

Till dem som ansvarar för transportupphandling i kommunerna, samkommunerna och sjukvårdsdistrikten

Lagen om transportservice medför ändringar i kommunernas transportupphandling

Transportservicelagen (fastställd 24.5.2017) påverkar tillsammans med landskapsreformen kommunernas upphandling av transporter. I detta cirkulär lyfter vi fram sådant som kommunerna bör beakta när de upphandlar lagstiftade persontransporter (skolskjutsar, färdtjänst enligt handikappservicelagen, färdtjänst enligt socialvårdslagen) och andra transporter och ingår kontrakt.

Transportservicelagen träder stegvis i kraft så att bestämmelserna om tillträde till ett gränssnitt i avdelning III 2 kap. 1–5 § träder i kraft redan 1.1.2018. Hela lagen träder i kraft 1.7.2018.

Statens trafikmyndigheter kommer att ge de behöriga kollektivtrafikmyndigheterna allmänna anvisningar om tillämpningen av lagen. Anvisningarna finns ännu inte att tillgå.

Kommunikationsverket bereder för närvarande en utredning och anvisningar om tillträde till försäljningsgränssnittet, och de skyldigheter som gäller detta gäller förutom leverantörerna av biljett- och betalningssystemet också de behöriga myndigheterna för kollektivtrafik inom kommunsektorn. Anvisningarna blir klara inom 2017.

Kommunikationsministeriet bereder för närvarande en förordning om att ange väsentliga uppgifter. Förordningen sänds på remiss sommaren 2017. Den torde bli preciserad genom anvisningar av Trafikverket.

Social- och hälsovårdsministeriet bereder för närvarande en förordning om vilka kostnader för taxiresor som ersätts kunden. Beredningen av förordningen pågår och det är inte med säkerhet känt hur innehållet kommer att se ut.

Kommunförbundet meddelar i sinom tid om anvisningarna, likaså om innehållet i transportservicelagens andra fas. Kommunförbundets utlåtande om transportservicelagens andra fas 9.6.2017 finns här på finska (Kuntaliiton lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi) <https://www.kuntaliitto.fi/lausunnot/2017/luonnos-hallituksen-esitykseksi-laiksi-liikenteen-palveluista-annetun-lain>

Närmare upplysningar:

Johanna Vilkuna, sakkunnig i trafik, tfn 040 869 7836, johanna.vilkuna@kommunforbundet.fi

Katariina Huikko, ledande jurist, tfn 050 566 4327, katariina.huikko@kommunforbundet.fi



Innehållet i lagen om transportservice

Lagen om transportservice (tidigare Transportbalken I) är ett led i genomförandet av regeringens spetsprojekt för att skapa en digital tillväxtmiljö och för smidigare författningar. Målet är att skapa förutsättningar för ny teknik, digitalisering och nya affärskoncept inom transportsektorn. Läs mer på adressen <https://www.lvm.fi/sv/-/lagen-om-transportservice-mojliggor-bra-och-flexibla-trafiktjanster-932916>

Taxisystemet ändras i väsentlig grad

De nuvarande bestämmelserna om antalet tillstånd och om stationsplats slopas. Aktörerna ska ange det område där verksamheten huvudsakligen bedrivs och de tider under vilka tjänsterna huvudsakligen tillhandahålls. Dessutom frångås maximipriset för taxi. Trafiksäkerhetsverket kan vid behov meddela en föreskrift om priset på taxitjänster om priserna blir oskäligt höga. Det bilspecifika taxitillståndet ändras och blir specifikt för aktören och villkoren för erhållande av detta taxitrafiktillstånd blir mindre krävande. Taxitrafik får bedrivas med personbil, paketbil, lastbil, trehjuling, lätt fyrhjuling eller tung fyrhjuling. Taxiverksamheten är inte bunden till fordonet utan till det tillstånd som berättigar till verksamheten. Ett enda tillstånd berättigar således till trafik med flera fordon. Det bör observeras att taxitrafik får bedrivas förutom med taxitrafiktillstånd också med person- och godstrafiktillstånd, om Trafiksäkerhetsverket har underrättats om saken. Också då omfattas företaget och föraren av alla regler och skyldigheter som gäller taxitrafik. Föraren ska ha körtillstånd för taxiförare, det räcker inte med yrkeskompetens för bussförare.

Också i fortsättningen krävs det att en taxiförare har körskicklighet och kan uppvisa lämplighet som person. Innehavaren av taxitrafiktillstånd svarar för att föraren har körtillstånd för taxiförare och för att föraren har den förmåga och det kunnande som behövs. En taxiförare ska ha avlagt Trafiksäkerhetsverkets prov för taxiförare. Syftet med provet är att i samband med ansökan om körtillstånd utreda att föraren kan sörja för passagerarens säkerhet, kan beakta passagerarens eventuella funktionsnedsättningar och har en tillräcklig lokalkännedom.

Regleringen av kollektivtrafiken ändras, tillstånd för linjebaserad trafik slopas

Inom persontrafiken slopas kravet på ett särskilt tillstånd för linjebaserad trafik eller tillstånd för anropsstyrd kollektivtrafik för dem som bedriver kollektivtrafik. Aktören ska dock senast 60 dagar på förhand meddela Trafikverket om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, ändras eller upphör, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt.

Enligt EU:s trafikavtalsförordning får behöriga kollektivtrafikmyndigheter betala ersättning för bedrivande av kollektivtrafik och/eller bevilja ensamrätt för trafik i ett visst område. I en situation enligt den nya lagen kan myndigheterna fortsättningsvis tillhandahålla trafiktjänster i enlighet med trafikavtalsförordningen. Eventuell ensamrätt fastställs i fortsättningen genom förvaltningsbeslut.

Väsentliga uppgifter om trafiktjänster tillgängliga med hjälp av gränssnitt

Oberoende av trafikslag ska den som tillhandahåller mobilitetstjänster inom persontrafik se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna finns att tillgå med hjälp av ett gränssnitt. Väsentliga uppgifter omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet. Mindre aktörer kan utnyttja Trafikverkets service för att digitalisera väsentlig information och göra den tillgänglig med hjälp av gränssnitt. Genom att ge tillträde till gränssnitt främjas användbarheten av olika aktörers uppgifter vid utvecklingen av mobilitetstjänsterna.

Kommunikationsministeriet bereder för närvarande en förordning om att öppna väsentliga uppgifter med hjälp av gränssnitt. Förordningen sänds på remiss sommaren 2017. Den torde bli preciserad genom anvisningar av Trafikverket.

Tillträde till gränssnitt för biljett- och betalningssystem

Transportservicelagens syfte är att biljettsystemen ska vara interoperabla och att det ska vara möjligt att köpa en resekedja över en och samma disk. Minimikravet på alla som tillhandahåller persontransporttjänster eller förmedlingstjänster inom väg- och spårtrafik är att de ska ge andra serviceproducenter tillträde till försäljningsgränssnittet för biljett- och betalningssystemen i syfte att möjliggöra köp av en biljettprodukt som berättigar till en enkelresa till normalpris. Enligt lagen är det möjligt att avvika från kravet, om ett fullföljande av kravet inte är tekniskt

ändamålsenligt eller skäligt på grund av att företaget är litet eller dess geografiska verksamhetsområde begränsat.

Enligt lagen ska den behöriga kollektivtrafikmyndigheten i sin offentliga tjänsteupphandling se till att de reserätter som baserar sig på biljettprodukterna kan visas i det bakomliggande systemet med hjälp av ett elektroniskt kommunikationsnät och allmänt tillgänglig teknik. Kravet gäller endast upphandling som de behöriga myndigheterna gör efter 1.1.2018, dvs. i det här skedet gäller kravet i regel inte konkurrensutsättning som andra kommuner vidtar. Avsikten är att alla biljett- och betalningssystem som ingår i de behöriga myndigheternas offentliga upphandling framöver ska basera sig på bakomliggande system, också i de situationer där myndigheten själv har en roll att upprätthålla systemet eller visa reserätten.

Reformen kan medföra möjligheter eller risker

Kommunförbundets bedömning är att förändringarna i utbudet av taxitrafik i stor utsträckning beror på kommunens geografiska läge, befolkningsunderlag och samhällsstruktur samt huruvida det uppstår nya taxitjänster på marknadsvillkor på orten eller i området. I framtiden torde allt fler företagare börja köra taxi som bisyssla, eftersom taxitrafiktillståndet inte omfattar körskyldighet. Ställvis föreligger det dock en risk att tillgången på taxitjänster är knapp i synnerhet på kvällar och nätter eller att det blir dyrt särskilt för specialgrupper.

Kommunen kan följa läget för mobilitetstjänsterna i sitt område med hjälp av verktyget NAP som Trafikverket upprätthåller. Det är en förteckning över gränssnitt som sammanställer gränssnittens adresser. Med NAP kan man se bland annat en lista över vilka företag som verkar i området. Företagen ska meddela de uppgifter som lag och förordning kräver på sin webbplats och ge tillträde till uppgifterna med hjälp av gränssnitt. Det gäller till exempel uppgifter om vilka tjänster som finns och hurdana förändringar och avvecklingar som är på kommande.

Trafikverket samlar i fortsättningen in uppföljningsdata om utbud och efterfrågan på mobilitetstjänster, och kommunen kan följa marknaden för dessa tjänster i sitt område. Trafikverket ger tillträde till de uppgifter som verket fått och den statistik och de undersökningar som det gjort med hjälp av ett allmänt tillgängligt gränssnitt i maskinläsbar form.

Kommunförbundets anvisningar inför förändringarna i transportupphandling

När den upphandlande enheten förbereder anbudsfrågningar och ingår kontrakt är det värt att beakta följande:

Planering av upphandlingen

- Den nya upphandlingslagen (lag om offentlig upphandling och koncession, 1397/2016) möjliggör och rekommenderar **en marknadsundersökning innan anbudsförandet inleds**. I marknadsundersökningen undersöker den upphandlande enheten utbudet på marknaden och den kan föra en preliminär dialog om den kommande upphandlingen med aktörerna på marknaden.
- Det är värt för den upphandlande enheten att noggrant fundera över **hurdana transporter som ska upphandlas, för vilket behov samt på hurdan servicenivå och med hurdana fordon**, och beskriva upphandlingens innehåll så noggrant som möjligt i anbudsfrågan. Se närmare under Fastställande av upphandlingens innehåll.
- Det är värt att samla föremålen för upphandlingen till attraktiva helheter och också ur detta perspektiv tänka på **i hurdana helheter eller delhelheter transporterna upphandlas**.

Fastställande av upphandlingens innehåll

Enligt den gällande lagen om taxitrafik bestäms maximikonsumentspriserna årligen genom en förordning av statsrådet. Denna taxitaxa avskaffas genom lagen om transportservice 1.7.2018. **Om kommunens vårdtransporter eller skolskjutsar baserar sig på taxitaxan eller om transporterna inte alls har konkurrensutsatts tidigare, finns det anledning att konkurrensutsätta dem nu**. I värsta fall medför avskaffandet av taxitaxan att servicepriserna stiger avsevärt. Vid upphandling är det värt att tänka på hurdan servicenivå och prissättningsstruktur som tjänar transportbehoven i området och göra konkurrensutsättningen därefter. Till exempel

lönar det sig inte för kommunen att betala för tilläggstjänster om målet är att trygga basservicenivån. Det är dock fortfarande möjligt att exempelvis ha den senast fastställda taxitaxan (1.7.2017) som sådan eller ändrad på något sätt som utgångspunkt för prissättningen i anbudsförfrågan. Man kan också konkurransutsätta rabatt på taxan.

- Det är värt att notera att **nya taxiföretagare på heltid och deltid kommer att träda in på marknaden**. Den upphandlande enheten kan till exempel ordna informations- eller diskussionsmöten för serviceleverantörerna: på så sätt får man en bredare bild av serviceutbudet och stänger inte av misstag ut eventuella nya aktörer ur anbudsförfarandet. Nya aktörer har inte nödvändigtvis samma kunnande som de som har längre erfarenhet i att besvara en offentlig anbudsförfrågan, och därför kan det vara på sin plats med tilläggsinformation. Om det i anbudsförfrågan krävs ett visst antal år av erfarenhet, kommer det att stänga ut nya företagare ur anbudsförfarandet.
- **I och med att stationsplatsskyldigheten slopas** kan det hända att kontraktspriserna ställvis stiger jämfört med tidigare, om prissättningen baserar sig på körda kilometer och placeringen av taxibilarna ändras. Det är värt att komma ihåg detta när anbudsförfrågan utarbetas. Ett alternativ är att binda priset till en sträcka mellan punkt a och punkt b eller tillämpa ett pristak för överföringstransporter. Ett bra alternativ kan också vara att, beroende på transportbehovet, konkurransutsätta dagbilar: då kan man med samma fordon sköta skolskjutsar på morgnar och eftermiddagar och till exempel färdtjänst på dagen. Det är värt att också fastställa responstiden för respektive tjänst (med tiden för ankomst hos kunden som parameter) och till exempel fastställa priser för responstider vid olika klockslag.
- Vid upphandling av taxitjänster är det värt att ställa **sådana kvalitets- och miljökrav på fordonen som tillgodoser de verkliga transportbehoven**. Det är en god idé att i anbudsförfrågan noggrant specificera de krav som ställs på fordonen till exempel i fråga om följande egenskaper: fordonskategori/-er, fordonens ålder, energi- och miljökrav, säkerhetsfaktorer och tillgänglighet. Vidare är det bra att specificera om upphandlingen gäller taxitjänster med personbilar eller om paketbilar eller andra fordon som följer transportservicelagen tillåts. Motiva har i maj 2017 gett ut uppdaterade anvisningar om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon och transporttjänster. Anvisningarna finns på <http://www.motivanhankintapalvelu.fi/sv/databank>.
- Efter att transportservicelagen trätt i kraft har ägande av taxifordon inte längre något direkt samband med affärsverksamhet. Det återstår därför att se om skattelättnaden för taxifordon ändras och om det fortfarande är möjligt att få skattelättnad för både tillgängliga taxibilar och handikapptaxibilar. **Vid konkurransutsättning gäller det att noggrant beskriva kravnivån på tillgänglighet i fordonen** (t.ex. antal platser för rullstol och lämplighet för elrullstol) **eller hänvisa till gällande tekniska bestämmelser om tillgänglighet i fordon**. Såsom konstateras ovan bereder Kommunikationsministeriet en förordning om att uppge väsentliga uppgifter. Med tillgängligt fordon avses i 5 punkten i förordningsutkastet en tillgänglig taxibil som definieras i Kommunikationsministeriets förordning om kvalitetskraven på tillgängligheten i fordon som används i taxitrafiken (723/2009), som gäller till 30.6.2018. Med stöd av 27 a § 2 mom. 7 punkten i fordonslagen, som träder i kraft 1.7.2018, ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om tillgängliga fordon. Det är alltså en god idé att följa på vilket sätt fordonsdefinitionerna kommer att ändras.
- **I fråga om färdtjänst enligt handikappservicelagen** avskaffas prisregleringen för s.k. assistanstjänster, till exempel assistans i trappor och ledsagning till sjukhus, i och med den nya lagen. Då kan serviceproducenten prissätta de s.k. kompletterande tjänsterna, exempelvis ledsagning till dörren, separat. **I anbudsförfrågan är det alltså värt att också konkurransutsätta assistanstjänsterna eller noggrant beskriva vilka tjänster som förutsätts ingå i priset**.
- Den gällande lagstiftningen kräver att taxibilarna är försedda med en taxameter. Den nya lagen kräver antingen en taxameter eller en motsvarande anläggning, som i praktiken kan vara exempelvis en mobilapplikation. Det är bra att nämna i anbudsförfrågan att den upphandlande enheten kräver **antingen taxameter eller en anläggning som följer Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter**. Frågan om anläggningarnas lämplighet har också att göra med **hurdan rapportering den upphandlande enheten vill ha** för körningarna. Det är en bra idé att beskriva rapporteringsbehovet i anbudsförfrågan och ange huruvida det krävs en taxameter eller

om också någon annan motsvarande anläggning kan komma i fråga för att producera de rapporter som förutsätts. Därutöver bör man beakta kundens betalningsätt och på vilka sätt kunden vid behov ska kunna betala sin resa (t.ex. taxisedel, kontant, bankkort, betalkort). I anbudsfrågan är det också värt att nämna de beställningsätt som förutsätts (telefon, webbtjänst, mobilapplikation osv.).

- I kommande upphandlingshelheter finns det anledning att även **beakta aspekterna i EU:s dataskyddsförordning**. Kommunförbundet har 29.5.2017 gett ut ett cirkulär (14/2017) om dataskyddsförordningen <https://www.kommunforbundet.fi/cirkular/2017/den-allmanna-dataskyddsförordningen> samt en handbok på finska om hur dataskyddsförordningen ska beaktas vid konkurrensutsättning av offentlig upphandling. Handboken kan laddas ned avgiftsfritt i Kommunförbundets nätbokhandel: http://shop.kunnat.net/product_details.php?p=3362
- **Det är en god idé att förpliktiga serviceproducenten att sköta** sin lagstadgade skyldighet att **öppna tillträde till väsentliga uppgifter om transportservicen med hjälp av gränssnitten**, om föremålet för upphandlingen är den allmänna kollektivtrafiken eller om man till exempel har för avsikt att öppna skolskjutsar för allmänt bruk. Detta är alltså tillrådligt för s.k. primärkommuner, även om det inte är obligatoriskt. Enligt den nya lagen ska den behöriga myndigheten alltid vid konkurrensutsättning kräva att anbudsgivaren utreder om hur han eller hon har sett till att väsentliga uppgifter finns att tillgå. Uppgifter enbart om skolskjutsar eller andra slutna lagstadgade transporter behöver inte föras in på gränssnittet.

Upphandlingsförfarandet

- I anbudsförfarandet är det en god idé att ställa som **lämplighetskrav** att anbudsgivarna är registrerade i handelsregistret, förskottsutbetalningsregistret, arbetsgivarregistret och registret över mervärdesskattskyldiga i de fall där lagstiftningen förpliktigar anbudsgivarna till det. Innan kontrakt ingås finns det anledning att kräva att avtalsparten ger de utredningar som förutsätts i lagen om beställarens **utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft** (1233/2006).
- Det är inte längre förenligt med den nya transportservicelagens anda att konkurrensutsätta trafikföretag endast i det syfte att ett taxiförmedlingsbolag ska kunna sköta jourturer eller kombinationer av taxikörningar. Ett alternativ är att konkurrensutsätta **förmedlingstjänsten och trafikeringen under dess styrning tillsammans eller separat**. Som jämförelsegrund kan då också användas pris- eller kvalitetsnivån.
- Vid **upphandling som överstiger EU-tröskelvärdena** kräver den nya upphandlingslagen att anbudsgivarna och de anbudssökande ger uppgifter om sin bakgrund genom att fylla i **det europeiska enhetliga upphandlingsdokumentet**. Arbets- och näringsministeriet har publicerat en handbok om användningen av dokumentet på https://tem.fi/documents/1410877/2132242/ESPD-v%C3%A4rde_SV+%28%29.pdf/8c9afe11-fed3-4123-aa91-b2e4b770fb88. Upphandlingslagen förutsätter dessutom att den upphandlande enheten kräver straffregisterutdrag av de ledande och de ansvariga personerna hos den anbudsgivare som vunnit kontraktet och av själva företaget.

Kontraktstiden

- Det är värt att noggrant överväga **kontraktstidens längd och möjligheten att utnyttja en förlängningsoption** i en ändrad situation där verksamhetsmiljön påverkas av den nya transportservicelagen och landskapsreformen. Det kan vara klokt att snarare ingå kortare kontrakt och i dem inkludera en möjlighet till förlängning, så att kontraktet vid behov kan avslutas.
- **Om den upphandlande enheten har gällande kontrakt vars giltighet sträcker sig över ikraftträdandet av trafikservicelagen**, kan det vara ändamålsenligt att använda förlängningsoptioner under övergångsperioden. Då har den upphandlande enheten möjlighet att följa hurdan företagsverksamhet och hurdan serviceutbud som bildas i området. Det är också värt att **kontrollera vad som skrivits in i de gällande kontraktens om prissättning och vid behov uppdatera villkoren**, till exempel "...som grund för prissättningen används fortsättningsvis den senast fastställda taxitaxan...".

- Det är en god idé att **i kontraktet skriva in att kontraktet kan överföras på landskapet i fråga om vårdtransporter eller i sin helhet beroende på** vad kommunen och landskapet avtalar om transportsamarbete. Kommunförbundet har som en del av sitt förändringsstöd gett ut anvisningar på finska om processen kring överföring av kontrakt: http://shop.kunnat.net/product_details.php?p=3354. I början av hösten 2017 utkommer ytterligare en handbok om överföring av upphandlingskontrakt.

FINLANDS KOMMUNFÖRBUND



Timo Reina
vice verkställande direktör



Jarkko Huovinen
direktör, regioner och samhällen