



Förstudierapport inom Fordonsförhyrning

96-84-2015



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

| | |
|---|----|
| 1 Sammanfattning | 3 |
| 2 Inledning | 4 |
| 3 Föregående upphandling | 7 |
| 4 Nuvarande ramavtal | 11 |
| 5 Informationsspridning av ramavtalen | 15 |
| 6 Behovsundersökning | 16 |
| 7 Marknadsundersökning | 31 |
| 8 Hållbarhet | 45 |
| 9 Andra upphandlingar inom området | 46 |
| 10 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd | 47 |
| 11 Elektroniska anbud | 48 |
| 12 Säkerhet | 49 |
| 13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling | 50 |
| 14 E-beställningar | 51 |
| 15 Rekommendation | 56 |
| 16 Källförteckning | 57 |
| 17 Bilagor | 58 |

1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet för Fordonsförhyrning löper ut den 7 april 2017. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling ska genomföras.

Ramavtalet inom området nyttjas i hög utsträckning och inget i statistiken visar på någon större förändring i efterfrågan.

Informationsinhämtning har skett genom en enkät som skickats ut till 340 myndighetspersoner. Därefter har projektgruppen haft ett referensgruppsmöte där representanter från 11 olika myndigheter deltog. Leverantörsdialoger har genomförts i form av möten samt genom utskickad enkät. Projektgruppen har även haft ett möte med en branschorganisation. Avlutningsvis har projektet tagit del av ramavtalsförvaltarens samlade erfarenheter av ramavtalsområdet.

Av den information som framkommit i svaren på enkäten och på mötet med referensgruppen kan konstateras att avropande myndigheter tycker att avtalet i stort har fungerat bra.

Statistiken visar att ramavtalet används i stor utsträckning. Denna höga nyttjandegrad bekräftades även av myndighetsenkäten där över 70 % av respondenterna uppgav att de har använt ramavtalet. Därtill är omsättningen, ca 170 MSEK per år, tillräckligt hög för att motivera en upphandling av ett nytt ramavtal på området.

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

Förstudierapporten framtagen av:

Mattias Ek

Fredrik Björnström

2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Statens inköpscentral (SIC) och omfattar Fordonsförhyring.

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

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

2.2 Mål med förstudien

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

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

2.3 Omfattning och avgränsningar i förstudien

Syftet med förstudierapporten har inte varit att ta fram en kravspecifikation till en kommande upphandling, och således är eventuella krav som kan ställas endast beskrivna på en övergripande nivå. Förstudierapporten beskriver nuläge och erfarenheter av användningen av ramavtalen inom området. Den innehåller 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.

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

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



2.4 Målgrupp

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

2.5 Metod för förstudien

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

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

Informationsinsamlingen till förstudien har skett genom att en enkät har skickats ut till 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 arbetet med förstudien och bidragit med värdefull information och synpunkter.

Vidare har projektgruppen haft möten med leverantörer för att få deras syn på det nuvarande ramavtalet och diskutera upplägg av en eventuellt kommande upphandling. En enkät har också skickats ut till leverantörer av hyrbilar.

Möte har hållits med ansvarig ramavtalsförvaltare från Statens inköpscentral.

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

2.6 Definitioner och förklaringar

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

Reserelaterad Fordonsförhyrning

Förhyrning upp till 30 dygn som gäller vid förhyrning på flygplats och järnvägsstation.

Övrig Fordonsförhyrning

Korttidsförhyrning upp till 30 dygn och långtidsförhyrning från 1 månad upp till 11 månader och 30 dygn. Leverans kan ske vid leverantörens utlämningsställe eller enligt överenskommelse.



Envägsförhyrning

Fordonet lämnas på annan plats än där det hämtades eller när leverantören hämtar/lämnar fordonet vid önskad plats.

3 Föregående upphandling

3.1 Upphandlingsform och tidpunkter för anbudsgivning och tilldelning

Den föregående upphandlingen genomfördes enligt ett öppet förfarande och som tilldelningsgrund användes lägsta pris. Förfrågningsunderlaget publicerades 2012-03-16 och sista anbudsdag var 2012-04-25. Ramavtalen började gälla från och med 2013-04-05.

3.2 Upphandlingens omfattning

Upphandlingen avsåg fordonsförhyring av bil, minibuss och lätt lastbil upp till 3,5 ton.

3.3 Anbudsområden

Upphandlingen var indelad i två (2) anbudsområden. Del A omfattade "Reserelaterad förhyring", del B omfattade "Övrig förhyring".

A. Reserelaterad förhyring. Avsåg förhyring av fordon som förhyrs upp till 30 dygn i samband med resa (t.ex. flyg eller tågresa).

B. Övrig förhyring. Avsåg förhyring av fordon som inte förhyrs i samband med annan resa. Området omfattade såväl korttidsförhyring (upp till 30 dygn) som långtidsförhyring (från 1 månad upp till 11 månader och 30 dygn).

Anbud kunde lämnas på ett eller på båda områdena.

3.4 Leverantörskvalificering, krav och utvärdering

3.4.1 Anbudsöppning

Anbudsöppning genomfördes 2012-05-07. Sex (6) anbud hade inkommit inom anbudstiden.

Anbudsgivare 1, First Rent A Car Aktiebolag, org nr 556434-7820.

Anbudsgivare 2, Hyrbilen H AB, org nr 556147-7075.

Anbudsgivare 3, Mabi Hyrbilar AB, org nr 556334-4901.

Anbudsgivare 4, Nordic MasterCar AB, org nr 556643-5177.

Anbudsgivare 5, Sweden Rent A Car AB, org nr 556102-2822.

Anbudsgivare 6, Svenska Statoil Aktiebolag, org nr 556000-6834.

Anbud hade lämnats enligt nedan:



| | Anbudsgivare | | | | | |
|-----------------------|--------------|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Anbud lämnas på del A | X | | | X | X | |
| Anbud lämnas på del B | X | X | X | X | X | X |

3.4.2 Prövning och utvärdering

Kvalificering, prövning och utvärdering av inkomna anbud genomfördes med utgångspunkt från de uppgifter som anbudsgivarna redovisat i sina skriftliga anbud. De anbud som visade att de uppfyllde samtliga ställda krav kopplat till kvalificering på av anbudsgivaren och på den efterfrågade tjänsten i förfrågningsunderlaget utvärderades i enlighet med utvärderingsmodellen lägsta pris.

Av förfrågningsunderlaget framgick att Statens inköpscentral avsåg att teckna ramavtal med högst fem (5) leverantörer per anbudsområde.

3.4.3 Administrativa krav och Leverantörsprövning

Först kontrollerades att anbuden uppfyllde de administrativa kraven. Därefter genomfördes kontroll av att anbuden uppfyllde samtliga, i förfrågningsunderlaget, ställda krav på leverantören.

Samtliga anbudsgivare uppfyllde alla krav som ställts i detta steg och gick vidare till prövning av de ställda kraven på tjänsten.

3.4.4 Prövning av anbud

Därefter genomfördes kontroll av att anbuden uppfyller samtliga, i förfrågningsunderlaget, ställda krav på tjänsten.

Två av anbudsgivarna, Mabi och Statoil, klarade inte prövningen.

Övriga kvarvarande anbudsgivare uppfyllde kraven på tjänsten och gick vidare till utvärderingen.



3.4.5 Utvärdering anbudsområde A Reserelaterad förhyrning

Statens inköpscentral avsåg att teckna ramavtal med högst fem (5) leverantörer per anbudsområde, de fem (5) som lämnat lägsta totala utvärderingspris.

Resultatet av prisutvärderingen framgår av nedan:

| Anbudsområde A | Anbudsgivare | | |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Reserelaterad förhyrning | 1 | 4 | 5 |
| Totalt utvärderingspris | 41 537 710 kr | 48 324 535 kr | 42 461 265 kr |

| | | | |
|--------------------|---|---|---|
| Rangordning | 1 | 3 | 2 |
|--------------------|---|---|---|

3.4.6 Utvärdering anbudsområde B Övrig förhyrning

Statens inköpscentral avsåg att teckna ramavtal med högst fem (5) leverantörer per anbudsområde, de fem (5) som lämnat lägsta totala utvärderingspris.

Resultatet av prisutvärderingen framgår nedan:

| Anbudsområde B | Anbudsgivare | | | |
|--------------------------------|---------------|----------------|----------------|---------------|
| Övrig förhyrning | 1 | 2 | 4 | 5 |
| Totalt utvärderingspris | 97 820 225 kr | 100 678 535 kr | 133 033 690 kr | 95 992 695 kr |

| | | | | |
|--------------------|---|---|---|---|
| Rangordning | 2 | 3 | 4 | 1 |
|--------------------|---|---|---|---|

Hyrbilen H AB inkom efter tilldelningsbeslut med en önskan om att dra tillbaka sitt anbud. Statens inköpscentral accepterade deras önskemål.

3.5 Överprövning

Tilldelningsbeslutet som lämnades 2012-05-25 överprövades av två anbudsgivare, First Rent A Car Aktiebolag (Hertz) och Nordic MasterCar AB (Sixt).

Hertz argumenterade främst för att Sweden Rent A Car AB (Avis) i sitt anbud hade offererat fordon som inte uppfyllde kraven i förordning SFS 2009:1 om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Statens inköpscentral i sin tur argumenterade för att Avis i samtliga fordonsklasser hade offererat fordon som uppfyllde alla ställda krav i upphandlingen och att omständigheten att det i Avis anbud förekom enstaka fordon som inte uppfyllde kraven inte kunde föranleda att anbudet skulle förkastas. Vidare menade Hertz att Avis inte hade hyrbilskontor på samtliga de orter som angavs som krav i upphandlingen. Statens inköpscentral bemötte det med att det i



upphandlingen inte ställdes krav på fysiska kontor utan att kravet var att det skulle kunna ske utlämning av fordon på de angivna orterna. Förvaltningsrätten avslog Hertz ansökan. Hertz överklagade till Kammarätten i Stockholm. Kammarätten meddelande prövningstillstånd men även Kammarätten avslog överklagandet varefter Hertz överklagade till Högsta förvaltningsdomstolen med yrkande om interimistiskt beslut. Högsta förvaltningsdomstolen avslog yrkandet om interimistiskt beslut 2013-04-04. Högsta förvaltningsdomstolen meddelade 2013-04-23 att man inte meddelar prövningstillstånd.

Sixt överprövade tilldelningsbeslutet med argumentationen att Hyrbilen H AB (Hyrbilen) hade offererat fordon som inte uppfyllde kraven i förordning SFS 2009:1 om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor och att anbudet således borde förkastas. Även här argumenterade Statens inköpscentral för att Hyrbilen i samtliga fordonsklasser hade offererat fordon som uppfyllde alla ställda krav i upphandlingen och att omständigheten att det i Hyrbilen anbud förekom enstaka fordon som inte uppfyllde kraven inte kunde föranleda att anbudet skulle förkastas. Förvaltningsrätten meddelade 2012-09-10 att man avslog Sixts ansökan. Sixt gick inte vidare till högre instans. Det faktum att Hyrbilen 2012-11-07 begärde att få dra tillbaka sitt anbud och att Statens inköpscentral accepterade detta innebar även att Sixt blev tilldelade ramavtal.

3.6 Synpunkter och erfarenheter från föregående upphandling

Ansvarig projektledare sammanställde en erfarenhetsrapport efter att föregående upphandling avslutades, innehållande erfarenheter från upphandlingen samt förslag och synpunkter inför nästa upphandling, som framgår enligt nedan:

Projektet levererade efterfrågade ramavtal inom totalt antal budgeterade timmar och kostnader. Tidsplanen fick justeras men projektledaren bedömer att utfallet av projektet följer vad som efterfrågades i direktivet.

Den föregående projektledaren lyfte fram att kommande upphandling bör föregås av en förstudie. Frågor som man enligt projektledaren behöver utreda är t.ex. fordonsgruppernas klassificering, geografisk täckning och uppdelningen av anbudsområden.

4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen, som började gälla från 2013-04-08, gäller till och med 2017-04-07.

4.2 Avropsordning

Ramavtalsleverantörerna är rangordnade enligt 4.3.1 och 4.3.2 nedan.

4.3 Antagna ramavtalsleverantörer

4.3.1 Ramavtalsområde A Reserelaterad förhyrning

Följande ramavtalsleverantörer antogs:

1. Anbudsgivare 1, First Rent A Car Aktiebolag (Hertz)
2. Anbudsgivare 5, Sweden Rent A Car AB (Avis)
3. Anbudsgivare 4, Nordic MasterCar AB (Sixt)

4.3.2 Ramavtalsområde B Övrig förhyrning

Följande ramavtalsleverantörer antogs:

1. Anbudsgivare 5, Sweden Rent A Car AB (Avis)
2. Anbudsgivare 1, First Rent A Car Aktiebolag (Hertz)
3. Anbudsgivare 4, Nordic MasterCar AB (Sixt)

4.4 Försäljningen på ramavtalen

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

4.4.1 Total omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende 2015. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av de tre ramavtalsleverantörerna.



4.4.2 Omsättning per ramavtalsleverantör

Redovisning av försäljning ifrån Sweden Rent A Car AB (Avis) 2015.

| Avtalsområde | Försäljning (kr) |
|--------------------------|-----------------------|
| Reserelaterad förhyrning | 6 838 651 kr |
| Övrig förhyrning | 107 138 861 kr |
| Totalt | 113 977 512 kr |

Redovisning av försäljning ifrån First Rent A Car Aktiebolag (Hertz) 2015.

| Avtalsområde | Försäljning (kr) |
|--------------------------|----------------------|
| Reserelaterad förhyrning | 46 242 899 kr |
| Övrig förhyrning | 7 658 275 kr |
| Totalt | 53 901 174 kr |

Redovisning av försäljning ifrån Nordic MasterCar AB (Sixt).

| Avtalsområde | Försäljning (kr) |
|--------------------------|---------------------|
| Reserelaterad förhyrning | 261 042 kr |
| Övrig förhyrning | 1 816 758 kr |
| Totalt | 2 077 800 kr |

4.4.3 Omsättning per ramavtalsområde

Redovisning av försäljning ifrån samtliga ramavtalsleverantörer 2015.

| Avtalsområde | Försäljning (kr) |
|--------------------------|-----------------------|
| Reserelaterad förhyrning | 53 342 591 kr |
| Övrig förhyrning | 116 613 894 kr |
| Totalt | 169 956 486 kr |

4.4.4 Administrativ avgift

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

4.5 Ramavtalsanvändare

Nedan listas de 10 avropsberättigade myndigheter som nyttjat ramavtalen mest år 2015 (baseras endast på statistik ifrån Avis).



| Myndigheter | Andel (%) |
|---------------------------|-----------|
| Försvarsmakten | 24 |
| Skogsstyrelsen | 15 |
| Arbetsförmedlingen | 15 |
| Länsstyrelserna | 10 |
| Norrköpingsverken (6 st.) | 6 |
| Universitet/högskolor | 6 |
| Polisen | 4 |
| SKV/KFM | 3 |
| Jordbruksverket | 1 |
| Försäkringskassan | 1 |

4.6 Avstegsanmälan

Nedan anges de större avstegsanmälningar som har gjorts från nuvarande ramavtal.

2014

- **Swedac**, avsteg: 2014-08-22
"Swedac har ett behov av att bilar avlämnas i ett garage mitt emot vårt kontor i Borås dagen innan våra medarbetare ska resa. Swedac har tidigare fått denna tjänst kostnadsfritt men så är inte fallet i.o.m. det statliga ramavtalet. Swedacs personal reser tidigt på morgonen och i vår upphandling har vi ställt krav på att hyrbilar ska levereras kostnadsfritt till "garaget" dagen innan bilen ska användas. Ungefärlig omsättning: 700 000 kr per år".

2015

- **Länsstyrelsen i Norrbotten**, avsteg: 2015-03-20
"På grund av ställda speciella krav blir det för dyrt att hyra bilar med hög markfrigång på det statliga ramavtalet. Tidigare år har visat på en avsevärd kostnadsminskning. Uppemot 6 000 kr billigare per vecka. Länsstyrelsen genomför många olika aktiviteter under barmarkssäsongen. Det rör sig bland annat om kontrollverksamhet för lämnade jordbruksstöd samt inventeringar och fältstudier av olika slag. I många fall sker förflyttningar utanför det allmänna vägnätet vilket ställer särskilda krav på fordonen, speciellt på markfrigången. Ungefärlig omsättning: 700 000 kr – 800 000 kr per år".

2016

- **Länsstyrelsen i Jönköpings län**, avsteg: 2016-03-14
"Vi har behov för vår fältverksamhet av att hyra ett antal fyrhjulsdrivna bilar med hög markfrigång. Efter marknadsundersökning har det visat sig att leverantören på det statliga ramavtalet har en avsevärt högre prisbild än lokala konkurrenter. Ungefärlig omsättning: 3 000 0000 kr".

4.7 Förvaltning av ramavtalet

Ramavtalet förvaltas av enheten för ramavtalsförvaltning vid Statens inköpscentral.

4.7.1 Synpunkter och erfarenheter från förvaltningen

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

Nedan presenteras några sakfrågor som enligt ansvarig förvaltare bör tas om hand:

- Förtydligande av Reserelaterad och Övrig förhyrning vad gäller punkt 4 i Reserelaterad förhyrning:
 - förhyrningar när ramavtalsleverantören hämtar/lämnar fordonet vid önskad plats. Detta innebär att fordonet ska bokas i samband med att myndigheten företar en resa, inte en förrättning. För det fall en myndighet avser att hyra fordon i sammanhang som inte sker i anslutning till en bokad resa, ska ramavtalet för Övrig förhyrning användas.
- Tillkommande avgifter t.ex. när man överskrider 3 500 km/månad vid långtidsförhyrning.
- Vid önskemål om automatväxlat fordon debiteras idag extra för detta. Efter möte med ramavtalsleverantörerna 2015, har överenskommit att ingen avgift ska tas ut för automatväxlad bil. Bör regleras i en kommande upphandling.
- Allt fler myndigheter önskar hyra elbilar respektive hybridbilar. Dessa finns inte med i ramavtalet.
- Förtydligande bör göras inom området Övrig förhyrning när fordon hyrs under 11 mån 30 dagar. Idag står det 1-3 månader, 3-6 månader respektive 6-11 månader. Skalan bör eventuell skrivas om till 1-3, 1-6 respektive 1-11 månader.
- Förtydligande om försäkringar och självrisk. T.ex. vid stenskott.
- Hyra/timme – bilpooler.

Nedan presenteras ansvarigs ramförvaltares förslag:

- Ramavtalen förlängs i ytterligare ett år t o m 2017-04-07.
- I maj 2013 genomfördes ett möte med representanter från Forsvarsmakten (FM), sakägare, konsult samt upphandlare. FM har gjort en översyn över ett antal inköpsområden, vilket medfört att ett antal nya faktorer tillkommit vilka inte fanns med i förstudien inför upphandlingen 2012. FM står för ca 100 mkr/år inom området Övrig förhyrning. Ett nytt möte med bl.a. FM bör genomföras för en fördjupad genomgång av den nya informationen.
- I en kommande förstudie bör undersökas om ett delområde Bussar med förare kan läggas till detta ramavtalsområde.

5 Informationsspridning av ramavtalen

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

6 Behovsundersökning

I förstudien har det genomförts en enkätundersökning samt ett referensgruppsmöte.

6.1 Myndighetsenkät

En enkät gick ut till 340 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 139 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 41 %.

Syftet med enkäten var att undersöka behovet av samt önskemål 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.

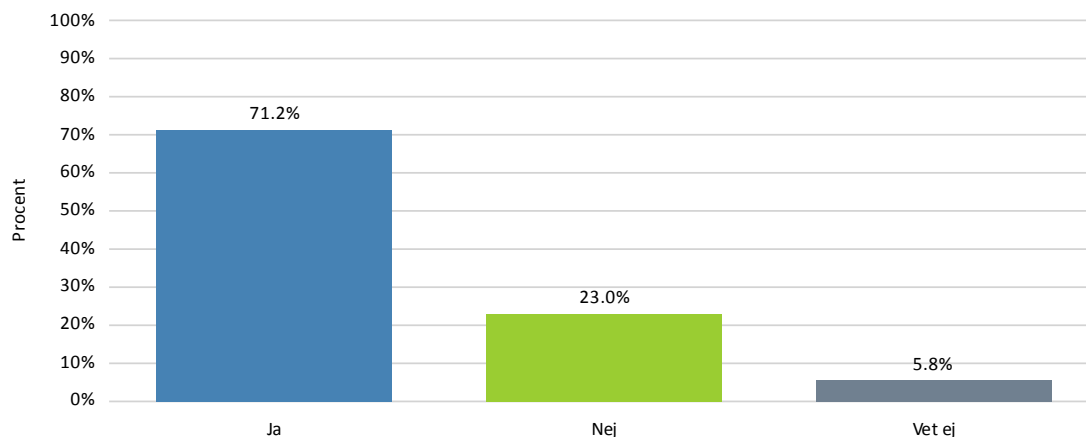
De myndigheter som svarat på enkäten har varit av varierande storlek. Tyngdpunkten har varit myndigheter med 21-100 anställda. De flesta som svarat har angivit upphandlare/inköpare som yrke, men även administratör samt avdelningschef/enhetschef har varit vanligt förekommande.

Här följer ett urval av svar på frågor som ställdes i enkäten (se bilaga 1, Myndighetsenkät, för att se svar på samtliga ställda frågor).

6.1.1 Användning av ramavtalet

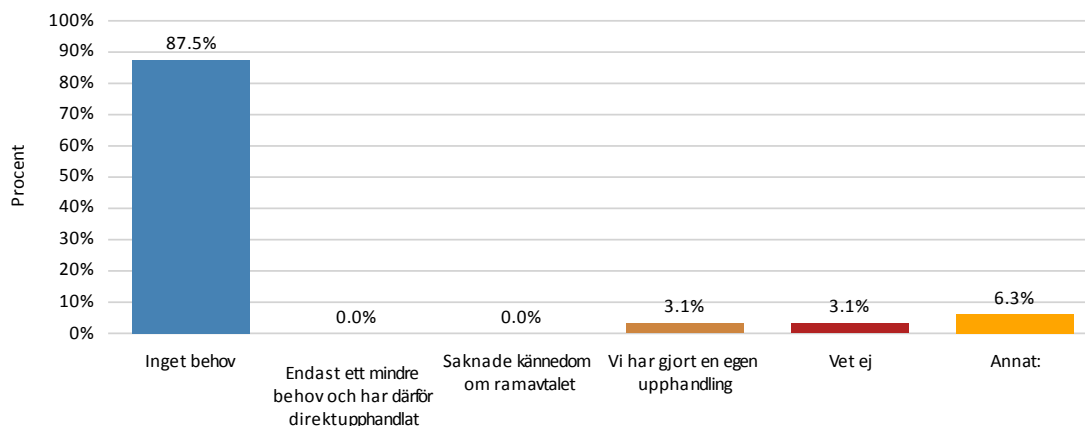
Använder ni det statliga ramavtalet som finns för Fordonsförhyrning?

En majoritet av respondenterna, 71,2 %, använder sig av det nuvarande ramavtalet.



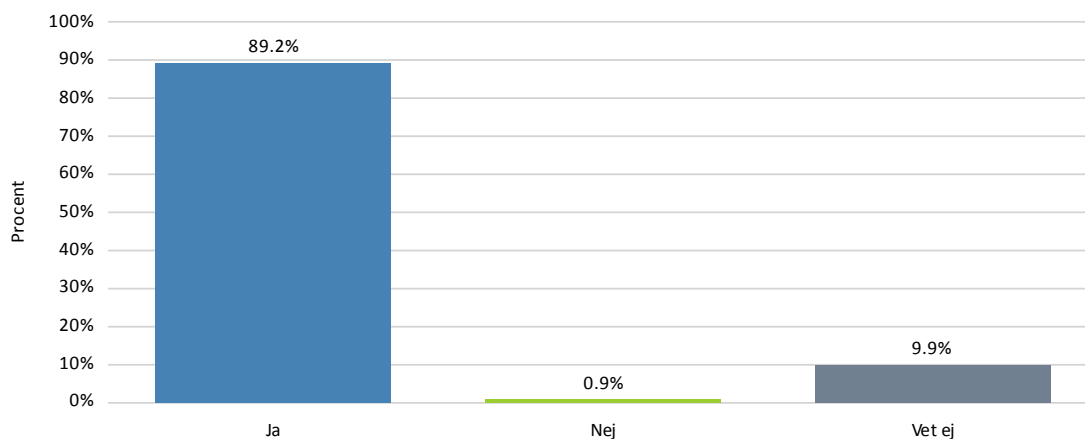
Varför använder ni inte det statliga ramavtalet

87,5 % av respondenterna har inget behov av ramavtalet. Endast 3,1 % av respondenterna har genomfört en egen förenklad eller öppen upphandling.



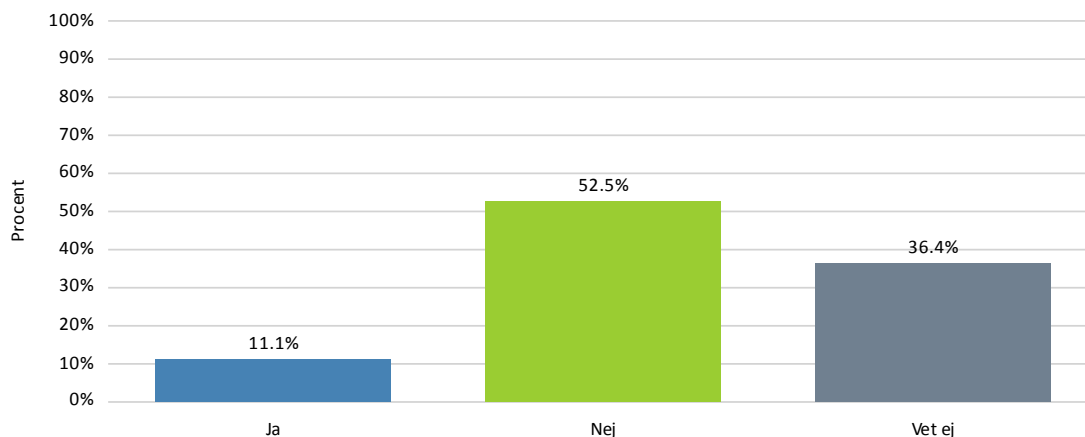
Är ni nöjda med utbudet av fordonstyper på ramavtalet?

89,2 % av respondenterna anser att de är nöjda med produktutbudet på nuvarande ramavtal. 9,9 % kunde inte besvara frågan.



Finns det några tjänster som saknas i nuvarande ramavtal?

52,5 % av respondenterna anser att det inte saknas några tjänster på nuvarande ramavtal. 11,1 % anser att det saknas tjänster på nuvarande ramavtal. Över en tredjedel, 36,4 %, av respondenterna kunde inte besvara frågan.

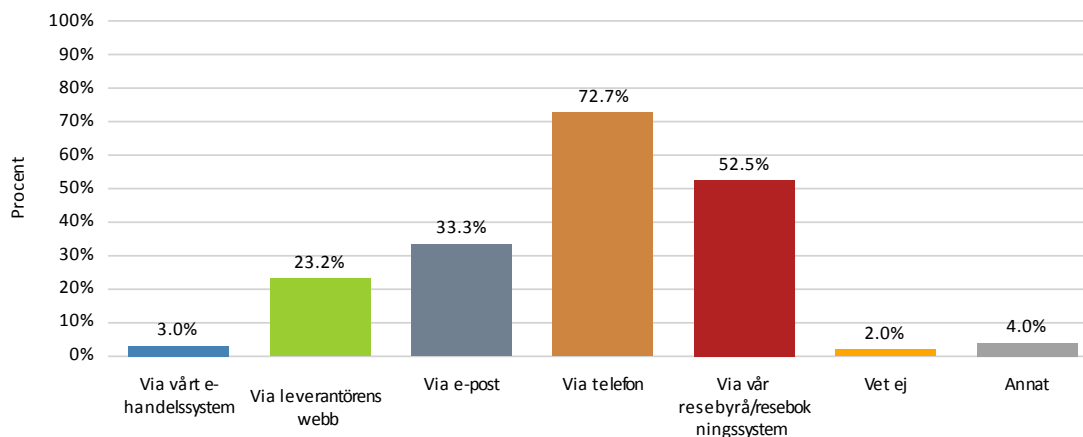


Som exempel på tjänster som saknas på nuvarande ramavtal angavs följande:

- *"Vi har stort behov av att hyrbilsföretagen kan leverera fordonen till vårt kontor (hämta och lämna) kostnadsfritt dagen innan förhyrningen börjar och hämta fordonen dagen efter förhyrningen är avslutad."*
- *"Fast pris på alkoholås."*
- *"Fleet Management System i långtidshyrda fordon. Fungerande samlingsfakturerering."*
- *"Automat - Efterfrågas allt oftare."*
- *"4x4 Hög fri markgång, miljöbil."*
- *"Möjligheten att avropa elektroniska körjournaler."*
- *"Bilar utrustade med fast GPS."*
- *"Det vore också bra om man i framtiden genom hyrbilsleverantören, kunde erhålla drivmedelskort till de bolag som staten tecknat avtal med."*
- *"Om möjligt längre tids förhyrning, tills vidare förhyrning upp till två år. Vi har stort behov av fordon som klarar lite terräng, hög markfrigång och fyrhjulsdrift."*
- *"Full försäkring borde ingå i avtalet. ej överlåta åt upp myndighet att teckna vid beställning/förhyrning."*
- *"Fyrhjulsdriven pickup."*

På vilket/vilka sätt gör ni idag bokningar/beställningar av hyrbilar?

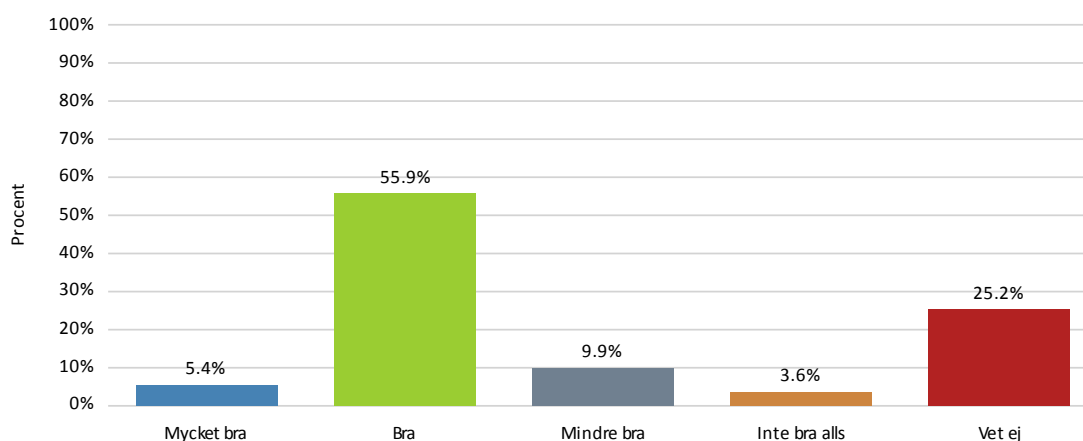
72,7 %, genomför avrop från nuvarande ramavtal genom att ringa till ramavtalsleverantörerna. 52,5 % genomför avrop genom resebyrå/resebokningssystem.



6.1.2 Ramavtalets omfattning

Vad anser ni om uppdelningen på nuvarande ramavtal (Reserelaterad fordonsförhyrning respektive Övrig fordonsförhyrning)?

61,3 % anser att det är bra eller mycket bra att nuvarande ramavtal är uppdelat på två olika områden och en mindre del anser att det är mindre bra eller inte bra alls. 25,2 % av respondenterna har dock svarat att de inte har någon åsikt avseende denna fråga.



Har ni förslag på någon annan uppdelning?

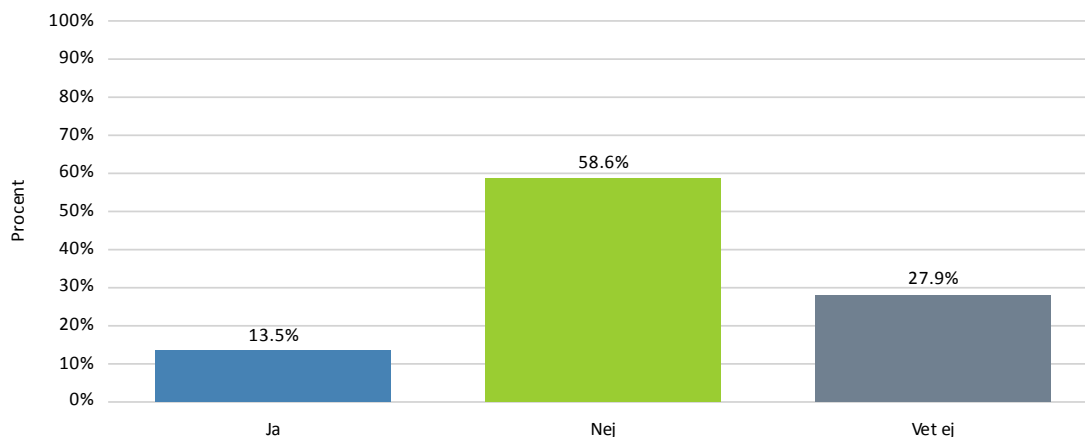
Svaren som inkom var följande:

- *”Skilj på personbil, Lastbil/buss. Oftast är det typen av fordon som styr inte var man hyr. Behöver det regleras kan det vara reglerat i avtalets prislista. Idag tar man fel avtal.”*

- *"För vår del ser jag ingen vits med att ha en uppdelning alls. Bättre att ha en leverantör för all fordonsuthyrning."*
- *"Uppdelningen har föranlett väldiga diskussioner och förvirring bland de som nyttjar det i vår myndighet, om uppdelningen ska vara på samma sätt så måste vägledningen bli mycket tydligare, kanske ett flödesschema."*
- *"Det räcker med ett avtalsområde. Leverantörerna bör kunna erbjuda samma tjänster under ett avtal."*
- *"Behöver det delas upp? Det skapar förvirring hos beställarna då de inte vet vilket avtal de ska använda, uppdelningen är inte solklar."*
- *"Sektorsvis. Dela upp mellan departementen."*
- *"Det har varit svårt att informera om avtalet och att det finns olika leverantörer för de olika delarna. Svårt att förklara skillnaden mellan reserelaterat och övrig förhyrning."*
- *"Många har svårt att se skillnaden mellan Reserelaterad fordonsförhyrning och Övrig fordonsförhyrning."*
- *"Hellre ett avtal där två leverantörer vinner upphandlingen, för större valfrihet och lättare möjlighet till styrning."*
- *"Vi har en hög användargrad av självbokning både på tåg och flyg och önskar ha det även på bilhyra generellt. Det är inte möjligt idag eftersom det är olika leverantörer på reserelaterat och icke reserelaterat. Det är högst förvirrat för resenärerna och skulle bli näst intill omöjligt att pedagogiskt förklara på självbokningssidan vilket som är vilket."*
- *"Det är svårt för användaren att veta vilket avtal de ska använda och risken att de väljer fel leverantör när det är två olika som är rangordnad 1:a för respektive område."*
- *"Har problem med gränsdragningen- alla bilresor är väl reserelaterade."*
- *"Vi bokar vid resor i Sverige oftast flyg eller tåg separat från bokning av hyrbil."*

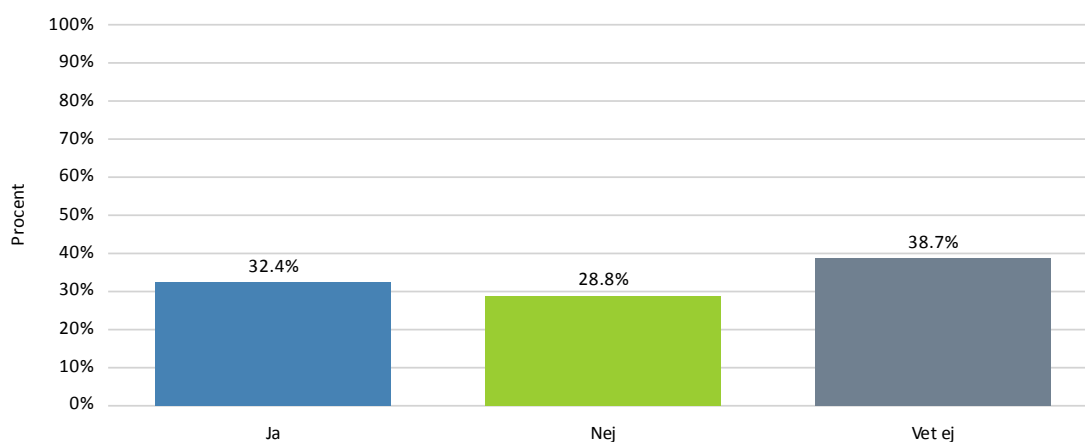
Finns det i er organisation önskemål om att kunna hyra bil per timme (s.k. bilpool)?

58,6 % svarar att man inte har önskemål om att hyra bil per timme. 13,5 % anger att man har önskemål om att kunna hyra bil per timme. 27,9 % av respondenterna har dock svarat att de inte har någon åsikt avseende denna fråga.



Finns det i er organisation önskemål om att kunna hyra elbilar?

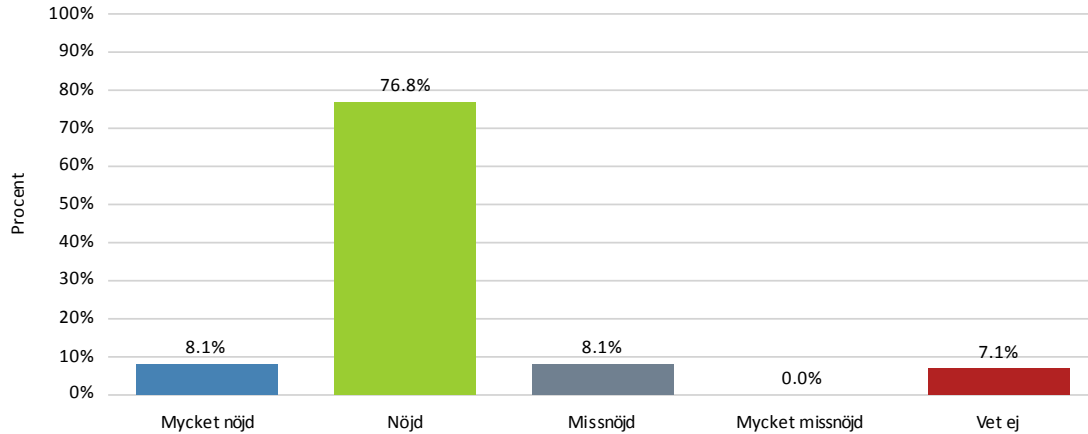
32,4 % av respondenterna svarar att man har önskemål om att kunna hyra elbilar och nästan lika många, 28,8 % svarar att man inte har det. 38,7 % av respondenterna har dock svarat att de inte har någon åsikt avseende denna fråga.



6.1.3 Fördelar och nackdelar med nuvarande ramavtal

Hur nöjda är ni överlag med nuvarande ramavtal?

84,9 %, är nöjda eller mycket nöjda med nuvarande ramavtal. 8,1 % anser att de är missnöjda med ramavtalet och 7,1 % kunde inte besvara frågan.



Som exempel på varför respondenterna var nöjda/mycket nöjda med nuvarande ramavtal angavs följande:

- *"Finns det vi behöver."*
- *"Ramavtalade leverantörer finns nära till hands geografiskt."*
- *"Det fungerar bra."*
- *"Enkelt att använda och avtalet täcker det som det behöver täcka."*
- *"Smidigt att använda och hyfsat billigt."*
- *"Bra funktion och kvalitet."*
- *"Smidigt att nyttja och bra service från leverantör."*
- *"Lätt att avropa med rangordning."*
- *"Samarbetet med nuvarande leverantör fungerar prickfritt."*
- *"Smidigt att boka de få gånger vi använt ramavtalet, trevlig personal."*
- *"Bra service. Framkörning och hämtning av bilar vid arbetsplatsen."*
- *"Det är lagom antal leverantörer och de lyckas oftast hjälpa oss när vi behöver externa bilar."*
- *"Det är bra att det finns ett ramavtal och det verkar ju fungera rimligt bra."*
- *"De företag som ligger som etta i rangordning erbjuder mycket bra service och har bra bilar."*
- *"Fungerar bra med återrapportering och tillgänglighet."*
- *"Kontakten med ramavtalsleverantören har varit mycket bra."*
- *"Vi har inte haft några problem med avrop."*
- *"Ramavtalet tillgodoser våra behov."*
- *"Bra utbud av bilar, priser och tydlighet vad som ingår i priset samt möjligheter till eventuella tillval."*
- *"Vi har fått väldigt bra pris på bilar som vi hyr på maxtid."*
- *"Har en bra dialog med den lokala kontakten som tillgodoser våra behov."*
- *"Bra uppdelning."*
- *"Bilarna har levererats till oss i tid till vår tjänsteresa. Bilarna har haft god standard. Bra och snabb service och de kan alltid leverera de antalet bilar vi önskar."*
- *"Har inte haft några problem med vare sig leverantörer eller bokningsflöde."*
- *"Det mesta finns att tillgå i form av biltyper samt att det fungerar smidigt."*



- *"Få reklamationer från användare."*
- *"Vi har kunnat hyra bil där vi velat när vi velat."*
- *"Leverantörer sköter sig bra och levererar fordon som är överenskommet."*
- *"Vi har en lokal anpassning, med leverans till myndigheten - och fungerande säker nyckelhantering."*
- *"Vi har en fungerande webbokning."*
- *"I huvudsak leveranser av önskade fordon på utsatt tid och plats."*
- *"Nöjd med avtalet, bland annat bra bilutbud, miljöbilar, täcker hela Sverige, bokning är tillgänglig hos leverantör och avtalad resebyrå."*

Som exempel på varför respondenterna är missnöjda med nuvarande ramavtal angavs följande:

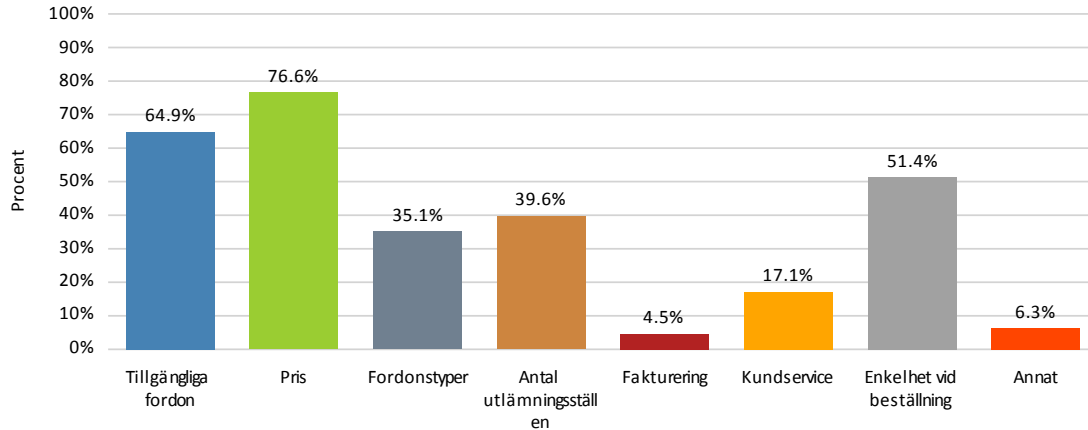
- *"Krav kring fakturering, skadehantering, vägassistans, bokning/beställning (AeTM¹), hämtning/lämning är för luddigt ställda och gör avtalet onödigt svårt att hantera i praktiken."*
- *"För oss som har betydligt lägre löne- och kostnadsläge blev det en katastrof att avtalet blev rangordnat. Vi hyr mycket bil. Våra kostnader för bilhyra ökade med minst 30 % (vi hyr för ca 1 mkr/år) p.g.a. rangordningen. Dessutom fick vi en leverantör som har sämre park med miljöbilar. Jag vill absolut att nästa ramavtal ska gälla med förnyad konkurrensutsättning."*
- *"Problem med leveranser. Vid service av bilar får vi ingen ersättningsbil. Vi får bilar utan dubbdäck på vintern. Dålig skötsel av bilarna, t.ex. tvätt."*
- *"Två olika leverantörer av samma tjänst skapar förvirring och onödiga fel samt ökar administrativa kostnader."*
- *"Upphandlade hyrpriser för fyrhjulsdrevet fordon är alldeles för högt."*
- *"Vi är nöjda med en av leverantörerna men inte en annan som ofta strular vid telefonbokningar, och leveranser av fordon utanför kontorstid."*
- *"Biluthyrningsföretaget har inte tillgång till tillräckligt många hämtnings- och avlämningsplatser. Vi tvingas hyra egna bilplatser för att biluthyrningsföretaget ska kunna lämna och hämta sina hyrbilar. Krav på detta bör finnas i nytt ramavtal."*

6.1.4 Kravställande vid kommande upphandling

Vad anser ni vara de tre viktigaste och mest relevanta krav/utvärderingskriterier som kan ställas vid en kommande upphandling av Fordonsförhyring?

76,6 % av respondenterna anser att pris är en av de viktigaste aspekterna som ska beaktas i en eventuellt kommande upphandling. Tillgängliga fordon, 64,9 %, och enkelhet vid beställning, 51,4 % är även viktiga krav som respondenterna lyfter fram följt av antal utlämningsställen, 39,6 %, och fordonstyper, 35,1 %.

¹ Amadeus e-Travel Management (AeTM) är ett självbokningsverktyg.



Av de 6,3 % respondenterna som svarat annat anser flera att miljökrav är viktigt att ställa i en upphandling av fordonsförhyrning.

Har ni några förslag på förbättringar och/eller förändringar som ska ingå i ett eventuellt kommande ramavtal avseende Fordonsförhyrning, som ni vill delge Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet?

Nedan följer några exempel på respondenternas förslag på förbättringar/förändringar:

- *"Tydligare miljökrav."*
- *"För vår del vore det bättre om avtalet inte var rangordnat, utan man kan välja själv vilken leverantör man vill ha. Då skulle det väl bli en andra konkurrensutsättning - och då kanske vi kan få ner priset ännu lite till."*
- *"Gör regional fördelning."*
- *"Extralysen finns det behov av vid körning i Norrland."*
- *"Bättre bokningsdialog i självbokningssystem t.ex. AeTM."*
- *"Reglera försäkringsutbud och skadehantering tydligare."*
- *"Erbjud heltäckande avtal med förhyrningar från en timme till tillsvidareförhyrningar."*
- *"Statistik på långtidshyrda fordon måste vara individbaserad och inte bygga på schabloner som idag (kanske Fleet management system vore något här?)."*
- *"Tydliggöra ansvar vid vägassistans/incidenthantering."*
- *"Krav på central fordonsadministration hos leverantören för stora kunder (Single Point of Contact)."*
- *"Tydligare vitesformuleringar."*
- *"Att hyrbilsbolaget levererar länk till internetbeställning, som vi kan använda oss av på eget intranät."*
- *"Det måste gå fort och vara smidigt att hyra bil."*
- *"Uppdelningen mellan reserelaterad och vanlig förhyrning skapar förvirring. Även bland uthyrarna."*
- *"Vi önskar fler miljöbilsalternativ."*
- *"Vi önskar också krav på att om det finns ett utlämningsställe i närheten så ska vi kunna vända oss dit i första hand istället för att få bilen utkörd från annat kontor"*

som har första plats i rangordningen. Det bidrar till mer administrativt krångel med utkörning då vi måste synka med parkeringsplatser och avgifter för parkering, vilket inte behövs när vi själva kan hämta bilen i närheten. Det är dock bra att utkörningsalternativet finns om det behövs.”

- *”Att ramavtalet anpassas för e-handel.”*
- *”Vi skulle vilja att till alla bilar, framför allt de 4-hjulsdrivna, ska medfölja reservhjul.”*
- *”Vi skulle vilja att ni tittar på möjligheten till självriskeliminering.”*
- *”För oss är det viktigt med tillgänglighet och lätt att avropa fordon via e-handel.”*
- *”Förutom att automat kommer med har jag inget att tillägga.”*
- *”Vi önskar att man tar med i en upphandling att bilen skall levereras och hämtas på domstolen av uthyrningsfirmans personal.”*
- *”Jag tar gärna omaket att upphandla en gång till för att få till bättre pris.”*
- *”Beställningar via e-handelsformulär!”*
- *”Problem med faktureringen. Har haft mycket problem att få hyrbil fakturerat via resekontot, leverantörerna har haft problem att ordna denna uppkoppling (vi använder Diners TAC resekonto). Dessutom har leverantörerna lagt upp egna kundnummer för enskilda departement och direktfakturerar dem, trots att vi bett dem att inte göra det.”*
- *”Tydligare regler kring service av bilarna.”*
- *”Har upplevt att fakturering/kreditering inte fungerat tillfredsställande.”*
- *”Nuvarande avtal är dyrt i synnerhet på 4x4.”*
- *”En leverantör per myndighet för hyrbilar.”*
- *”Elektroniska följesedlar som kan skickas in till Agresso inköpssystem och som kan matchas mot fakturor.”*
- *”Förenkling vid beställning.”*
- *”Jag tror att det viktigaste är att det finns firmor med bra spridning. Det ska vara lätt att beställa och faktureringen ska vara smidig. Det ska vara lätt att hyra bil.”*
- *”Ett avtal för alla hyrbilar.”*
- *”Viktigt med bilmodeller som har hög markfrigång och har fyrhjulsdrift. Viktigt med miljöbilar och helst möjlighet att hyra under långa perioder.”*
- *”Krav på elektronisk fakturering samt möjlighet att lägga elektroniska beställningar.”*
- *”Miljöfordon, Miljöfordon med högre markfrigång.”*
- *”Tänk på hur bokningar sker för oss som använder självbokningssystem, blir det väldigt krångligt att följa avtalen.”*
- *”Fundera över en helförsäkring alltid ska ingå.”*
- *”Krav på miljöbil. Bokningsbekräftelse, Krav på att leverantören vid hämtning av bil redovisar ett protokoll där det framgår att det finns en befintlig skada på bilen eller inte så att våra användare inte råkar ut för att få betal för en skada som redan fanns på hyrbilen.”*
- *”Tydligare fakturor”*
- *”Enhetliga fordonsklassificeringar”*
- *”Automatiskt förhandsval av miljöbil.”*
- *”Web-blankett för avrop.”*
- *”Hämtning och leverans till myndigheten.*
- *”Inkludera vinterdäck i grundpriset!”*



- *"Uthyrningsföretaget ska vid uthyrning/fakturering ha samma indelning i bilklasser som i ramavtalet. Som det är nu behövs en översättningstabell för att kunna kontrollera rätt pris i rätt bilklass."*
- *"Att avtalet gäller även utrikes fordonförhyrning."*
- *"Jag vill att det tydligt ska framgå i avtalet vad som gäller om det uppstår en fordonsskada. Leverantören ska kunna styrka att man verkligen betalat en självrisk till försäkringsbolaget om vi blir debiterade detta. "*
- *"Styr leverantörer tydligare mot självbokningssystem (AeTM)."*
- *"Fungerande fakturering (avstämningfiler) är avgörande för stora kunder."*
- *Statistik på individnivå för långtidshyrda fordon."*
- *"Det måste var enkla prislister."*
- *"Eftersom inte hela momsen får lyftas vid bilhyra borde uthyraren räkna ut aktuell moms som får lyftas."*
- *"Självriskreducering, inklusive viltolyckor, borde alltid ingå i offererade priser."*
- *"Förnyad konkurrensutsättning tack!"*
- *"Tillgänglighet och service viktigt för kunden."*
- *"Vår miljöpolicy ställer högre krav än nuvarande avtal."*
- *"Tydlighet med uppgifter om leverantörernas kontaktperson vid behov för fakturafrågor och fakturajusteringar."*

6.1.5 Sammanfattning av myndighetsenkät

- En majoritet av respondenterna använder sig av nuvarande ramavtal.
- 89,2 % av respondenterna anser att de är nöjda med fordonstyperna på nuvarande ramavtal.
- De flesta av respondenterna är nöjda med tjänsterna på ramavtalet. Några anser dock att full försäkring borde ingå i ramavtalet.
- De flesta respondenterna är nöjda med uppdelningen av ramavtalet. De som inte är det anger främst att det inte behövs någon uppdelning alls.
- Ett fåtal respondenter anger att man har önskemål om bilpool. Var tredje respondent svarar dock att man inte vet.
- En tredjedel av respondenterna anger att man har önskemål om att kunna hyra elbilar.
- Några av respondenterna tycker att det är höga priser på ramavtalet, speciellt vad gäller fordon med fyrhjulsdrift. De önskar förnyad konkurrensutsättning som avropsform.

6.2 Möte med myndigheter

6.2.1 Om referensgruppsmöte

Den 26 februari 2016 genomfördes ett referensgruppsmöte med 12 representanter från 11 olika statliga myndigheter. På mötet deltog exempelvis Försvarmakten, Arbetsförmedlingen och Länsstyrelsen som utgör några av de största användarna av nuvarande ramavtal.



Syftet med mötet var att få en bild av hur behovet av hyrbilar ser ut samt att ge möjlighet för myndigheterna att inkomma med synpunkter och erfarenheter beträffande det nuvarande ramavtalet. Därtill gavs referensgruppen möjlighet att komma med förslag på förbättringar inför den kommande upphandlingen av hyrbilar. Nedan anges i korthet vad som avhandlades under respektive punkt.

6.2.2 Myndigheternas behov

Nedan redogörs för de på referensgruppsmötet deltagande myndigheternas behov.

Myndighet 1: Myndigheten har inga egna bilar, utan korttidshyr samtliga bilar. Det rör sig om ca 3 000 hyrtillfällen per år. Hyr främst vanliga bilar, ibland krävs fyrhjulsdrift. Ett visst behov av bussar. Efterfrågar gas- och elbilar. Ser gärna att det finns mindre bilar så länge dessa uppfyller säkerhetskraven

Myndighet 2: Myndigheten hyr bilar när man är ute på syn och när de har huvudförhandlingar i ansökningsmål och i diverse miljömål. Efterfrågar miljöbilar.

Myndighet 3: Myndigheten ägde tidigare alla sina bilar, men har alltmer övergått till att långtidshyra bilar. I nuläget tillgodoses 50 % av behovet genom egna bilar och 50 % genom långtidshyrning. Har även ett visst behov av korttidshyrning. Är intresserad av alkoholås och fyrhjulsdrift. Myndigheten har testat elektroniska körjournaler i samband med låntidsförhyrning vilket kan ge mycket information.

Myndighet 4: Har gått från att äga bilar till att långtidshyra sina bilar. Har upphandlat en bilpool på ca 180 fordon. Myndigheten anser att det är billigare att äga bilarna. Ett problem med att äga bilar är emellertid att de kostar mycket pengar när de står stilla mycket.

Myndighet 5: Har tittat på att både hyra och leasa bilar, dock lutar det åt att myndigheten kommer att använda hyrbilar. Korttidshyr endast.

Myndighet 6: Myndigheten använder sig av fordonsförhyrning både vid resor och vid övningar. När det gäller övningar används främst standardfordon, men det finns även behov av 4x4, kombibilar, pickuper, minibussar och lätta lastbilar. Beträffande övrig fordonsförhyrning efterfrågas främst standardbilar. Det rör sig om långtidshyrning. Myndigheten önskar att fordon ska kunna bokas via Amadeus.

Myndighet 7: Myndigheten har många tjänsteresor. Kör ca 70 000 mil per år och har ca 2 500 hyrtillfällen per år. Man har en egen bilpool, men har ändå 50-100 hyrtillfällen per år från externa uthyrare. Har deltagit i ett elbilsprojekt och har två rena elbilar, ett problem är dock att de är dyra.

Myndighet 8: Myndigheten äger ett fåtal egna bilar. Har ca 300 – 400 hyrtillfällen per år. Ungefär 15 % av hyrtillfällena är reserelaterade.

Myndighet 9: Myndigheten har 500 – 1 000 hyrtillfällen per år. Ofta rör det sig om



korttidshyror, men ibland även långtidshyror. Efterfrågar främst standardbilar i mellanklassen och gärna miljöbilar. Hyrbilar bokas via resebyrå. Behöver ett rikstäckande ramavtal.

Myndighet 10: Myndigheten korttidshyr standardbilar och då gärna miljöbilar. Man strävar efter att minska antalet resor, och uppmuntrar att de anställda ska åka tåg och använda kollektiva färdmedel. Bokning ska kunna ske via resebyrå. Myndigheten har behov av utlandsförhyrning.

Myndighet 11: Myndighetens behov är fördelat 50/50 mellan reserelaterat och övrig förhyrning. Myndigheten har 8 000 – 10 000 hyror/år. Det rör sig mest om korttidshyrning, men det finns även ett visst behov av långtidshyrning. Även denna myndighet vill kunna boka hyrbilar via resebyrå.

6.2.3 Bilpool

En myndighet på referensgruppsmötet har gjort en egen upphandling av bilpool. Det är en halvöppen bilpool vilket innebär att bilarna är bundna till myndigheten under kontorstid, under övrig tid kan leverantören hyra ut till andra. Myndigheten betalar en kilometertaxa, bokningsavgift samt en månadsavgift. Ett problem är att myndigheten ofta ersätta skador som uppstår på bilarna, även i de fall myndigheterna inte förorsakat dessa. Rent ekonomiskt så skulle det, enligt myndigheten, vara billigare att hyra men bilpool då det är smidigt ur användarsynpunkt när de anställda behöver bil under kortare perioder.

En annan myndighet som också har provat bilpool tycker inte att fungerade och man är således inte intresserade av denna lösning framöver.

Flera andra myndigheter säger bilpool skulle kunna vara intressant som ett komplement till korttidshyrning. Det är även bra för samhällsnyttan då man delar på resurserna, men att det i dagsläget inte finns något reellt behov. Behovet behöver analyseras ytterligare.

6.2.4 Fordonsgrupper

Referensgruppen önskar en tydligare uppdelning av liten/mellan/stor bil. Gruppen föreslår en uppdelning enligt följande:

- Liten (sedan/kombi)
- Mellan (sedan/kombi)
- Stor (sedan/kombi)
- Minibuss
- Lätta lastbilar

Lastvolym och antal passagerare är mer intressant än tjänstevikt. I nuläget är det svårt att veta vad man får. Det vore bra om det fanns tydliga definitioner av de olika biltyperna. I definitionen av minibuss bör det anges att det ska få plats mer än sju passagerare.

6.2.5 Pris

Referensgruppen anser att det är bättre att i upphandlingen sträva efter låga grundpriser för det stora behovet och att myndigheterna får betala ett tillägg i det fall de önskar extra utrustning som inte behövs så ofta såsom automat, fyrhjulsdrift, dragkrok, elektronisk körjournal samt motor- och kabinvärmare (dieselvärmare).

6.2.6 Miljöbilar

Det bör, enligt referensgruppen, ställas krav på att en viss procent av fordonsflottan ska bestå av miljöbilar, alternativt att det finns ett visst minimibestånd. Det behövs en större andel än vad som kan erbjudas av ramavtalsleverantörerna idag.

6.2.7 Avropsform

Referensgruppen förordar inte förnyad konkurrensutsättning då detta skulle innebära för mycket administration. Myndigheterna önskar istället ett rangordnat ramavtal med flera ramavtalsleverantörer.

6.2.8 Avtalsområden

Referensgruppen föreslår att ramavtalet delas upp i korttids- och långtidsuthyrning. Det är viktigt att bokning kan göras via GDS (Amadeus) och resebyråns egna onlinesystem (självbokningssystem). Detta är särskilt viktigt vid korttidsförhyrning men behöver inte vara ett krav vid långtidsförhyrning.

6.2.9 Geografisk uppdelning

Referensgruppen förordar att ramavtalet inte delas upp geografiskt utan man önskar ett rikstäckande ramavtal. Eventuellt skulle en uppdelning kunna göras vad gäller långtidsförhyrning då det inte finns samma krav på GDS och ledtider. Om modellen med ett rikstäckande ramavtal används kommer förmodligen endast fyra leverantörer kunna lämna anbud. En myndighet uttryckte att det kan bli problem att ha för många leverantörer på ramavtalet då det rör sig om komplexa bokningsflöden.

6.2.10 Övriga frågor

Nedan redovisas några övriga frågor som togs upp av deltagare på referensgruppsmötet:

- Det är viktigt att serviceutbudet är bra såsom vägassistans samt hämtning och lämning på udda tider.
- Hämtning och lämning ska gå att lösa via självbokningssystemet. Idag tvingas bokningar med hämtning/lämning göras via telefon.
- I de fall fordon hyrs i Sverige och körs till utlandet är det viktigt att reglera frågor som försäkringar och vägavgifter (Norge). Det behövs en rimlig självriskmodell.
- Möjlighet till krav på minimibestånd av fordonstyper (exempelvis kombifordon, minibussar, lätta lastbilar, fyrhjulsdrift).

- När det gäller miljöbilar så kan det vara bra att ställa krav på att fordonsflottan ska bestå av en större andel miljöbilar för att öka möjligheten att kunna hyra miljöbilar.
- Bra om krav ställs i upphandlingen på hur mycket reparationer får kosta.
- Det bör inte vara möjligt för ramavtalsleverantörerna att, som idag, ta en extra avgift för att köra på och av bilarna från Gotlandsfärjan.

7 Marknadsundersökning

Marknadsundersökningen har genomförts genom att belysa utvecklingen och förutsättningarna inom branschen och hur detta kan påverka en eventuellt kommande upphandling.

En viktig informationskälla har varit de möten som genomförts med både befintliga ramavtalsleverantörer och leverantörer som inte är ramavtalsleverantör på det nuvarande ramavtalet. Ett möte har även genomförts med en branschorganisation och en enkät har också distribuerats till leverantörer på marknaden.

7.1 Marknaden

7.1.1 Marknaden

Under 2015 omsatte branschen i Sverige, enligt Biluthyrarna Sverige (BUS), ca 3 300 MKR exklusive moms. Den största delen av omsättningen kommer från stora internationella kedjor (69 % 2014) samt nationella kedjor (26 % 2014). En mindre del av omsättningen kommer från mindre lokala uthyrare (3 % 2014).²

7.1.2 Leverantörer/återförsäljare

Några leverantörer med flera uthyrningskontor på den svenska marknaden är First Rent a Car AB (Hertz), Statoil Fuel & Rentail Sverige AB, Sweden Rent A Car AB (Avis), OKQ8, Europeisk Biluthyrning AB (Europcar), Nordic Master Car AB (Sixt) och Mabi Hyrbilar AB.

7.2 Leverantörsenkät

En enkät gick ut till nio leverantörer på marknaden, därutöver har branschorganisationen Biluthyrarna Sverige distribuerat ut länk till enkäten till sina medlemsföretag. Enkäten besvarades av 14 respondenter.

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

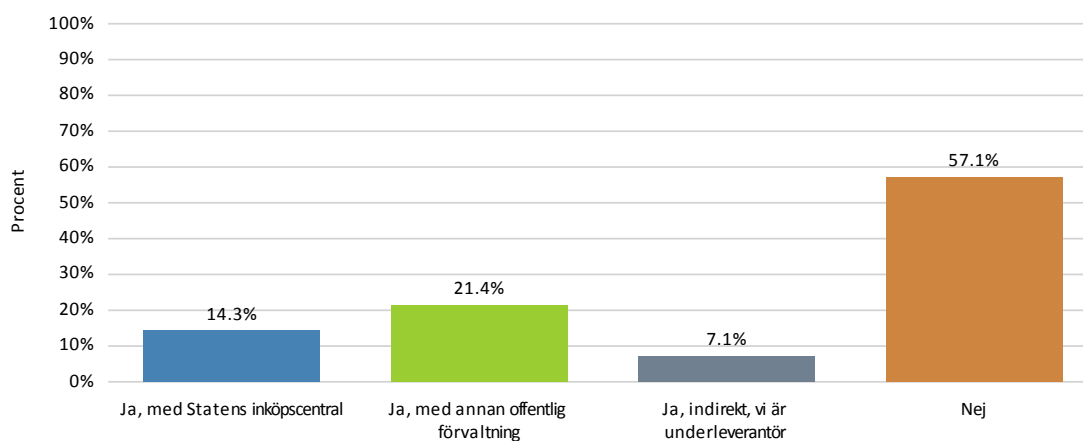
² <http://www.biluthyrarna.se/hem-branschstatistik/> (Hämtat 2016-03-30)

Här följer ett urval av svar på frågor som ställdes i enkäten (se bilaga 2, Leverantörsenkät, för svar på samtliga ställda frågor).

7.2.1 Ramavtalets omfattning

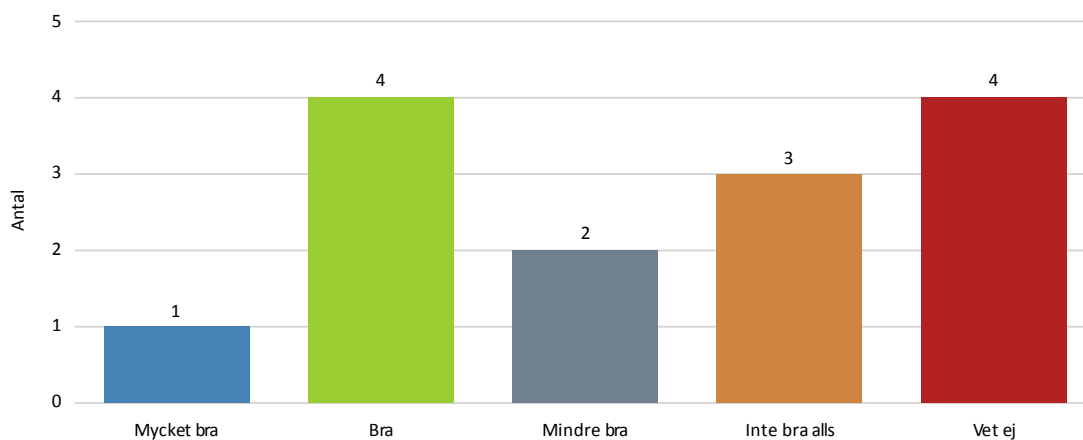
Har ni idag ramavtal avseende fordonsförhyring med offentlig förvaltning som kund?

Under hälften av respondenterna har idag ramavtal med offentlig förvaltning, 14,3 % är leverantörer på Statens inköpscentrals befintliga ramavtal.



Vad anser ni om uppdelningen av områden på ramavtalet, Reserelaterad förhyring respektive Övrig förhyring?

Fem anser att uppdelningen är ”Mycket bra” eller ”Bra” medan lika många anser att uppdelningen är ”Mindre bra” eller ”Inte bra alls”.



Nedan följer de ett urval av förslag som respondenterna lämnat på annan uppdelning.

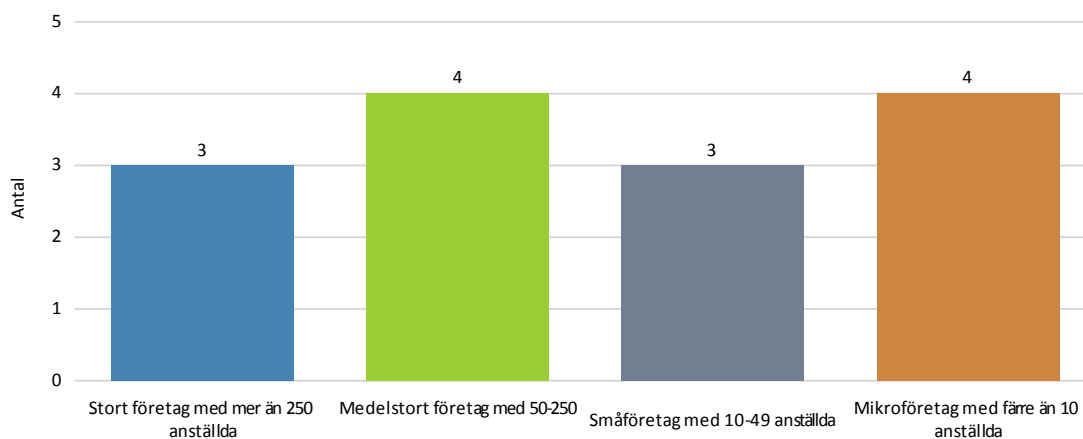
- *”Korttidshyror i ett segment och långtidshyror i ett segment.”*

- "Upp till 1 vecka, 1 v till 1 mån, 1 mån till 11m och 30 dgr."
- "Prioriterad leverantör får både kort- och långtidshyror. Tackar leverantör nummer 1 nej går frågan till leverantör nummer 2."
- "Det är bättre att ta all fordonsförhyrning i samma klump..."

7.2.2 Leverantören

Hur många anställda har ni i ert företag?

Respondenterna är väl spridda storleksmässigt.



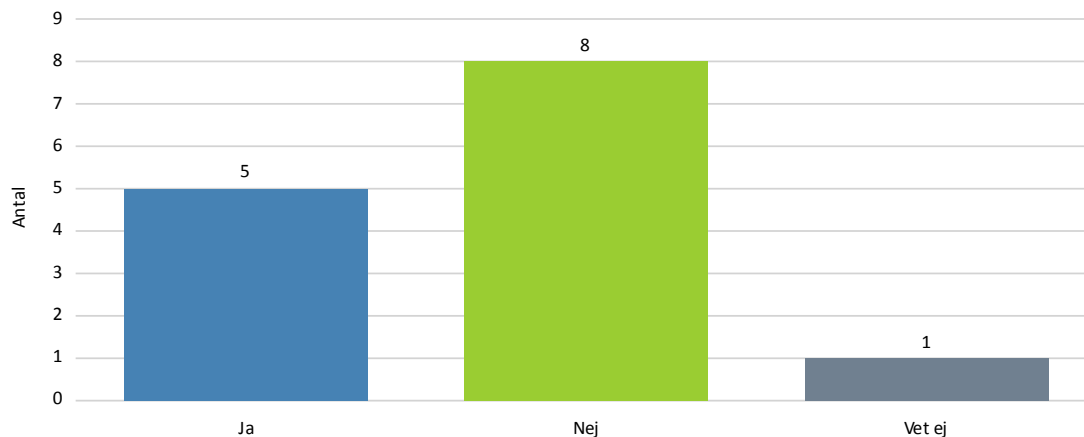
Vilka förändringar har förekommit i efterfrågan av era tjänster de senaste 4 åren?

Nedan följer ett urval av de förändringar som respondenterna angivit har förekommit.

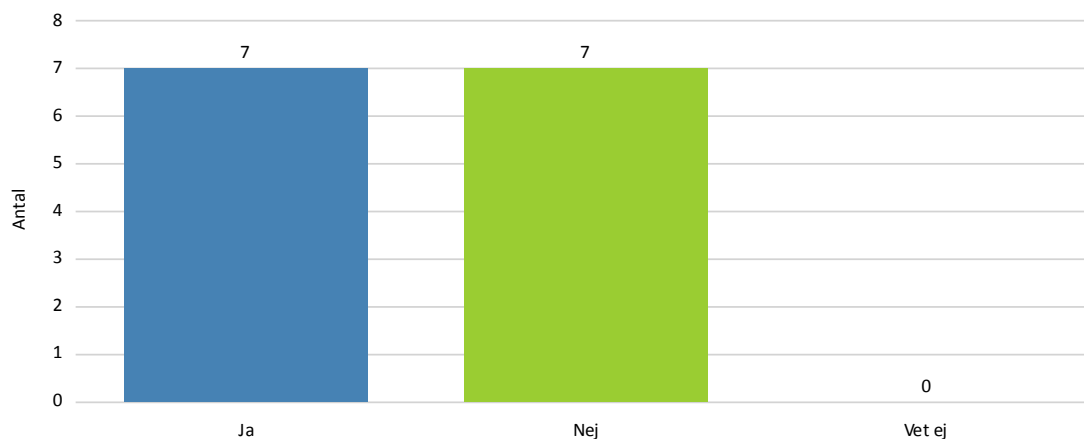
- "Ökning."
- "Flera myndigheter har hört av sig och efterfrågat Bilpoolstjänster. Tyvärr har vi inte kunnat göra något då detta inte ingår i befintligt avtal."
- "Bilpool/Carhsharing."
- "Extra försäkringar som t.ex. Super Cover/självriskeliminering."
- "El- och hybrid fordon."
- "Efterfrågan på transportbilar har ökat."
- "Mer online lösningar. Styra hela bokningsflödet på affärsresa till självbokning, inklusive leveransbokningar."
- "Kunder vill ha andra resekonton än Diners TAC."

Finns möjlighet att hyra fordon per timme (s.k. bilpool)?

Knappt hälften av respondenterna erbjuder bilpool, men de flesta har det inte.

**Finns möjlighet att hyra elbilar av er?**

Hälften erbjuder elbilar.



Nedan följer ett urval av respondenternas beskrivningar av skillnaderna med elbilsuthyrning gentemot bensin-/dieseldrivna bilar.

”Skillnaden i förhållandet elbilar och övriga diesel/bensinfordon är att generellt har elbilarna idag väldigt kort körsträcka. Snittet ligger ungefär på 14-18 mil. Det anses vara för kort körsträcka då det ofta kan vara längre körsträcka som krävs för en bilhyra. Den andra utmaningen är tillgängligheten och antalet med laddningsstolpar samt styrkan i dessa. Det måste bli en utökning med laddstolpar samt att de då har hög effekt för snabb laddning.”

”Procentuellt sett består el-och hybridfordon av en liten del av den totala vagnparken. Efterfrågan har dock ökat under avtalstiden både på korttid och långtidsförhyring. Den stora skillnaden mellan el och diesebil är framförallt räckvidden. Elbil passar som uthyrningsfordon i citynära lägen där resenär inte åker långa sträckor. Elbil är inte heller



optimalt i vissa delar av landet på grund av klimatet som negativt påverkar bilen räckvidd vid försämrad batterikapacitet.”

”Lite omständligare att hyra ut, då kunden behöver en genomgång om hur elbilen fungerar.”

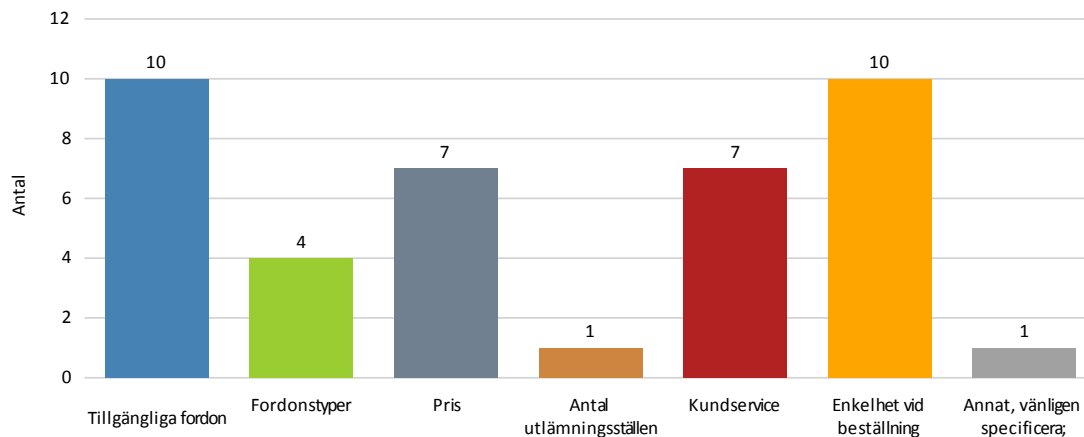
Hur tror ni att branschen för hyrbilar kommer att utveckla sig inom 3-5 år?

Nedan följer ett urval av respondenternas svar.

- *”Kraftig ökning för mindre, lokala företag. De stora internationella kedjorna kommer att tappa kraftigt.”*
- *”Tror att hyrbilsdelen kommer att öka p.g.a. av att man börjar se fördelen, hanteringsmässigt med flexibilitet och då även priset med att hyra in bilar, jämfört med att äga och hantera service, däck, skatt etc. etc.”*
- *”Troligen kommer efterfrågan inom el- eller laddhybridfordon att öka, då dessa framdrivningssätt förmodligen kommer att bli mycket effektivare (läs längre körsträcka per laddning). Svårigheten för branschen är andrahandsvärdena på denna typ av fordon som är osäker p.g.a. den snabba utvecklingen inom detta område.”*
- *”Som bilpoolsaktör ser vi ett starkt växande intresse för denna typ av lösning. Nya kommuner väljer att handla upp varje år och vi väntar nu på att myndigheter ska göra likadant.”*
- *”Kunderna kommer efterfråga en mix av mobilitetstjänster - dvs både korttidsförhyrning /långtidsförhyrning samt bilpool.”*
- *”Efterfrågan generellt kommer öka då trenden att hyra produkter och tjänster ökar konstant som alternativ till eget ägande.”*
- *”Hyrbilsbranschen kommer stå sig starkt vad gäller säkerhet och miljöprestanda med tanke på att vagnparken relativt ofta byts ut mot nya bilar.”*
- *”Vi tror på en ökad marknad på hyrbilar då det blir svårare och svårare att äga egen bil. Framför allt i städerna med brist på parkeringsplatser.”*
- *”Internationella aktörer kommer att försöka etablera sig.”*
- *”Brokers/Online aktörer kommer att ta marknad.”*
- *”Personlig service kommer att vara en nyckelfaktor. Smidighet i alla led.”*
- *”Det blir nog mer och mer hybrid- samt elbilar på bekostnad av dieslbilar.”*

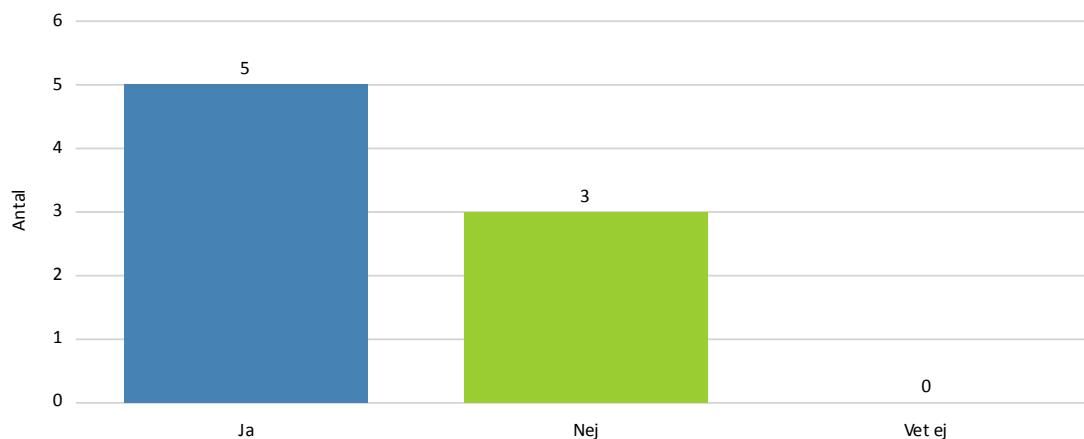
Vad upplever ni som mest betydelsefullt för kunderna? Agne maximalt tre alternativ.

Tio av fjorton respondenter svarar att tillgängliga fordon samt enkelhet vid beställning är det som man upplever som mest betydelsefullt för kunderna.



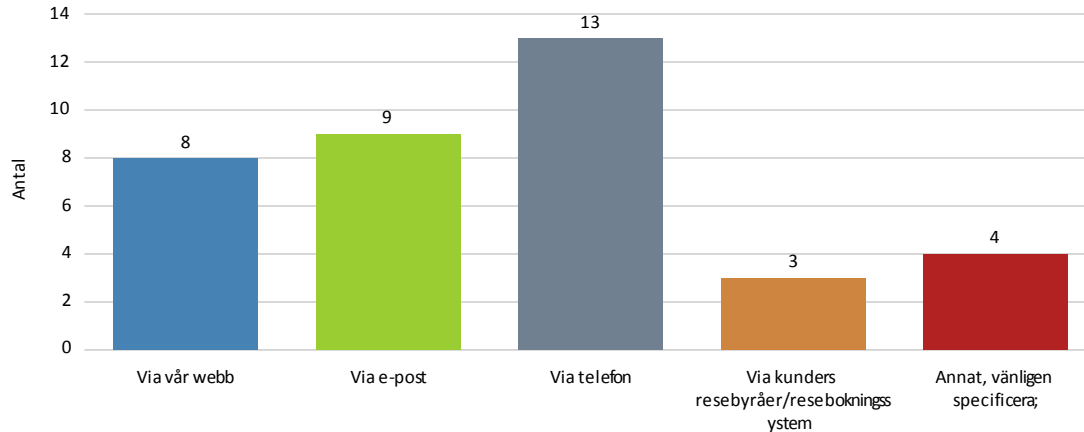
Har ni idag möjlighet att anpassa nettopriser på er webb till vad ni avtalat med respektive kund? D.v.s. kan inloggade kunder se ”sina avtalade priser för sina avtalade hyrbilar”?

Endast åtta av de fjorton respondenter som svarat på enkäten som helhet har valt att svara på denna fråga. Om de sex som inte svarat har möjlighet att anpassa nettopriser på sin webb framgår inte.



På vilket/vilka sätt tar ni emot bokningar/beställningar från företagskunder?

Majoriteten av respondenterna (13 st.) tar emot avrop från nuvarande ramavtal via telefon. 9 st. respondenter tar emot bokningar via e-post och 8 st. respondenter anger att man tar emot bokningar via egen webb.



7.2.3 Nuvarande ramavtal

Vad tycker ni är mindre bra avseende det nuvarande ramavtalet Fordonsförhyrning?

Nedan följer ett urval av respondenternas svar.

- *"Allt för centraliserat, de mindre aktörerna som ofta är både bättre och billigare, har svårt att lämna in anbud då krav i anbudet (som är oftast inte är relevanta) inte kan uppnås."*
- *"Förvirringen i delen med "Reserelaterad och Övrig förhyrning"."*
- *"Svårt för alla parter att förstå vilken leverantör som ska nyttjas då alla delar (korttid/långtid) finns i båda delarna."*
- *"Att det är specificerat en viss miljöbilsdefinition - som inte idag gäller enligt svensk lag. Vissa myndigheter förväntar sig att vi fortfarande ska gå efter den dåvarande definitionen avseende miljöfordon men vi följer svensk lagstiftning och så även våra rapporter. Det bör istället i avtal stå att rådande aktuell miljöbilsdefinition ska gälla under ramavtalets period."*
- *"Trängselskatt/Infrastrukturavgifter är exkluderat - från årsskiftet 2016 kommer maxtaxan i Stockholm höjas samt att Essingeleden blir avgiftsbelagd. Även nya Sundsvalls bron är belagd med en infrastrukturavgift. Dessa avgifter måste få debiteras mot kund, antingen faktiskt kostnad eller via schablon. Schablon därför att Transportstyrelsen ej tillhandahåller med elektroniska filer för passage av hyrbil till oss som per automatik kan adderas in i våra system."*
- *"Vi har inte kunnat svara på detta ramavtal då vi inte har möjlighet att leverera ut hyrbilarna till kund då vi bedriver uthyrning som en del i stationsdriften."*
- *"Kravet i nuvarande ramavtal om att leverantör ska finnas på plats på X antal platser. När man har en rangordning om vem som ska få hyran så är det helt orimligt att upprätthålla ett nätverk av stationer på orter där man inte sedan tidigare naturligt finns på plats, eftersom alla hyror hamnar hos leverantör 1."*



- *"Rangordningen är inte bra. Upphandla istället 2-4 leverantörer som konkurrerar med pris, servicenivå. User/chooser policy kan användas då en leverantör kanske är otroligt duktig i en stad medans samma leverantör (av olika anledningar) kanske inte håller samma kvalitet."*
- *"Skall-krav på att tankningservice ska vara kostnadsfritt är helt orimligt? Det är ju som att kräva att mjölken är gratis på affären för det måste man ju ha till maten. Konkurrensutsatt servicen istället. Vad kostar tankningservice (fast avgift, % på tankat bränsle eller både och)? Då kan leverantören själv välja att skriva att det är kostnadsfritt."*
- *"Varför måste man vara rikstäckande? En lokal leverantör kan ju ha lika bra eller bättre priser och har oftast bättre kundkänedom."*

Har ni några förslag på förbättringar och/eller förändringar som ska ingå ett eventuellt nytt ramavtal som ni vill delge Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet?

Nedan följer ett urval av respondenternas svar.

- *"Öppna möjligheten för mindre lokala företag att konkurrera på enskilda orter! Att man med god marginal klarar alla krav i upphandlingen men ändå faller på att man inte har ett kontor på en helt annan ort?! Verkar ologiskt!"*
- *"Uppdelningen i segment korttidshyra och långtidshyra istället för Övrig förhyrning och reserelaterad förning som nu råder. Det är en mer naturlig uppdelning där det inte kommer att bli förvirring på vilken leverantör som hanterar vilket segment. Med förslaget jag nämner ovan så tar det bort väldigt många frågor till er avtalskontakt och till leverantörerna."*
- *"Tänk på utvärderingsmodellen! Att viktningen inte blir skev. Använd den statistik som finns att tillgå, så mycket i detalj som möjligt; hyreslängder, avropsdagar i veckan, avropsorter, mm och delge detta till de tänkta leverantörerna i upphandlingen. All statistik underlättar, inte bara för leverantörerna, utan också för er som upphandlande enhet att erhålla det bästa priset och utförande av denna."*
- *"Bilpool kan inte exkluderas i kommande ramavtal. Detta bör vara ett tillägg eller ingå."*
- *"Möjlighet erbjuda både traditionell biluthyrning och bilpool till myndigheter från samma avtal."*
- *"Avgifter för trängselskatt och infrastrukturavgift ska få tas ut."*
- *"Miljöbilsdefinition ska vara den som enligt svensk lagstiftning gäller under hela avtalet."*
- *"Flygplats/city och järnvägsstationsavgifter bör få tas ut då dessa platser har en betydligt högre lokalkostnad än andra stationer i landet."*
- *"Vi kommer inte att kunna svara på denna upphandling om ni står fast vid att alltid kräva utkörning av bil. Ett förslag är att endast kräva utkörning i ena delen av upphandlingen."*



7.2.4 Sammanfattning av leverantörsenkät

- Bland respondenterna råder det delade meningar kring huruvida befintliga uppdelningen mellan Reserelaterad och Övrig förhyrning är bra.
- Flera respondenter är kritiska till att endast rikstäckande leverantörer kan kunde lämna anbud.
- Respondenterna tror att hyrbilsbranschen är växande de kommande 3-5 åren.
- Bilpooler blir vanligare och kan erbjudas av flera respondenter, men de flesta respondenterna erbjuder idag inte bilpool.
- Lämpligare att i upphandlingen hänvisa till vid var tid gällande miljöbilsdefinition än som i dagens ramavtal till en tidigare version av miljöbilsdefinition.
- Önskemål om att kostnader för trängsel och infrastrukturavgift ska kunna tas ut.

7.3 Möte med leverantörer

7.3.1 Om leverantörsmöten

Projektet genomförde under vintern 2016 separata möten med sex leverantörer av hyrbilar och en leverantör av bilpool, enligt en i förväg fastställd agenda. Fyra av leverantörerna är idag ramavtalsleverantörer. På mötena har projektledare och projektmedlem deltagit från Statens inköpscentrals sida samt företrädare för respektive leverantör.

Syftet med mötena var att få en bild av leverantörernas synpunkter och erfarenheter beträffande det nuvarande ramavtalet. Därtill har projektet efterfrågat leverantörernas syn på de båda marknaderna i stort. Diskussionspunkterna framkommer i huvudsak nedan.

7.3.2 Fördelar och nackdelar med nuvarande ramavtal

Vad tycker ni är bra avseende det nuvarande ramavtalet Fordonsförhyrning?

De leverantörer som har ramavtal idag med SIC tycker att avropande myndigheter är bra på att tillämpa ramavtalet och följer rangordningen. En leverantör lyfter även fram att dialogen med SIC har varit bra.

Vad tycker ni är mindre bra avseende det nuvarande ramavtalet Fordonsförhyrning?

Kravet på geografisk täckning såsom det var utformat upplevs som ett problem av två leverantörer. En leverantör föreslår vidare att det borde räcka att man har täckning på 75% av orterna för att få vara med. Det sågs även som ett problem att SIC under avtalstiden krävde täckning av nummer två och tre i rangordningen vilket kan medföra stora kostnader.

Ramavtalstiden var på ett år med förlängningsmöjlighet, en leverantör ansåg att det var för kort.



En leverantör ansåg att schablonavgifterna för trängsel och vägavgifter inte var bra, vore bättre om faktiska avgifter tas ut, vilket dock i dagsläget inte är praktiskt möjligt.

Kravet på att kunna hämta och lämna bil innebar att en leverantör inte kunde lämna anbud.

En leverantör upplever att de som bokar ofta saknar kunskap om hur man bokar. Leverantören säger att det ur säkerhetssynpunkt inte ska vara möjligt att t.ex. be om en faktura utan att kunna identifiera sig.

7.3.3 Ramavtalets omfattning

Vad anser ni om uppdelningen av områden på ramavtalet, Reserelaterad förhyrning respektive Övrig förhyrning? Har ni förslag på en annan uppdelning?

Enbart en av sex leverantörer tycker uppdelningen är bra. Tre tycker inte att ramavtalet borde delas upp alls. Ett förslag är uppdelning mellan "Dygnsförhyrning" och "Långtidsförhyrning". Ett annat förslag på uppdelning är mellan "Leverans-/envägsförhyrning" och "Uthyrning lokalt/lastbil". En annan leverantör tycker att man bör skilja på personfordon och transportfordon.

Vad anser ni om uppdelningen i fordonsgrupperna "Liten", "Mellan", "Stor" baserat på tjänstevikt? Har ni förslag på annan uppdelning?

Det råder delade meningar om huruvida indelningen är bra eller inte. Förslag på annan indelning är enligt Acrisskoderna eller Euroencap.

En leverantör har problem med att vissa av deras bilar inom en fordonsgrupp hamnade i olika fordonsgrupper på SICs ramavtal.

7.3.4 Efterfrågan och utbud

Har det förekommit några förändringar i efterfrågan av era tjänster de senaste 4 åren?

Elbilar och laddhybrider har blivit vanligare, men efterfrågan på dessa är fortfarande låg. Om priserna blir lägre på dessa fordon så kommer de bli vanligare.

En leverantör upplever att efterfrågan på transportbilar har ökat, en annan att fler vill ha självriskeliminering.

Förekommer det att myndigheter önskar hyra fordonstyper som inte omfattas av ramavtalet?

Transportbilar och bilar med bakgavellyft efterfrågas. Polisen, ekobrottsmyndigheten och tullen efterfrågar motorstarka bilar. Ibland efterfrågas el- och hybridbilar.

Finns möjlighet att hyra fordon per timme (s.k. bilpool)?



Ingen av leverantörerna har bilpool för personbilar i egen regi. Några av leverantörerna kan erbjuda bilpool via samarbetspartner, en leverantör kan erbjuda uthyrning av transportbilar i fem timmar.

De anser att bilpool ska vara ett separat anbudsområde om det ska ingå i upphandlingen.

Finns möjlighet att hyra elbilar av er?

Alla utom en leverantör har någon elbil, dock upplever de att efterfrågan på dessa elbilar är låg. Problemet med elbilarna är kort räckvidd och begränsad tillgång till "tankplatser".

7.3.5 Branschen

Hur tror ni att branschen för hyrbilar kommer att utveckla sig inom 3-5 år??

Ett par av leverantörerna nämner att ett av världens största biluthyrningsföretag, Enterpris, etablerar sig på den svenska marknaden. Flera leverantörer tror på en ökad privat uthyrning. En leverantör anser att branschen lider av prisdumpning vilket borde ge prisökningar framöver. Mer än en leverantör tror också att samåkningslösningar och bildelarföretag kommer att bli mer vanligt. En leverantör tror att gränsen mellan hyrbil, bilpool m.m. kommer att bli mer flytande och en annan leverantör säger att det i framtiden inte kommer att behövas kontor för att hämta och lämna bilar. Hämtning och lämning kan ske som för fordon i bilpooler.

7.3.6 Kravställande vid kommande upphandling

Vad upplever ni som mest betydelsefullt för kunderna?

Majoriteten av leverantörerna svarar att tillgänglighet är det som är mest betydelsefullt för kunderna. Två leverantörer anger smidighet. Några andra saker som upplevs som betydelsefullt är utbud, hela och rena fordon, servicenivåer och snabbhet.

Förslag på utvärderingskriterier utöver pris?

Nedan redovisas några förslag på utvärderingskriterier utöver pris:

- SLA med servicenivåer. Leverantören anser dock att i slutändan är det pris som avgör.
- Tillgänglighetsfaktorn.
- Geografisk täckning.
- Andelen miljöbilar, Snittutsläpp i vagnparken.
- Kvalitet/assistans.

Finns det några andra tjänster avseende hyrbilar som bör finnas med i kommande upphandling/ramavtal?

Majoriteten av leverantörerna svarar att dagens ramavtal täcker det mesta som behöver vara med i ett hyrbilsavtal. En leverantör anger att ny tjänst t.ex. skulle kunna vara



samåkningslösning och en annan leverantör svarar körjournaler på långtidshyror. En leverantör upplever att fler och fler kunder efterfrågar Wifi och Bluetooth i bilarna.

Har ni sett någon upphandling av hyrbilar som ni tycker har varit bra?

Några upphandlingar som nämndes som bra exempel var upphandlingar gjorda av Sörmlands läns landsting, Vattenfall, SVT och Region Gävleborg.

7.3.7 Övriga synpunkter vid leverantörsmötena

Försäkringsvillkor

Olika leverantörer har olika villkor avseende försäkringar och självrisker. En leverantör anger att de flesta kunderna väljer bort självrisker och tar kostnaden när den kommer. Flera leverantörer föreslår att SIC ställer krav på att leverantörer ska följa riktlinjer ifrån Biluthyrarna Sverige (BUS). En leverantör säger att om SIC ställer krav på självriskeliminering så blir dygnshyran ca 80 - 90 kr dyrare.

Pris

Flera leverantörer anser att automatlåda bör kunna debiteras extra. En leverantör tycker att SIC ska se över prissättningen för dygnshyra med fria mil i det nuvarande ramavtalet. Ett par övriga synpunkter är att man önskar ett månadspris oavsett hur många månader förhyrningen avser samt att fria mil endast bör ingå i förhyrningar upp till maximalt 30 dagar.

Krav

Nedan redovisas några kommentarer ifrån leverantörerna avseende ställda krav i den förra upphandlingen:

- Det är svårigheter med att uppfylla vissa krav på representation på vissa orter såsom t.ex. Arvidsjaur, Kramfors och Sollefteå.
- Se över kravet på leverans.
- Alkolås endast vid långtidshyror (min 6 månader).
- Behövs motorvärmare med sladd eller räcker det med dieselvärmare som nästan är standard i nya dieslbilar?
- Det bör framgå av förfrågningsunderlaget om fordon som köps in under en gällande förordning även accepteras om det kommer en ny förordning? Detta bör även regleras i ramavtalet.

7.3.8 Möte med leverantör avseende bilpool

Nedan redovisas en sammanfattning ifrån mötet med en leverantör av bilpool.

Det handlar oftast om korta resor i tjänsten. Envägsförhyrning ingår inte. En fördel med bilpool är att företags/myndigheters behov av bilar ofta är det motsatta mot privatpersoners. Företag/myndigheter som nyttjar bilpoolen kan reservera bilar på dagarna måndag-fredag och privatpersoner kan nyttja bilen på kvällar och helger. På sommaren har företag/myndigheterna litet behov medan efterfrågan från privatpersoner är stor.



Vid bilpool sker avsyning och skaderapportering av den som ska nyttja bilen. Upplåsning/låsning av bilen kan ske med t.ex. tjänstekortet, bilnyckeln lämnas i bilen.

Det är inte samma krav på fordon och teknik som i en upphandling av hyrbilar. Inte heller prismodellen är densamma. Leverantören föreslår en gemensam upphandling men med skilda krav på fordon och teknik för hyrbil och bilpoolbil och separata prisbilagor för hyrbil och bilpoolbil.

Leverantören anser att myndigheter ska kunna avropa bilpool antingen som öppen pool, halvöppen pool och/eller stängd pool.

Leverantören erbjuder öppen pool, halvöppen pool och stängd pool. Det bör vara tydligt att vid halvöppen eller stängd pool så tillkommer en fast månadsavgift per bil utöver timpris och kilometerpris. Priset bör vara fast per bilgrupp.

Arbetsförmedlingen och Göteborgs stad har genomfört egen upphandling bilpooler.

7.4 Möte med branschorganisation

7.4.1 Om Biluthyrarna Sverige

Biluthyrarna Sverige (BUS) är en branschorganisation för alla företag som bedriver biluthyrning. Vid utgången av 2015 representerade man över 470 företag med tillsammans 33 000 bilar, 2 500 anställda och en omsättning på 3,3 miljarder kronor.³

7.4.2 Försäkringsvillkor/avtalsvillkor

Man måste skilja på försäkring och avgifter. Endast företag som är återförsäkrade får kalla det försäkring. BUS rekommenderar oss att i upphandlingen ställa krav på att anbudsgivare ska vara återförsäkrade. De allra flesta bolagen är det.

Ett annat förslag är att i upphandlingen sätta ett tak på kostnaden för självrisk och låta anbudsgivarna anpassa sina priser efter det. Även pris för självriskreducering kan vara reglerat i upphandlingen.

BUS får inte bestämma vilka försäkringsvillkor deras medlemmar ska ha. Det kan ses som kartellbildning. Inom EU pågår en översyn av hyrbilsföretagens hyresvillkor.

7.4.3 Marknaden/branschen i Sverige

Branschen omsätter i Sverige ca 2,9 miljarder kronor. BUS har 120 medlemsföretag (470 om man även räknar med alla franchiseföretag).

³ <http://www.biluthyrarna.se/hem/> (Hämtat 2016-03-17)

97 % av biluthyrarna i Sverige är anslutna till BUS. Man har sett att kommuner i vissa upphandlingar ställer som krav att anbudsgivare ska vara anslutna till BUS.

Hyrbilsbranschen är en lågmarginalbransch. Det kommer säkert att bli en prisökning/ fler avgifter i framtiden.

7.4.4 Avtalsområden

Ett förslag är att dela upp ramavtalet i korttidshyror och långtidshyror. För långtidshyror kan man ha krav på utkörning. BUS hade ingen direkt åsikt om en geografisk uppdelning av ramavtalet.

7.4.5 Fordonsgrupper

BUS rekommenderar att man använder sig av ACRISS koder. Nästan alla företag använder sig av denna klassificering.

7.4.6 Bilpooler

Alla stora företag kan säkert erbjuda bilpooler (i vart fall stängda pooler) om SIC efterfrågar det.

7.4.7 Elbilar

Elbilar är fortfarande i sin "linda".

7.4.8 Övrigt

BUS rekommenderar SIC att i upphandlingen ha med en tjänst att hyrbilsföretagen ska kunna hjälpa till med logistiken vid stora hyrtillfällen. Företagen är experter på "bemanna" vagnparken.

8 Hållbarhet

Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. I förordningen finns bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp, leasing och användning av bilar samt för vissa upphandlade vägtransporter.

Upphandlingsmyndigheten har också förslag på krav/kriterier som omfattar köp eller leasing av nya lätta och tunga fordon. Dessa krav skiljer sig något mot förordningen (2009:1). I Upphandlingsmyndighetens kriterier gäller kravet på miljöbil för personbilar med max 6 passagerare, motsvarande krav i förordningen är för personbilar med max 4 passagerare. För minibussar tillåts utsläpp på max 215 gram koldioxid per kilometer enligt upphandlingsmyndighetens kriterier motsvarande krav i förordningen är max 225 gram.

Det har under arbetet framkommit önskemål ifrån några myndigheter om att det i den statliga upphandlingen borde ställas mer långående miljökrav. Exempelvis så har Länsstyrelsen Örebro län inkommit med en framställan om att det i kommande upphandling bör ställas tuffare krav gällande miljöprestanda på hyrbilar.

9 Andra upphandlingar inom området

Det har gjorts ett flertal andra upphandlingar (främst av kommuner) inom ramavtalsområdet, dock ingen i samma storlek som det statliga ramavtalet.

10 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. I förordningen finns bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp, leasing och användning av bilar samt för vissa upphandlade vägtransporter. Förordningens syfte är att öka andelen miljöanpassade och trafiksäkra bilar. Förordningen gäller för myndigheter under regeringen. Förordningen gäller inte bilar som tillhör staten och som är tillverkade för särskilda militära ändamål.

11 Elektroniska anbud

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



12 Säkerhet

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

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

13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Några områden som behöver ses över i den kommande upphandlingen är uppdelningen av anbudsområden, geografisk täckning, fordonens klassificering samt försäkringsvillkor och självrisker.

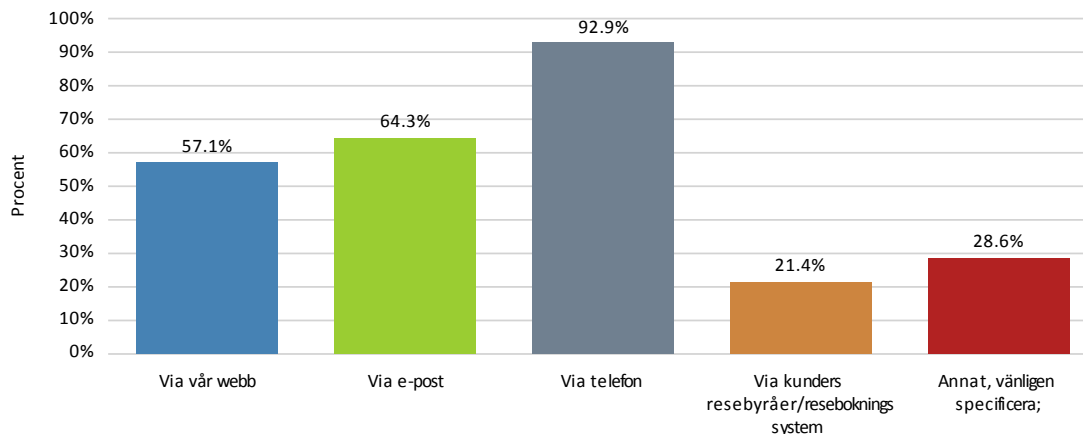
14 E-beställningar

Nedan redovisas en sammanställning av svaren i leverantörsenkäten på frågor avseende e-beställningar.

14.1.1 Beställningssätt

På vilket/vilka sätt tar ni emot bokningar/beställningar från företagskunder?

92,9 %, tar emot beställningar via telefon. 64,3 % tar emot beställningar via e-post och 57,1 % tar emot beställningar via sin webbsida.

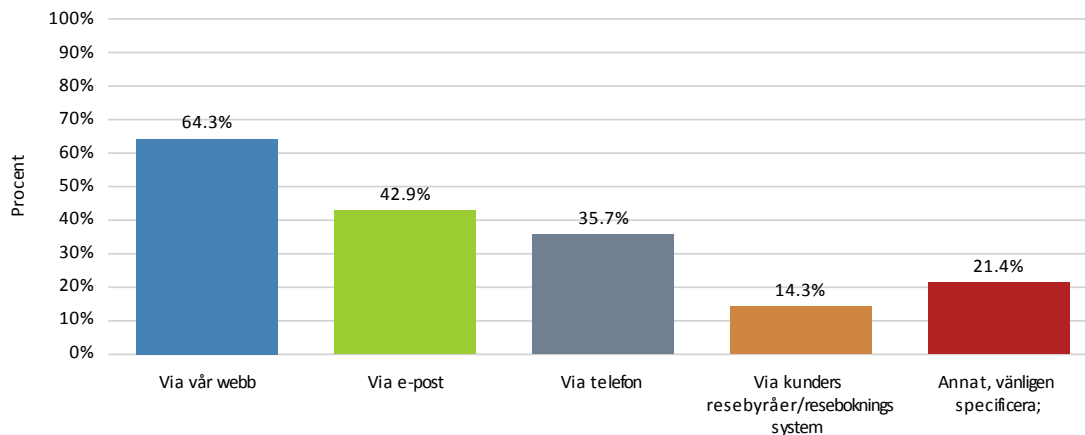


Nedan redovisas svaren ifrån de som har svarat annat:

- "Besök."
- "Egen e-portal, med individuellt uppsatta parametrar."
- "Eget självbokningssystem / onlinesystem."
- "Försäkringsbolag."

Vilket/vilka av angivna beställningssätt är mest effektiva för er?

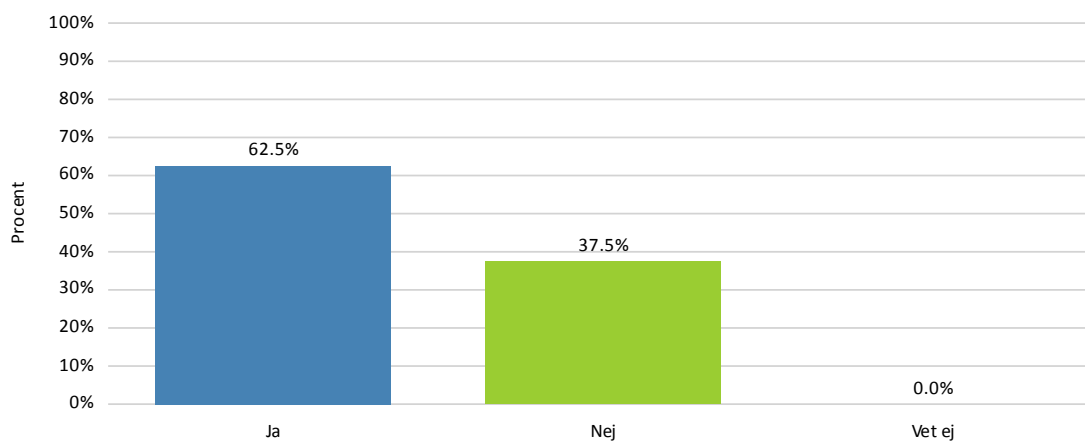
64,3 %, av respondenterna svarar att det är mest effektivt att ta emot beställningar via deras webb.



14.1.2 Webbutik

Har ni idag möjlighet att anpassa nettopriser på er webb till vad ni avtalat med respektive kund? D.v.s. kan inloggade kunder se "sina avtalade priser för sina avtalade hyrbilar"?

62,5 %, svarar att inloggade kunder kan se sina avtalade priser för sina avtalade hyrbilar.



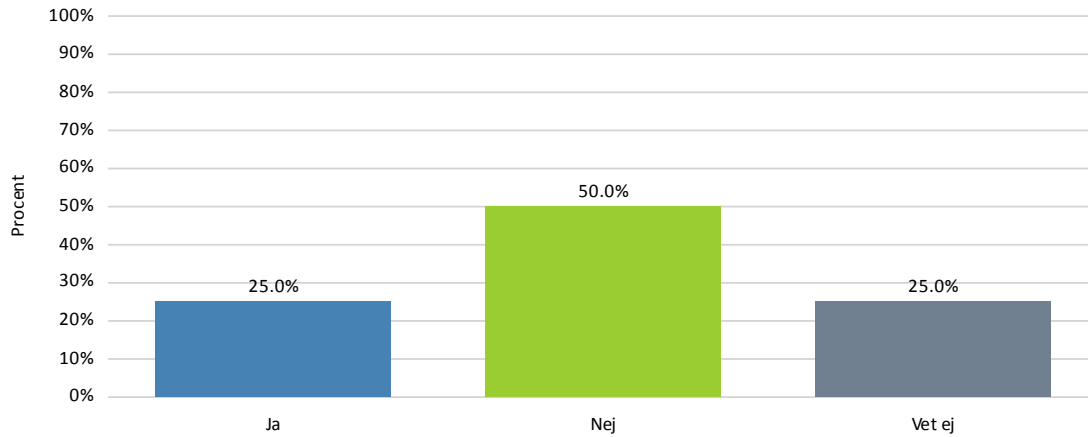
Två av respondenterna, som idag inte kan erbjuda sina kunder att se sina avtalade priser i webbutiken, bedömer att de kommer att kunna tillhandahålla den tjänsten i framtiden.

14.1.3 Punch-out

Har ni för någon kunds räkning gjort en integration av er webbokning direkt till kundens e-handelssystem?



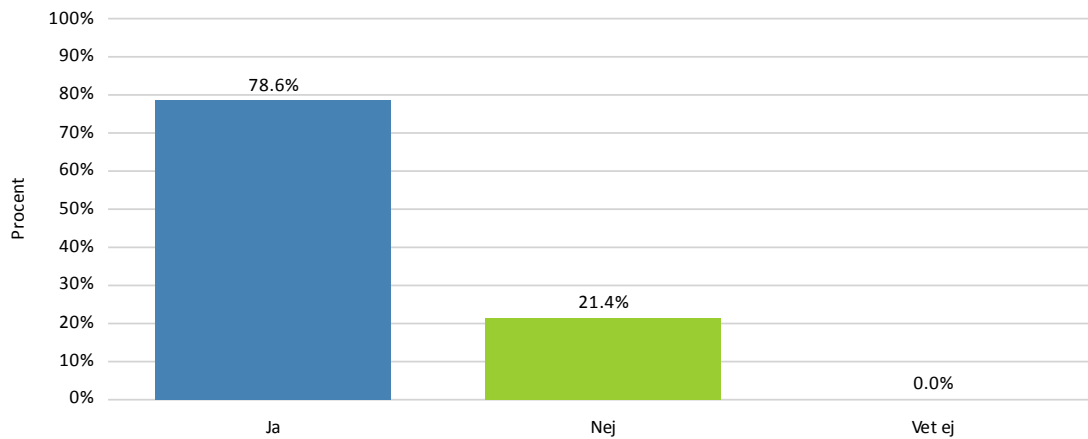
50 %, svarar att de inte har gjort någon integration sin webbökning direkt till kundens e-handelssystem.



14.1.4 E-faktura

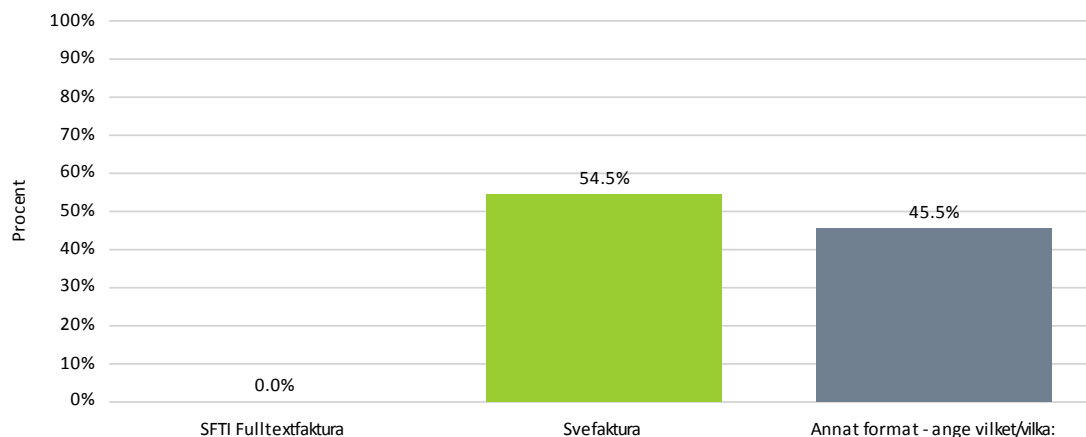
Oavsett beställningsätt, skickar ni idag e-fakturor till kunder som begär det?

11 av 14 respondenter svarar att man skickar e-fakturor till de kunder som begär det.



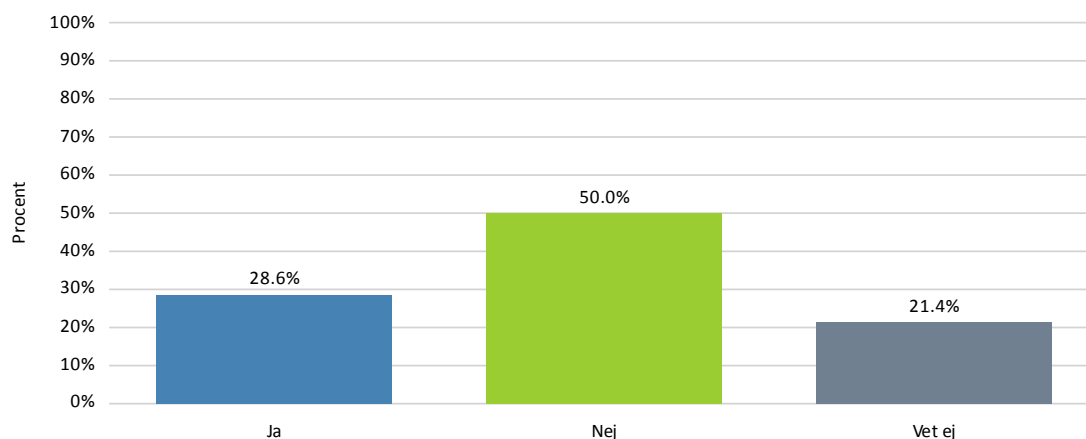
I vilket/vilka format kan ni skicka e-fakturor?

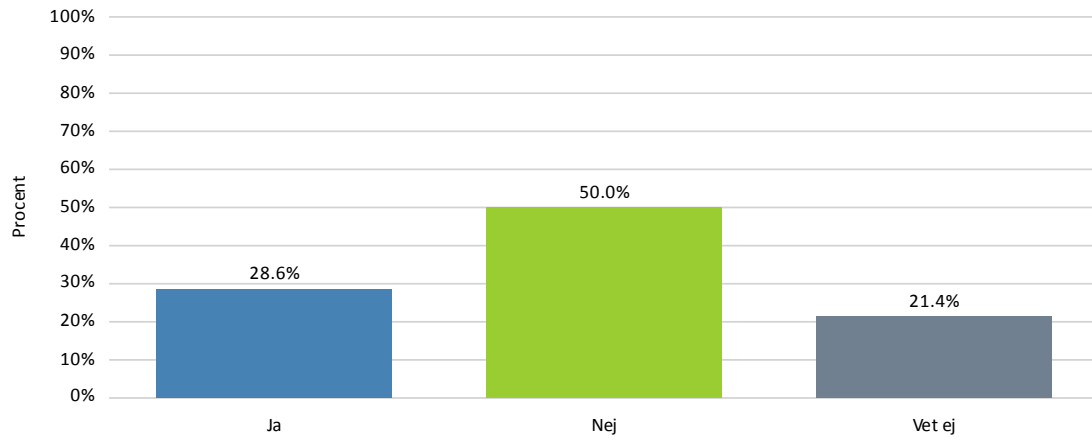
Lite mer än hälften av respondenterna svarar att man kan skicka Svefakturor.



Har ni möjlighet att fakturera via era kunders resekonton, f.n. American Express, Diners, Eurocard, The Card Scandinavia?

En tredjedel av respondenterna svarar att man har möjlighet att fakturera via kunders resekonton.





15 Rekommendation

Då ramavtalsområdet nyttjas av många myndigheter och år 2015 omsatte ca 170 Mkr så är projektgruppens rekommendation att en upphandling avseende Fordonsförhyrning bör genomföras.

16 Källförteckning

16.1 Möten med myndigheter

Arbetsförmedlingen
FMV
Försvarmakten
Förvaltningsrätten
KTH
Kustbevakningen
Linköpingsuniversitet
Länsstyrelsen
Nacka Tingsrätt
Riksdagen
Skatteverket

16.2 Möten med leverantörer

Europeisk Biluthyrning AB (Europcar)
First Rent A Car Aktiebolag (Hertz)
Mabi Hyrbilar AB
Nordic MasterCar AB (Sixt)
Sunfleet Carsharing AB
Sweden Rent A Car AB (Avis)
OKQ8 AB

16.3 Enkätutskick till myndigheter

Enkäten till myndigheter avseende förstudie "Fordonsförhyrning" skickades ut till sammanlagt 340 mottagare 2015-11-20. Enkäten skulle besvaras senast 2015-12-07. 139 respondenter besvarade enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på 41 %.

16.4 Enkätutskick till leverantörer

Enkäten till leverantörer avseende förstudie "Fordonsförhyrning" skickades ut till leverantörer 2015-11-20. Även Biluthyrarna Sverige skickade ut enkäten till sina medlemmar. Enkäten skulle besvaras senast 2015-12-07. 14 respondenter besvarade enkäten.

16.5 Referenslitteratur och andra källor

Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

<http://www.biluthyrarna.se/>

Skrivelse ifrån Länsstyrelsen Örebro län, Synpunkter på befintligt ramavtak för fordonsförhyring, dnr: 106-4282-2015.

17 Bilagor

Bilaga 1, Myndighetsenkät.

Bilaga 2, Leverantörsenkät.