leverantörens rutiner för att säkerställa att förare innehar giltig taxilegitimation
- Skattekontroll av underleverantörer.
- Genomgång av Leverantörens rutiner för att säkerställa att supportfunktionen uppfyller ställda krav.
- Genomgång av Leverantörens rutiner för att säkerställa förarnas lokalkännedom samt hur Leverantören säkerställer ett heltäckande transportörnät.
- Leverantörens rutiner för ankomsttider för flyg och tåg samt för taxi tur och retur.
- Omsättningsredovisnings riktighet för kvartal 4 2015 samt kvartal 1 och 2 2016.



- Kontroll av att redovisade försäljningssiffror är korrekta.
- Stickprovsvis kontroll av fakturerade priser vid uppdrag.

De iakttagelser som gjordes vid revisionen finns beskrivna i den av Öhrlings PricewaterhouseCoopers framtagna revisionsrapporten.

4.5 Ramavtalsanvändare

Nedan listas de 10 myndigheter som nyttjat ramavtalen mest samt myndigheters andel av den totala omsättningen för aktuell tidsperiod.

Myndighet	Andel av ramavtalets totala omsättning	Myndighetens köp under 2016
Arbetsförmedlingen	27%	11 110 018 kr
Försvarsmakten	24%	9 566 000 kr
Regeringskansliet	10%	4 205 024 kr
Riksdagen	10%	3 946 896 kr
Uppsala Universitet	4%	1 481 946 kr
Kustbevakningen	2%	922 565 kr
Pensionsmyndigheten	2%	793 232 kr
SCB	2%	639 721 kr
KTH	2%	614 008 kr
Karolinska institutet	1%	604 218 kr

4.6 Avstegsanmälan

Nedan anges skälen som avropsberättigade myndigheter har angivit till de avstegsanmälningar från ramavtalet som inkommit under perioden 2015-10-01-2017-06-05.

- ”Avsevärt lägre priser vid egen upphandling”
- ”Har vid avrop tvingats lägga ned osedvanligt många timmar trots att det rör sig om bokning av en handfull resor och har därtill vid flera tillfällen blivit felaktigt fakturerade. Kvalitén som levereras av Leverantören överensstämmer inte med vad man kan förvänta sig.”
- ”Tror att vi får bättre priser samt att det inte finns fast pris på sträckan Jönköping-Landvetter i ramavtalet.”
- ”Osäkerhet huruvida det finns tillgång till bil när behov uppstår.”
- ”Nuvarande ramavtals tjänster fungerar inte och osäkerheten om det ska komma en taxi eller inte gör att man väljer en annan lösning tills vidare.”
- ”Tjänsten har inte fungerat fullt ut trots försök att lösa avvikelserna.”
- ”Bokning kan ej ske via myndighetens resebyrås bokningssystem.”
- ”Rådande brister i ramavtalet, bl.a. innebärande bilbrist och försenade eller uteblivna bilar. Anmäler inte något formellt avsteg från ramavtalet men vill att vi är medvetna om att man för närvarande inte kan styra samtliga taxibokningar till ramavtalet.”
- ”Leverantören kan för tillfället inte leverera bilar vilket medför att vi inte kan utföra vårt arbete när vi ska ut till alla sjukhus.”

4.7 Förvaltning av ramavtalet

Ramavtalet förvaltas av enheten för ramavtalsförvaltning vid Statens inköpscentral.

4.7.1 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.

Det har under avtalstiden inkommit önskemål om att ”delad bil” ska ingå i ett framtida ramavtal. Många myndigheter använder ”delad bil” för att hålla ned kostnaderna (t.ex. Försvarsmakten) och det skapade förvirring initialt. Delad bil finns i Leverantörens ordinarie tjänsteutbud och kan beställas från Leverantören, dock inte som ett avrop från ramavtalet.

Vidare anser ramavtalsförvaltaren att ramavtalet som avtal är mycket bra och välskrivet. Men taxibranschen är en svår bransch, stor konkurrens mellan taxiföretagen samt överenskommelser som inte formaliserats i skrift i form av t.ex. muntliga samarbetsavtal.

I skrivande stund pågår en dialog med leverantören för att få avtalet att fungera bättre utifrån de synpunkter som inkommit och som bland annat redovisas i kapitel 6.

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 ser även till att stöddokumentation i form av exempelvis vägledning finns att tillgå. Utöver informationen på webbplatsen har ramavtalsförvaltningen löpande informerat om ramavtalet på seminarier och vid myndighetsträffar.



6 Behovsundersökning

I förstudien har det genomförts ett referensgruppsmöte med deltagare som anmält sitt intresse för att delta i referensgruppen.

6.1 Behovet

Myndigheterna som deltog vid referensgruppsmötet är generellt missnöjda med befintligt ramavtal.

Klagomålen på ramavtalet rör till stor del att Leverantören inte har tillräcklig kapacitet, vilket medfört att myndigheterna inte kan känna sig säkra på att beställd bil faktiskt kommer. På många orter har inte Leverantören någon lokal samarbetspartner vilket innebär att det på dessa orter överhuvudtaget inte är möjligt att boka en taxi via Leverantören.

För några av de stora myndigheterna används delad taxi i stor utsträckning för att hålla ned kostnaderna, för dessa myndigheter är det en stor brist att tjänsten inte omfattas av ramavtalet.

6.2 Möte med myndigheter

6.2.1 Om referensgruppsmöte

Den 28 augusti 2017 genomfördes ett referensgruppsmöte med 14 representanter från 13 olika statliga myndigheter. Bland deltagarna på mötet fanns bland annat de största ramavtalsanvändarna (Arbetsförmedlingen och FMV/Försvarsmakten) representerade.

Syftet med mötet var att få en bild av hur behovet av taxitjänster ser ut samt att ge möjlighet för myndigheterna att inkomma med synpunkter och erfarenheter beträffande det nuvarande ramavtalet. Därtill gavs referensgruppen möjlighet att komma med förslag på förbättringar inför den kommande upphandlingen.

6.2.2 Workshop

Följande synpunkter framkom vid workshopen med myndighetsrepresentanterna.

Kapacitet

De flesta, 19 synpunkter belyste problem som kan härledas till brist på kapacitet. T.ex. att beställda bilar inte kommer eller helt saknas och inte kan beställas.



Service

13 synpunkter berörde service, 8 av dessa avsåg förarnas attityd eller att de kör för fort, 5 synpunkter avsåg brister i bemötandet och hantering hos Leverantörens callcenter.

Teknik

5 synpunkter avsåg tekniska problem vid bokning och att startsträckan för Leverantören varit lång för att få bokningssystemet att fungera.

Delad taxi

3 synpunkter berörde att delad taxi inte går att boka via ramavtalet.

6.2.3 Grupparbete

Under mötet genomfördes ett grupparbete där referensgruppen delades in i tre grupper. Grupperna fick ett antal frågeställningar att besvara, nedan framgår en sammanfattning av gruppernas svar på respektive fråga.

6.2.3.1 Rikstäckande avtal eller annan uppdelning

De tycker att det i grunden är bra med ett rikstäckande ramavtal, enkelt med bara ett (1) nummer och en kontakt.

Det råder delade meningar om ett rikstäckande avtal behövs. Enligt vissa referenspersoner skulle ramavtal i storstäderna räcka och behovet på övriga orter kunna täckas av direktupphandlingar. Enligt andra referenspersoner behövs ett rikstäckande ramavtal då de anser att det skulle innebära mycket arbete för myndigheterna att upphandla egna avtal.

Ett förslag på annan uppdelning av ramavtalet var att taxiresor till och från flyg/tåg skulle vara ett anbudsområde och taxiresor från A till B ett annat anbudsområde, gärna med flera leverantörer och någon form av ”dynamisk” rangordning.

6.2.3.2 Diskutera hur ni ser på ett ramavtal med bra priser vs tillgänglighet. Skulle högre golvpriser vara att föredra om det ger bättre tillgänglighet?

Referenspersonerna tycker att tillgängligheten är viktigast och betalar heller något mer för säkrare leveranser.

Priserna bör vara marknadsmässiga med hänsyn till ställda krav. Golvpriser kan vara intressanta, ett förslag var att istället upphandla rabatter på ordinarie/publika priser när det gäller taxiresor A till B.

6.2.3.3 Hur löser ni era taxiresor när dagens ramavtal inte fungerar?

De flesta direktupphandlar resorna från lokala taxibolag, några av referenspersonerna uppgav att de överväger att genomföra egen upphandling.

För resor till och från flyg/tåg köper de transporterna i första hand från Flygtaxi.



6.2.3.4 Något utöver redan diskuterade problem med dagens avtal ni vill lyfta fram?

- Faktureringsproblem.
- Reklamationshanteringen.
- Förare pratar "skvaller" om Leverantören med resenären.
- Väntar inte tillräckligt på resenären.
- Förarna är dåligt informerade gällande ramavtalet.
- Avsaknad av information från Leverantören.
- Faktureringsvillkoren i avtalet.
- Förseningsgaranti flyg/tåg-relaterat.
- Attitydproblem hos chaufförerna.
- Säkerhet kopplad till profilskapande.
- Identifikation vid bokning och beställning.

6.2.3.5 Finns det något positivt som vi bör ta med oss från nuvarande ramavtal?

- "Nuvarande upplägg är i grunden bra, om det bara skulle fungera i praktiken."
- "Farliga (mobilprat, kör för fort) körningar har minskat jämfört med föregående ramavtal."
- "Bra med krav på arbetsrättsliga villkor."
- "Priserna är bra (delvis för låga)."

6.2.4 Övrigt

Nedan framgår övriga synpunkter som togs upp under referensgruppsmötet.

- "Det har varit väldigt lång startsträcka för att komma igång och att det fortfarande inte fungerar med att boka genom resebyrå."
- "Det syns inte på Leverantörens bilar att det är en taxi. Resenärerna känner sig osäkra om de vågar åka med."
- "Bilarna har vid Arlanda inte fått stå på taxiplatser utan kunder får följa med chauffören till parkeringsgarage."
- "Föraren möter inte upp resenären på flygplatsen utan ringer på mobilen och guidar till parkeringen, vilket kan vara svårt med utländska resenärer som inte har abonnemang som fungerar i Sverige."
- Flera referenspersoner saknar delad bil till och från flyg/tåg på avtalet. Enligt dem står delad bil för 90 procent av deras resor.
- Ett par referenspersoner säger att man saknar att Leverantören inte har koll på förseningar avseende tåg. Resenären måste själv ringa och meddela att tåget är försenat.
- För två av referenspersonerna är det ett jätteproblem att avtalet inte är rikstäckande (trots att det ska vara det). Ramavtalet fungerar på vissa ställen, men inte norr om Uppsala.
- Några referenspersoner upplever att taxiföretag som inte omfattas av ramavtalet inte vill ta emot körningar eftersom myndigheten inte har avtal med dem.
- Referenspersonerna rekommenderar att servicekrav skärps i kommande ramavtal.
- Vissa referenspersoner har behov av resekontointegration.
- Några referenspersoner har behov av att kunna betala i bilen.
- En referensperson har behov av att boka taxi som kan ta med permobiler.

7 Marknadsundersökning

Marknadsundersökningen har genomförts i syfte att kartlägga marknaden och ge branschens aktörer en möjlighet att framföra feedback på föregående upphandling samt deras syn på hur en eventuell upphandling lämpligen bör utformas.

En viktig informationskälla har varit de möten som genomförts med leverantörer, en branschorganisation och ett fackförbund.

7.1 Marknaden

Taxibranschens totala omsättning i Sverige är ca 13 miljarder kronor per år.²

I Sverige domineras branschen av två företagsgrupper. Den ena är Cabonline Group med totalt 7000 taxibilar i Sverige och Norge. Varumärken som ingår i Cabonline Group är bl.a. Flygtaxi, Taxi Kurir, Taxi 020, TOPCAB, Taxi Skåne och Sverigetaxi. Den andra företagsgruppen är Svea Taxi Allians där 4300 taxibilar i Sverige ingår, i Svea Taxi Allians ingår bl.a. Taxi Stockholm.

Svenska Taxiförbundet som företräder Sveriges taxiföretag har i en rapport sammanställt branschläget för taximarknaden 2017, nedanstående statistik baseras på siffror från den rapporten.

Taxiföretagen som utför transporter består till stor del av småföretag, många enbilsföretag, 64 procent av taxiföretagen har bolagsformen enskild firma.

Att köra taxi är för många ett instegsjobb på arbetsmarknaden, 45 % av taxiförarna är utrikes födda.

Taxibranschen är en bransch med låg lönsamhet för taxiföretagen, vilket har medfört att lönerna generellt är låga och många jobbar långa arbetspass för att få ekonomin att gå ihop.

² Källa Claudio Skubla (Förbundsdirektör Svenska Taxiförbundet) och baseras på att det finns ca 17 000 bilar med en genomsnittlig omsättning av 765 000 kronor per år.



7.2 Möten med leverantörer

7.2.1 Om leverantörmöten

Totalt genomfördes fyra möten med totalt sex leverantörer:

- Mycabtravel Scandinavia AB
- Cabonline AB
- Taxi Stockholm, vid mötet medverkade även en representant från Svea Taxi Allians (Taxi Stockholm är ett företag inom Svea Taxi Allians).
- Flygtaxi Sverige AB, vid mötet medverkade även representant från Piteå Taxi (Piteå Taxi är ett företag inom Sverige Taxi).

Nedan följer ett urval av de svar som gavs på frågor som ställdes till leverantörerna och en sammanfattning av vad som framkom vid leverantörmötena.

7.2.2 Vad var anledningen till att ni inte lämnade anbud i föregående upphandling?

En leverantör lämnade inget eget anbud eftersom de då inte hade den geografiska täckningen som krävdes.

Kravet på att bokning skulle kunna ske via de bokningssystem och självbokningssystem (online) som förekommer hos resebyråer innebär att en annan leverantör inte kunde lämna anbud.

7.2.3 Vid föregående upphandling ställdes krav på kollektivavtalsenliga villkor.

7.2.3.1 Var dessa krav ett hinder för er för att kunna lämna anbud?

Ingen leverantör hävdar att kravet på kollektivavtalsenliga villkor varit ett hinder för att lägga anbud. De anger att kravet på arbetstiderna är det som är svårast att leva upp till.

7.2.3.2 Omfattas samtliga förare som kör åt er av kollektivavtal?

Alla taxiföretag har inte kollektivavtal. Det är även en geografisk skillnad, ute i landet är det vanligare att taxiföretagen har kollektivavtal än i Stockholm där andelen enbilsåkare är större.

En leverantör uppger att 70 % av deras anslutna taxiföretag är enbilsåkare (enskilda firmor eller egna aktiebolag), dessa taxiföretag har inte kollektivavtal, men omfattas å andra sidan inte av kravet eftersom kravet endast avser anställd personal.

Leverantörerna menar att det är viktigt, men svårt med uppföljning av krav, då kraven som får ställas vid upphandlingen bara kan avse transporter som utförs på ramavtalet och leverantörerna utför transporter åt både privata och offentliga kunder.



Många förare vill köra med provisionslön, i synnerhet i de större städerna för att kunna få upp sin lön. Att ställa krav på månadslön utan möjlighet till provision fungerar därför inte, däremot kan det fungera att ställa krav på minimilön i botten för provisionslönen enligt gällande kollektivavtal.

7.2.4 Är modellen för prisutvärderingen som användes vid den senaste upphandlingen relevant?

Leverantörerna tycker att prismodellen som användes i grunden är bra, men en risk med den är att den öppnar upp för taktisk prissättning.

En leverantör föreslår att vid sidan av de fasta priserna för bestämda sträckor istället upphandla en rabatt i procent på taxameterpriset.

7.2.4.1 Skulle samma priser kunna gälla hela landet alt. län istället för att vara separata för respektive kommun?

En leverantör menar att ett pris för hela landet skulle kunna gå och fördelen i så fall är att Leverantören slipper mycket jobb med många prislister. Samtliga leverantörer framhåller dock att det är stora skillnader mellan stora städer och landsbygd. I städer med köer är timtaxa mer relevant än km, priserna skiljer även beroende av tid på dygnet.

En leverantör hävdar att de lokala underleverantörerna själva sätter priserna i upphandlingen och att priserna därav måste kunna skilja för att få en lokal förankring.

7.2.4.2 Tycker ni att golvpriser t.ex. framkörning 50 kr, 5 kr/km, timtaxa 500 kr skulle vara bra för att förhindra prisdumpning?

Inget klart svar ges från leverantörerna gällande hur de ser på golvpriser i en kommande upphandling.

7.2.5 Idag är ramavtalet uppdelat geografiskt mellan Stockholm respektive övriga landet, vad anser ni är den lämpligaste uppdelningen?

Leverantörerna har olika uppfattning om vilken geografisk uppdelning som är lämpligast och kom med följande förslag.

En leverantör anser att så stora områden som möjligt är bäst då det underlättar för beställarna att inte behöva vända sig till olika leverantörer.

Tre till fyra regioner vore lämpligt anser en annan leverantör, förslagsvis Norra Sverige, Mälardalen, Västra och Södra Sverige.

Ett tredje förslag är att bara upphandla ramavtal för Stockholm, Göteborg och Malmö.

7.2.6 Finns det några utvärderingskriterier utöver pris som ni anser att vi bör tillämpa?

Leverantörerna hade följande förslag på utvärderingskriterier utöver priset.



- Tillgänglighet
- Kapacitet
- Miljö
- Enkelhet att boka
- Kvalitet
- Anställningsvillkor

7.2.7 Övrigt

Elbilar kan i dagsläget inte försees med alkalåsar då elbilar saknar startmotor (alkalåset bryter strömmen till startmotorn).

Ett förslag på upplägg i en kommande upphandling var att Teknik-Callcenter-Fakturering upphandlas i en separat upphandling likt upphandling av resebyråer. Taxiföretagen som ska utföra transporter upphandlas i en annan upphandling, likt upphandlingarna av hotell och flygresor. Fördelen med det upplägget är enligt Leverantören att de olika grupperingarna i branschen då bryts upp. Dock skulle antalet möjliga anbudsgivare av transporter kunna bli väldigt många med hänsyn till att en stor del av taxiföretagen är enmansföretag.

Ett annat förslag på upplägg var att teckna ramavtal med två leverantörer och sedan låta resenären välja företag. Så ser vissa avtal avseende färdtjänst med kommunerna ut, där är det kundvalet som styr (se SLLs senaste upphandling).

7.2.8 Sammanfattning av leverantörsmöten

Sammanfattningsvis kan konstateras att det är få leverantörer som har kapacitet att lämna anbud för hela landet. Krav på geografisk täckning och möjlighet att beställa via resebokningssystem gör att färre kan lämna anbud.

Krav på kollektivavtalsliknande villkor är svåra att följa upp och berör inte den stora delen av branschen som är enbilsåkare, eftersom kraven endast kan ställas på anställd personal.

Lokal förankring är viktigt för att uppnå kapacitet. Förutsättningarna ser olika ut över landet, vilket gör enhetlig prissättning svår.

7.3 Möten med branschorganisation och fackförbund

7.3.1 Om branschorganisationen Svenska Taxiförbundet

Svenska Taxiförbundet företräder Sveriges taxiföretag. Bakom dem står nära 230 beställningscentraler med 4 500 anslutna taxiföretag och cirka 9 000 fordon, vilket motsvarar cirka 70 procent av taxibranschen.



Svenska Taxiförbundets uppgift är att arbeta aktivt för att öka taxinäringens anseende och attraktionskraft och att bevaka branschens intressen genom att föra dess talan i dialog med myndigheter och politiker. Konkurrens på lika villkor och ett ökat miljö- och trafiksäkerhetsarbete är exempel på frågor som drivs av dem. De har också tagit en aktiv roll i kollektivtrafikbranschens arbete med syfte att öka andelen kollektivtrafik och därmed bidra till en hållbar tillväxt för Sverige. Svenska Taxiförbundet leds av en förbundsstyrelse med sju ledamöter, varav en förbundsordförande. Det högsta beslutande organet är kongressen som sammanträder vart tredje år.³

7.3.1.1 Mötets viktigaste frågor- Svenska Taxiförbundet

Nedan följer ett urval av de svar som gavs på frågor som ställdes vid mötet med Svenska taxiförbundet.

Vid föregående upphandling ställdes krav på kollektivavtalsliknande villkor, tror ni dessa krav var ett hinder för leverantörer att lämna anbud?

I storstäderna är det vanligt att kravet på vilotider inte följs. Svenska Taxiförbundet anser att om krav ställs så måste de följas upp.

Anser ni att det skulle vara rimligt att kräva vite om beställd bil inte kommer? Hur bör vite utformas i så fall?

Kan vara bra med vite, men de har inget förslag på hur vitet bör utformas.

Skulle samma priser kunna gälla hela landet alternativt län istället för att vara separata för respektive kommun?

De anser att skillnaderna mellan storstad och landsbygd är stora.

Tycker ni att golvpriser t.ex. framkörning 50kr, 5 kr/km, timtaxa 500kr skulle vara bra för att förhindra prisdumpning?

Vore bra med golvpriser, men kan vara svårt att hitta lämpliga nivåer. Olika priser i olika delar av landet.

Idag är ramavtalet uppdelat geografiskt mellan Stockholm resp. övriga landet, vad anser ni är den lämpligaste uppdelningen?

Representanterna från Svenska Taxiförbundet anser att det borde delas upp mer. Men svårt, även Stockholm har ju lantliga delar. I Stockholm, Göteborg och Malmö finns två tredjedelar av alla taxibilar.

Tycker ni att resor till och från flygplats/tågstation bör vara separat anbudsområde skilt från resor mellan A-B?

³ <http://www.taxiforbundet.se/om-oss.aspx> (Hämtad 2017-09-25).



Det vore bra med tanke på att kravet på tjänsten skiljer sig från övriga resor.

Finns det något utvärderingskriterier utöver pris som ni anser att vi bör tillämpa?

Kvalitet, kanske referenser eller trafiksäkerhetspolicy.

Anser ni att det finns en överetablering inom taxibranschen?

Nej, taxibranschen är generellt sett inte överetablerad.

7.3.2 Om fackförbundet Svenska Transportarbetareförbundet

Svenska Transportarbetareförbundet är ett fackförbund inom LO. Förbundet bildades 1897 och har cirka 61 000 medlemmar. Svenska Transportarbetareförbundet organiserar en rad olika branscher och yrkesområden inom främst transportnäringen, renhållning och bevakningsbranschen. Svenska Transportarbetareförbundet uppgift är att se efter medlemmarnas intressen på arbetsmarknaden och inom näringslivet. Dessutom ska de arbeta för politisk, social och ekonomisk demokrati.⁴

7.3.2.1 Mötets viktigaste frågor- Svenska Transportarbetareförbundet

Nedan följer ett urval av de svar som gavs på frågor som ställdes till Svenska Transportarbetareförbundet.

I föregående upphandling ställdes krav på kollektivavtalsenliga villkor avseende lön, vilotider och permissioner. Vad anser ni om kraven som ställdes?

Det var bra att kraven ställdes. Fokus bör vara på förarnas villkor. Förare som kör på provision har inget incitament att köra till rabatterade priser. Det vore bättre med timlön/månadslön för den tiden förare kör. Rent generellt är det inte lämpligt att offentliga transporter utförs på provision. Upphandlingsmyndighetens krav är bra, men lite låga. Krav bör även finnas på att avtalspension betalas in samt på försäkring, titta på FORA.

Ett problem med dagens avtal är att beställningscentralen har avtal om priser som lokala taxiföretag inte vill köra för. Hur bör vi göra för att säkerställa att anbudsgivaren har faktisk kapacitet att utföra uppdraget?

Det finns inte någon kapacitetsbrist på marknaden, snarare råder en överetablering i Stockholm. Beställningscentralerna har ingen lönekostnad för förarna och kan således knyta till sig många förare, efterfrågan på förare från beställningscentralerna är större än marknads behov. Man kan se att beställningscentraler har stor lönsamhet, men att taxiföretagen har låg lönsamhet.

Föregående upphandling var uppdelad i Stockholm respektive övriga landet. Vi kan konstatera att ramavtalet har fungerat dåligt speciellt ute i landet där det har varit svårt att

⁴ <http://www.transport.se/om-oss/> (Hämtad 2017-09-25).

få fram taxibilar på mindre orter/städer. Tror ni att länsvis eller annan regional (i så fall vilken?) uppdelning skulle fungera bättre?

Det kan vara lämpligt att dela upp avtalet mer. Olika företag fungerar till exempel bättre och sämre i olika län.



8 Hållbarhet

8.1 Möte med Upphandlingsmyndigheten

8.1.1 Om Upphandlingsmyndigheten

En viktig del av Upphandlingsmyndighetens upphandlingsstöd är att utveckla den hållbara upphandlingen som kan bidra till bättre miljö och sociala villkor.⁵ Som ett led i det arbetet har Upphandlingsmyndigheten tagit fram hållbarhetskrav avseende de arbetsrättsliga villkoren för taxiförare.

8.1.2 Mötets viktigaste frågor

Nedan följer ett urval av de svar som gavs på frågor som ställdes vid mötet med två representanter från Upphandlingsmyndigheten.

Upphandlingsmyndigheten förordar krav på minsta månadslön, är det ok med provisionslön?

Frågan om möjlighet att tillämpa provisionslön är aktuell och diskuteras för närvarande med parterna.

Hur följer vi bäst upp de arbetsrättsliga villkoren avseende taxiförare?

De anser att det är viktigt att följa upp att ställda krav följs och det finns nationella exempel på tredjepartsrevisioner där anställningsvillkor har granskats på individnivå.

Upphandlingsmyndigheten kommer att uppdatera sina krav avseende arbetsrättsliga villkor för taxiförare. Vad innebär de nya uppdaterade villkoren?

Upphandlingsmyndigheten kommer att anpassa kraven till den nya lagstiftningen samt förändringarna i det kommande nya kollektivavtalet.

Övrigt

Upphandlingsmyndigheten lyfte frågan om kravet på försäkringar som finns i nuvarande ramavtal. Enligt dem så är det svårt att ställa krav på försäkringar eftersom kraven endast kan ställas på personal som utför tjänsten och det inte finns lösningar som möjliggör partiell anslutning. Det s.k. Fora-paketet som obundna leverantörer kan teckna innebär att

⁵ <http://www.upphandlingsmyndigheten.se/omossmeny/om-oss/> (Hämtad 2017-10-03)

samtliga anställda i företaget ska omfattas oavsett om de utför arbete inom ramen för kontraktet eller inte.

9 Andra upphandlingar och avtal inom området

Det har genomförts ett flertal andra ramavtalsupphandlingar avseende taxitjänster. Upphandlingarna har främst varit genomförda av kommuner och landsting avseende taxitjänster i form av färdtjänst och skolskjuts. Statens inköpscentrals ramavtal för taxitjänster skiljer sig dock från dessa upphandlingar då kommuner och landsting i första hand upphandlar fastställda ruttor.

I en artikel i tidningen Metro (den 12 oktober 2017) uppmärksammades Stockholms läns landstings avtal med Taxi kurir och Sverigetaxi. Av artikeln framgick att taxiförarna tjänar betydligt mindre när de kör åt Stockholms läns landsting än vid körningar på taxameter. Enligt artikeln har det medfört att fler taxichaufförer tackar nej till körningar på avtalet, vilket i sin tur lett till att kunderna ofta får vänta på försenade bilar.

10 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

10.1 Taxitrafiklag (2012:211)

Denna lag innehåller regleringar avseende bland annat taxitrafiktillstånd, skyldighet att överföra taxameteruppgifter, taxiförarlegitimation, återkallelse av taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt straffbestämmelser.

10.2 Lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik

Denna lag innehåller regleringar rörande redovisningscentraler.

Den som har tillstånd att bedriva taxiverksamhet ska föra över uppgifter från varje fordons taxameterutrustning, trådlöst och digitalt, till en så kallad redovisningscentral.

Skyldigheten gäller från den besiktning av taxametern som sker närmast efter den 1 maj 2017. Från redovisningscentralen förs uppgifterna sedan över till Skatteverket, när myndigheten begär det. Avsikten med redovisningscentralerna är att bidra till konkurrens på lika villkor och ge en bättre fungerande taxinäring. Skatteverket kommer att använda uppgifterna för att bättre kunna utföra skattekontroller.⁶

10.3 Taxitrafikförordning (2012:238)

Denna förordning innehåller föreskrifter som ansluter till taxitrafiklagen. Den avser även lagstiftning gällande bland annat taxitrafiktillstånd, taxiförarlegitimation, allmänna bestämmelser om kontrollen av taxitrafik, särskilda bestämmelser om taxameterutrustning, straffbestämmelser och överklagande samt underrättelseskyldighet.

⁶ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Taxi/redovisningscentraler-for-taxi/>
(Hämtad 2017.10-13)



10.4 TSFS 2013:41 Transportstyrelsens föreskrifter om taxitrafik

Dessa föreskrifter gäller taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211). Föreskrifterna innehåller bestämmelser om användning av taxameterutrustning, dess driftinställningar, kvitton, rapporter, taxameterkontroll och prisinformation.⁷

10.5 TSFS 2016:17 Transportstyrelsens föreskrifter om erkännande av yrkeskvalifikationer

Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om erkännande av yrkeskvalifikationer och tillfällig yrkesutövning som kompletterar bestämmelserna i lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer och förordningen (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer.⁸

10.6 Taxiutredningen

10.6.1 Uppdraget

1. Utredda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjligheter till dispens.
2. Utredda behov av, och eventuellt lämna förslag på, en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil m.m.
3. Se över, och eventuellt föreslå ändringar eller förtydliganden av, de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner.

Det primära syftet med uppdraget är att förbättra Skatteverkets möjligheter att bedriva skattekontroll av taxiverksamhet genom att ge den nya ordningen med obligatorisk anslutning till redovisningscentraler för taxitrafik möjligheter att fungera på ett bättre sätt. Ett annat syfte är att anpassa dagens regler för taxi och samåkning till nya förutsättningar, t.ex. i form av de möjligheter som ny teknik erbjuder i form av bättre koordinering av såväl yrkesmässiga som privata transporter med personbil. Utredaren bör sträva efter en ordning som innebär att nya tekniska möjligheter kan tas till vara utan att det samtidigt skapas grogrund för verksamheter som är eller bör klassificeras som otillåtna.⁹

⁷ <https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2013/?RuleNumber=2013:41&RulePrefix=TSFS> (Hämtad 2017-10-13)

⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2016/?RuleNumber=2016:17&RulePrefix=TSFS> (Hämtad 2017-10-13)

⁹ Dir. 2015:81 Anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning



10.6.2 Förslaget

Överväganden och förslag om taxameterdispens och en ny kategori för personbefordran.

Utredningen föreslår att dagens möjligheter att få dispens från taxameterkravet tas bort. Vidare föreslår utredningen att det ska införas en ny slags kontrollutrustning, *särskild utrustning för taxifordon*, och att fordon som har en sådan utrustning inte ska behöva ha taxameter. Fordonen måste vara anslutna till en eller flera tillståndspliktiga beställningscentraler för taxitrafik. Beställningscentralerna ska ha som grundläggande uppgift att ta emot beställningar och betalningar för taxitjänster samt att förmedla transportuppdrag till taxiföretag. Dessutom ska beställningscentralerna på ett sätt som är likartat redovisningscentralernas samla in, lagra och lämna ut uppgifter som Skatteverket behöver för sina kontroller.

Utredningen bedömer att det saknas anledning att införa en ny kategori personbefordran som drivs med vinstintresse men som regleras i mindre grad än traditionell taxi. Det skulle ha betydande negativa effekter på konkurrensförhållandena för den svenska taxibranschen om likartade taxitjänster erbjuds av både taxibolag som måste uppfylla krav om taxitrafiktillstånd, taxiförarlegitimation samt kontrolluppgifter och privatpersoner som inte har några sådana kostnader.

Överväganden och förslag om samåkning

Samåkning, där resans kostnader delas mellan personer med samma resmål eller samma resväg, bör inte definieras som taxitrafik även om personerna i fråga inte är bekanta med varandra.¹⁰

¹⁰ SOU 2016:86 Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon

11 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.

12 Säkerhet

I förstudien har det inte framkommit att det föreligger något intresse hos myndigheterna att ställa säkerhetskrav på leverantörerna. Vissa myndigheter har påtalat att det kan vara ett problem för dem när användarprofiler med den anställdas namn behöver registreras. Om leverantörernas roll enligt GDPR (General Data Protection Regulation) är personuppgiftsbiträde eller personuppgiftsansvarig är något oklart och bör inför kommande upphandling utredas ytterligare, behov kan finnas för avropande myndigheter att upprätta personuppgiftsbiträdesavtal.

13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Den främsta kritiken kring det nuvarande ramavtalet rör befintlig leverantörs kapacitetsbrist. Det är därav viktigt att tillse att kapaciteten blir bättre. Nedanstående frågor bör genomlysas i en kommande upphandling.

- Hur många leverantörer som bör antas.
- Om olika tjänster bör kategoriseras i olika anbudsområden
- Förbättrade skrivningar kring vitesföreläggande
- Vilken geografisk indelning som är lämpligast

14 E-beställningar

Taxiresor som sker i anslutning till en flyg- eller tågresa beställs i första hand via resebokningssystem (t.ex. Amadeus), medan resor från A till B främst beställs via telefon eller en app.



15 Rekommendation

Projektgruppen anser att kriterierna för att genomföra en ny upphandling av taxitjänster är uppfyllda och rekommenderar att en ny upphandling genomförs.

Kriterierna ”ofta” och ”i stor omfattning” anser projektgruppen är uppfyllda med hänsyn till att de flesta myndigheter har behov av taxiresor, omfattningen av behovet varierar dock beroende på myndigheternas verksamhet.

Även kriteriet ”stora värden” anser projektgruppen är uppfyllt. Den årliga omsättningen har visserligen minskat från 94 miljoner SEK 2014 till 41 miljoner SEK 2016, men den minskningen beror i första hand på problem med befintligt ramavtal och inte en minskad efterfrågan. Under en ramavtalsperiod på fyra år överstiger omsättningen för taxitjänster med bred marginal den gräns om minst 100 miljoner SEK som satts för att kriteriet ska anses uppfyllt.

Projektet rekommenderar att Statens inköpscentral beslutar att en ny ramavtalsupphandling genomförs.

16 Källförteckning

16.1 Möten med myndigheter

- Arbetsförmedlingen
- FMV
- Försvarsmakten
- Migrationsverket
- Regeringskansliet
- Riksdagsförvaltningen
- Tullverket
- Tillväxtverket
- Statistiska centralbyrån
- Polisen, Kriminalvården
- Kungliga Tekniska högskolan
- Riksantikvarieämbetet
- Uppsala Universitet
- Upphandlingsmyndigheten

16.2 Möten med leverantörer

- Taxi Stockholm 15 00 00 AB / Svea Taxi Allians AB
- Cabonline AB
- Mycabtravel Scandinavia AB
- Flygtaxi Sverige AB

16.3 Möte med branschorganisation

- Svenska Taxiförbundet

16.4 Möten med fackförbund

- Svenska Transportarbetareförbundet

16.5 Referenslitteratur och andra källor

- Dir. 2015:81 Anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning
- SOU 2016:86 Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon
- Taxitrafiklag (2012:211)

- Taxitrafikförordning (2012:238)

17 Bilagor

Bilaga Förvaltningsrapport

Bilaga Revisionsrapport