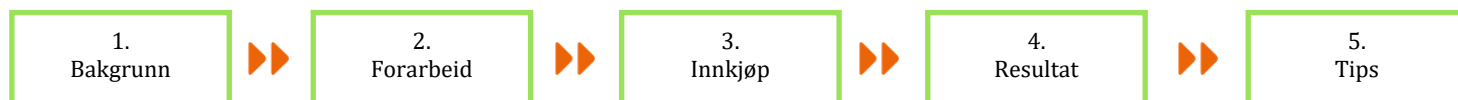


Innkjøp av persontransporttjenester

Case: Fredrikstad og Hvaler kommune

Fredrikstad kommune har med bistand fra Klima Østfold gjennomført det som trolig er første anskaffelse av taxitjenester i Norge med stor vekt på klimakrav. Kommunen har både brukt pisk og gulrot i sin innkjøpsmakt for å sikre 40 eltaxier og en fossilfri leveranse i løpet av kontraktsperioden.

Dette dokumentet forteller hvordan prosessen ble gjennomført, med formål om å inspirere og veilede kommuner som skal gjennomføre tilsvarende anskaffelser.



1.0 Bakgrunn	2
2.0 Forarbeid	2
2.1 Leverandørkonferanse	3
2.2 Forankring og finansiering	3
3.0 Innkjøp	4
3.1 Opptrappingsplan for å etablere hurtiglادere prioritert for taxi	4
3.2 Økonomisk støtte til hjemmeladere	5
3.3 Tildelingskriterium	6
4.0 Resultat	7
5.0 Tips til gjennomføring av persontransportanskaffelse	8

Innkjøp av persontransporttjenester

1.0 Bakgrunn

Fredrikstad kommune kjøper persontransporttjenester for mellom 15 og 20 millioner kroner årlig. Det aller meste av kjøringen er av barn til og fra skole og barnehage, samt eldre til og fra dagsenter. Kommunen har de siste årene hatt rammeavtale med Taxisentralen AS – Østfold største drosjesentral og som har størst markedsandel på taxitjenester i Nedre Glomma-regionen.

Som de fleste rammeavtaler som Fredrikstad kommune utarbeider er også Hvaler kommune med på avtalen. Rammeavtalen er av betydelig størrelse, både med tanke på økonomi og klimagassutslipp. I tillegg har Fredrikstad og Hvaler, sammen med resten av kommunene i regionen, et mål om en fossilfri transportsektor innen 2030. Kommunen ønsket derfor å se nærmere på mulighetene å bruke sin innkjøpsmakt til å få ned klimagassutslippene og bidra til en omstilling mot fossilfrie kjøretøy i taxinæringen.

Det ble tidlig klart at kommunen ikke kom til å foreta et vanlig hyllevarekjøp, ettersom en forsvinnende liten andel av taxiene i Norge er fossilfrie. Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikk viser at det ved utgangen av 2018 bare var 102 el- eller hydrogentaxier på norske veier, av et totalantall på 7391. Det tilsvarer 1,3% av taxiflåten i landet. I Østfold var det kun én fossilfri taxi med tilhold i Moss.

2.0 Forarbeid

Klima Østfold og kommunen har samarbeidet i anskaffelsesprosessen for å løse utfordringene i et komplekst innkjøp. Kommunen innså tidlig at leverandøren må tilbys noen form for gulrot ettersom flere barrierer ble definert:

- Det finnes svært få lokale tilbydere av taxitjenester og lite konkurranse i området
- Taxiselskaper som leverer tilbud i konkurransen eier ikke kjøretøyene selv ettersom taxieiere er selvstendig næringsdrivende
- Det finnes svært få fossilfrie drosjer i Norge, blant annet grunn av at det er få fossilfrie kjøretøy som tilfredsstillt behovet og næringen har lite erfaring med fossilfrie kjøretøy.

2.1 Leverandørkonferanse

Kommunen var derfor forberedt på å sette av noe midler til formålet, og det ble gjennomført en leverandørkonferanse hvor hovedspørsmålet var:

Hva kan kommunen gjøre for å tilrettelegge eller stimulere til en fossilfri anskaffelse?

Leverandørene fikk presentert disse mulige tiltakene:

- Støtte til kjøp av fossilfrie biler
- Støtte til etablering av ladestasjoner (hurtigladere)
- Støtte til etablering av fyllestasjon for biogass
- Støtte til antall kilometer kjørt med fossilfritt kjøretøy
- Annet

Tilbakemeldingen fra leverandørene var tydelige: Det trengs lade- og fyllinfrastruktur for at det skal fungere med fossilfrie taxier. For elbiler trenger drosjeeiere både hjemmeladere og hurtigladere som er prioritert for drosjer for å sikre forutsigbarhet og unngå ladekø. Det kom også fram at det er ingen hensikt med økonomisk støtte hvis infrastrukturen ikke er til stede.

Det ble også presentert el- og biogassbil-modeller som kommunen og Klima Østfold antok ville være aktuelle i taxidrift; både nåværende modeller og modeller som kommer i nær framtid. Tilbakemeldingene fra leverandørene var at det per i dag er få modeller som tilfredsstillende behovet, men at det kommer flere modeller de nærmeste årene som vil være høyaktuelle som taxi.

2.2 Forankring og finansiering

Ut fra responsen på leverandørkonferansen og mulighetsbildet i kommunen ble det bestemt å jobbe videre med to typer tiltak:

- Sørge for etablering av 2 hurtigladere med prioritert for taxi
- Støtte til etablering av hjemmelader for taxieiere

Deretter startet jobben med å undersøke kostnader knyttet til de to tiltakene og lokalisering for etablering av hurtigladere. To mulige lokasjoner i sentrum ble utpekt som godt egnet fordi det der ville fungere godt for taxier, ladestolpeleverandører og kommunen, i tillegg til nærhet til trafoer med ledig kapasitet.

Innkjøp av persontransporttjenester



Det ble så utarbeidet og fattet to interne forankringer:

- Kultur- og miljøutvalget vedtok at det settes av 500 000 NOK fra kommunens klimafond til ladeinfrastruktur for taxi
- Rådmannens ledergruppe vedtok at kommunen setter av arealer i Fredrikstad sentrum til å etablere hurtigladere for taxi og hvem som er ansvarlig i kommunen for å sørge for at tiltaket gjennomføres.

I tillegg søkte kommunen og fikk 400 000 NOK av Klimasats til etablering av hurtigladere for taxi. Den totale kostnadsrammen for de to tiltakene var derfor 900 000 NOK. Etter undersøkelser som ble gjort, vil dette være tilstrekkelig til å garantere for tiltakene i konkurransegrunnlaget.

3.0 Innkjøp

Med midler og arealer til tiltakene forankret kunne tiltakene konkretiseres i konkurransegrunnlaget.

3.1 Opptappingsplan for å etablere hurtigladere prioritert for taxi

For å sikre å få tilbud i konkurransen vurderte kommunen at man ikke kan sette absolutte minstekrav til at kjøretøyene i anskaffelsen skulle være fossilfrie. Derfor bestemte kommunen å tilby etablering av hurtigladere prioritert for taxi dersom leverandøren forpliktet seg en minimums opptappingsplan for antall elektriske taxier i løpet av avtaleperioden:

- Innen 1.8.2020: leverandør skal ha minimum 5 helelektriske drosjer i oppdrag for Fredrikstad kommune.
- Innen 1.8.2021: leverandør skal ha minimum 13 helelektriske drosjer i oppdrag for Fredrikstad kommune.
- Innen 1.8.2022: leverandør skal ha minimum 22 helelektriske drosjer i oppdrag for Fredrikstad kommune.
- Innen 1.8.2023: leverandør skal ha minimum 35 helelektriske drosjer i oppdrag for Fredrikstad kommune.

Dersom leverandør ikke ville forplikte seg til minimum å følge opptappingsplanen, ville ikke hurtigladere etableres. Opptappingsplanen ble utarbeidet på bakgrunn av antall drosjer som kjører for kommunen en vanlig hverdag på nåværende tidspunkt (ca. 42 stykk), samt undersøkelser og tilbakemeldingen fra leverandørene på at er flere aktuelle fossilfrie bilmodeller som kommer de neste årene.

3.2 Økonomisk støtte til hjemmeladere

Kommunen forpliktet seg også til økonomisk støtte til minimum de 10 første eltaxiene. I konkurransegrunlaget sto det:

«Et annet tiltak for å stimulere til overgang til elektriske drosjer er å sikre mulighet for hjemmelading. Oppdragsgiver tilbyr økonomisk støtte til dette.

Leverandør kan motta økonomisk støtte fortløpende i kontraksperioden for de 10 første helelektriske kjøretøyene i oppdrag for Fredrikstad. Den økonomiske støtten skal brukes til å etablere hjemmeladepunkt. Støtten er begrenset til kr 10 000 per hjemmelader. Faktiske kostnader knyttet til etablering av hurtig- og lynlader beskrevet i punkt 6.1 vil avgjøre om økonomisk støtte til hjemmeladere kan utvides til flere enn 10 kjøretøy.»

Søtten er i førsteomgang begrenset til de 10 første eltaxiene av to grunner:

1. Det er noe usikkert hvor mye det vil koste å etablere hurtiglader. Støtte til hjemmelader er derfor begrenset for å være sikker på at man har tilstrekkelig med midler til begge tiltakene. Når de faktiske kostnadene knytte til etablering av hurtiglader er klare kan tilbudet om støtte til hjemmelader utvides til flere enn 10.
2. Ved å kun love et begrenset antall gir man et insentiv til taxieiere om å bytte til elektrisk kjøretøy kjapt for å være sikker på å motta støtte.

Innkjøp av persontransporttjenester

3.3 Tildelingskriterium

I tildelingskriteriet ble miljø og klima vektet likt som pris (40%). Tilbydere skulle her beskrive kjøretøyparken som skal benyttes ved de fire tidspunktene angitt i opptrappingsplanen. På denne måten ville ambisiøse tilbydere få uttelling for å bruke fossilfrie kjøretøy i anskaffelsen uavhengig om de var villige til å forplikte seg til opptrappingsplanen eller ikke. I tillegg ga det mulighet til leverandører til å gi et enda mer ambisiøst tilbud enn opptrappingsplanen.

	A	B	C	D
1	Kjøretøyparken som skal benyttes per 01.08.2020			
2	I evalueringen av kriteriet miljø, vil kjøretøy som skal benyttes i oppdrag for oppdragsgiver være en del evalueringen. Kjøretøy vil bli evaluert ut i fra tabellen nedenfor. Tilbydere skal fylle ut i hvite felter i kolonne D. NB! Kjøretøyene som oppgis skal være hovedkjøretøy for oppdraget. Med hovedkjøretøy menes kjøretøyene som skal brukes daglig i kontrakten. Reservekjøretøy skal ikke fylles ut i skjemaet.			
3				
4	Motor teknologi	Drivstoff	Poeng 0-10	Tilbyder skal angi antall kjøretøy som vil bli gjort med denne type drivstoff
5	Konvensjonelle drivstoff			
6	Diesel- og bensinmotor og hybrider (batteri < 25 kWh) Euro 6/VI	Konvensjonell diesel og bensin	0	
7	Gassmotor Euro 6/VI	Naturgass	0	
8	Gassmotor Euro 6/VI	Kombinasjon naturgass og biogass	2,5	
9	Hybrider (batteri ≥ 25 kWh) Euro 6/VI	Konvensjonell diesel/bensin og elektrisk	5	
10	Konvensjonelle biodrivstoff Konvensjonelle biodrivstoff (1. generasjon) fremstilles av råstoff som også kan brukes til å produsere mat eller dyrefôr (landbruksvekster).			
11	Dieselmotor Euro 6/VI tilpasset ED 95	ED 95 Bioetanol (konvensjonelt)	4	
12	Dieselmotor Euro 6/VI	B100 (konvensjonelt)	2	
13	Dieselmotor Euro 6/VI	HVO 100 (konvensjonelt)	2	
14	Avansert biodrivstoff Avansert biodrivstoff (2. generasjon) framstilles av rester og avfall, fra næringsmiddelindustri, landbruk eller skogbruk. Slike avanserte biodrivstoff har lavere risiko for indirekte arealbruksendringer.			
15	Dieselmotor Euro 6/VI tilpasset ED 95	ED 95 Bioetanol (avansert)	9	
16	Dieselmotor Euro Euro 6/VI	B 100 (avansert)	4	
17	Dieselmotor Euro Euro 6/VI	HVO 100 (avansert)	4	
18	Gassmotor Euro Euro 6/VI	Biogass (avansert)	9,5	
19	Nullutslippsteknologi			
20	Batterielektrisk	Hydrogen	10	
21		Elektrisitet	10	
22				
23	Utgangspunkt for skjemaet er drivstoffmatrisen som er utarbeidet av Difi, Miljødirektoratet og Transportøkonomisk institutt.			
24	Matrisen er tilgjengelig på Difi sine nettsider: https://www.anskaffelser.no/verktoy/veiledere/drivstoffmatrise-tunge-koyretoy			
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				
41				
42				
43				
44				
45				
46				
47				
48				
49				
50				
51				
52				
53				
54				
55				
56				
57				
58				
59				
60				
61				
62				
63				
64				
65				
66				
67				
68				
69				
70				
71				
72				
73				
74				
75				
76				
77				
78				
79				
80				
81				
82				
83				
84				
85				
86				
87				
88				
89				
90				
91				
92				
93				
94				
95				
96				
97				
98				
99				
100				

Skjemaet kan lastes ned på Klima Østfolds hjemmeside:
<https://klimaostfold.no/innkjop-av-klimalosninger/>

4.0 Resultat

Det var kun én leverandør som leverte tilbud i konkurransen, men kommunen antar at fokuset på klima og kjøretøy i anskaffelsen ikke hadde betydning for antall tilbud.

Taxisentralen ble tildelt kontrakt. Tilbudet overoppfylte opptrappingsplanen, og innen kontraktens utløp vil hele leveransen til kommunen gjennomføres med fossilfrie kjøretøy:

- Innen august 2020: 8 eltaxier og 1 på biogass (5 mer enn i opptrappingsplanen).
- Innen august 2021: 20 eltaxier og 2 på biogass (7 mer enn i opptrappingsplanen).
- Innen august 2022: 25 eltaxier og 2 på biogass (3 mer enn i opptrappingsplanen).
- Innen august 2023: 40 eltaxier og 2 på biogass (5 mer enn i opptrappingsplanen).

Det betyr at innen kontraktens utløp vil hele leveransen til kommunen være med fossilfrie kjøretøy dersom volumet forblir på dagens nivå. Kostnadene leverandøren tilbød i tilbudet var lavere enn i tidligere avtale.

Kommunen er nå i gang med sin forpliktelse, og vil sørge for at det etableres én hurtig- og én lynlader slikt det ble lovet i konkurransegrunnlaget. Etablering og drift vil settes bort til en kommersiell aktør.

Innkjøp av persontransporttjenester

5.0 Tips til gjennomføring av persontransportanskaffelse

Innkjøpet ansees å ha betydelig overføringsverdi til kommuner som skal gjennomføre anskaffelse av persontransporttjenester. Her er tips om noen suksessfaktorer for at klimainnkjøpet ble vellykket og som andre kommuner bør ta med seg når hvis de skal gjøre noe tilsvarende:

- **Forarbeid:** Den viktigste suksessfaktoren for innkjøpet er forarbeidet. Anbudet ble forberedt i lang tid og det ble satt av menneskelige ressurser til å gjøre nødvendige undersøkelser og avklaringer, som blant annet:
 - Gjennomføre leverandørkonferanse
 - Skaffe kostnadsoversikter
 - Finne mulige ladelokasjoner
 - Skrive vedtak for forankring
 - Gode interne sondering

Alt dette krever tid og ressurser, men var avgjørende for å lykkes.

- **Leverandørdialog:** Gå i dialog med leverandører for å identifisere barrierer og mulige tiltak for å stimulere til en overgang til fossilfrie taxier. Svarene kommunen fikk i leverandørkonferansen var svært nyttige.
- **Forankring:** Rådmannens ledergruppe kan være et egnet sted til forankring. Sørg for at midler til eventuelle tiltak, avsetning av arealer og oppfølgingsansvar av tiltakene er forankret.
- **Midler:** Undersøk om det finnes, eller om det er mulig å søke om, midler som kan brukes til ladeinfrastruktur for drosjer. Klimasats er et ypperlig sted å søke, men forutsetter at kommunen har en egenandel.
- **Erfaringsoverføring:** Se til anbudsdokumentene for formuleringer in inspirasjon.



**KLIMA
ØSTFOLD**

▶▶ TID FOR HANDLING



UTGITT AV KLIMA ØSTFOLD

