

Förstudierapport inom området Taxitjänster 2021

23.2-5071-2021



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Inledning.....	4
3 Föregående upphandling.....	7
4 Nuvarande ramavtal	9
5 Information om ramavtalen	10
6 Offentlig sektors behov.....	11
7 Marknadsundersökning.....	31
8 Omvärldsanalys.....	39
9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd	41
10 Hållbarhet	44
11 Säkerhet.....	51
12 E-handel	53
13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en eventuellt kommande upphandling.....	54
14 Slutsatser.....	55
15 Källförteckning.....	56
16 Bilagor	59



1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet för taxitjänster löper ut 2023-06-02. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har därför initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling bör genomföras. Denna förstudie utgör underlag för detta beslut.

För att utreda om en ny upphandling ska genomföras har förstudieprojektet undersökt avropande myndigheters behov, marknadens utbud och utvecklingen inom området.

Informationshämtning har skett genom att en enkät riktad till myndigheter skickades ut. Dessutom har projektgruppen haft referensgruppsmöten med deltagare från olika myndigheter. Leverantörsdialoger har genomförts i form av digitala möten med befintlig ramavtalsleverantör och andra potentiella leverantörer som visat intresse för förstudien. Vidare har projektgruppen haft möte med branschorganisationen och Upphandlingsmyndigheten. Projektgruppen har också tagit del av ramavtalsförvaltningens samlade erfarenheter av ramavtalsområdet.

Av behovsanalysen framgår att ramavtalet är välfungerande och att taxitjänster är efterfrågade tjänster hos de statliga myndigheterna. Under andra halvan av 2019 omsatte ramavtalet 40 540 022 SEK. Under 2020 omsatte ramavtalet 46 505 966 SEK trots pågående pandemi. Under de tre första kvartalen av 2021 omsatte ramavtalet 36 415 807 SEK.

Projektgruppen för denna förstudie har dragit slutsatsen att det finns ett fortsatt behov av ett statligt ramavtal inom taxitjänster och rekommenderar därför att en ny upphandling genomförs.

Förstudierapporten framtagen av:

Elin Brunnberg och Aida Colakovic



2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Kammarkollegiet och omfattar Taxitjänster.

Kammarkollegiet har ansvaret för upphandlingsverksamheten inom den statliga inköpssamordningen. Detta innebär att myndigheten 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 Syfte med förstudien

Huvudsyftet med förstudien är att i ett tidigt skede utreda huruvida ramavtalsområdet uppfyller något av kriterierna ovan eller på annat sätt anses lämpligt för att en upphandling ska genomföras. Om det konstaterats att en upphandling förordas kommer även förutsättningar för en sådan att kartläggas.

Syftet med förstudien vidare är att samla information och kunskap om pågående utveckling inom ramavtalsområdet, samt om vilka behov som myndigheterna har. Förstudien ska även belysa hur upphandlingen kan genomföras och därmed ge underlag till såväl upphandlingsstrategin som kommande upphandlingsdokument. I sammanhanget ska särskilt beaktas att ramavtalen ska vara lätta att avropa från, i vilken utsträckning det kommer krävas stöd från ramavtalsförvaltningen samt eventuellt samspel med leverantörsmarknaden gällande förändringar i upplägg, kravställning etc.

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

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.



Förstudierapporten innehåller inte någon kravspecifikation till en eventuellt kommande upphandling, och således är eventuella krav som kan ställas endast beskrivna på en övergripande nivå.

Ramavtalet inom detta område kan i dag användas av statliga myndigheter samt stiftelser och andra organisationer med anknytning till staten. Kommuner och regioner har således inte rätt att avropa från det statliga ramavtalet på detta område.

2.4 Målgrupp

Förstudien riktar sig i första hand till följande målgrupper.

- Berörda personer inom Kammarkollegiet.
- Beställare, upphandlare, inköpare och övriga anställda eller verksamma i statliga myndigheter som använder våra ramavtal, samt de som inte gör det idag.
- Leverantörer – nuvarande och potentiella ramavtalsleverantörer till Kammarkollegiet.

2.5 Metod för förstudien

Förstudiearbetet har utförts i enlighet med Kammarkollegiets 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 avropande myndigheter innehållande frågor kopplade till det nuvarande ramavtalet och till utformningen av en eventuellt kommande upphandling. Därtill har en referensgrupp med deltagare från olika avropande myndigheter deltagit i förstudien och bidragit med värdefull information och synpunkter.

Vidare har projektgruppen haft möten med leverantörer och branschorganisationen för att få deras syn på såväl det nuvarande ramavtalet som branschen och dess utveckling.

Möte har hållits med ansvarig ramavtalsförvaltare från Kammarkollegiet.

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 förstudierapporten förekommer ett antal begrepp som används i branschen. Dessutom har ett antal andra begrepp som är bra att känna till, med hänsyn till en eventuellt kommande upphandling, definierats och förklarats. Se begrepp nedan:

Beställningscentral förmedlar körningar från kund till Taxiföretaget.

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.

Friåkare kallas Förare som inte är anslutna till en Beställningscentral.

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

Single Sign On (SSO) är en autentiseringsprocess som tillåter en användare att få åtkomst till flera system med en och samma uppsättning inloggningsuppgifter, som exempelvis användarnamn och lösenord.



3 Föregående upphandling

3.1 Bakgrund till föregående upphandling

Föregående förstudie och upphandling påbörjades tidigare än planerat då föregående ramavtal inte hade fungerat tillfredställande och sades upp i förtid. Det största problemet var bristande kapacitet på fordon hos ramavtalsleverantören. Mot bakgrunden lades stor vikt vid att hitta ett nytt upplägg där högre kapacitet säkerställdes.

3.2 Upphandlingsförfarande, tilldelningsgrund och tidpunkter för annonsering

Den föregående upphandlingen genomfördes enligt ett öppet förfarande och som tilldelningsgrund användes ekonomiskt mest fördelaktiga utifrån utvärderingsgrunden pris.

Upphandlingsdokumenten annonserades den 2018-09-19 och sista anbudsdag var den 2018-10-29. Ramavtalen började gälla från och med den 2019-06-03

3.3 Upphandlingens omfattning

Upphandlingen omfattade taxitjänster inom Sverige.

3.4 Synpunkter och erfarenheter från föregående upphandling

3.4.1 Upphandlingsstrategi

Upphandlingsstrategin avsåg ett anbudsområde för taxiresor inom hela Sverige och omfattar både resor till/från flyg/tåg och resor från A till B.

Strategin om att ha ett anbudsområde tillmötesgick myndigheternas önskan om att ha ett ramavtal som är så enkelt som möjligt att använda.

3.4.2 Flera ramavtalsleverantörer

Avsikten var att anta två ramavtalsleverantörer med rangordnad avropsordning där den avropande myndigheten i första hand vänder sig till den högst rangordnade ramavtalsleverantören vid avrop. Den ramavtalsleverantör som var rangordnad som nummer två skulle tillfrågats om ramavtalsleverantör nummer ett inte kunde leverera. I upphandlingen inkom tre anbud, men endast en leverantör uppfyllde kvalificeringskraven

och därmed kunde ramavtal endast tecknas med en leverantör. Projektgruppen ansåg dock att antagen ramavtalsleverantör hade så pass god kapacitet att det ändå fanns goda förutsättningar för ett väl fungerande ramavtal.

4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalet, som började gälla från den 2019-06-03, gäller till och med den 2023-06-02.

4.2 Antagen ramavtalsleverantör

Antagen ramavtalsleverantör är Flygtaxi Sverige AB.

Ramavtalsleverantören ägs av Cabonline Group AB, som ägs av Cabonline Holding AB. Cabonline Group Holding AB ägs av den engelska delen av ett bolag som heter H.I.G Capital.

4.3 Omsättning på ramavtalet

Ramavtalsleverantören är skyldig att kvartalsvis redovisa den försäljning som skett på ramavtalet.

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende två kvartal 2019, 2020, och tre kvartal 2021. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av ramavtalsleverantören.

2019	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
Flygtaxi			14 336 343	26 203 679	40 540 022

2020	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
Flygtaxi	21 364 640	3 315 461	10 105 798	11 720 067	46 505 966

2021	Q1	Q2	Q3	Q4	Total
Flygtaxi	10 145 849	12 188 059	14 081 899		36 415 807

I upphandlingsdokumenten angav man att den beräknade omsättningen för ramavtalet skulle vara ca 75 miljoner SEK per år. Denna beräknade omsättning togs fram innan pandemin Covid-19 hade brutit ut. Covid-19 medförde att avropande myndigheter drog ner på sitt resande avsevärt, vilket statistiken bekräftar.

4.4 Förvaltning av ramavtalet

Ramavtalet förvaltas av enheten för ramavtalsförvaltning vid Kammarkollegiet.



5 Information om ramavtalen

Information om ramavtalen förmedlas på www.avropa.se. Där publiceras bl.a. listor över ramavtalsleverantörer och avropsberättigade myndigheter, avtalsdokument, avropsmallar, samt vägledningar med stöd för avropsberättigande myndigheter vid avrop.

Kammarkollegiet genomför också regelbundet olika typer av seminarier kopplat till respektive ramavtalsområde, två så kallade Avropadagar riktade till myndigheter och tre leverantörsdagar fördelat på leverantörer inom IT-och telekom, resebranschen samt övriga varor och tjänster. Därutöver ges vägledning och stöd i samband med bl.a. avrop från ramavtalen via såväl mail som telefon.



6 Offentlig sektors behov

6.1 Inledning

För att kartlägga behovet inom offentlig sektor gällande det aktuella ramavtalsområdet samt fånga in och analysera synpunkter på det befintliga ramavtalet har det i förstudien genomförts dels en enkätundersökning dels referensgruppsmöten med bl.a. deltagare från de myndigheter som i enkäten anmält sitt intresse för att ingå i referensgruppen.

6.2 Myndighetsenkät

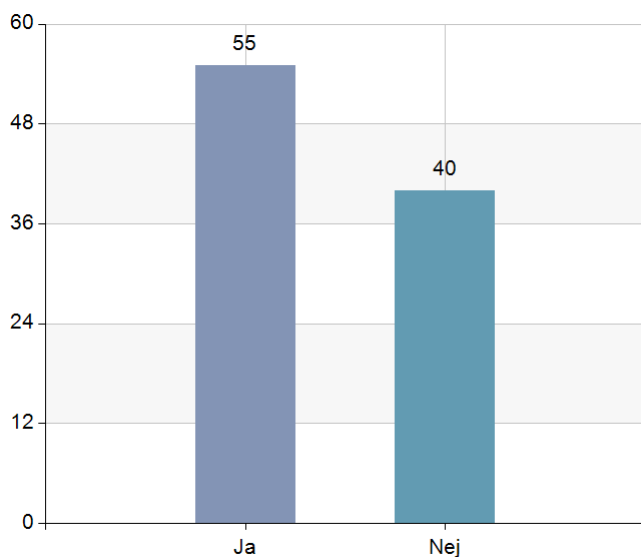
En enkät gick ut till 218 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 95 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 44%.

Projektet har analyserat den relativt låga svarsfrekvensen då taxi normalt är ett område där myndigheterna är mycket engagerade. Två troliga faktorer som har identifierats är pandemin Covid-19 och att nuvarande ramavtal är välfungerande.

Syftet med enkäten var att undersöka behovet av samt önskemål kring tjänster inom ramavtalsområdet. Vidare var syftet att ge 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.

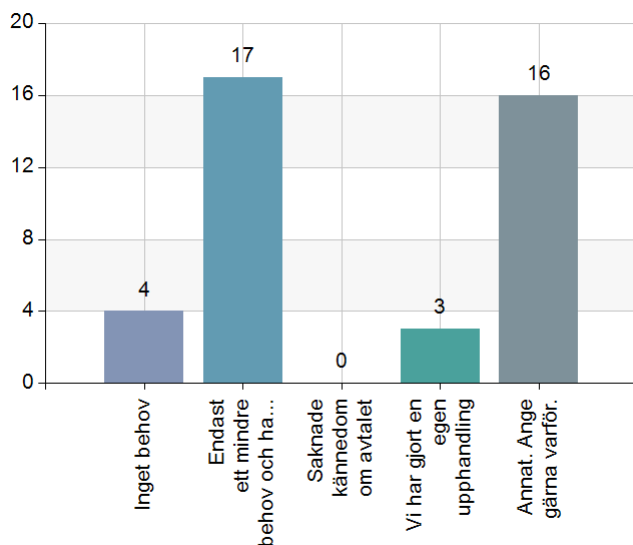
Redovisning av myndighetsenkät

6.2.1 Använder ni det statliga ramavtalet avseende Taxitjänster?



58 % av respondenterna anger att de använder det nuvarande ramavtalet för Taxitjänster.
42 % anger att de inte använder avtalet.

6.2.2 Ni har angivit att ni inte använder det statliga ramavtalet för Taxitjänster. Ange gärna varför.





Av de respondenter som angivit att de inte använder ramavtalet så anger 43 % att de endast har ett mindre behov och har därför direktupphandlat taxitjänster. 10 % av respondenterna anger att de inte har något behov av taxitjänster. 7 % av respondenterna anger att de gjort en egen upphandling. 40 % av respondenterna anger att de har ett annat skäl till att de inte använt ramavtalet.

6.2.3 Vad skulle göra att ni i framtiden skulle avropa ifrån ramavtalet avseende Taxitjänster?

De respondenter som svarat att de inte använder ramavtalet idag fick möjlighet att i fritext ange vad som i framtiden skulle göra att de skulle avropa ifrån ramavtalet. Nedan finns ett urval av svaren:

"Att vårt behov av taxiresor ökade."

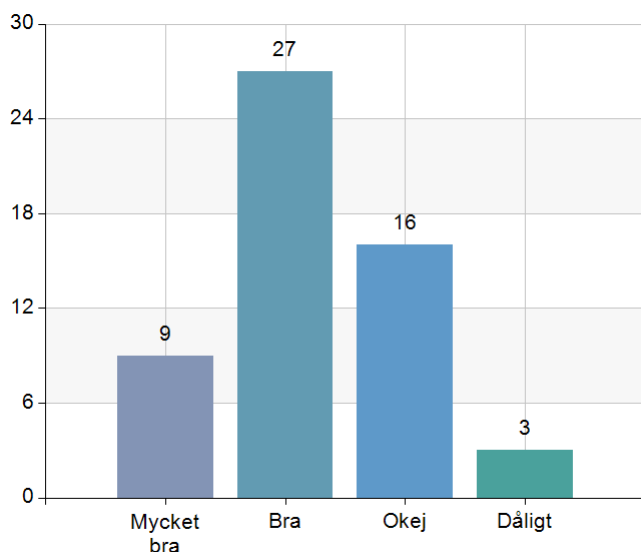
"Ett ramavtal med fokus på Storstockholm. Endast miljöbilar. Bra lokalkännedom."

"Bättre priser"

"Att det skulle vara enklare och inte kräva något systemstöd."

"Om sträckorna Kastrup - Malmö och Kastrup - Lund fanns med skulle vi förmodligen avropa."

6.2.4 Hur fungerar bokningen/avropet av taxiresor ifrån ramavtalet?





16 % av respondenterna anger att bokningen/avropet ifrån avtalet fungerar mycket bra. 49 % anger att bokningen/avropet fungerar bra. 29 % anger att det fungerar okej. 6 % av respondenterna anger att bokningen/avropet fungerar dåligt.

Respondenterna fick möjlighet att komplettera med ett fritextsvar om bokning och bemötande vid bokning. Nedan finns ett urval av svaren:

"I stort har taxibokningar till/från flyg och tåg fungerat ok. Viss kapacitetsbrist emellanåt, vissa synpunkter på kort framförhållning vid hämtning till flyg. Övriga taxibokningar (taxi på stan) har vi ännu inte avropat/börjat använda. Vi ser stora utmaningar med profilhanteringen, att inte resebyråns reseprofiler kan användas för dessa bokningar. Single Sign On (SSO) fungerar heller inte för bokning direkt hos Flygtaxi, vilket vi ser som önskvärt."

"Det fungerar bra i anslutning till resor. Inte lika bra vid "spontanresor" inom Stockholm."

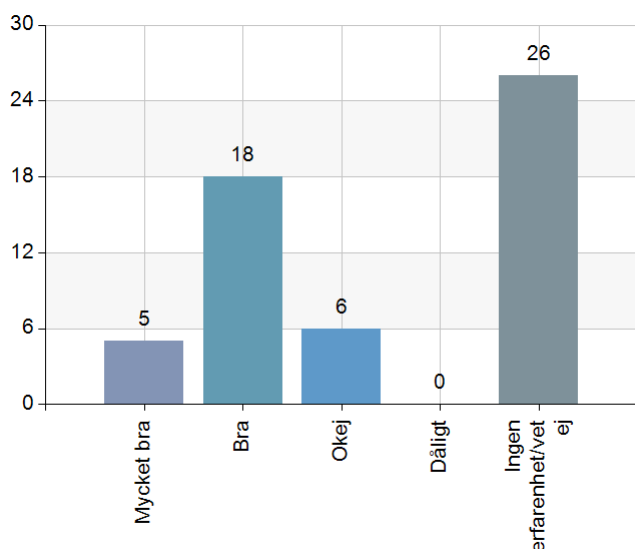
"Lite krångligt att behöva registrerar sig hos taxibolaget."

"Det är inte alltid optimalt att använda just det taxibolag som erbjuds via avropa. Dels för att det inte är ett bolag som man "känner igen", dels för att det inte alltid är den smidigaste lösningen."

"Det funkar väldigt bra med systemet och med de kontaktpersoner vi haft. Det enda många av våra medarbetare anmärker på är priset- ca 35% dyrare än andra leverantörer"

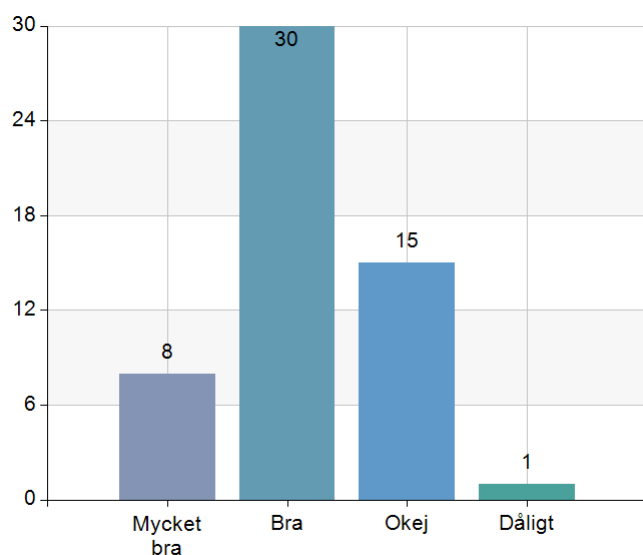
"Vi bokar tågtaxi och flygtaxi via resebyrån. SSO lösning finns inte hos Flygtaxi, vi kan inte använda deras självbokningssystem."

6.2.5 Hur fungerar bemötandet ifrån taxichauffören?



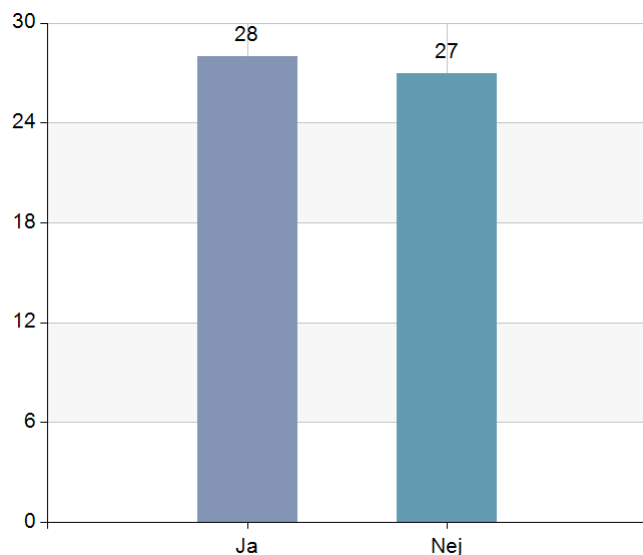
9 % av respondenterna anger att bemötandet ifrån taxichauffören har varit mycket bra. 18 % anger att bemötandet ifrån taxichauffören har varit bra. 6 % har svarat att det varit okej och 0 % har svarat att det fungerat dåligt. 26 % av respondenterna har angett att de inte vet eller inte har någon erfarenhet.

6.2.6 Hur har tillgängligheten av taxibilar varit (möjligheten att få tag på en bil när behov uppstår)?



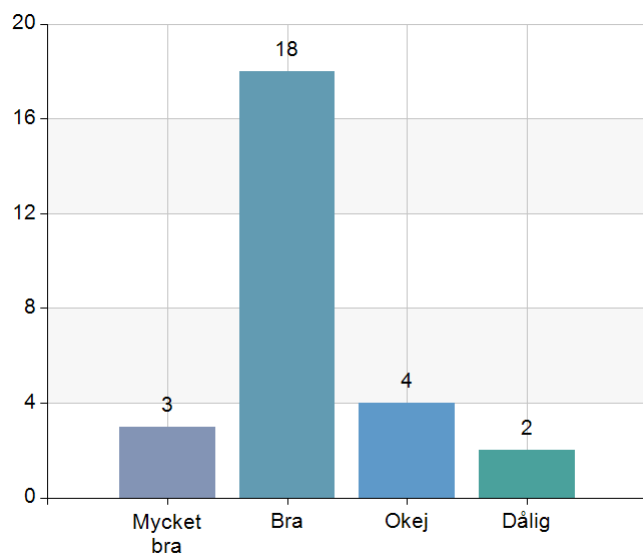
15 % av respondenterna har angett att tillgängligheten av taxibilar har varit mycket bra. 56 % anger att den varit bra. 28 % anger att tillgängligheten av taxibilar varit okej och 2 % har angett att den varit dålig.

6.2.7 Har ni använt tjänsten Delad bil (innan den togs bort pga. pandemin)?



51 % av respondenterna har svarat ja och 49 % har svarat nej.

6.2.8 Hur har ni upplevt tjänsten Delad bil (innan pandemin)?



De respondenter som svarat att de använt tjänsten Delad bil fick möjlighet att besvara frågan om hur de upplevt tjänsten.

11 % har angett att den fungerat mycket bra och 67 % har angett att den fungerat bra. 15 % har angett att den fungerat okej och 7 % har angett att den fungerat dåligt.

Respondenterna fick även möjlighet att skriva ett fritextsvar om tjänsten Delad bil. Nedan finns ett urval av svaren:

"Bra att tjänsten finns, ur ett hållbarhetsperspektiv. Resenärerna upplever dock ofta att det är något stökigt med dessa körningar, tar extra tid och större framförhållning."

"Förhållandevis dyr jämfört med egen bil på många ställen. Ur ett hållbarhetsperspektiv borde lågt pris på delad taxi prioriteras högre i en kommande upphandling."

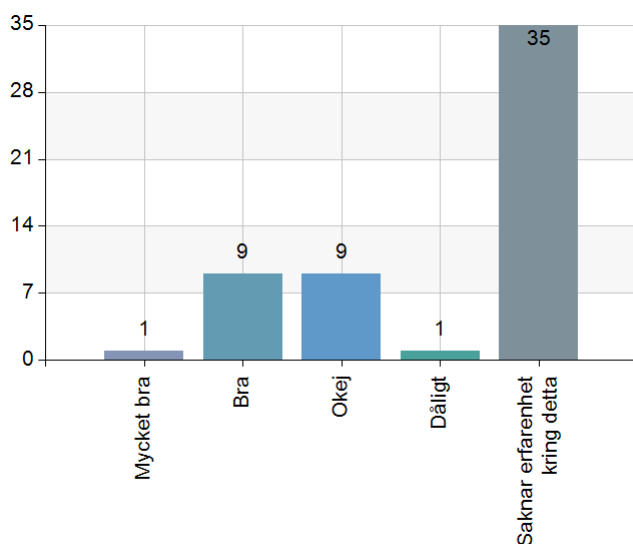
"Bra ur miljösynpunkt!"

"Ibland funkade det bra, ibland dåligt. Man kunde få åka runt halva stan med andra resenärer innan man kom hem."

"De anställda anser inte att det är förenat med en bra tjänsteresa att dela taxi. Det upplevs ta onödig arbetstid. Stressfaktorn ökar i och med att resenären måste åka med taxi onödigt tidigt jämfört med att beställa en personlig taxi."

"Svårt att övertyga anställda då resan blir längre i och med upphämtning."

6.2.9 Enligt nuvarande ramavtal punkt 3.16 "Bevakning av avgång-/ankomsttider" ska: "Bokad taxiresa till avgång för flyg- och tågresa ska alltid kopplas i systemet så att avresetidpunkten till flyg- och tågstation räknas fram av systemet och är tillräcklig för att taxiresenär ska hinna med flyg och/eller tågåvgång. Denna avresetidpunkt ska vara möjlig för beställaren att ändra i systemet om man önskar tidigare eller senare upphämtning." Hur upplever ni att det har fungerat med taxiresan när resan är till ett tåg eller flyg och tåget/flyget är försenat?





2 % av respondenterna anger att bevakning av avgångs-/ankomsttider fungerat mycket bra och 16 % anger att det fungerat bra. 16 % anger att det fungerat okej och 2 % har angett att det fungerat dåligt. 64 % av respondenterna saknar erfarenhet kring bevakning av avgångs-/ankomsttider.

Respondenterna fick möjlighet att komplettera med ett fritextsvar om bevakning av avgångs-/ankomsttider. Nedan finns ett urval av svaren:

"Fungerar lite olika beroende på ort. Vissa orter är utmärkt bra medans vissa orter fungerar mindre bra."

"Upplever att de ej har bevakning på avgångs eller ankomsttider. Framförallt vid försenade tåg, de väntar inte på järnvägsstationen."

"Oftast funkar bra, ibland ringer taxichauffören och undrar var man är när man sitter på det försenade tåget."

6.2.10 Vad är bra med nuvarande avtal som vi bör behålla i ett framtida ramavtal?

Frågan om vad som fungerat bra i nuvarande avtal fick respondenterna besvara i fritext. Nedan finns ett urval av svaren:

"Betalning med faktura, att resenären slipper betala i bilen uppskattas mycket. Styrning mot miljöbilar."

"Täckningsgraden runt om i Sverige är mycket bra, både vad gäller transfertaxi (flyg/tåg) och lokal taxi. Få reklamationer eller andra signaler på kvalitetsbrister. Faktureringsrutiner har fungerat bra och leverantören ligger långt fram vad gäller tekniska lösningar för att anpassa faktureringsönskemål. Bra dialog mellan myndighet och leverantör."

"Möjlighet att boka "point to point" utan anslutande flyg/tåg."

"Enkelt avropsförfarande. Rikstäckande. Telefonbokningen"

"Avtalet funkar bra och servicenivån är god. Vi ser inga särskilda behov av ändringar i det kommande avtalet. Ibland nås vi av synpunkter att man måste bli hämtad med väldigt god tidsmarginal. Men vi har förståelse för att chaufförer behöver god tid för att säkerställa att kunderna kommer fram utan försening."

"Bokningssidan tycker vi är bra."

"Den tid vi hann nyttja avtalet har allt fungerat bra. Framförallt har det varit rimliga priser (inte underpriser vilket gjorde att avtalet dessförinnan var bedrägligt)."

"Allt har fungerat bra för oss. Att vi kan ansluta till vår resebyrå."



"Att det både går att boka tåg/flyg-taxi samt vanlig lokal taxi på ett och samma ställe. Bra med fakturering via resekonto. Bra med övergripande statlig samordning av taxitjänster."

"Enkelt att avropa"

"Tåg/flygtaxi som bokas tillsammans funkar oftast väldigt bra. Det vanliga statliga taxiavtalet funkar OK. Ibland är det svårt att få bilar då vi blir bortprioriterade och ingen chaufför vill ta körningen."

"Användarvänligt system både för Travel manager, resebeställare samt för användaren."

"Krav på miljö, sociala och etiska regler samt arbetsrättsliga villkor. Krav på ansvar och kontroll av åberopade företag. De tekniska kraven - specifikt vad gäller bokning via portal eller app. Krav på Support är också viktigt."

"Leverantören har varit hjälpsamma och vid behov ringt upp för att hjälpa till. Ett nummer att ringa var i Sverige resenären än befinner sig. Att det krävs en profil för att kunna boka taxiresor"

"Lättillgängligt med onlinebokning med bra bokningssida."

"Att det går att få egen bil och delad."

"Bra att chauffören ser när flighten tex är försenad."

"Att ramavtalsleverantören erbjuder flera olika avropssätt som telefon, webb och app. App är ett måste men även telefon anses vara ett gångbart sätt att beställa taxi."

6.2.11 Vad kan förbättras i nuvarande avtal?

Frågan om vad som kan förbättras i nuvarande avtal fick respondenterna besvara i fritext. Nedan finns ett urval av svaren:

"Krav på inställetid vid bokning av taxi. Krav på begriplig implementering (det var mycket rörigt att komma igång med tjänsten)."

"Kapacitet gällande bilar är bristande ibland. Lite ojämnt också med täckning över landet, på vissa orter."

"Priserna är relativt höga, både för lokal taxi och transfertaxi. Bokningsdialogen i befintliga onlinesystem för affärsresebokning behöver förbättras. Inte enbart taxileverantörens ansvar förstås, men krav på sömlösa och användarvänliga flöden för att boka transfer i resebyråernas vanligast förekommande onlinesystemen kan skärpas. Bättre möjligheter att anpassa och förenkla processen för hur användarkonton kan skapas för att boka taxi i leverantörens egna gränssnitt på webb och app. Idag är skapandet av profil en ganska snårig historia när det gäller i vilka fält man anger kostnadsställen och andra fakturareferenser. Utrymme i kommande avtal för att boka taxi för funktionshindrade,



exempelvis reglera hur assistans för synskadade ska ske och möjlighet att boka rampbilar för rullstol.”

”Återkopplingar vid förseningar behöver bli bättre. Lite irriterande också när de ringer fastän de är där innan avtalad tid.”

”Vi har stort behov av taxi i Söderhamn som inte finns med på nuvarande ramavtal.”

”Bokningsrutinen. Krav på profil hos leverantör för att kunna boka via avtal. Bra säkerhet men svårt att få ut informationen till samtliga anställda.”

”Kräv högre kvalitet och titta mindre på priset. Viktigast att det funkar, och då kan vi betala lite mer.”

”Att det finns flera olika taxibolag att välja mellan och inte bara ett. Att det är ett välkänt bolag. Att det är smidigt att boka online.”

”Det vore bra om de som besvarar bokningarna har lokalkännedom och vet hur lång tid resor tar. Det verkar också som det kan vara problem att kunna maila in bokningar. Vår organisation föredrar att använda sig av mail för att boka taxi.”

”Bättre täckning/avtal med taxibolag i Sverige så fler orter kan nyttja avtalet.”

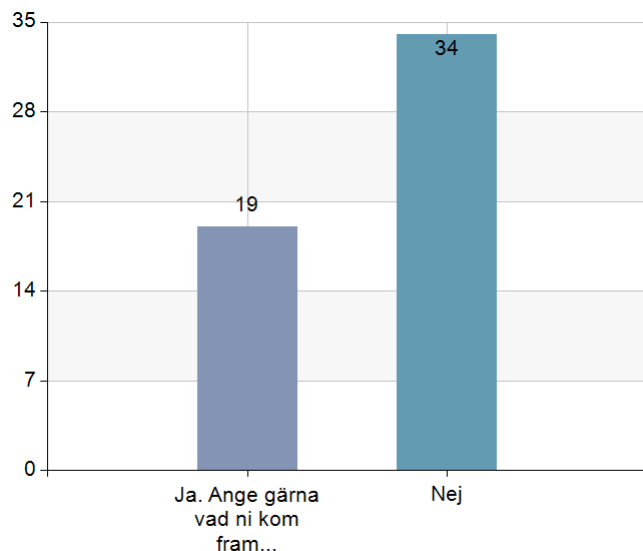
”Krav på SSO lösning för deras självbokningssystem för taxi på stan. Önskemål vore om det gick att samköra på något sätt över den egna myndighetens resor. Flera gånger är det till exempel 3 personer som väntar på en varsin taxi på samma adress som ska till tåget eller flyget som kunde ha haft en delad taxi.”

”Lägre fasta priser.”

”Fast pris för sträckan Gävle – Arlanda”

”När det är dags för avrop. Förbättra den tekniska tillgängligheten. Användarvänliga manualer som talar om hur vi som kunder ska göra för att avropa ramavtalet och lägga in resenären i reseprofiler. Att ett användarvänligt program där vi själva laddar upp/läser in resenärer i en given reseprofil.”

6.2.12 Har ni inför avrop från ramavtalet gjort en utredning om ansvarsrollerna enligt dataskyddsförordningen för att klargöra vilken/vilka ansvarsroller ramavtalsleverantören har vid behandling av era personuppgifter?



36 % av respondenterna angav att de utrett ansvarsrollerna enligt dataskyddsförordningen och 64 % har angett att de inte gjort det.

De som svarar ja fick möjligheten att i fritext ange vad de kommit fram till. Nedan finns ett urval av svaren:

”Vi har konstaterat att det generellt för resebranschen bör vara ett ömsesidigt ansvar för personuppgifter, d.v.s. båda parter är personuppgiftsansvariga.”

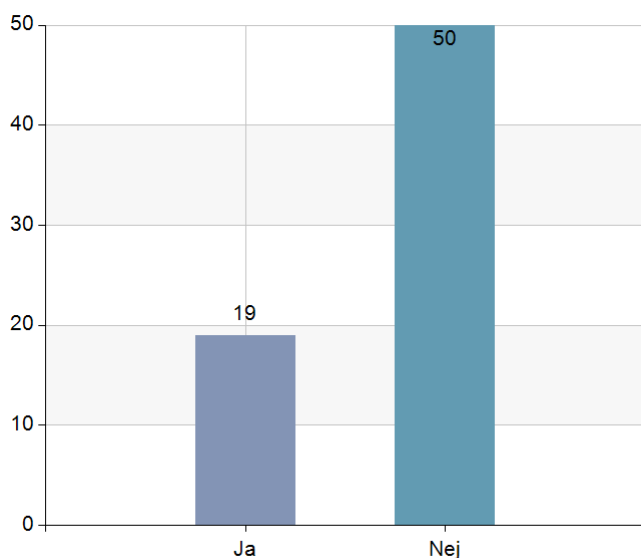
”Leverantören har varit personuppgiftsbiträde”

”Vi har tecknat ett PUB avtal”

”Vår säkerhetsanalys ledde till att vi valde att ej tillämpa appen för taxibokning.”



6.2.13 Har er myndighet behov av små bud (till exempel köra en kontorsstol eller annat mindre föremål som går in i en 5-sitsbil, från punkt a till punkt b) med taxibil som en tilläggstjänst i ett eventuellt kommande ramavtal?



28 % av respondenterna har angett att de har behov av små bud. 72 % av respondenterna har angett att de inte har behov av små bud.

Respondenterna fick även möjlighet att skriva ett fritextsvar om deras behov av små bud. Nedan finns ett urval av svaren:

"Det är oklart om det finns ett behov idag men i samband med distans- och hemarbete under covid-19 och beställning av hemutrustning kan den här typen av frågor aktualiseras om det fortsätter."

"Vi vet inte vilka behov vi kan komma att ha det låter ju intressant att använda taxi för lite av varje i konkurrens med andra bud/transportföretag"

"Vi har idag en volym på ca 3-5 små bud i veckan. Idag används PostNords budtjänst. Tjänsten skulle vara intressant för oss att avropa."

"Behovet har inte flaggats på myndigheten, men svårt att bedöma framtiden"

"Särskilt utifrån erfarenheterna från pandemiåret 2020-2021."

6.2.14 Om ett eventuellt kommande ramavtal skulle delas upp geografiskt, vad anser ni är den lämpligaste uppdelningen då?

Frågan om en eventuell geografisk uppdelning fick respondenterna besvara i fritext. Nedan finns ett urval av svaren:



"Område, typ Mälardalen, inte län"

"Landskap Uppland, med de landskap som angränsar som option (tex Stockholm Skavsta eller Västerås)"

"Myndigheten finns på många orter i Sverige och det hade varit önskvärt med samma leverantör på flera platser. D.v.s. en större geografisk indelning samt att det ska kunna fungera vid bokning via resebyrån."

"Skilja mellan transfertaxi (flyg o tåg) och lokal taxi är viktigast, är egentligen två olika produkter med olika förutsättningar. Transfertaxi bör vara nationellt medan lokal taxi skulle kunna vara regionalt uppdelat mellan "storstadsområden" och "övriga landet". Storstadsområden behöver väl definieras lite utifrån hur leverantörsmarknaden ser ut."

"Större städer kan kanske konkurrensutsättas på ett annat sätt än mindre städer. Så kanske en sådan uppdelning. Storstad mindre stad"

"Det är inget problem med geografisk uppdelning gällande tåg- eller flygtaxi då dessa resor bokas av resebyrå i samband med tåg- eller flygresor. Mer problematiskt är taxiresorna som är point-to-point som resenärerna bokar själva. För dessa resor anser vi inte att det finns en lämplig uppdelning. Vi har medarbetare över hela landet som reser över hela landet. Det blir problematiskt att hålla reda på vilken leverantör man ska utnyttja beroende på vart man befinner sig."

"Storstäder, mindre städer, landsbygd"

"Citynärmaste kranskommuner"

"Mest praktiskt för användaren om det är rikstäckande"

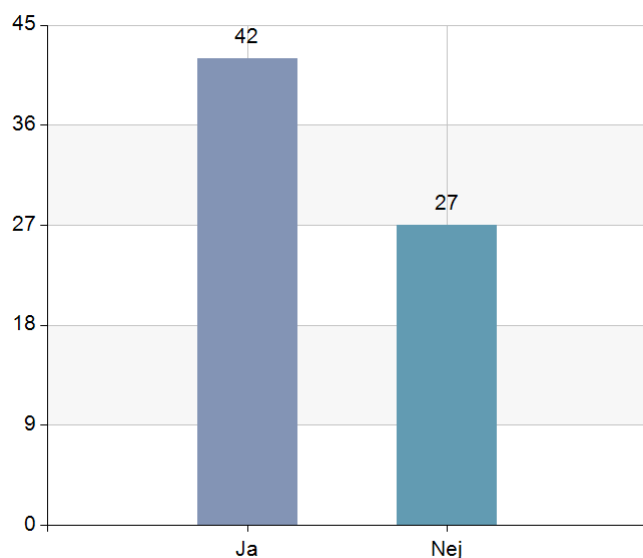
"Länsvis"

"Stockholm behöver vara en geografisk del."

"NUTS2-region enligt EU:s regionindelning"

"Vet inte men bra med rikstäckande med en leverantör."

6.2.15 Har ni som avropande myndighet någon intern policy (eller annat vägledande dokument) för vilken typ av fordon ni på myndigheten ska använda?



61 % av respondenterna har angett att de har en intern policy (eller annat vägledande dokument) för vilken typ av fordon de ska använda och 39 % har angett att de inte har det.

För de respondenter som angett att de har en intern policy (eller annat vägledande dokument) för vilken typ av fordon de ska använda, fick de möjlighet att i fritext ange vilken typ av fordon som ska användas. Nedan finns ett urval av svaren:

"Rekommendation är "Miljöfordon" i första hand men då bokningsdialogen inte kan svara upp på detta är det svårt att just välja ett sådant fordon."

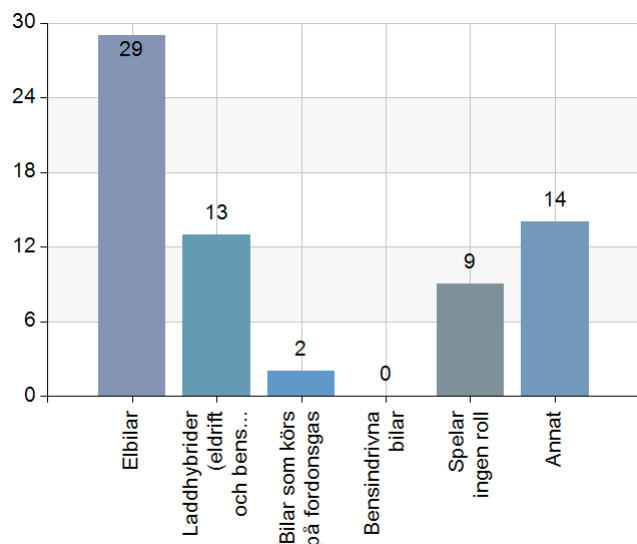
"Våra interna miljödokument och reseriktlinjer styr mot bästa miljöval, alla resor ska planeras så att största möjliga hänsyn tas till miljön."

"Miljöklassade t.ex. elhybrid, laddhybrid eller elbil"

"I första hand miljöbil och delad taxi."

"Fossilfritt"

6.2.16 Vilken typ av taxifordon skulle ni vid avrop helst vilja nyttja?



43 % av respondenterna skulle helst vilja nyttja elbilar och 19 % skulle helst vilja nyttja laddhybrider (eldrift och bensinmotor). 3 % skulle vilja nyttja bilar som körs på fordonsgas och 0 % vill nyttja bensindrivna bilar. 13 % av respondenterna har angett att det inte spelar någon roll och 21 % vill nyttja en annan typ av taxifordon.

Respondenterna fick möjlighet att komplettera sitt svar med ett fritextsvar. Nedan finns ett urval av svaren:

"Vi eftersträvar gärna miljövänliga alternativ men har inga uttalade krav enligt svarsalternativen ovan."

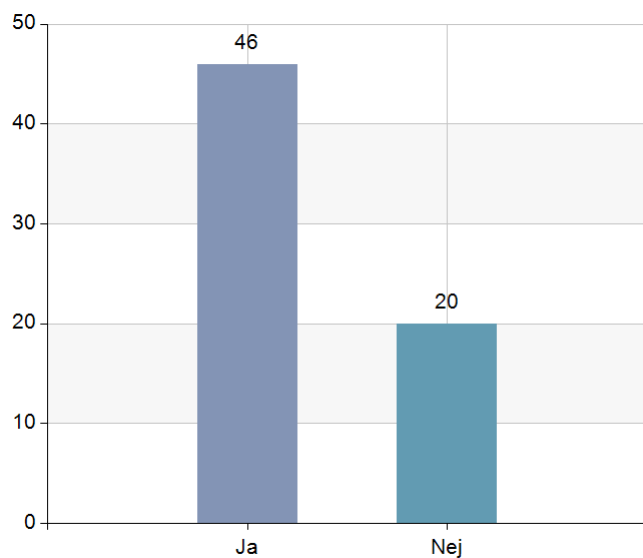
"Minsta möjliga utsläpp med hänsyn till sträcka och andra förutsättningar."

"Så hållbart som möjligt"

"Gärna laddhybrid men 4wd ett krav här uppe i fjällvärlden"

"Elbilar eller andra fossilfria alternativ."

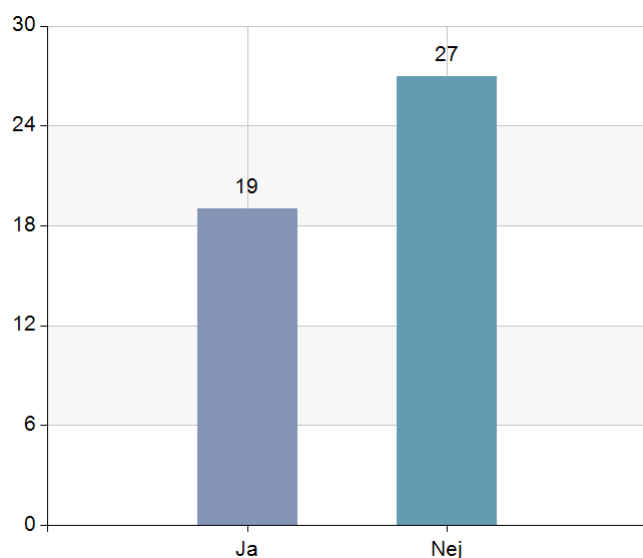
6.2.17 Vill ni vid beställning kunna specificera vilken typ av bil ni avropar (t.ex. elbil, laddhybrid, fordonsgas etc.)?



70 % av respondenterna har angett att de vill kunna specificera vilken typ av bil som avropas och 30 % har angett att de inte vill det.

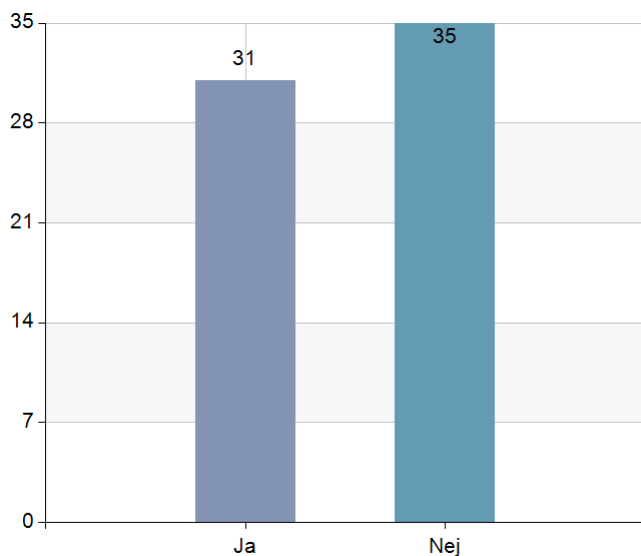
6.2.18 Skulle ni kunna vänta längre på en bil för att få en mer miljövänlig bil?

För de respondenter som svarat ja på frågan ifall de vill vid beställning kunna specificera vilken typ av bil de avropar (t.ex. elbil, laddhybrid, fordonsgas etc.) ställdes frågan ifall de är beredda att vänta längre för att få den mer miljövänliga bilen.



41 % är beredda att vänta längre på en mer miljövänlig bil och 59 % är inte det.

6.2.19 Har ni behov av tillgänglighetsanpassade fordon i ramavtalet taxitjänster?



47 % av respondenterna har angett att de har behov av tillgänglighetsanpassade fordon och 53 % har angett att de inte har det.

Respondenterna fick möjlighet att komplettera sitt svar med ett fritextsvar. Nedan finns ett urval av svaren:

"Undantagsfall behov av rullstolstaxi."

"Viktigt att dock att ta hänsyn till tillgänglighet"

"Kan vara aktuellt med rullstolstaxi, synnedsättning, hörselnedsättning eller för minderåriga"

"Vi har ansvar för att anställda med olika funktionsvariationer ska kunna ha en bra arbetsmiljö. Detsamma gäller samarbetsaktörer som behöver ta sig till och från myndigheten eller konferensställen. I regel kan färdtjänster ta en längre tid och kräver planering från brukarna."

"Barnstolar och i det fall resan sker till eller från Arlanda möjlighet till att ta mycket bagage (familjer som flyttar ut eller hem har mycket bagage. Vid övriga tjänsteresor normal bagage)."



6.2.20 Sammanfattning av myndighetsenkät

- I huvudsak är myndigheterna nöjda med nuvarande avtal.
- Myndigheterna tycker att det är bra att det är en leverantör då det är användarvänligt vid bokning.
- Bokningsrutinen som finns idag fungerar väl, både bokning via resebyrå och direkt till ramavtalsleverantören.
- De flesta som väljer att inte nyttja avtalet idag har inte särskilt stort behov av taxiresor och direktupphandlar istället när behov uppstår.
- Myndigheterna är positiva till tjänsten Delad taxi, både ur ett ekonomiskt perspektiv och ett miljöperspektiv.
- Myndigheterna önskar i första hand använda miljöbilar när de åker taxi.
- Förbättringsmöjligheter inför ett eventuellt kommande ramavtal är säkerheten i ramavtalsleverantörens bokningsapp, kortare inställelsetid samt lägre priser.

6.3 Referensgruppsmöte med myndigheter

De myndigheter som i enkäten, via avropa.se eller på annat sätt anmält intresse att medverka i referensgruppen bjöds in till digitala möten.

Sammanlagt bjöds 15 avropsberättigade myndigheter in till referensgruppsmöte. 15 personer från totalt tolv myndigheter deltog. Två av myndigheterna som deltog i referensgruppen har valt att genomföra egna upphandlingar av taxitjänster på grund av att området varit avtalslöst under perioden 2018-10-17 till och med 2019-06-03. Dessa myndigheter avser avropa ifrån ett eventuellt kommande ramavtal. Projektgruppen har fått information om att minst ytterligare fyra myndigheter, som inte deltagit i referensgruppen, har upphandlat egna avtal. Dessa myndigheter har meddelat att de i framtiden kommer att nyttja det statliga ramavtalet avseende taxitjänster.

Syftet med referensgruppsmötena var att, som ett komplement till enkäten, på ett fördjupat plan ge 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.

Redovisning av referensgruppsmöte

Samtliga referensgruppsmöten hölls digitalt. Nedan återges en kortfattad redovisning av vad som diskuterades på referensgruppsmötena. Redovisningen är en sammanställning av projektgruppens minnesanteckningar och är inte uttömmande och inte heller någon konsensus.

6.3.1 Nuvarande ramavtal

Referensgruppens unisona syn är att nuvarande ramavtal är välfungerande. Användandet av taxitjänster har minskat radikalt på grund av pandemin Covid-19 och därför har inte ramavtalet nyttjats så mycket som det var tänkt.

De delar som särskilt lyfts fram som positiva är möjligheten att boka taxi mellan flera olika destinationer där chauffören väntar kvar mellan stoppen. Dock har det vid något enstaka tillfälle varit en diskussion vad som är en skälig väntetid vid varje stopp.

Flertalet referensgruppsmedlemmar lyfte även fram att tillgängligheten av taxibilar har varit bra i hela landet, särskilt i jämförelse med föregående ramavtal. De flesta i referensgruppen tycker att den viktigaste faktorn för att ett ramavtal ska vara välfungerande är att tillgängligheten av taxibilar ska vara hög.

Kommunikationen med nuvarande ramavtalsleverantör har varit god och de svarar skyndsamt vid eventuella problem.

Ett förbättringsområde inför ett eventuellt kommande ramavtal är priset. Fem av myndigheterna som deltagit i referensgruppen tycker att priset är för högt i nuvarande ramavtal. Dock är referensgruppen överens om att det inte får bli ett så lågt pris att inga förare vill ta körningar för att det inte är lönsamt.

En myndighet har behov av en mer flexibel modell för att ange referenser på fakturorna för att kunna automatisera betalningsflödet.

Ett flertal av myndigheterna har önskemål om att kunna kontakta taxichauffören direkt vid exempelvis förseningar eller när resenären inte hittar taxin. I nuvarande ramavtal kontakter resenären ramavtalsleverantören och inte taxiföretaget/chauffören. Det blir en omväg i kommunikationen vilket gör det komplicerat i vissa situationer.

En myndighet har önskemål om att det ska vara möjligt att koppla ihop två resenärer ifrån samma myndighet som har bokat resa till och från samma destination vid samma tid, trots att resenärerna inte har haft kontakt.

En annan förbättringsåtgärd som bör ses över inför nästkommande eventuella upphandling är att det enligt referensgruppen inte är möjligt att boka taxi via resebyrån om man inte bokar tåg eller flyg samtidigt. Om exempelvis flyg och taxi inte bokas i samma bokning utan att taxi ska läggas till i efterhand så kan detta inte göras via resebyrån utan måste göras direkt till ramavtalsleverantören. På detta sätt kan problem uppstå eftersom taxitjänsten inte kopplas till flyget ifråga och inte "kommunicerar" med att flyget kan vara försenat eller liknande.

En myndighet har behov av att kunna förboka taxi i anslutning till färja.

6.3.2 Geografisk uppdelning av ramavtalet

Referensgruppen har diskuterat huruvida det skulle vara lämpligt med en geografisk uppdelning av ramavtalet. En geografisk uppdelning skulle kunna medföra bättre kapacitet lokalt på mindre orter, större konkurrens i de olika geografiska områdena samt underlätta för små- och medelstora företag att bli ramavtalsleverantörer. Dock är referensgruppen enad om att det är viktigt att det finns en kontaktväg för att boka taxiresor via ramavtalet. Att dela upp ramavtalet geografiskt skulle potentiellt medföra att



det blir flera olika ramavtalsleverantörer och där med flera olika kontakter till respektive ramavtalsleverantör. Det skulle medföra mycket extraarbete för myndigheterna i samband med bokning och enligt referensgruppen skulle det inte heller vara möjligt för resebyråerna att hålla koll på vilken ramavtalsleverantör som ska användas i respektive geografisk zon. Några av de myndigheter som använder ramavtalet mest menar att det skulle vara ett ohållbart upplägg med ett geografiskt uppdelat ramavtal för taxitjänster.

6.3.3 Tillgänglighet

Flera myndigheter har berättat att de till viss del har behov av tillgänglighetsanpassad taxi för rullstol, permobil eller andra hjälpmedel. Nuvarande ramavtal innehåller inga krav på tillgänglighetsanpassning och lösningen har varit att boka stor bil (d.v.s. bil för fler än sex passagerare) när behov uppstår, vilket är dyrare och inte alltid finns tillgängligt. Detta behov uppstår när inte färdtjänst är beviljad, till exempel när medarbetaren är i en annan kommun på tjänsteresa och har ett behov av att förflytta sig eller ifall taxiresan bokas för en asylsökande eller arbetssökande.

En myndighet anser att behovet av tillgänglighetsanpassade taxiresor är upp till resenären, ”behovet är användarens” och att det är viktigt att man ska kunna nyttja ramavtalet oavsett vilken funktionsnedsättning man har.

En annan typ av tillgänglighet som det finns behov av är enklare assistans, så som att hjälpa en synskadad från sin port in i taxibilen.

Referensgruppen är överens om att det är relevant att ställa krav på webbtillgänglighet för ramavtalsleverantörens hemsida och applikation där myndigheterna bokar taxiresor.

6.3.4 Bokning

Myndigheterna använder sig utav sin resebyrå för att boka taxi till och från flygplatser och tågstationer. Övrig taxi bokas via ramavtalsleverantörens app, hemsida eller telefon. I stort är myndigheterna nöjda med hur bokningen fungerar idag.

Några av myndigheterna använder inte ramavtalsleverantörens app då den inte är tillräckligt säker ur ett GDPR-perspektiv. Dessa myndigheter menar att om man kan koppla SSO (Single Sign On) till ramavtalet hade appen troligtvis kunnat användas.

6.4 Sammanfattning av referensgruppsmöte

- Referensgruppen är i huvudsak nöjda med nuvarande ramavtal.
- Referensgruppen är överens om att ramavtalet ska vara rikstäckande.
- I ett eventuellt kommande ramavtal önskar referensgruppen att priserna ska vara lägre än i nuvarande avtal.
- Miljö är en viktig fråga inom ramavtalsområdet men marknaden är inte mogen för att ställa allt för höga miljökrav.
- Behov av tillgänglighetsanpassade bilar finns hos några myndigheter.



7 Marknadsundersökning

7.1 Inledning

För att kartlägga marknadens utbud inom det aktuella ramavtalsområdet och fånga in och analysera synpunkter på det befintliga ramavtalet har det i förstudien genomförts möten med nuvarande ramavtalsleverantör samt ett antal potentiella leverantörer.

7.2 Marknaden

7.2.1 Marknadsstruktur

Taxibranschen i Sverige sysselsätter cirka 40 000 medarbetare. Den totala omsättningen för taxibranschen var cirka 14 MSEK år 2019. Sedan mars 2020 har branschen påverkats kraftigt av den pågående pandemin och under 2020 tappade branschen cirka 40 % av sin omsättning. Marknaden kan delas upp i tre huvuddelar: företagsresor, privatresor och upphandlade samhällsbetalda resor. Vanligtvis svarar de samhällsbetalda resorna för ungefär hälften av taxinäringens intäkter, men under pandemin har denna andel troligen varit högre.¹

I Sverige domineras branschen av två företagsgrupper: Cabonline Group och Svea Taxi Allians.

I Cabonline Group ingår flera varumärken som bland annat Flygtaxi, Taxi Kurir, Topcab, Taxi Skåne och Sverigetaxi. Företaget har 2500 åkerier och 4500 bilar anslutna till sin verksamhet och har en närvaro på 60 lokala marknader i Sverige, Norge, Finland och Danmark. Det är åkerierna som äger bilarna, sköter transportererna och anställer förarna. Cabonline ansvarar bland annat för kundrelationer, prissättning och de tekniska plattformarna. Företaget är även avtalspart för de offentlig upphandlade avtalen och för att få tillgång till dessa resurser betalar åkerierna en fast och en rörlig avgift till Cabonline.²

Svea Taxi Allians är en rikstäckande taxitjänst bestående av ett nätverk med 100 lokala bolag som finns på 1200 olika postorter.³ Svea Taxi Allians ägs av X-Läns Taxiservice, Taxi Östergötland Service, Taxi Stockholm och Taxi Göteborg.⁴ Företaget äger inga egna fordon och förarna är anställda av åkerierna. Svea Taxi Allians har cirka 2500 bilar anslutna till

¹ Branschläget 2021, en rapport från Svenska Taxiförbundet, sid 8.

² <https://www.cabonlinegroup.com/om-oss/cabonline/modell> (Hämtad 2021-11-11)

³ <https://www.sveataxi.se/sv#om-oss> (Hämtad 2021-11-11)

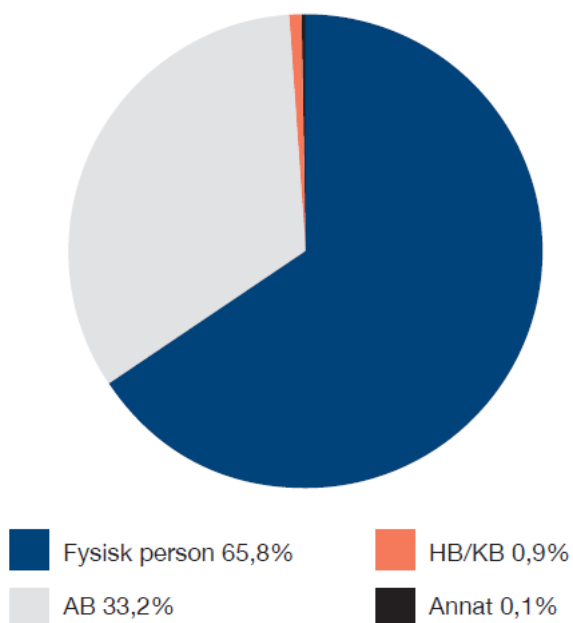
⁴ <http://www.sveataxiallians.nu/page.php?id=3> (Hämtad 2021-11-11)

sin verksamhet.

7.2.2 Företagsstruktur

Den vanligaste företagsformen i taxibranschen är enskilda näringsidkare. Under 2020 har såväl antalet enskilda näringsidkare, aktiebolag och handelsbolag minskat i antal men ändå bibehållit en relativt intakt fördelning mellan företagsformerna. Enskilda näringsidkare 4784 (4 997), aktiebolag 2412 (2 554), handelsbolag 67 (81), ekonomiska föreningar 5 (5), kommuner/region 3 (4), utländska företag 0 (0). Förra årets uppgifter inom parentes.⁵

**Andel företagsformer i
hela landet**



⁵ Branschläget 2021, en rapport från Svenska Taxiförbundet, sid 10.



7.2.3 Konkurer

Konkurserna i taxinäringen har ökat till 152 konkurer, att jämföra med 130 konkurer förra året. Ökningen av antalet konkurer tyder på att många taxiföretag avvecklats under ordnade former och allt fler försöker ta sig igenom året trots stora intäktsminskningar.⁶

7.2.4 Taxibilsflottan

Förnyelsen av taxibilsbeståndet stannade av under pandemiåret 2020. 91 % av fordonen har registreringsdatum 2015 eller senare och Sverige har därmed fortfarande en modern taxifordonsflotta. Det kommer dock att finnas ett investeringsbehov för nya fordon de kommande åren.

Mercedes är det dominerade bilmärket på marknaden med Volvo på andra plats. Den vanligaste eldrivna taxibilen är Tesla och bland laddhybriderna är Toyota det vanligaste bilmärket. Volkswagen och Skoda står för flest biogasdrivna taxibilar.⁷

7.3 Möte med leverantörer

7.3.1 Om leverantörsmöten

Projektgruppen genomförde under hösten 2021 möten med tre leverantörer inom branschen. Samtliga möten genomfördes efter en av Kammarkollegiet framtagna agenda och på distans via Skype.

Redovisning av leverantörsmöten

7.3.2 Marknadens förändring och utveckling

På frågan hur marknaden har förändrats de senaste 3–5 åren svarar leverantörerna att det har tillkommit nya aktörer på marknaden (bland annat Uber och Bolt). Dessa plattformsföretag har kunnat ta marknadsandelar genom att konkurrera med låga priser vilket enligt leverantörerna kommer att resultera/har resulterat i sämre arbetsvillkor för förarna. Denna lågpriskonkurrens har även bidragit till att det är svårt för taxibolag att rekrytera nya förare. Lönsamheten i branschen är fortfarande låg. Utöver detta anser en leverantör att marknaden ser likadan ut som tidigare. De stora segmenten är fortfarande färdtjänst, företag- och privatresor. Eftersom resorna genomförs under olika tidpunkter under dagen blir det en bra spridning på körningarna.

⁶ Branschläget 2021, en rapport från Svenska Taxiförbundet. sid 11.

⁷ Ibid. sid 14



Covid-19 har haft en stor påverkan på taxibranschen och det har enligt samtliga leverantörer varit tuffa tider. Taxi- hotell- och flygbranschen har snabbt påverkats av pandemin och volymen har sjunkit drastiskt vilket har inneburit att taxibolagen har fått ställa av många bilar. Det har dock inte skett så många konkurser som man har befarat. Taxibolagen/åkerierna har levt på omställningsbidragen samt uppskjutning av skattelånen.

Just nu råder fortfarande viss brist på förare och det kan vara svårt att få tillgång till taxibilar vissa tider på dygnet, framförallt på mindre orter. En del förare har hittat andra yrken och andra förare har blivit friåkare. Det finns önskemål från en leverantör om att bokningar av delade bilar ska kunna tillämpa igen för att undvika den kapacitetsbrist som har uppstått under pandemin.

Leverantörerna tror att marknaden de kommande 3–5 åren kommer att påverkas av plattformsföretagen. En leverantör siar om färre aktörer på marknaden då vissa av dessa företag kan komma att slå ut delar av marknaden. En annan leverantör tror att det tillkommer fler oseriösa företag som resulterar i tuffare klimat.

7.3.3 Nuvarande ramavtal och eventuellt kommande upphandling

En av leverantörerna framhåller att rena prisupphandlingar sällan är bra. De resulterar enligt leverantören i prisdumpningar som påverkar förarlöner för de som har procentlöner. Kvalitetsfaktorer i upphandlingar ger bättre kvalitet och bättre arbetsvillkor för förarna. Leverantören poängterar även att krav som ställs och som inte följs upp enbart gynnar oseriösa aktörer. Prispress resulterar således i dåliga förutsättningar för förare vilket kan resultera i förarbrist. Leverantören anser även att kollektivavtal och månadslöner bör premieras i en eventuellt kommande upphandling av taxitjänster. Dessutom bör Kammarkollegiet vid kravställandet beakta att färre bilar kan medföra längre framkörningstid.

En annan leverantör anser att befintliga krav (i nuvarande ramavtal) är bra och krav avseende ISO 39001 kan ställas. Tydliga krav kan även ställas på utbildning av förare och avvikelseuppföljning.

7.3.3.1 Geografisk indelning

Två leverantörer på marknaden anser att det är bra att nuvarande ramavtal är rikstäckande utan en geografisk indelning. Att enbart ha ett geografiskt anbudsområde gör det enklare för myndigheter vid bokningar. Dessutom blir betalningsflödet effektivt. En av leverantörerna framhåller att det var bra att anbudsgivarna i föregående upphandling skulle bevisa att de kunde erbjuda en homogen fordonsflotta och att avtal finns med transportörer över hela landet.

En annan leverantör anser att det är viktigast att bibehålla flygorterna och att det kan bli svårt med rikstäckande avtal för mindre orter. Det är dock fortfarande viktigt att satsa på de större orterna norrut som Umeå och Skellefteå.



7.3.4 Avvikelser och reklamationer

Samtliga leverantörer som projektgruppen har träffat har uppbyggda processer för avvikelser och reklamationer. En av leverantörerna behandlar sina reklamationer inom tre dagar. Taxiföretagen kontaktas och ombeds att svara. Det går dessutom att spåra avvikelserna och reklamationen på förarnivå vilket är bra om några åtgärder behöver sättas in.

7.3.5 Miljö

En av leverantörerna framhåller att taxibranschen kan ta tid att ställa om miljömässigt om inte ekonomiskt stöd ges och att man ska vara försiktig med att ställa alltför skarpa miljökrav i en eventuellt kommande upphandling. Leverantören föreslår att miljöbilar kan vara ett tilldelningskriterium utöver pris. Samma leverantör anser att de miljökrav som ställts i föregående upphandling var bra.

I promemorian "*Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster*"⁸ lämnas förslaget att för varje referensperiod och för varje följande femårsperiod ska andelen rena lätta bilar uppgå till minst 38,5 % av det totala antalet lätta bilar som tilldelade avtal omfattar. Leverantörerna är enade om att det kommer att bli en utmaning att nå 38,25 % av utförda transporter med icke fossilt bränsle särskilt om biogas tas bort som ett alternativ då det är ett bra alternativ för taxibilar. Det är enligt leverantörerna viktigt att se helheten och exempelvis sätta en viss procentsats totalt som skulle kunna uppnås (och inte per ort), för att på så sätt invänta att infrastrukturen sätter sig utanför storstadsområden. En av leverantörerna framhåller att det även finns en stor utmaning i kostnader för icke fossila bränslen

7.3.5.1 Elbilar

Leverantörerna är samstämmiga i att elbilar inte är helt lämpliga för taxitrafik. Elbilar håller inte lika länge och har inte en tillräckligt bra kapacitet vintertid. Eftersom flera taxiförare bor i lägenheter har de inte möjlighet att ladda elbilarna hemma. En av leverantörerna påpekar att om det i en eventuellt kommande upphandlingen ges högre kilometerersättning för transporter med elbilar så kan det ge ett incitament till taximarknaden att investera i fler sådana bilar.

7.3.6 Arbetsrättsliga villkor

Samtliga leverantörer som projektgruppen har träffat ställer sig positiva till krav på kollektivavtalsliknande villkor.

Kollektivavtal finns i taxibranschen och tillämpas av de större taxiföretagen som har anställda. Enmansföretagare (enskilda näringsidkare) som står för en dominerande majoritet av taxiföretagen omfattas dock inte av kollektivavtalen. De allra flesta förare har procentuell lön. En av leverantörerna påpekar att det är viktigt att upphandlande

⁸ Se kapitel 8 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd.



myndigheter ser över hur detta kan förbättras. Prispressade upphandlingar leder till att procentlönerna för förarna minskar.

7.3.7 Bokningskanaler

Inom taxibranschen kan beställningar tas emot via e-post, telefon, app eller via myndigheternas resebyrå/resebokningssystem. Många myndigheter har även egna bokningsavdelningar som sköter bokningar vilket innebär att appen inte används ofta. Leverantörerna ser helst att de elektroniska bokningskanalerna används i första hand.

7.3.8 GDPR

Leverantörerna är överens om att de ska anses vara personuppgiftsansvariga vid ett ramavtal av taxitjänster. Personuppgifter som exempelvis e-post, namn, mobilnummer behövs för att kunna utföra tjänsten och dessa uppgifter avpersonifieras efter ett antal månader. Därefter går det att se mellan vilka adresser resan har företagits men inte vem som har åkt i bilen.

7.3.9 Sammanfattning av leverantörmöten

Nedan följer de synpunkter som har varit mest framträdande från mötena:

- Plattformsföretag som exempelvis Bolt och Uber har tagit marknadsandelar genom att konkurrera med låga priser.
- Generellt är leverantörerna positiva till ett rikstäckande ramavtal utan geografisk indelning.
- Miljöaspekter är viktiga att beakta i en upphandling men det är viktigt att miljökrav är proportionerliga och rimliga till marknadens förutsättningar. Miljö kan även premieras som tilldelningskriterier i en eventuellt kommande upphandling.
- Elbilar är i dagsläget inte helt lämpliga för taxitrafik. Incitament kan ges av upphandlade myndigheter för fler körningar och inköp av elbilar.
- Det är lämpligt att ställa krav på arbetsrättsliga villkor.
- Leverantörerna är överens om att de ska anses vara personuppgiftsansvariga.
- Taxibokningar tas emot via e-post, telefon, app eller via myndigheternas resebyrå/resebokningssystem. Leverantörer föredrar att bokningar genomförs digitalt i större utsträckning.
- Leverantörerna har etablerade processer för avvikelser och reklamationer.
- Pandemin har haft en stor påverkan på branschen. Just nu råder fortfarande viss brist på förare och det kan vara svårt att få tillgång till taxibilar vissa tider på dygnet, framförallt på mindre orter. En del chaufförer har ställt av sina bilar och hittat andra yrken och andra förare har blivit friåkare.



7.4 Möte med branschorganisation

7.4.1 Om branschorganisationen Svenska Taxiförbundet

Svenska Taxiförbundet företräder Sveriges taxiföretag. Bakom dem står nära 220 beställningscentraler med 4 000 anslutna taxiföretag och cirka 9 000 fordon, vilket motsvarar cirka 70 % av taxibranschen. Svenska Taxiförbundets uppgift är att arbeta aktivt för att öka taxinäringens anseende och attraktionskraft och att tillvarata branschens intressen genom att föra dess talan i dialog med myndigheter och politiker. Ett ökat miljö- och trafiksäkerhetsarbete samt konkurrens på lika villkor är exempel på frågor som drivs av dem. Svenska Taxiförbundet har också tagit en aktiv roll i kollektivtrafikbranschens arbete med syfte att öka andelen kollektivtrafik och därmed bidra till en hållbar tillväxt för Sverige. Taxiförbundet leds av en förbundsstyrelse med sju ledamöter, varav en förbundsordförande. Det högsta beslutande organet är kongressen som sammanträder vart tredje år.⁹

7.4.2 Mötets viktigaste frågor

Svenska Taxiförbundet framhåller att taxibolagen inte konkurrerar med plattformsföretag på samma villkor. Plattformsföretag som har varit verksamma i Sverige har enbart redovisat skatt där bolagen har sina hemvister. Enligt ett nytt EU-direktiv¹⁰ ska en tjänst eller en vara som omsätts via ett plattformsföretag redovisas i det land där tjänsten utförs och inte bara där bolagen har sin hemvist. Detta kan enligt förbundet påverka prisbilden för plattformsföretagen framöver.

Svenska Taxiförbundet understryker att svarttaxi fortfarande är ett problem i branschen och att det är viktigt att lagen definierar vad som är laglig taxi och vad som inte är det.

Taxibranschen har haft det mycket tufft under pandemitiden vilket resulterat i att det numera finns en brist på förare i landet. Storstadsområden kan eventuellt hämta hem detta tapp med det kommer, enligt förbundet, bli svårare för de mindre orterna.

Svenska Taxiförbundet anser att man inte behöver ha en leverantör vid ett eventuellt kommande ramavtal av taxitjänster. Om det genomförs en geografisk uppdelning vid en upphandling kan det enligt förbundet resultera i ett större utbud för myndigheten. Förbundet anser att det går att ha flera ramavtalsleverantörer och att myndigheter bör kunna hantera detta vid bokningar och betalningar.

Förbundet anser att det är viktigt att inte enbart fokusera på priset vid en eventuellt kommande upphandling. Tydliga ska-krav ska finnas och det ska kunna genomföras

⁹ <https://www.taxiforbundet.se/om-oss/> (Hämtad 2021-11-11)

¹⁰ EU-direktiv 2011/16 Administrativt samarbete i fråga om beskattning – ändrat den 22 mars 2021 genom EU-direktiv 2021/514 (DAC7)



stickprov för att kontrollera att kraven och tilldelningskriterier uppfylls. Dessutom kan vitesbeloppen höjas och uppföljningskontroller kan stärkas.

Förbundet nämner även att kollektivavtal finns i branschen men att täckningsgraden är låg. Förbundet ställer sig positiva till att kollektivavtalsliknande villkor ställs i en eventuellt kommande upphandling av taxitjänster.

Svenska taxiförbundet anser att taxibolag är personuppgiftsansvariga vid alla typer av behandlingar.

8 Omvärldsanalys

8.1 Pandemin Covid-19

I början av 2020 utbröt pandemin Covid19 i stora delar av världen. Flera länder utfärdade lock-down och inreseförbud för icke medborgare och i Sverige uppmanades medborgarna att från och med mars 2020 arbeta hemma samt hålla avstånd till varandra. Pandemin och restriktionerna har lett till att turismen och affärsresorna inom och utanför Sverige har minskat markant. Pandemin har haft stor påverkan på nästan alla branscher men resebranschen (där taxi till viss del ingår) var hårt utsatt redan i ett tidigt skede. Situationen har lett till att många förare slutat och att taxibilar ställts av.

29 september 2021 togs rekommendationen om att arbeta hemifrån bort och samhället håller på att återgå till det mer normala vilket också medför att behovet av taxitjänster börjar öka igen. Nu är taxibranschens utmaning förarbrist. Branschen jobbar för att få tillbaka de förare som slutade i samband med att pandemin bröt ut.

8.2 Miljöfrågan

Det svenska transportsystemet är starkt beroende av fossila bränslen och inrikes transporter står för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser.¹¹

Miljö- och hållbarhetsfrågor har fått större betydelse och inverkan på fordonsbranschen under senare år vilket bland annat kan bero på den ökade miljömedvetenheten.¹² Även den politiska och tekniska utvecklingen möjliggör för samhället att minska transporters negativa påverkan på klimatet och miljön, och elbilen pekas inte sällan ut som en viktig faktor för att minska växthusgasutsläppen.¹³ En snabb teknisk utveckling innebär dock att förutsättningarna för gällande författningar, forskning och krav i en upphandling snabbt kan förändras.¹⁴

Taxitjänster med sin koppling till fordonsbranschen får därmed anses vara ett ramavtalsområde i förändring, där många av leverantörerna på marknaden anger just

¹¹ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/omraden/klimatet-och-transporterna> (Hämtad 2021-11-04)

¹² Allmänheten om klimatet, en rapport från Naturvårdsverket, sid 22.

¹³ <https://www.nyteknik.se/fordon/bilbranschen-elbilen-ar-battare-for-miljon-6952144> (Hämtad 2021-11-04)

¹⁴ <https://fof.se/artikel/barahalften-sa-stora-utslapp-fran-elbilsbatteri> (Hämtad 2021-11-04)

elektrifieringen av marknaden som en av de största pågående förändringarna av branschen.



9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

Taxitrafiklag (2012:211)

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

Lag (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik

Denna lag innehåller regleringar rörande redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik enligt taxitrafiklagen. Det krävs tillstånd för att få driva en redovisningscentral eller en beställningscentral. Ansökan om tillstånd prövas av den myndighet som regeringen bestämmer (tillståndsmyndigheten).

Regleringarna i lagen avser bland annat tillståndsplikt, förutsättningar för tillstånd samt redovisningscentralens och beställningscentralens skyldigheter.

Den som har fordon anmälda för taxitrafik och har taxameter har skyldighet att föra över uppgifter från varje fordon taxametersutrustning till en redovisningscentral. Överföringen görs trådlöst eller digitalt. Den som driver redovisningscentral för taxi ska efter begäran från Skatteverket överföra uppgifter via Skatteverkets elektroniska tjänster, så kallade Web Services. Redovisningscentralen ska föra över uppgifterna till Skatteverket när myndigheten begär det. Uppgifterna används för att bättre kunna utföra skattekontroller. Avsikten med redovisningscentralerna är att de ska bidra till konkurrens på lika villkor och därmed en bättre fungerande taxinäring.¹⁵

Klimatlag (2017:720)

I denna lag finns bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete, vad arbetet ska syfta till och hur det ska bedrivas.

¹⁵<https://www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/bilochtrafik/redovisningscentralerfortaxi.4.7be5268414bea064694d197.html> (Hämtad 2021-11-09)



Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen

Denna lag innehåller bestämmelser om kriterier som biodrivmedel och biobränslen ska uppfylla för att anses vara hållbara (hållbarhetskriterier) och om hållbarhetsbesked som ska visa detta.

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, underrättelseskyldighet samt straffbestämmelser och överklagande.

Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

I denna förordning finns bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp och leasing av bilar samt för myndigheters upphandling av bilhyra och taxiresor. Förordningens syfte är att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar.

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.

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.



Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

I promemorian lämnas förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Detta avser förslag på ändringar i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Det lämnas även förslag till en ny förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom transportområdet. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2022.¹⁶

¹⁶ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemrior/2021/03/genomforande-av-andringar-i-direktivet-om-miljokrav-vid-upphandling-av-bilar-och-vissa-kollektivtrafiktjanster/> (Hämtad 2021-11-10)



10 Hållbarhet

10.1 Inledning

Med hållbar offentlig upphandling menas att offentlig sektor tillgodoser sitt behov av varor och tjänster på ett sätt som säkerställer den goda affären sett till hela livscykeln. Hänsyn ska inte bara tas till de fördelar som uppstår för organisationen utan även till samhället i sin helhet, samtidigt som anskaffningen görs på ett sätt som minimerar skador på miljön.

Kammarkollegiets målsättning är att inom ramen för verksamhetens uppdrag, offentlig sektors behov och lagstiftningens möjligheter, på ett ansvarfullt sätt beakta miljö och sociala hänsyn vid upphandling och förvaltning av de statliga ramavtalen. De statliga ramavtalen ska bidra till att offentlig sektor kan möta de mål som satts i den nationella upphandlingsstrategin, Agenda 2030 och de nationella miljömålen.

Förutsättningarna för hållbarhetskrav varierar dock mellan de olika ramavtalsområdena och branscherna. I förstudiearbetet utreds därför vilket behov av hänsyn till de olika hållbarhetsdimensionerna som behöver tas för att möta olika strategiska mål men även de risker som finns inom det specifika ramavtalsområdet.

Av 4 kap. 3 § LOU framgår att en upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, sociala och arbetsrättsliga hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta. Hållbarhetshänsyn kan tas i alla delar av en upphandling, dvs. som kvalificeringskrav (t.ex. krav på miljöledningssystem), som tekniska krav (t.ex. krav på viss märkning eller certifiering), eller som kontraktsvillkor (t.ex. arbetsrättsliga villkor).

Av 17 kap. 4 § LOU framgår vilka skyldigheter en upphandlande myndighet har att kräva att leverantören fullgör kontraktet i enlighet med ILO:s kärnkonventioner. Detta gäller i de fall svensk arbetsrätt inte är tillämplig.

Av 9 kap. 2 § LOU framgår att när det som anskaffas ska användas av fysiska personer ska de tekniska specifikationerna bestämmas med beaktande av samtliga användares behov, vilket innebär att en upphandlande myndighet i vissa fall är skyldig att beakta tillgänglighet i upphandlingen.

Nedan redovisas vilka analyser gällande hållbarhetshänsyn (miljö, och sociala krav samt tillgänglighet) som genomförts för det aktuella ramavtalsområdet.

10.2 Miljökrav

Generellt bör ramavtalsleverantörerna inom detta, liksom i övriga, ramavtalsområden kontinuerligt arbeta med att förbättra och ta hänsyn till miljöaspekter för att förebygga och undvika negativ miljöpåverkan. Det handlar om åtgärder för att minska konsumtion och



onödig användning av negativt miljöpåverkande resurser som elektricitet, resor, papper och liknande.

10.2.1 Miljömål

De nationella miljömålen Begränsad klimatpåverkan och Bara naturlig försurning har bedömts vara särskilt relevanta för ramavtalsområdet Taxitjänster. Rörande målet om begränsad klimatpåverkan kan kravställning i en eventuellt kommande upphandling bidra till Agenda 2030:s målområden Hållbar energi för alla och Hållbar konsumtion- och produktion.¹⁷

10.2.2 Möte med Upphandlingsmyndigheten

Projektgruppen har genomfört ett möte med Upphandlingsmyndigheten där diskussion om sociala villkor och miljö har förts. I föregående upphandling användes Upphandlingsmyndighetens arbetsrättsliga villkor samt till viss del deras miljökrav.

Upphandlingsmyndigheten har inte uppdaterat sina krav och kriterier avseende persontransporter sedan föregående upphandling genomfördes. Däremot rekommenderar de projektgruppen att se över de krav och kriterier som tagits fram avseende fordon. Det finns kriterier som jämför livscykelperspektiv för olika bränslen. Upphandlingsmyndigheten menar också att det är viktigt att drivmedlet är anpassat efter ändamålet, d.v.s. taxi. Till exempel finns det tudelade åsikter om hybridbilar. Taxibilar körs under lång tid och därför drivs hybridbilar för det mesta på bensin eller diesel då elmotorn är så pass liten i dessa bilar. Därför menar Upphandlingsmyndigheten att det är bättre med bilar som drivs på exempelvis biogas, HVO100 eller rena elbilar.

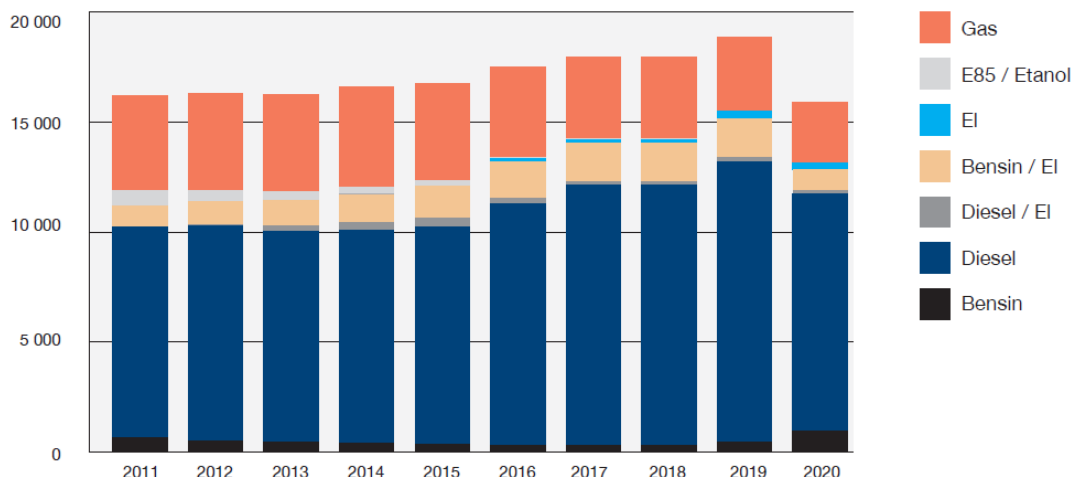
10.2.3 Drivmedel

Det senaste året har andelen konventionella bensin- och dieseldrivna fordon ökat något, medan andelen gasfordon fortsatt att minska. Bakom denna utveckling döljer sig att allt fler fordonstillverkare numera godkänner det förnybara bränslet HVO100 i deras dieslbilar. Många taxifordon som är registrerade som dieselfordon körs därför på förnybart bränsle, vilket bland annat är ett resultat av taxiföretagens eget arbete med miljöpolicys samt miljökrav i upphandlingar. Trots ett problematiskt år i taxinäringen med en kraftig minskning av antalet fordon fortsatte andelen eldrivna att öka. Det totala antalet renodlat elfordon är fortfarande lågt, men andelen bedöms fortsätta att öka.¹⁸

¹⁷ Goodpoints rapport, Analys av betydande miljöaspekter/miljörisker inom ramavtalsområden samt förslag på påverkanskrav och kontroll/uppföljning, augusti 2019

¹⁸ Branschläget 2021, en rapport från Svenska Taxiförbundet, sid 16.

Taxibilar - drivmedel, hela landet



10.2.4 Miljömärkningar

Säker Grön Taxi

Säker Grön Taxi är Svenska taxiförbundets kvalitets- och miljöledningssystem utvecklat specifikt för taxi. Märkningen följer grunderna för ISO 14001 och hjälper taxiföretag att styra transportarbetet mot en hög och jämn kvalitet med en minimal miljöpåverkan. Anslutningen är frivillig och kan ske antingen till trafiksäkerhets- och kvalitetsdelen Säker Taxi, eller till miljödelen Grön Taxi. Man kan också välja att arbeta med båda delarna samtidigt, dvs. Säker Grön Taxi. I dagsläget är tolv taxiföretag anslutna.¹⁹

ISO 14001

ISO 14001 är ett miljöledningssystem där organisationer utifrån egna förutsättningar sätter miljömål och för att förbättra sitt arbetssätt, sina produkter eller tjänster. Organisationen formulerar sina mål utifrån en egen analys av sin miljöpåverkan. Bland annat kan det handla om ständiga förbättringar, miljöledning samt identifiering, värdering och prioritering av miljöaspekter.²⁰

De leverantörer som projektgruppen har träffat är certifierade enligt ISO 14001.

Bra miljöval

Bra miljöval är Naturskyddsföreningens märkning som utgår ifrån begränsad klimatpåverkan, låga hälso- och miljöfarliga utsläpp samt bidrar till att det vid produktionen av fordon och dess drivmedel tas större hänsyn till miljö och sociala värden. Märkningen arbetar för att utveckla hållbara transporter.²¹

¹⁹ <https://www.taxiforbundet.se/medlemskap/medlemsformaner/saker-gron-taxi-2/> (Hämtad 2021-11-15)

²⁰ <https://www.swedac.se/amnesomraden/ledningssystem-for-miljo-och-emas/> (Hämtad 2021-11-15)

²¹ <https://www.bramiljoval.se/omraden/persontransporter/> (Hämtad 2021-11-15)



I dagsläget har ingen av de traditionella taxiföretagen märkningen Bra miljöval.

Svanen

I den föregående upphandlingen ställdes krav på att bilvårdsprodukter som används för tvätt av fordon skulle uppfylla de produktrelaterade kriterierna motsvarande Svanen, Bra Miljöval eller likvärdigt.

Svanen tillhandahåller kriterier rörande bilvårdsprodukter som tar sikte på ämnen ingående i bland annat bilvårdsmedel.²²

10.2.5 Myndigheterna

Referensgruppen är samstämmig i att miljöfrågan är viktig och att man önskar att miljökraven ska skärpas i ett eventuellt kommande ramavtal. Dock finns en oro att ramavtalet ska försämrats i övrigt om högre miljökrav ställs. Det kan till exempel vara tillgängligheten av taxibilar som påverkas eller att myndigheten behöver vänta längre på en taxibil för att ha möjlighet att åka en mer miljövänlig resa. Denna försämring är myndigheterna inte beredda att ta. I vissa fall när planering kan göras långt i förväg eller när man inte har bråttom hade det varit fördelaktigt att boka en miljövänlig bil, exempelvis en elbil.

Referensgruppsdeltagarna tror dock inte att taxibranschen är redo för höga miljökrav och vill därför värna om en konkurrens för att få ett så förmånligt ramavtal som möjligt.

Referensgruppen har förslag på att ställa krav på en högsta tillåten mängd koldioxidutsläpp.

10.3 Sociala krav

Med sociala krav avses villkor om lön, semester och arbetstid vilka de arbetstagare som utför uppdraget minst ska tillförsäkras. Beslut om och i så fall vilka sociala krav som ska ställas i en upphandling ska förgås av en så kallad behövighetsbedömning. I denna bedömning görs analys av risken för oskäligen arbetsvillkor i den aktuella upphandlingen, samt i förlängningen risken för att konkurrensen snedvrids. Villkoren ska ha en anknytning till det som upphandlas, och vara proportionerliga. Kraven gäller även underleverantörer som direkt medverkar till att fullgöra kontraktet.

Upphandlingsmyndigheten har genomfört en riskbedömning och kommit fram till att det finns risk för oskäligen arbetsvillkor för taxiförare i upphandlade kontrakt. Med taxiförare avses de arbetstagare som kör taxi. Taxiförare omfattas av Taxiföraravtalet mellan

²² <https://www.svanen.se/kategorier/bil-och-bat/> (Hämtad 2021-11-15)



Svenska Transportarbetarförbundet (Transport) och Biltrafikens arbetsgivareförbund. Arbetstagare på beställningscentralen omfattas inte av riskbedömningen.²³

Indikatorer som pekar på risk i bedömningen:

Anslutningsgrad till kollektivavtal och dess efterlevnad

- Transportföretagen uppskattar kollektivavtalstäckningen till 35 %, men säkerställda uppgifter saknas för taxibranschen.

Misstänkta lagöverträdelser med mera inom näringsverksamheten

- Enligt Arbetsmiljöverkets inspektioner som sammanställs i en rapport om osund konkurrens 2017, framkommer att taxinäringen har visat på problem inom arbetsmiljöområdet och brott mot arbetstidslagen. Transport uppskattar att de största problem finns hos de företag som inte är anslutna till kollektivavtalet eller har tecknat hängavtal.

Förekomst av misstänkt undandragande av skatt

- Taxinäringen är en bransch som pekas ut att ha hög risk för svart verksamhet. Taxibranschen har därför skattemässiga regleringar för att motverka bland annat svartarbete. Den 1 januari 2017 trädde en ny lag om redovisningscentraler för taxi i kraft. Den innebär att företag med taxitrafiktillstånd ska föra över taxameteruppgifter över sina körningar till redovisningscentraler för taxitrafik. Skatteverket ska sedan kunna begära ut uppgifter från redovisningscentralerna.
- Transporttjänster är den tredje vanligaste branschen när det gäller erfarenheter av onormalt låga anbud vid upphandling. Det antyder att det kan finnas risk för svartarbete och oskäligen villkor i branschen.

Förekomst av långa underleverantörskedjor

- Leverantörerna är ofta växel/beställningscentraler som taxiföretagen sedan ansluter sig till. Det är vanligen taxiföretagen som är arbetsgivare för taxiförarna. De flesta beställningscentraler äger inte några egna taxibilar. Det kan därför vara en mängd taxiföretag som är underleverantörer till en beställningscentral.

Övrigt

- Taxiföraravtalet innehåller en löneform som baseras på procent/ackord på inkört belopp hos föraren. Transport uppskattar att företag inte alltid har kännedom om

²³ <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/socialt-hallbar-upphandling/arbetsrättsliga-villkor/arbetsrättsliga-villkor-enligt-kollektivavtal/publicerade-riskbedomningar/slutsatser-av-riskbedomning-taxiforare/> (Hämtad 2021-11-12)



den fasta lönomodellen som finns i kollektivavtalet, vilket skapar en risk om att arbetstagare inte får en skälig lön.

- Avregleringen av taxibranschen 1990 har följts av överetablering och hård konkurrens. En förklaring till den ökade konkurrensen är att det tidigare fanns en reglering för hur många taxibilar som fick vara aktiva inom ett specificerat geografiskt område. Det finns uppgifter om att avregleringen har påverkat taxiförarnas arbetsvillkor negativt. Arbetsmarknadens parter anser fortfarande att det finns en överetablering inom taxibranschen.

Upphandlingsmyndigheten har tagit fram arbetsrättsliga villkor för taxiförare som är baserat på Taxiföraravtalet. Inför en eventuellt kommande upphandling rekommenderar Upphandlingsmyndigheten Kammarkollegiet att använda dessa. De framför även att trafiksäkerhet kan anses hänga ihop med arbetsrättsliga villkor för förarna och att det kan vara en god idé att även se över detta område.

Branschorganisationen Svenska taxiförbundet har till Kammarkollegiet framfört att täckningsgraden av kollektivavtal är låg hos Taxiföretagen dessutom är många Taxiföretag egenföretagare. Svenska taxiförbundet anser att kollektivavtalsliknande villkor bör ställas i en upphandling av Taxitjänster.

I propositionen *Arbetsrättsliga villkor vid upphandling*²⁴ är även taxibranschen omnämnd som en bransch där det bör vara obligatoriskt att ställa arbetsrättsliga villkor.

Med anledning av vad som framförts ovan finner projektgruppen att det är behövligt att ställa arbetsrättsliga villkor i en eventuellt kommande upphandling av taxitjänster.

10.4 Tillgänglighetskrav

Kammarkollegiet eftersträvar att de varor och tjänster som avropas från de statliga ramavtalen ska vara tillgängliga och användbara för alla, oavsett funktionsförmåga. En bättre funktion och utformning av tjänster i samhället gynnar alla, inte bara personer med funktionsvariationer.

Nuvarande ramavtal innehåller inga krav på tillgänglighetsanpassning och under referensgruppsmötena har flera myndigheter berättat att de till viss del har behov av tillgänglighetsanpassad taxi för rullstol, permobil eller andra hjälpmedel. Detta behov uppstår när inte färdtjänst är beviljad, till exempel när medarbetaren är i ett annat län på tjänsteresa och har ett behov av att förflytta sig eller ifall taxiresan bokas för en asylsökande eller arbetssökande.

En annan typ av tillgänglighet som det finns behov av är enklare assistans, så som att hjälpa en synskadad från sin port in i taxibilen.

²⁴ Prop. 2016/17:163 Arbetsrättsliga villkor vid upphandling

Referensgruppen är överens om att det är relevant att ställa krav på webbtillgänglighet för ramavtalsleverantörens hemsida och applikation där myndigheterna bokar taxiresor.

Leverantörerna har beskrivit att de kan tillhandahålla tillgänglighetsanpassade bilar när behov av detta uppstår.



11 Säkerhet

11.1 Informationssäkerhet

Informationssäkerhet handlar framför allt om att hindra information från att läcka ut, förvanskas och förstöras. Det handlar också om att rätt information ska finnas tillgänglig för rätt personer, och i rätt tid. Information ska inte kunna hamna i orätta händer och missbrukas. De registrerade ska veta vem som använder deras personuppgifter och varför.

Behovet av en förbättrad hantering av information ur ett säkerhetsperspektiv inom offentlig förvaltning är väldokumenterad.

En upphandling inom Taxitjänster ska ge goda förutsättningar för avropsberättigade organisationer att ställa relevanta informationssäkerhetskrav och hantera sin information på ett säkerhetsmässigt lämpligt sätt.

11.1.1 Säkerhetsskydd och Säkerhetsskyddsavtal

Verksamhet som omfattas av säkerhetsskyddslagen (2018:585) 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 Sveriges säkerhet omfattas av sekretess (hemliga uppgifter) har staten, kommunerna och regionerna 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.

I förstudien har det inte framkommit att det föreligger något direkt intresse hos myndigheterna att ställa säkerhetskrav på leverantörerna. Det kan emellertid ändå vara lämpligt att ha med möjligheten med säkerhetsskyddade avtal i de allmänna villkoren för de myndigheter som anser sig ha ett sådant behov.

Några av myndigheterna använder inte ramavtalsleverantörens app vid bokningar då den enligt myndigheterna inte är tillräckligt säker ur ett GDPR-perspektiv. Dessa myndigheter anser att om man kunde koppla SSO (Single Sign On) till ramavtalet hade appen troligtvis kunnat användas.



11.1.2 Dataskydd

Dataskyddsförordningen (GDPR, The General Data Protection Regulation) gäller i hela EU och har till syfte att skapa en enhetlig och likvärdig nivå för skyddet av personuppgifter så att det fria flödet av uppgifter inom Europa inte hindras.

Utifrån vad som framkommit under förstudien är utgångspunkten att ramavtalsleverantörer i ett eventuellt kommande ramavtal kommer att behandla personuppgifter såsom personuppgiftsansvariga. Detta innebär att personuppgiftsbiträdesavtal i normalfallet inte behöver tecknas med leverantörerna vid avrop från ett eventuellt kommande ramavtal enligt föreslagen indelning.



12 E-handel

Med elektronisk handel (e-handel) menas ett sätt att skapa en effektiv inköpsprocess med IT som stöd. Elektronisk affärskommunikation ersätter den pappersbaserade kommunikationen. Avtal, leverantörer, priser m.m. blir lättillgängliga för de som ska beställa varor och tjänster, därför att avrop/beställningar och fakturahanteringen kan ske elektroniskt. E-handel enligt denna definition förutsätter att köparen hanterar sin elektroniska affärskommunikation via sitt e-handelssystem. Att en enskild handläggare inom köparens organisation gör inköp i en leverantörs webbshop via ett individuellt inloggningskonto betraktas inte som e-handel.

Målsättningen är att de leverantörer som tecknar statliga ramavtal med Kammarkollegiet ska medverka till att avropande myndigheter kan tillämpa e-handel och därmed leva upp till strategi, förordning och lagstiftning.

Förutsättningarna för att tillämpa e-handel varierar mellan olika ramavtalsområden och branscher. I förstudiearbetet utreds därför förutsättningarna för e-handel för det aktuella ramavtalsområdet. Den 1 april 2019 blev det lag på att alla inköp i offentlig sektor ska faktureras med e-faktura.

Inom taxibranschen kan beställningar tas emot via e-post, telefon, app eller via myndigheternas resebyrå/resebokningssystem. Många myndigheter har även egna bokningsavdelningar som sköter bokningar vilket innebär att appen inte används ofta. Befintlig ramavtalsleverantör ser helst att de elektroniska bokningskanalerna används i första hand.

Leverantörerna kan även skicka e-fakturer till myndigheter som begär det och de kan även skicka e-fakturer via Peppol.



13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en eventuellt kommande upphandling

Projektgruppen har identifierat bland annat följande utvecklingsområden att se över inför en eventuellt kommande upphandling.

Miljö

Inför en eventuellt kommande upphandling bör krav och eventuella kriterier avseende miljö ses över och anpassas efter utvecklingen på marknaden.

Tillgänglighet

Projektgruppen bör se över hur tillgänglighet kan beaktas.

Fasta sträckor

Projektgruppen bör se över ifall fler fasta sträckor kan inkluderas i ramavtalet, främst inom Storstockholm.

Bokning

Projektgruppen bör se över huruvida det är möjligt att ställa krav på att bokning ska kunna ske närmare inpå taxiresan.

Kapacitet av taxibilar

Projektgruppen bör säkerställa att man kan säkra upp kapaciteten i ramavtalet. I föregående upphandling togs en förteckning in över de bilar som skulle vara verksamma i ramavtalet samt samarbetsavtal med de företag som ägde bilarna. Projektgruppen bör vidare överväga krav på referenser.

Säkerhet i applikation för bokning

Inför en eventuellt kommande upphandling bör projektgruppen se över möjligheten att kräva en mer säker app för bokning. Single Sign On har varit ett förslag som projektgruppen bör utreda närmare.



14 Slutsatser

Enligt förordning (1198:796) om statlig inköpssamordning ska det finnas ramavtal som effektiviserar upphandlingarna för varor och tjänster som myndigheterna upphandlar ofta, i stor omfattning eller som uppgår till stora värden.

Med varor och tjänster som upphandlas ”ofta” avses varor och tjänster som myndigheter upphandlar löpande eller flera gånger årligen, d.v.s. återkommande vid flera tillfällen eller flera gånger årligen. Kriteriet ”i stor omfattning” avser varor och tjänster som myndigheter införskaffar stora mängder av. Under andra halvan av 2019 och under 2020 bokades 173 000 taxiresor.

Det sista kriteriet ”stora värden” anses vara uppfyllt när upphandlingen ifråga har en beräknad omsättning på minst 30 MSEK. Under andra halvan av 2019 omsatte ramavtalet 40 540 022 SEK. Under 2020 omsatte ramavtalet 46 505 966 SEK trots pågående pandemi. Under de tre första kvartalen av 2021 omsatte ramavtalet 36 415 807 SEK.

Med anledning av vad som framförts ovan finner projektgruppen att samtliga kriterier är uppfyllda och att det således finns goda skäl till att upphandla ett nytt ramavtal för taxitjänster.



15 Källförteckning

15.1 Möten med myndigheter

I projektet har referensgruppsmöten genomförts på distans via Skype med följande myndigheter:

- Försvarsmakten
- Migrationsverket
- Kriminalvården
- Arbetsförmedlingen
- Uppsala universitet
- Riksrevisionen
- Kulturrådet
- Specialpedagogiska skolmyndigheten
- KTH
- Regeringskansliet
- Tullverket
- Riksdagen

I projektet har ett möte avseende miljö och social hållbarhet genomförts på distans via Teams med:

- Upphandlingsmyndigheten

15.2 Möten med leverantörer

I projektet har möten med leverantörer genomförts på distans via Skype med följande leverantörer:

- Cabonline Group AB (inkl. Flygtaxi Sverige AB)
- Taxi Stockholm 150000 AB (inkl. Svea Taxi Allians AB)
- Taxibokning Sverige AB

15.3 Möte med branschorganisation

I projektet har möte genomförts på distans via Skype med följande branschorganisation:

- Svenska Taxiförbundets Service AB



15.4 Enkätutskick till myndigheter

En enkät har skickats ut till 2018 myndigheter. 95 myndigheter inkom med svar vilket ger en svarsfrekvens på 44 %. Enkäten publicerades 2021-09-08 och sista svarsdag var 2021-09-22.

15.5 Referenslitteratur och andra källor

Upphandlingsdokument

Kammarkollegiets upphandlingsdokument Taxitjänster 2017

Sjöfartsverket upphandlingsdokument Taxiresor för Sjöfartsverkets lotsar inom lotsområde Stockholm, 2021

Göteborgs universitet upphandlingsdokument Taxitjänster, 2020

Sveriges kommuner och landsting (SKL) upphandlingsdokument Taxitjänster 2018

Stockholms stad upphandlingsdokument Taxiresor i tjänst 2018

Rättsfallsförteckning

Kammarrätten i Stockholms 2018-03-12 mål nr 6023-17

Förvaltningsrätten i Stockholm 2019-05-15 mål nr 2724-19

Förvaltningsrätten i Linköping 2021-06-17 mål nr 1720-21

Rapporter

Branschläget 2021, en rapport från Svenska taxiförbundet, maj 2021

Goodpoints rapport, Analys av betydande miljöaspekter/miljörisker inom ramavtalsområden samt förslag på påverkanskrav och kontroll/uppföljning, augusti 2019

Allmänheten om klimatet 2021, en rapport från Gullers, 2021



Webbsidor

Skatteverket

<https://www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/bilochtrafik/redovisningscentralerfor-taxi.4.7be5268414bea064694d197.html>

Regeringskansliet

<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2021/03/genomforande-av-andringar-i-direktivet-om-miljokrav-vid-upphandling-av-bilar-och-vissa-kollektivtrafiktjanster/>

Svenska Taxiförbundet

<https://www.taxiforbundet.se/om-oss/>
<https://www.taxiforbundet.se/medlemskap/medlemsformaner/saker-gron-taxi-2/>

Svea Taxi Allians

<https://www.sveataxi.se/sv#om-oss>

Cabonline Group

<https://www.cabonlinegroup.com/om-oss/cabonline/modell>

Naturvårdsverket

<https://www.naturvardsverket.se/arnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-transporterna>

Ny teknik

<https://www.nyteknik.se/fordon/bilbranschen-elbilen-ar-bättre-for-miljon-6952144>

Forskning&Framsteg

<https://fof.se/artikel/barahalften-sa-stora-utslapp-fran-elbilsbatteri/>

Swedac

<https://www.swedac.se/arnesomraden/ledningssystem-for-miljo-och-emas/>

Bra miljöval

<https://www.bramiljoval.se/omraden/persontransporter/>

Svanen

<https://www.svanen.se/kategorier/bil-och-bat/>

Upphandlingsmyndigheten

<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/socialt-hallbar-upphandling/arbetsrattsliga-villkor/arbetsrattsliga-villkor-enligt-kollektivavtal/publicerade-riskbedomningar/slutsatser-av-riskbedomning-taxiforare/>

16 Bilagor

Bilaga 1 Enkät till myndigheter Taxitjänster 2021