



Förstudierapport inom Paketförmedlingstjänster

Dnr 23.2-7128-17



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

| | |
|---|----|
| 1 Sammanfattning | 3 |
| 2 Inledning | 4 |
| 3 Föregående upphandling | 8 |
| 4 Informationsspridning av ramavtalen | 16 |
| 5 Behovsundersökning | 17 |
| 6 Marknadsundersökning | 25 |
| 7 Hållbarhet | 31 |
| 8 Elektroniska anbud | 32 |
| 9 Säkerhet | 33 |
| 10 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling | 34 |
| 11 Rekommendation | 35 |
| 12 Källförteckning | 36 |

1 Sammanfattning

Sedan den 1 april 2015 finns det ett statligt ramavtal inom området paketförmedlingstjänster som kan användas av samtliga myndigheter som omfattas av den statliga inköpsordningen. Ramavtalet löper ut, efter nyttjad option om förlängning, den 31 mars 2019. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har mot den bakgrunden initierat en förstudie för att utreda förutsättningar för en ny upphandling inom det aktuella området. Förstudien är avsedd att utgöra underlag för beslut om huruvida en ny upphandling ska genomföras och visar på omfattning, inriktning, utformning och upplägg inför en eventuell kommande upphandling inom det aktuella området.

Ramavtalen inom området paketförmedlingstjänster nyttjas, i varierande utsträckning, av ca 102 olika myndigheter. År 2016 var den totala redovisade omsättningen ca 25 565 765 miljoner kronor och under det första halvåret av 2017 är den redovisade omsättningen ca 17 332 027 miljoner kronor.

Möten med leverantörer har genomförts för att inhämta information och synpunkter avseende marknadens uppfattning om tidigare upphandling, nuvarande ramavtal, anbudsområden, hållbarhet, konkurrens samt upplägg för genomförandet av en eventuell kommande upphandling.

I förstudien har en enkätundersökning genomförts riktad till myndigheter. Som ett komplement till enkätundersökningen har ett möte med en referensgrupp genomförts. Referensgruppen har bestått av ett tiotal personer från olika myndigheter som har bidragit med värdefull information och synpunkter kopplat till upplevelse av befintligt ramavtal, behovsbeskrivning och förbättringsområden inför en eventuell kommande upphandling.

Utifrån förstudiens resultat har Kammarkollegiet och projektgruppen dragit slutsatsen att det finns ett fortsatt behov av ett statligt ramavtal inom området paketförmedlingstjänster och rekommenderar därför att en ny upphandling ska genomföras.

Förstudierapporten framtagen av:

Jeanette Hemmingsson



2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Statens inköpscentral och omfattar paketförmedlingstjänster.

Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har ansvaret för upphandlingsverksamheten inom den statliga inköpssamordningen. Detta innebär att inköpscentralen 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 Målet 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 utreda förutsättningarna för att en ny upphandling inom området ska kunna genomföras. Målet är att presentera ett underlag som kan ge stöd inför ett eventuellt arbete med att ta fram upphandlingsdokument.

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. Rapporten 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, d v s en projektbeskrivning och planering av projektets aktiviteter
- genomförande som omfattat informationsinsamling, analys och författande av förstudierapport
- leverans av förstudien med föregående kvalitetssäkring.

Informationsinsamlingen till förstudien har skett genom att en enkät har skickats ut till avropande myndigheter innehållande frågor kopplade till det nuvarande ramavtalet och till utformningen av en eventuellt kommande upphandling. Därtill har en referensgrupp med deltagare från olika avropande myndigheter deltagit i förstudien och bidragit med värdefull information och synpunkter.

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

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 branschspecifika begrepp som är bra att känna till vid läsning av rapporten.

3PL (Tredjepartslogistik): en tredje part, utöver säljare och kund, övertar vissa eller alla logistiska funktioner såsom lagerhållning och/eller transport.

4PL (Fjärdepartslogistik): en fjärde part går in och påverkar samt styr den logistiska strategin för den totala försörjningskedjan.

Adressat: person eller företag till vilken försändelsen är adresserad.

B2B (business to business): frakt från myndighet till myndighet.

B2C (business to consumer): frakt från myndighet till privatperson.



Burar eller motsvarande: hjälpmedel som underlättar hanteringen av paket.

EUR-PALL: en standardiserad pall i trä i måtten 1200 x 800 x 22 mm som används för transporter av bl.a. paket. Lastvikt för pall är normalt 1 000 kg. Pall som har högre vikt förutsätter speciella lastningsförfaranden samt sidolastade bilar. Normal godshantering av pall hanteras med lastbil som har bakgavellyft och den maxvikten är 1 000 kg. En godkänd EUR-pall har läsbart järnvägsmerke, EUR-märke eller ID-märkning på någon av sidoklossarna.

Flakmeter (FLKM): ett mått för att mäta svårstuvat gods. 1 FLKM är 1 x 2,5 meter x lastutrymmets fulla höjd. För att få fram flakmeterantalet beräkna längden x bredden x 0,4. Ex. 1 pall har måtten 1,2 x 0,8 meter x 0,4 = 0,38 flkm.
0,38 flkm = 741 kg. 1 flkm = 1950 kg.

Frakthandling: en förklitråd etikett som fästs på paket/pall. Frakthandlingen innehåller uppgifter i textformat och streckkoder. Uppgifter som skall framgå är servicegrad, avsändare (myndighet/företag och dess adressuppgifter om ev. retur sker), avsändares kundnummer, mottagare (myndighet/företag och deras leveransadress) samt ev. tilläggstjänster.

Halvpall: en pall med måtten 800 x 600 x 220 mm.

Hämtning av paket: att leverantören hämtar paket/pall hos avsändaren, oavsett antal paket och pall.

Inrikes: frakt inom Sveriges gränser.

Kolli: försändelse som har paketerats enligt vissa angivna principer.

Leveransgaranti: Vid utebliven eller försenad leverans har kunden rätt till ersättning.

Leveranstid: tid från det att paketet överlämnats till distributören till dess att paketet når mottagaren.

Lämning av paket: när paketet avlämnats av leverantören till mottagaren.

Täckningsområde: det område inom vilket paketdistribution sker.

Paketförsändelse: klassificering av mindre försändelse som är adresserad och försluten, som huvudregel inom Sverige 35 kg (privatmottagare 20 kg).

Pallplats (PPL): pallplats är den golvyta lastbärarna upptar på transportmedlet från golv till tak.

Skrymmande eller fraktdragande vikt: den fraktdragande vikten utgörs av den största av godsets verkliga vikt (inklusive emballage och lasttillbehör) eller volymeräknad vikt enligt angiven formel för beräkning. Kubikmeter används när godset är skrymmande och beräknas enligt längd x bredd x höjd och multipliceras med varandra (volymen). Volymen multipliceras sedan med 280. 1 kbm = 280 kg Exempel: Anta att du har ett paket med måtten 20 x 20 x 20 cm, som väger 10 kg. (Fraktdragande vikten för detta exempel är 10 kg) 1. $0,2 \times 0,2 \times 0,2 = 0,008 \text{ m}^3$ i volym. 2. $0,008 \times 280 = 2,24 \text{ kg}$ i volymvikten. Paketet är alltså inte skrymmande och paketet debiteras utifrån den verkliga vikten.

Stafflade priser: olika priser inom olika volymintervall.

Styckegods: styckegods är gods som paketerats i lådor eller kartonger dvs. enstaka pallar eller kombinerade sändningar av paket och pall. Styckegodssändningar får väga upp till 2 500 kg.

Sändning: en sändning kan bestå av ett eller flera kolli.

Track & trace: system som möjliggör för kund att spåra (följa var det befinner sig) paket och pall. Vid varje läspunkt finns en skanner som läser av informationen på paketet, en streckkod som finns på frakthandlingen.

Transportnätverk: ett transportnätverk är ett nätverk som täcker distribution av paket.

Transportnätverket består av ett antal olika terminaler och där transporten sker via terminalen/-erna.

Utrikes: frakt utanför Sveriges gränser.

Utkörning av paket: leverans till mottagaren.

Viktclasser: anger vilket pris paketet får vid transport. Priset som ges är utifrån volymer som skickas.

3 Föregående upphandling

3.1 Upphandlingsform och tidpunkter för anbudsgivning och tilldelning

Den föregående upphandlingen av paketförmedlingstjänster genomfördes enligt ett öppet upphandlingsförfarande enligt lag (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU) och som tilldelningsgrund användes lägsta pris. Förfrågningsunderlaget publicerades 2014-10-06 och sista anbudsdag var 2014-11-17. I ramavtalen som började gälla från och med 2015-04-01 var samtliga villkor fastställda.

3.2 Upphandlingens omfattning

Upphandlingen omfattade distribution av företagspaket inom nedan angivna tjänsteområden.

- A. Förmedling av inrikes företagspaket, kolli upp till 30 kg. Distribution inom hela Sverige.
- B. Förmedling av utrikes företagspaket, kolli upp till 30 kg. Distribution inom hela Europa exklusive Sverige.
- C. Förmedling av utrikes företagspaket, kolli upp till 30 kg. Distribution inom hela Övriga världen exklusive Europa.

Därtill tillkom anbudsgivarnas tilläggstjänster.

Statens inköpscentral avsåg att anta högst tre (3) ramavtalsleverantörer i rangordning om tillräckligt många anbudsgivare uppfyllde ställda krav.

3.3 Anbudsområden

Anbud skulle lämnas för samtliga efterfrågade tjänsteområden ovan. Anbud kunde således inte lämnas enskilt endast för A, B eller C.

3.4 Leverantörskvalificering, krav och utvärdering

Vid anbudstidens utgång hade fyra (4) anbud inkommit till Statens inköpscentral.

3.4.1 Uteslutning och kvalificering

Samtliga anbud uppfyllde formella krav för anbudets lämnande.



Två anbudsgivare uppfyllde samtliga kvalificeringskrav och gick vidare till prövning av anbud.

3.4.2 Prövning och övergång till förhandlat förfarande

Vid anbudsprövningen av de kvalificerade anbuden konstaterades att inget anbud uppfyllde samtliga ska-krav på tjänsterna. Därmed fanns inga giltiga anbud.

Enligt 4 kap, 2§, 1 samt 4 kap, 6§ LOU (2007:1091) finns det möjlighet, om samtliga anbud är ogiltiga, att övergå till förhandlat förfarande utan föregående annonsering med de kvalificerade anbudsgivarna.

Statens inköpscentral beslutade därför att övergå till förhandlat förfarande med de två kvalificerade anbudsgivarna.

3.4.3 Utvärdering och beslut

Som utvärderingsmodell tillämpades lägsta pris. Modellen byggde på principen att den anbudsgivare som uppfyllde samtliga krav och lämnade det lägsta anbudspriset vann och rangordnades därmed som nummer 1, anbudsgivare med näst lägsta anbudspris blev rangordnad som nummer 2.

Då ramavtal kunde tecknas med maximalt tre (3) anbudsgivare tilldelades ramavtal till båda kvarvarande anbudsgivarna med följande rangordning:

1. PostNord Sverige AB
2. Bring Parcels AB

3.5 Överprövning

Upphandlingen överprövades inte.

3.6 Erfarenhet från föregående upphandling

I samband med att prislistor begärdes in för tjänsteområdet "Övriga världen" (exklusive Europa) bifogade vissa anbudsgivare sina egna standardiserade prisbilagor. Dessa innehöll villkor och förbehåll som stred mot ställda krav och villkor i upphandlingen, vilket ledde till att anbuden inte kunde anses giltiga.

En rekommendation inför nästa upphandling är att tydliggöra för anbudsgivarna att anbud inklusive bilagor måste överensstämma med de krav och villkor som anges i upphandlingsdokumentet. Dessutom bör man försöka få anbudsgivarna att bifoga dokument som enbart innehåller efterfrågade uppgifter och ingen ytterligare information eller otillåtna förbehåll och reservationer.

3.7 Avtalens löptid

Ramavtalen, som började gälla från 2015-04-01, gäller till och med 2017-03-31 med möjlighet till förlängning tom 2019-03-31.

3.8 Avropsordning

För ramavtalsområdet gäller en fastställd rangordning som finns angiven på Statens inköpscentrals hemsida¹. En fast rangordning innebär att avropsförfrågan ska ställas till den först rankade ramavtalsleverantören. Kan inte den först rankade ramavtalsleverantören åta sig uppdraget, alternativt inte svarar inom utsatt tid eller uppfyller samtliga ska-krav, ska förfrågan gå vidare till den ramavtalsleverantör som är rankad tvåa enligt rangordningen.

3.9 Antagna ramavtalsleverantörer

Följande ramavtalsleverantörer antogs:

- PostNord Sverige AB
- Bring Parcels AB

3.10 Försäljning på ramavtalet

Ramavtalsleverantörerna är skyldiga att en gång per kvartal redovisa den försäljning som skett på ramavtalen. Bring Parcels har dock inte haft någon försäljning på sitt ramavtal därför finns heller ingen redovisning.

3.10.1 Total omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende perioden 2015-04-01 t.o.m. 2017-06-30. Total omsättning för perioden är 50 160 096 kronor.

Den lägre omsättningen under 2015 jämfört med 2016 beror troligtvis på att det tagit tid innan myndigheter tecknat sig för det nya ramavtalet.

För att få en uppfattning om ramavtalets utveckling har en jämförelse gjorts mellan 2016 och 2017 för årens första två kvartal, Q1-Q2 (för att få jämförbara perioder). Omsättningen på ramavtalet har då ökat med ca 41 %.

¹ <https://www.avropa.se/ramavtal/ramavtalsomraden/transport-och-tjanstefordon/Flytt--och-formedlingstjanster/paketformedlingstjanster1/>



3.10.2 Omsättning per ramavtalsleverantör

Nedan redovisas omsättningsstatistik från och med den 1 april 2015 till och med den 30 juni 2017. Omsättningen baseras på uppgifter redovisade från ramavtalsleverantören, PostNord.

| PostNord Sverige AB | 2015 | 2016 | 2017 | Summa SEK: |
|---------------------|-----------|------------|------------|------------|
| Q1 | | 3 373 550 | 8 578 672 | 11 952 222 |
| Q2 | 2 357 915 | 8 876 653 | 8 753 355 | 19 987 923 |
| Q3 | 1 238 249 | 5 787 229 | | 7 025 478 |
| Q4 | 3 706 141 | 7 488 333 | | 11 194 474 |
| Summa: | 7 302 305 | 25 525 765 | 17 332 027 | 50 160 096 |

3.10.3 Omsättning per tjänsteområde

Nedan redovisas omsättningsstatistik för 2016 avseende ramavtalets bastjänster.

| Kronor/SEK 2016 | | |
|---|--|----------------------------------|
| PostNord Parcel (f.d. DPD Företagspaket 16.00) | PostNord Parcel 09 (f.d. DPD Företagspaket 09.00) | DPD (f.d. DPD Sverige export) |
| 12 136 856 | 467 774 | 709 823 |

| Antal/st 2016 | | |
|---|--|----------------------------------|
| PostNord Parcel (f.d. DPD Företagspaket 16.00) | PostNord Parcel 09 (f.d. DPD Företagspaket 09.00) | DPD (f.d. DPD Sverige export) |
| 198 096 | 780 | 3 432 |

3.11 Ramavtalens tjänsteområden

Nedan redovisas de bastjänster som finns på ramavtalet samt tilläggstjänster. Den tjänst som avropas mest av myndigheterna är pakETFörsändelser som levereras till mottagarens dörr innan arbetsdags slut nästa vardag, 16.00 tjänsteområde A. Denna tjänst utgör 82 % av det totala antalet försändelser och 48 % av den totala omsättningen i kronor. PostNord har under 2016 förändrat flertalet av tjänsternas benämningar. Förändringarna beror bl.a. på interna omorganiseringar och utveckling av tjänsteutbuden hos leverantören. Innehållet i tjänsteutbudet är dock oförändrat enligt avtalsvillkor.

3.11.1 Ramavtalets bastjänster

Nedan följer en kort beskrivning av de bastjänster som omfattas av ramavtalet.

Ramavtalets tjänsteområde A - Sverige

PostNord Parcel (f.d. DPD Företagspaket 16:00)

Med PostNord Parcel är paket framme vid mottagarens dörr innan arbetsdagens slut nästa vardag inom Sverige. Paket levereras från dörr till dörr. Leveransgaranti ingår, vilket innebär att kunden får pengarna tillbaka om inte leverans sker före 18.00 på utlovad leveransdag.

PostNord Parcel 09 (f.d. DPD Företagspaket 09:00)

Med PostNord Parcel 09, är paketet framme vid mottagarens dörr senast klockan 09.00 nästa vardag inom Sverige. Paket hämtas hos myndigheten och körs ut till mottagande företags dörr. Leveransgaranti gäller.

Ramavtalets tjänsteområde B och C – Europa och övriga världen

DPD dörr till dörr (f.d. DPD Sverige export)

Internationella tjänster för företag som avser pakETFörmedling från Sverige till utlandet. Med tjänsten DPD skickas paket mellan företag dörr till dörr i Norden, Europa och resten av världen. Myndigheten får, genom nyttjande av tjänsten, tillgång till DPD-nätverket (DPDGroup), som är ett av Europas största pakETFörmedlingsnätverk för distributörer. Detta ger PostNords kunder tillgång till DPD-nätverkets servicenät på mer än 20 000 platser i tretton länder² i hela Europa, där paket kan hämtas ut och returneras.

3.11.2 Ramavtalets tilläggstjänster

Nedan följer en kort beskrivning av de tilläggstjänster som omfattas av ramavtalet.

² Frankrike, Storbritannien, Portugal, Spanien, Belgien, Luxemburg, Nederländerna, Schweiz, Tyskland, Estland, Lettland, Litauen och Österrike.



Expresspaket

Med Expresspaket, är paketet framme vid mottagarens dörr senast klockan 10.00 nästa vardag inom Sverige. Paket hämtas hos myndigheten och körs ut, antingen till mottagarens dörr eller till valfritt serviceställe. Leveransgaranti gäller.

PostNord Parcel 12 (f.d. DPD Företagspaket 12.00)

Med PostNord Parcel 12, är paketet framme vid mottagarens dörr senast klockan 12.00 nästa vardag inom Sverige. Paket hämtas hos myndigheten och körs ut till mottagarens dörr. Leveransgaranti gäller.

PostNord MyPack Home (f.d. Hempaket)

Med PostNord MyPack Home, skickas paketet till privatpersoner inom Sverige. Paketet hämtas hos myndigheten och mottagaren aviseras via sms eller e-post inom 1-3 vardagar efter hämtning. Mottagaren kan välja dag och tid för leveransen enligt vad som gäller för mottagarens ort. Leverans sker hem till mottagarens dörr innan nästkommande arbetsdags slut, räknat från aviseringsdagen, med tidsbegränsande leveransfönster om 2-3 timmar. Har myndigheten valt tilläggstjänsten 17-21 sker leverans mellan klockan 17.00 och 21.00 på kvällen.

PostNord Pallet (f.d. PALL.ETT)

Med PostNord Pallet har myndigheten möjlighet att skicka försändelser i form av lastpall/ar. Pallen kan väga upp till 1 000 kilo. Hämtning sker dagligen och levereras nästa dag till stora delar av Sverige. Vill myndigheten få meddelande att godset är på väg kan SMS-avisering väljas mot en avgift. När myndigheten ska skicka till privatpersoner ska myndigheten använda tjänsten Privat mottagare. Då kommer PostNord via sms överens med mottagaren om tid och plats för leveransen.

PostNord International Parcel (f.d. Postpaket Utrikes export)

Med International Parcel skickas paketet till mottagare i hela världen, upp till 20 kg. Paket hämtas hos myndigheten och levereras till mottagarens dörr inom några dagar. I vissa länder aviseras godset och mottagaren hämtar paketet på sitt närmaste utlämningsställe. Leveranstiden varierar beroende på vart paketet skickas.

PostNord MyPack Collect (f.d. MyPack)

Med PostNord MyPack Collect skickas paketet till privatpersoner i Sverige, Norden och Europa. Paket hämtas hos myndigheten och mottagaren meddelas via sms eller e-post när paketet finns att hämta på utlämningsstället. Paketet är normalt framme på mottagarens utlämningsställe nästa vardag inom Sverige och inom 2-6 vardagar utanför Sverige. Till vissa orter/länder gäller längre leveranstid.

Bud

Bud innebär att myndigheten, vid exempelvis brådskande ärenden, kan skicka direktleveranser av paketet inom Sverige. Hämtning sker hos myndigheten och lämnas hos mottagaren inom några timmar, oavsett vart budet ska. Leveranser kan ske dygnet runt årets alla dagar.



3.12 Administrativ avgift

Ramavtalsleverantörerna är skyldiga att betala en administrativ avgift motsvarande 0,3 % på totalt fakturerat nettobelopp. Avgiftens storlek kan förändras, men kommer inte att överstiga 0,7 %.

3.13 Revision

Ingen revision har gjorts under avtalsperioden. Uppföljning av ställda krav har dock löpande och frekvent gjorts under avtalsperioden.

3.14 Avropsberättigade

Ramavtalet kan nyttjas av samtliga statliga myndigheter i Sverige, vissa stiftelser och organisationer med anknytning till staten. De tio största användarna står för 67 % av avropen. Uppskattningsvis har 93 olika myndigheter, och organisationer med fullmakt, avropat tjänster från ramavtalet under 2016.

Nedan listas tio myndigheter som står för den största omsättningen på ramavtalet under 2016. Av tabellen framgår omsättning samt myndigheternas andel av den totala omsättningen.

| | Myndigheter | Omsättning 2016 | % av total |
|----|---|-----------------|------------|
| 1 | Statens Skolverk | 4 337 366 | 17,0 % |
| 2 | Migrationsverket | 2 292 425 | 9,0 % |
| 3 | Arbetsförmedlingen | 2 268 548 | 8,9 % |
| 4 | Polismyndigheten | 1 720 907 | 6,7 % |
| 5 | Trafikverket | 1 473 828 | 5,8 % |
| 6 | Sveriges Domstolar | 1 315 533 | 5,2 % |
| 7 | Myndigheten För Samhällsskydd och Beredskap | 1 218 912 | 4,8 % |
| 8 | Lunds Universitet | 928 585 | 3,6 % |
| 9 | Skatteverket | 923 367 | 3,6 % |
| 10 | Kriminalvården | 663 513 | 2,6 % |

3.15 Avstegsanmälan

Ingen underrättelse om avsteg från användning av ramavtalet har inkommit.

3.16 Förvaltning av ramavtalet

Ramavtalet förvaltas av enheten för ramavtalsförvaltning vid Statens inköpscentral.



3.16.1 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 redovisas vissa av dessa erfarenheter punktvis.

- Ramavtalet används flitigt av myndigheterna. Ramavtalsförvaltarens uppfattning av ramavtalet är att det i dagsläget fungerar bra och att få synpunkter har inkommit. Ramavtalsförvaltaren menar att myndigheterna är nöjda med befintligt ramavtal och dess utformning.
- Ramavtalsleverantören som är rangordnad etta har i princip fått samtliga avrop. Ramavtalsförvaltaren anser att ett beslut gällande hur många leverantörer som antas i en eventuell kommande upphandling, bör föregås av en diskussion kring avropsordning och volymer.
- Synpunkter av problemkaraktär som har framkommit under avtalets gång har rört transporter av paket, hämtning och lämning samt missförstånd och otydlighet gällande tidpunkter förknippade med leveransen.
- Ramavtalet möjliggör att kunna utföra kvalitetsrevisioner eller stickprovskontroller gällande ställda miljökrav hos ramavtalsleverantörerna. Uppföljning av miljö (krav och villkor) har gjorts kontinuerligt under avtalstiden.

4 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. Enheten ser även till att stöddokumentation i form av exempelvis vägledningar och avropsblanketter finns att tillgå.



5 Behovsundersökning

Inom ramen för förstudien har det genomförts en enkätundersökning samt ett referensgruppsmöte med deltagare, som i enkäten anmält sitt intresse. Projektgruppen har även haft kontakt med ett antal myndigheter som inte har kunnat närvara vid referensgruppsmötet.

5.1 Myndighetsenkät

En enkät skickades ut 2017-10-05 med sista svarsdag 2017-10-25. Enkäten gick ut till 338 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 157 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 46,4 %. Respondenterna tillhörde myndigheter vars storlek, sett till antal anställda, var fördelade enligt nedan:

| Antal anställda på myndigheten | Andel |
|--------------------------------|--------|
| 1 - 20 st. | 11,2 % |
| 21 - 100 st. | 29,6 % |
| 101 - 200 st. | 11,8 % |
| 201 - 500 st. | 19,7 % |
| 501 - 1000 st. | 13,2 % |
| >1000 st. | 14,5 % |

Syftet med enkäten var att undersöka behov och önskemål avseende paketförmedlingstjänster. Vidare var syftet att ge myndigheterna möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter rörande det befintliga ramavtalet och ge generella synpunkter avseende en eventuell kommande upphandling av ett nytt statligt ramavtal inom området.

5.1.1 Ramavtalstrohet

Ramavtalstroheten är stor på området, 64,5 % av respondenterna nyttjar det befintliga ramavtalet. Av de 35,5 % som angett att de inte nyttjar ramavtalet är skälen främst att inget eller endast ett mindre behov föreligger, att avtalet inte var känt eller att en egen upphandling inom avtalsområdet är planerad.

5.1.2 Avrop från ramavtalet

En stor majoritet, 94,9 % av respondenterna som har nyttjat ramavtalet, har upplevt att det har varit lätt alternativt mycket lätt att göra avrop, medan 5,1 % av respondenterna har upplevt det som svårt.

Utvalda kommentarer till varför avrop upplevts som svårt:

- *"Otydligt beträffande förväntad kostnad."*
- *"Svårt vid tullhantering"*
- *"Svårt att förstå de olika delarna, vad som skiljer dem åt t.ex. Parcel, MyPack osv. Skulle vilja haft en enkel excelfil där man hade sett skillnaden mellan de olika "skicka-metoderna" så att man enkelt kan se vad som går till ombud, vad som går till hemadress, vad som går till företag och vilka tider de levereras t.ex. före 12.00 samma dag, nästa dag osv. Skulle även vilja få med pris i den filen för att se prisskillnad mellan de olika "skicka-metoderna", samt vilka tillval det finns t.ex. spårning, sms-avisering osv. Saknar även info. om Pacsoft samt vilka skrivare rekommenderas till fraktsedel, vilka etiketter rekommenderas till fraktsedel."*

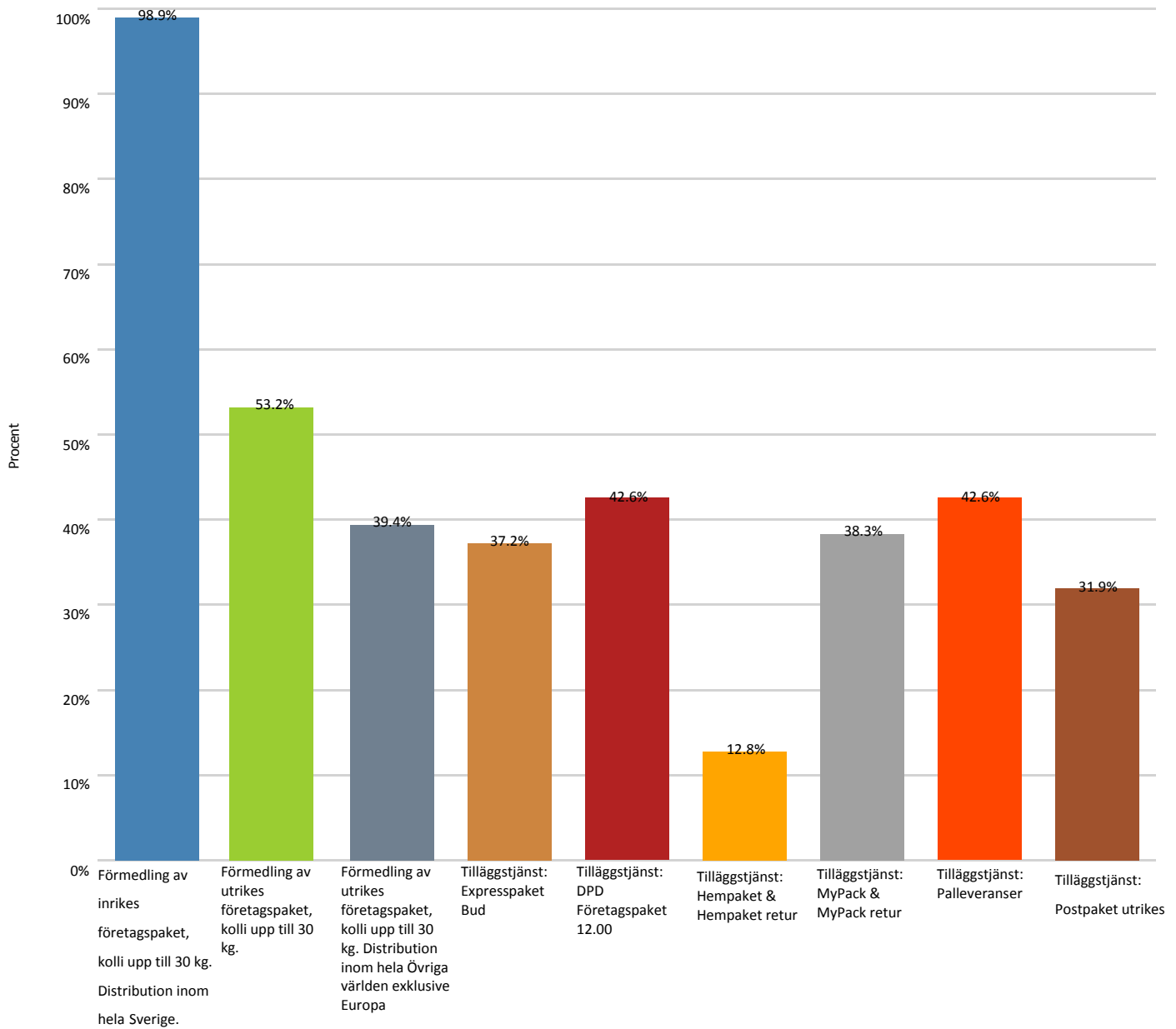
5.1.3 Nöjdhet med ramavtal och utbud

94,8 % av respondenterna anger att man är nöjd med det befintliga avtalet medan 5,2 % av respondenterna inte är nöjda. Vad gäller nöjdhet avseende utbudet i det befintliga ramavtalet anger 93,8 % av respondenterna att man är nöjd medan 6,2 % inte är nöjda.



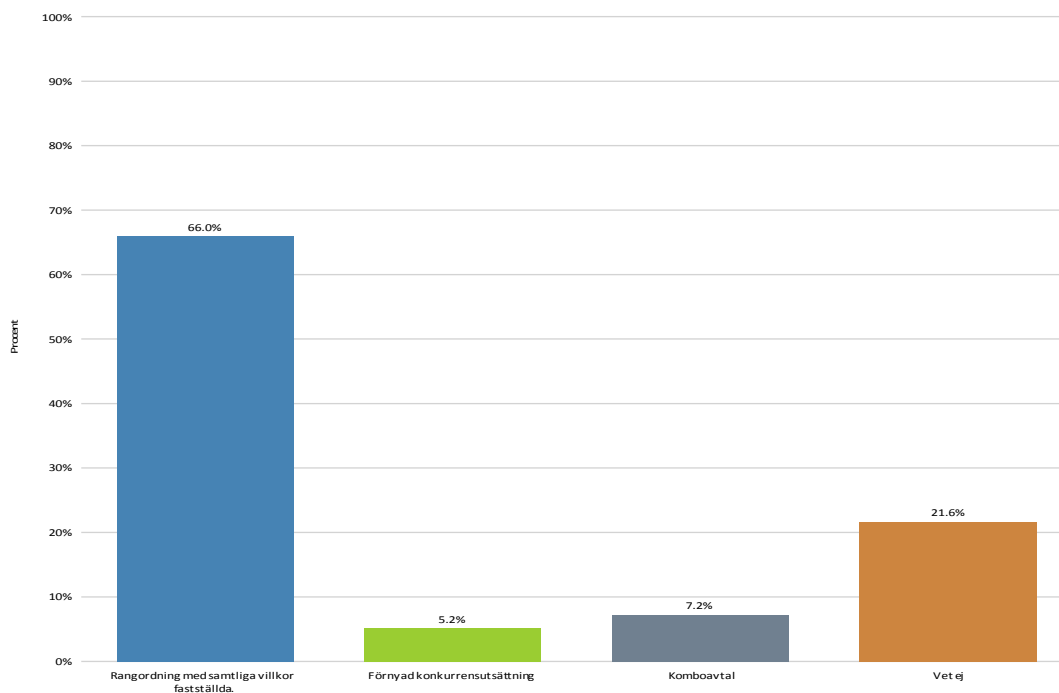
5.1.4 Nyttjade tjänster på ramavtalet

Följande graf visar fördelningen avseende respondenternas nyttjande av ramavtalets olika tjänster.



5.1.5 Fördelning av önskade avropsförfaranden

Följande graf visar fördelningen avseende vilka avropsförfarande som respondenterna föredrar.



66 % av respondenterna föredrog avropsförfarandet rangordning med samtliga villkor fastställda, 5,2 % förnyad konkurrensutsättning, 7,2 % komboavtal och 21,6 % svarade vet ej.

5.1.6 Positiva erfarenheter från ramavtalet

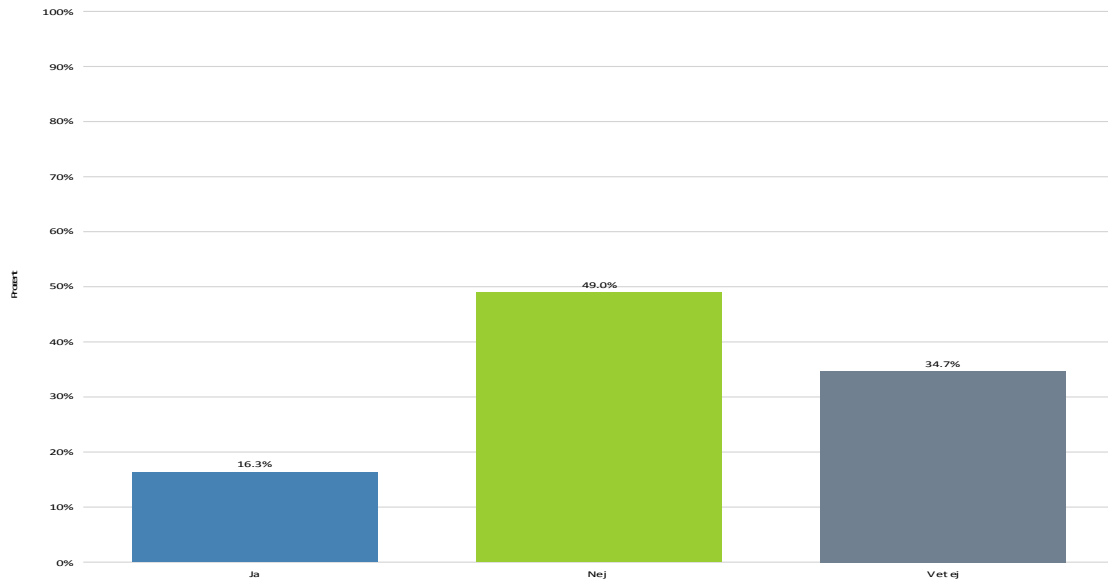
- *"Tjänsten har fungerat på ett för oss tillfredställande sätt"*
- *"Lätt att använda"*
- *"Oftast bra service, vid ett antal tillfällen har hämtning ej utförts, vid påpekande har rättning blivit bra"*
- *"Det är enkelt att använda och det är generösa viktgränser. Det är tydligt vilka villkor som gäller för respektive tjänst."*
- *"Trevligt bemötande och bra service."*
- *"Vi registrerar alla paketsändningar i leverantörens system packsoft online vilket är bra."*
- *"Leveranser kommer i tid och vänlig bemötande."*
- *"Leverantörens system för utskrift av fraktsedlar fungerar jättebra"*
- *"Bra med att alla myndigheters paket och kolli ingår. Priset blir då så lågt som möjligt"*
- *"Vi behöver inte bevaka hämtning och lämning."*
- *"Leverantörens anställda som kör leveranserna är trevliga och serviceinriktade."*

5.1.7 Mindre bra erfarenheter från ramavtalet

- *"Vi har ett behov av att skicka långa paket ca. 3m viket inte har fungerat."*
- *"Problem om man vill ha lite extra tjänster som t.ex. kyl-transport, hjälp med ifyllande av tullhandlingar etc."*
- *"Svårt att få vettig ersättning vid förlorat gods, speciellt när det nominella värdet är lågt, men värdet för oss är högt, t.ex. vattenprover."*
- *"Brådskande bud utanför Europa har fått utföras av annan leverantör."*
- *"Fakturaspecifikationer kommer separat per post och är ibland svåra att koppla till aktuell faktura"*
- *"Uteblivna hämtningar, paketen kvar."*
- *"Svårt att få grepp om hela avtalet och alla dess delar, vad är vad, vad är skillnad mellan delarna, svårt att få en bild av priset, t.ex. bud inom Sverige med tilläggstjänster."*
- *"Paket kommer ej fram, paket blir ej scannade av chaufför, hittar inte paket som inte har kommit fram, svårt att få ersättning för paket som har försvunnit, blir lätt fel p.g.a. saknad information om vad man ska välja, paket blir skickade till ombud istället för till företagsadressen. Pacsoft skulle behöva utvecklas för att bli mer lättöverskådligt och enklare att använda. E-faktura fungerar ej."*
- *"Paket som skickas utrikes hamnar hos samarbetspartners till leverantören så snart de har lämnat Sverige. I många fall är de inte ens spårbara. Kundtjänsten fungerar inte bra. Det tar lång tid att få återkoppling, de man får kontakt med har inte så bra koll på avtalet."*
"Information om statistik avseende leveranstider är ibland felaktig, eftersom även fellevererade paket räknas som "framme i tid" (dvs. de ändrar inte bakåt i systemet)."
- *"Skadat gods. Fel-lastat i bur; lättare gods underst med tyngre gods ovan på. Det beror på att de som lastar paket på postterminaler slarvar. Dålig återkoppling från leverantören när vi anmärker och reklamerar och vid brådskande ärende får vi ingen snabb återkoppling."*
- *"Paket som inte kan levereras på grund av att vi har stängt skickas tillbaka."*

5.1.8 Geografisk uppdelning

Följande graf visar i vilken grad respondenterna ansåg att ramavtalet Paketförmedlings-tjänster bör delas upp i olika geografiska delar.



På frågan om huruvida en uppdelning av tjänsterna i ramavtalet var att föredra eller inte svarade 16 % att de var positiva till en uppdelning medan 49 % uppgav att de inte ville ha en uppdelning, 35 % svarade Vet ej.



5.2 Möte med myndigheter

5.2.1 Om referensgruppsmöten

Projektgruppen genomförde ett möte med en referensgrupp bestående av Arbetsförmedlingen, Fortifikationsverket, Domstolsverket, Polismyndigheten, Sveriges lantbruksuniversitet och Transportstyrelsen.

Syftet med mötet var främst att ta vara på referensgruppens kompetens genom att låta gruppen komma med förslag på förbättringar inför en eventuell kommande upphandling. Därtill var syftet att få en bild av hur behovet av paketförmedlingstjänster ser ut samt att få in synpunkter och erfarenheter beträffande det nuvarande ramavtalet.

5.2.2 Erfarenheter av nuvarande avtal

Myndigheterna ansåg generellt att nuvarande avtal fungerar bra. Det som lyftes fram som mest positivt var att bastjänsterna har fungerat bra.

Myndigheterna beskrev förbättringsområden som rör tilläggstjänsten Bud; dels med anledning av att behovet av e-fakturering inte tillgodosetts till fullo under avtalstiden, och dels gällande bristande spårbarhet som uppkommit då leverantören nyttjat underleverantörer.

Vidare ansåg myndigheterna att leverantörens hantering av samlingsfakturor, med ett gemensamt kundnummer, inte har fungerat fullt ut.

5.2.3 Avropsförfarande

De flesta av myndigheterna uppgav att ett rangordnat avropsförfarande är att föredra, medan några menade att förnyad konkurrensutsättning vore mest ändamålsenligt. De som ansåg att förnyad konkurrensutsättning är det bästa alternativet menade dock att processen i så fall måste vara enkel och inte för tidskrävande.

Myndigheternas synpunkter avseende avropsförfarande stämmer väl överens med svarsbilden i enkätundersökningen, punkt 5.1.5.

5.2.4 Anbudsområden

Myndigheterna ansåg att indelningen av ramavtalets bastjänster är bra och motsvarar det huvudsakliga behovet. Däremot identifierade myndigheterna en möjlighet att separera delar av de nuvarande tilläggstjänsterna till egna tjänsteområden, där mer specifika tjänster upptas, såsom försändelser av farligt gods, kyl-transporter, biologiska substanser och skrymmande gods.

6 Marknadsundersökning

Marknadsundersökningen har genomförts i form av en analys av hur branschen anser att en eventuell upphandling lämpligen bör utformas.

En viktig informationskälla har varit de möten som genomförts med både befintlig ramavtalsleverantör och leverantörer som inte är ramavtalsleverantör på det nuvarande ramavtalet.

6.1 Marknaden

Paketmarknaden innefattar försändelser där en vikt under 35 kg faller in under begreppen lättgods eller styckegods medan försändelser med en vikt över 35 kg benämns tunggods eller partigods.

Den svenska paketmarknaden har alltid varit i princip oreglerad eftersom paketdistribution inte på något sätt är reglerad i postlagen³. I och med detta finns heller ingen entydig legal definition av begreppet paket.

I dagsläget finns det ca sex leverantörer av paketförmedlingstjänster, som agerar både nationellt och internationellt. I Sverige är den största av dessa leverantörer PostNord som står för ca 66 procent av antalet paketförsändelser med en vikt på 0–20 kg. Övriga identifierade leverantörer är DB Schenker, DHL, Bring Parcels, UPS och Bussgods.

Från att tidigare ha utgjort en liten del av postmarknaden har befördran av paket ökat de senaste åren i och med den ökade e-handeln. Under 2015 levererades uppskattningsvis 121 miljoner paketförsändelser med en vikt på 0-20 kg⁴. Antalet paket med en vikt över 2 kg ökade mellan 2009–2015 med nästan 60 procent till 97 miljoner. År 2016 ökade antalet paketförsändelser med en vikt över 2 kg med ytterligare 7 procent till över 100 miljoner.

6.2 EU:s förordning om gränsöverskridande paketleveranser

Europeiska kommissionen lämnade den 25 maj 2016 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gränsöverskridande paketleveranstjänster⁵. Förslaget innehåller bl.a. bestämmelser om att tillhandahållare av paketleveranstjänster ska lämna viss information om sig själva och sina verksamheter till den nationella tillsynsmyndigheten. Som förslaget är formulerat kommer förordningen att ha ett annat tillämpningsområde än postlagen. Lagstiftningsförfarandet pågår för närvarande och det är i dagsläget oklart när

³ Postlag (2010:1045)

⁴ SOU 2016:54 "Till sista utposten"

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning: COM[2016] 285 final



förordningen kan antas och vilket innehåll den kommer att få. En EU-förordning är bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna. Den varken ska eller får genomföras i eller omvandlas till nationell rätt. Det är endast när svensk rätt strider mot förordningen, när förordningen föreskriver en skyldighet eller möjlighet att vidta lagstiftningsåtgärder på det nationella planet eller när det behövs andra nationella åtgärder till stöd för förordningens syfte som ändringar i svensk rätt aktualiseras.⁶

6.3 NSAB 2015

NSAB 2015⁷, Nordiskt speditörsförbunds allmänna bestämmelser 2015, reglerar formen för speditören och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter och innefattar speditörens ansvar enligt olika transporträttsliga konventioner. Den 1 januari 2016 trädde den nya NSAB 2015 i drift och ersatte därmed NSAB 2000⁸. Ett par nyheter är bland annat att skiljemannen vid tvist framöver ska vara allmän domstol samt att speditörens uppdrag och begrepp som 3PL (tredjepartslogistik) och 4PL (fjärdepartsllogistik) har tydliggjorts.

6.4 Möte med leverantörer

6.4.1 Om leverantörmöten

Fysiska möten och telefonmöten genomfördes med sex leverantörer från paketförmedlingsbranschen under oktober och november 2017. En av leverantörerna är befintlig ramavtalsleverantör, tre av leverantörerna lämnade anbud i tidigare upphandling och de två övriga leverantörerna är verksamma i branschen men har tidigare inte deltagit i upphandlingarna som genomförts av Statens inköpscentral.

De leverantörer som har deltagit i möten och diskussioner är PostNord, Bring Parcels, Jetpak, DHL, UPS och Schenker.

Syftet med dessa möten var att få en bild av leverantörernas synpunkter beträffande det nuvarande ramavtalet, den tidigare upphandlingen samt deras erfarenheter från branschen.

⁶Lagrådsremiss "Ändringar i postlagen"

⁷<https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Transportindustriforbundet/Publikationer/NSAB-2015/>
(Hämtad 2018-01-15)

⁸ I tidigare upphandling användes NSAB 2000.



6.4.2 Mötenas viktigaste diskussioner och generella slutsatser

Nedan följer en sammanställning av mötena. Texten omfattar ibland fler leverantörer i de fall de framfört liknande synpunkter samt i stort verkar inom samma segment.

6.4.3 Synpunkter på krav och förbättringsförslag

Generellt ansåg leverantörerna att föregående upphandling var tydlig. Med det sagt fanns likvärlig förslag på förbättringar inför en eventuell kommande upphandling.

En synpunkt som framfördes var att lägga tyngdpunkten på inrikesförsändelser (tjänsteområde A) eftersom de står för 82 % av den totala volymen av försändelser, och mindre vikt på utrikesförsändelser.

Ett annat önskemål var att skapa en större flexibilitet gällande leveranstider.

Vidare efterfrågades att få ut statistik över vilka orter leveranserna går ifrån, och till vilka orter leveranserna sker. Detta för att leverantören ska få en korrekt bild över hur leveranserna ser ut för att kunna ge konkurrensmässiga priser.

Det framhölls också att krav på alkohol i samtliga fordon inte kan krävas.

Ett förslag var att specificera och efterfråga en fordonsflotta i upphandlingen, som senare följs upp under avtalsperioden. Det underströks också att det skulle vara bra om man kan ta ut några exempelsändningar i samband med utvärdering av anbud t.ex. liten, mellan och stor.

Leverantörerna önskade även en mer ingående förklaring gällande vad som förväntas (nivå och kvalitet) av de olika tjänster som efterfrågas.

Det påpekades att det kan vara problematiskt att, som ett globalt företag, ta fram information gällande samtliga underleverantörer, vilket var ett krav i föregående upphandling. Eftersom leverantörer arbetar enligt andra geografiska områden än de som angavs i föregående upphandling var ytterligare ett önskemål att göra den geografiska indelningen mindre detaljerad.

6.4.4 Anbudsområden

Se punkt 3.3 Anbudsområden.

De flesta av leverantörerna tycker att uppdelningen i föregående upphandling är godtagbar men kan samtidigt se möjligheter till andra alternativ för uppdelning med hänsyn tagen till tjänsteområden och geografiska indelningar.

Det kan till exempel vara bra att dela upp upphandlingen i fler tjänsteområden, för att även inrymma tilläggstjänst/-er som används ofta.



Ett förslag var att separera Norden från Europa, vilket ansågs kunna ge synergieffekter vad gäller konkurrenssituationen.

Det positiva med att dela upp i flera anbudsområden är att myndigheterna skulle få de leverantörer som är bäst på t.ex. övriga världen, Norden etc. Idag är de flesta leverantörer experter på vissa områden. De flesta leverantörerna i branschen skulle förmodligen lämna anbud i alla områden.

Det påpekades att leverans till ombud är begränsad till max 20 kg enligt arbetsmiljölagen⁹, vilket är viktigt att tänka på vid definiering av upphandlingens ingående tjänster.

6.4.5 Tilldelningsgrund, utvärdering och prissättning

Generellt så ansåg leverantörerna att tilldelningsgrunden lägsta pris och utvärderingen som tillämpades i den föregående upphandlingen är godtagbar.

Leverantörerna ansåg att det är problematiskt att formulera kvalitetskrav avseende tjänsterna eftersom dessa kan bli godtyckliga och svåra att utvärdera.

Ett förslag var att dela upp prissättningen på flera viktklasser eftersom det ansågs kunna medföra bättre priser för myndigheterna.

Ett utvärderingskriterium kan vara KPI, Key Performance Index dvs. nyckeltal, på leveranserna såsom exempelvis procentuell leveranssäkerhet.

Ett annat förslag var att kräva rapportering av leveranssäkerhet som redovisas i tvåveckors-intervaller, kvartalsvis eller på årsbasis.

Ett förbättringsförslag som lyftes fram var också att tillämpa en stafflad prislita i upphandlingen vilket ansågs kunna gynna prisbilden för de nedre viktklasserna.

6.4.6 Hållbarhet

Leverantörerna har interna miljömål med kontinuerlig uppföljning inom bl.a. områden som koldioxidutsläpp (internt och för underleverantörer), förnybar energi till fordon och fastigheter.

Vissa leverantörer angav att man är certifierade enligt ISO14001¹⁰.

En del leverantörer såg inget större problem med att ställa krav vid upphandling avseende odubbade däck i stadstrafik. Däremot uppfattades det som problematiskt att kräva detsamma på landsbygden. Flertalet utländska underleverantörer har generellt inte dubbdäck. Vidare bör krav enligt Euro 6¹¹ endast ställas vid nyanskaffning av fordon.

¹⁰ <https://www.sis.se/iso14001/dettariso14001/> (Hämtad 2018-01-10)

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:188:0001:0013:EN:PDF> (Hämtad 2018-01-10)



Det framhölls att det blir problematiskt att ställa krav på bränsletypen gas. Det går till exempel inte att köra gasbilar i Norrland.

6.3.7 Branschen

De flesta av leverantörerna erbjuder elektroniska tjänster (TA-system) för bokning och spårning av leverans.

Vissa leverantörer har tagit fram tjänster i sitt utbud för att forma sig efter privatpersoners krav såsom snabbare leveranser, lättillgänglighet och kundanpassade förpackningar.

En trend är att många nya mindre aktörer har etablerat sig på budmarknaden. Dessa konkurrerar oftast lokalt och inte nationellt.

Nya produkter och tjänster har utvecklats med syftet att öka spårbarheten och finna smidigare arbetssätt. Exempel på detta är TA-system och anpassade appar för att underlätta chaufförens arbete.

Det framfördes att branschen är en s.k. "lågmarginalbransch" där den generella vinstmarginalen ligger runt 4 procent.

Det råder arbetskraftsbrist bland yrkesgruppen chaufförer, och inom ett par år förväntas ca 7 000 chaufförer saknas.

Efterfrågan på aviseringar i olika format har ökat i och med att myndigheter i högre utsträckning kräver spårbarhet.

Många myndigheter har inte längre receptionister, detta blir en utmaning när det kommer till hur/vart godset ska levereras.

Konkurrensen på marknaden har ökat de senaste åren och flera aktörer har tillkommit. Dels lokalt men även nationellt.

NSAB 2015¹² reglerar i regel ansvaret för godset. Vid behov kan en kompletterande varuförsäkring tecknas.

Företagspaket har ökat på grund av fler småpaket. Myndigheten köper/avropar varor i mindre poster på grund av mindre eller inga egna lagerlokaler, samt att de dragit ner på vaktmästerifunktioner.

6.3.8 Arbetsrättsliga villkor

Under möte med leverantörerna ställdes frågan hur arbetsrättsliga villkor ser ut för personal och eventuella underleverantörer samt huruvida kollektivavtal finns.

¹² <https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Transportindustriforbundet/Publikationer/NSAB-2015/>
(Hämtad 2018-01-04)

Det är vedertaget med kollektivavtal i branschen. Det finns flera kollektivavtal som reglerar allmänna anställningsvillkor i branschen via fackföreningar som Unionen, Transportarbetarförbundet, Ledarna, Almega, Seco m.fl.

Vissa av leverantörerna angav att man ställer kollektivavtalsliknande krav på sina underleverantörer.

6.3.8 Säkerhetsskyddsavtal

Säkerhetsskyddsavtal är inte vanligt förekommande i branschen men de flesta leverantörerna har rutiner för detta och kan erbjuda tjänsten vid behov.



7 Hållbarhet

Förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter började gälla den 1 januari 2010. Med denna förordning får statliga myndigheter krav på sig att införa ett miljöledningssystem som ska följas upp kontinuerligt. Statens inköpscentral bör underlätta för myndigheterna i deras arbete med miljöledningssystem genom att ställa miljökrav i upphandlingar för statliga ramavtal. Miljökraven ska vara ändamålsenliga och rimliga i förhållande till hur marknaden ser ut.

Vad gäller paketförmedling är marknaden inte redo för snäva miljökrav. Uppgraderingen till en mer miljöanpassad fordonsflotta måste ske successivt eftersom leverantörernas fordonsflottor består av väldigt många fordon. Det är inte möjligt för leverantörerna att byta ut alla fordon för att kunna möta hårdare miljökrav i en specifik upphandling. Leverantörerna ser gärna därför att man i upphandlingen ställer krav på att det vid nyanskaffningar måste vara miljöanpassade fordon. Projektgruppen anser därför att miljökrav bör ställas som särskilda kontraktsvillkor.

Upphandlingsmyndigheten har tagit fram krav och kriterier för godstransporter¹³ som omfattar transporttjänster. Dessa krav inriktar sig på hur leverantörernas fordonsflottor kan miljöanpassas över tid avseende utsläpp till luft av miljöpåverkande ämnen såsom kväveoxider, kolväten och partiklar. Även energieffektivitet, utsläpp av växthusgaser, buller och miljöpåverkan kopplat till service och underhåll finns inkluderade. En upphandlande myndighet kan formulera ett krav där leverantören uppgraderar fordonen i anslutning till att de byts ut, eller om flottan utökas. Detta kan vara ett bra sätt att få en kontinuerlig förbättring av fordonsflottan under kontraktperioden. Upphandlingsmyndighetens rapport om godstransporter är ursprungligen framtagen av Miljöstyrningsrådet. Vid en jämförelse av de miljökrav som ställdes i den föregående upphandlingen kan konstateras att liknande miljökrav kommer att kunna ställas i en kommande upphandling.

Svaveldirektivet¹⁴ reglerar det högsta tillåtna svavelinnehållet i fartygsbränsle. Direktivet innebär att svavelhalten i rederiernas marina bränsle från årsskiftet måste sänkas, från dagens 1,0 % till 0,1 %. För paketdistributörerna gäller att de debiteras svaveltillägg direkt av rederierna. För myndigheterna innebär detta att de får ett procentuellt påslag på fraktkostnaden av paketdistributörerna.

¹³ <http://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/fordon-och-transport/godstransporter/> (Hämtad 2018-01-15)

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (direktiv 1999/32/EG, senast ändrat genom direktiv 2012/33/EG)

8 Elektroniska anbud

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



9 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.

I förstudien har det inte framkommit att det föreligger något intresse hos myndigheterna att ställa säkerhetskrav på leverantörerna. Detta innebär dock inte att sådant behov inte föreligger eftersom säkerhetsskyddad information förekommer inom vissa myndigheter. Det kan därför vara lämpligt att ha med möjligheten till säkerhetsskyddade avtal i de allmänna villkoren för de myndigheter som anser sig ha ett sådant behov.



10 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Projektgruppen har identifierat ett flertal områden som behöver ses över vid en eventuellt kommande upphandling, däribland följande:

- En genomgång bör göras av vilka tjänsteområden som ska inkluderas i en eventuell kommande upphandling. Det är av vikt att de delar som efterfrågas är relevanta, aktuella och tydligt specificerade gällande innehåll och förväntad kvalitet.
- Det har i enkäten framkommit att myndigheterna i viss mån är missnöjda med hämtning och lämning av försändelser, ersättning och servicenivån på det nuvarande ramavtalet.
- En översyn bör göras avseende vilka slags hållbarhetskrav som kan ställas på tjänsterna.
- En översyn av den geografiska indelningen bör göras dvs. vilka konsekvenser indelningen i t.ex. Sverige, Europa och Övriga världen resulterar i avseende kostnad och konkurrens.
- En översyn av viktningen i prismatriserna bör göras, för att minimera risken för strategisk anbudsgivning/låg prissättning.
- Tillvarata branschens och myndigheternas kunskaper på området genom att lägga ut delar av kommande upphandlingsdokument på extern remiss.
- Projektgruppen kommer vidare att se över vilka arbetsrättsliga krav som eventuellt kan vara lämpliga. Eftersom tjänsterna kan utföras på sådant sätt att svensk rätt inte är tillämplig kan det finnas en risk att arbetsrättsliga krav inte följs.

11 Rekommendation

Enligt förordning (1998:796) om statlig inköpssamordning ska det finnas ramavtal som effektiviserar upphandlingar av varor och tjänster som myndigheterna upphandlar ofta, i stor omfattning eller till stora värden.

I såväl enkät som i möten med myndigheter har det framkommit att det finns behov av ett statligt ramavtal för paketförmedlingstjänster. Marknadsundersökningen visar också på att det finns skäl att göra en ramavtalsupphandling på området.

Eftersom ramavtalen används i stor omfattning, avrop sker frekvent och ramavtalets årliga omsättning har ökat kontinuerligt, samt att den totala omsättningen om ca.30 MSEK per år får anses vara tillräckligt hög för att motivera en upphandling, är samtliga kriterier för att genomföra en upphandling uppfyllda.

Vid en sammantagen bedömning av det som angivits ovan rekommenderar projektgruppen att Statens inköpscentral bör besluta att en ny ramavtalsupphandling genomförs.



12 Källförteckning

12.1 Möten med myndigheter

I projektet har möte genomförts där följande myndigheter varit representerade:

Arbetsförmedlingen, Fortifikationsverket, Domstolsverket, Polismyndigheten, Sveriges lantbruksuniversitet och Transportstyrelsen.

12.2 Möten med leverantörer

I projektet har möten genomförts med följande leverantörer:

PostNord, Bring Parcels, Jetpak, DHL, UPS och Schenker.

12.3 Enkätutskick till myndigheter

Enkät till myndigheter - paketförmedlingstjänster 2017.

En enkät skickades ut 2017-10-05 och skulle besvaras senast 2017-10-25. Enkäten gick ut till 338 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 157 respondenter.

12.4 Referenslitteratur och andra källor

Arbetsmiljölagen,
AML/AFS 2012:2 Belastningsergonomi

Befintligt ramavtal och tidigare förfrågningsunderlag för området, ref nr 96-48-2014.
<https://www.avropa.se/ramavtal/ramavtalsomraden/transport-och-tjanstefordon/Flytt--och-formedlingstjanster/paketformedlingstjanster1/>

Euro 6.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:188:0001:0013:EN:PDF>
(Hämtad 2018-01-10)

Europaparlamentets och rådets förordning: COM[2016] 285 final

Lagen om offentlig upphandling (2016:1145).

Lagrådsremiss "Ändringar i postlagen"



NSAB 2015

<https://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Transportindustriforbundet/Publikationer/NSAB-2015/> (Hämtad 2018-01-04)

Postlag (2010:1045).

SIS, Swedish Standards Institute

<https://www.sis.se/iso14001/dettariso14001/> (Hämtad 2018-01-10)

Svaveldirektivet,

Europaparlamentets och rådets direktiv (direktiv 1999/32/EG, senast ändrat genom direktiv 2012/33/EG)

Upphandlingsmyndigheten,

Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för godstransporter

<http://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/fordon-och-transport/godstransporter/> (Hämtad 2018-01-15)

Utredningen om en översyn av postlagstiftningen i ett digitaliserat samhälle (2016) *Till sista utposten – en översyn av postlagstiftningen i ett digitaliserat samhälle* (SOU 2016:54)
Stockholm: Näringsdepartementet