

Förstudierapport inom området Tjänstefordon

23.2-5613-2022



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Inledning	4
3 Föregående upphandling	7
4 Nuvarande ramavtal	8
5 Information om ramavtalen	12
6 Offentlig sektors behov.....	13
7 Marknadsundersökning	18
8 Omvärldsanalys.....	23
9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd.....	24
10 Hållbarhet.....	26
11 Säkerhet	29
12 E-handel	31
13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling.....	32
14 Slutsatser	33
15 Källförteckning.....	34
16 Bilagor.....	35



1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet för tjänstefordon löper ut den 9 februari 2024. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling ska genomföras.

Informationsinhämtning har skett genom två enkäter, varav den ena var riktad till avropsberättigade myndigheter och den andra till leverantörer inom branschen. Projektgruppen har haft ett referensgruppsmöte med avropsberättigade myndigheter och genomfört åtta möten med leverantörer samt ett möte med branschorganisationen Mobility Sweden. Därutöver har information sökts via internet. Avslutningsvis har projektet tagit del av ramavtalsförvaltarens samlade erfarenheter av ramavtalsområdet.

Av den information som framkommit i svaren från enkäterna och vid möten kan konstateras att avropande myndigheter och leverantörer tycker att ramavtalet i stort har fungerat bra.

De största förändringarna som skett inom ramavtalsområdet avser miljö. Vid tiden för föregående upphandling fanns inte någon gällande definition av begreppet ”miljöbil”. Enligt förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar är nu en ”miljöbil” en ”klimatbonusbil”, dock kommer begreppet ”klimatbonusbil” att försvinna med hänsyn till att klimatbonusen är avskaffad.

Ramavtalet används i hög utsträckning av myndigheter som har behov av fordon och omsättningen har ökat kraftigt de senaste åren från 132 miljoner SEK år 2018 till 227 miljoner SEK år 2021.

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

Förstudierapporten är framtagen av:

Fredrik Björnström, Shakib Taaha och Kjell Kimström



2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Kammarkollegiet och omfattar tjänstefordon.

Kammarkollegiet har ansvaret för upphandlingsverksamheten inom den statliga inköpssamordningen. Detta innebär att myndigheten har som uppdrag att ingå ramavtal för varor och tjänster som är avsedda för andra statliga myndigheter.

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

2.2 Syfte med förstudien

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

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

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

2.3 Omfattning och avgränsningar i förstudien

Förstudierapporten beskriver nuläge och erfarenheter av användningen av ramavtalen inom området. Den innehåller avropande myndigheters och leverantörers synpunkter på det nuvarande ramavtalet samt deras förslag rörande upplägg av en eventuellt kommande upphandling. Därtill innefattar förstudierapporten en analys av myndigheters behov och marknadens utbud.



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

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

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

2.4 Målgrupp

Förstudien riktar sig i första hand till följande målgrupper.

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

2.5 Metod för förstudien

Förstudiearbetet har utförts i enlighet med Kammarkollegiets projektstyrningsmetodik. Den innefattar:

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

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

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

En enkät riktad till leverantörer på befintligt ramavtal och potentiella anbudsgivare har varit publicerad på avropa.se.

Möte har hållits med ansvarig ramavtalsförvaltare från Kammarkollegiet.



Det kommer att göras en samlad bedömning av all information som inkommer i förstudien för att på så sätt undersöka hur en eventuell 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. Dessutom har ett antal andra begrepp som är bra att känna till, med hänsyn till den kommande upphandlingen, definierats och förklarats. Se begrepp nedan:

Bonus-malus – med bonus-malus avses modellen för fordonsskatt som infördes i Sverige den 1 juli 2018. Bonus innebär att bilar med låga utsläpp ges en rabatt på inköpspriset. Malus innebär en förhöjd fordonsskatt för bilar med höga utsläpp under de tre första åren.

Elbil – med elbil avses fordon som endast drivs av elmotorer.

Euro NCAP – med Euro NCAP avses ett trafiksäkerhetsamarbete mellan flera europeiska länder, inom ramen för detta arbete utförs krocktester av bilar.

HVO100 – med HVO100 avses ett 100 % förnybart och fossilfritt dieseldrivmedel.

Klimatbonusbil – med klimatbonusbil avses en personbil eller lätt lastbil som var berättigad till klimatbonus. Eftersom klimatbonusen avskaffades den 8 november 2022 kommer begreppet klimatbonusbil att försvinna.

Laddhybrid – med laddhybrid avses ett fordon som kan köras kortare sträckor på enbart el och ladda batterierna med sladd via eluttag, dessa kan inte snabbladdas. Laddhybrider har även förbränningsmotor för längre körningar.

Miljöbil – med miljöbil avses en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

3 Föregående upphandling

3.1 Upphandlingsförfarande, tilldelningsgrund och tidpunkter för annonsering m.m.

Den föregående upphandlingen genomfördes enligt ett öppet förfarande och som tilldelningsgrund användes bästa förhållandet mellan pris och kvalitet. Upphandlingsdokumentet annonserades den 4 november 2019 och sista anbudsdag var den 6 december 2019. Ramavtalen började gälla från och med den 10 februari 2020.

3.2 Upphandlingens omfattning

Upphandlingen omfattade köp av nya personbilar och transportfordon upp till och med 3,5 ton.

3.3 Synpunkter och erfarenheter från föregående upphandling

Följande rekommendationer lämnades från föregående projektgrupp:

”Noggrannhet i förstudie angående myndigheters behov av till exempel storlek på bilar, om man drar släpvagn ofta, hur långa sträckor som körs, om det behövs fyrhjulsdrift i någon utsträckning (stadskörning, landsväg, skog och mark).

Hur ser fordons- och miljöförordningar ut.

Inte binda krav till en förordning utan se till att köp kan genomföras utan att riskera att de flesta fordon försvinner om/när ny förordning kommer.”

4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen, som började gälla från den 10 februari 2020, gäller till och med den 9 februari 2024.

4.2 Antagna ramavtalsleverantörer

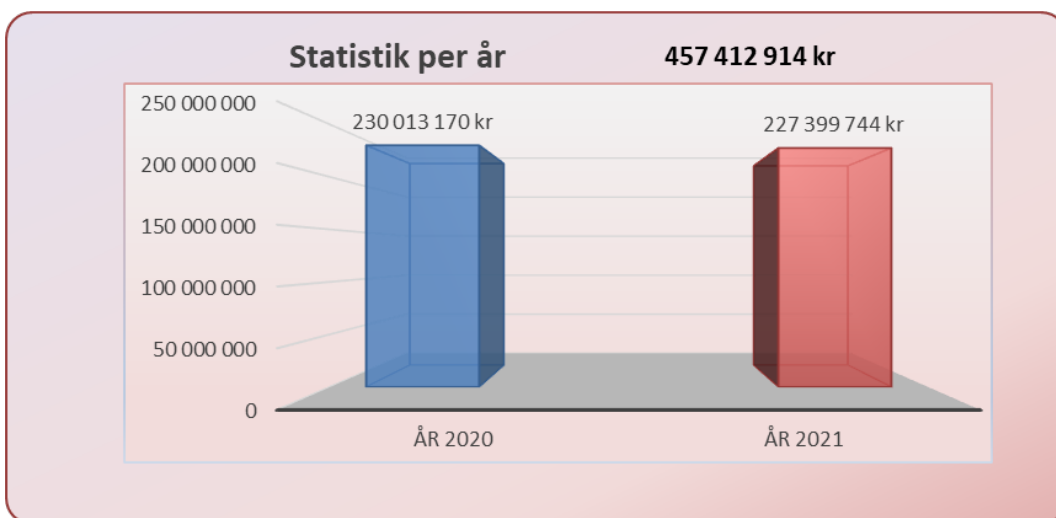
Följande ramavtalsleverantörer antogs:

1. BMW Northern Europe AB
2. Ford Motor Company Aktiebolag
3. K.W. Bruun Autoimport AB
4. K.W. Bruun Automotive AB
5. Louwman Sverige AB
6. MMC Bilar Sverige AB
7. Mobility Motors Sweden AB
8. Renault Nordic Aktiebolag
9. Toyota Sweden AB
10. Volkswagen Group Sverige AB
11. Volvo Car Sverige Aktiebolag

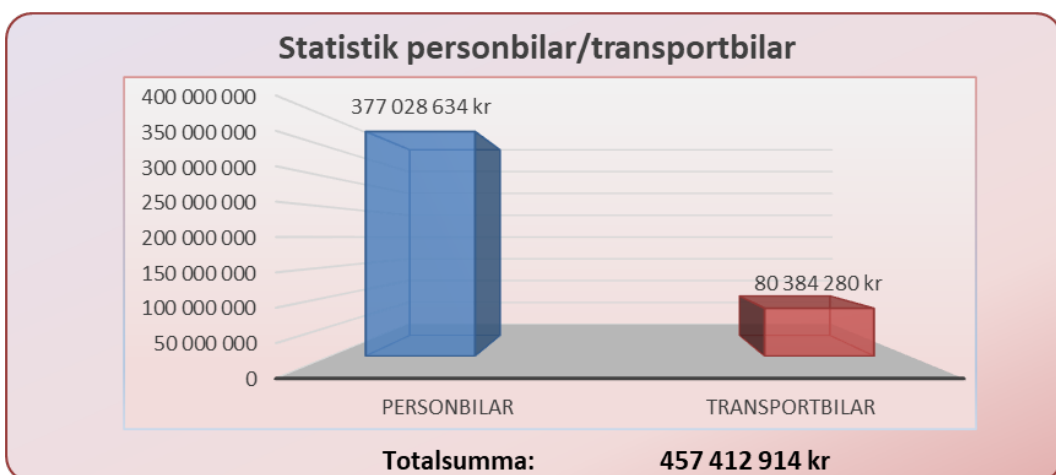
Ramavtalet med MMC Bilar Sverige AB sades upp den 1 juli 2021 på grund av att företaget upphörde med sin verksamhet.

4.3 Omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende 2020 och 2021. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av de nio ramavtalsleverantörerna som har haft omsättning på ramavtalen.

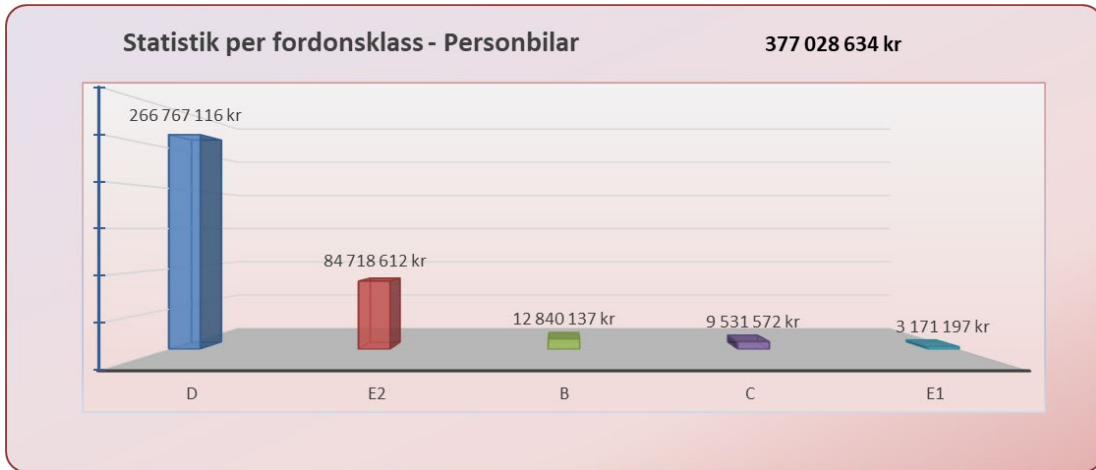


Av diagrammen nedan framgår försäljningsbelopp för personbilar respektive transportbilar.

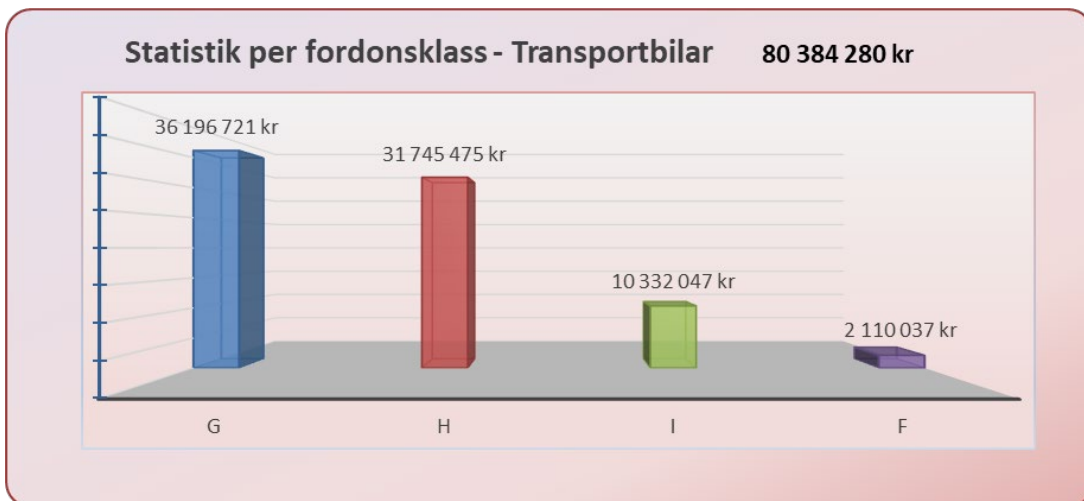




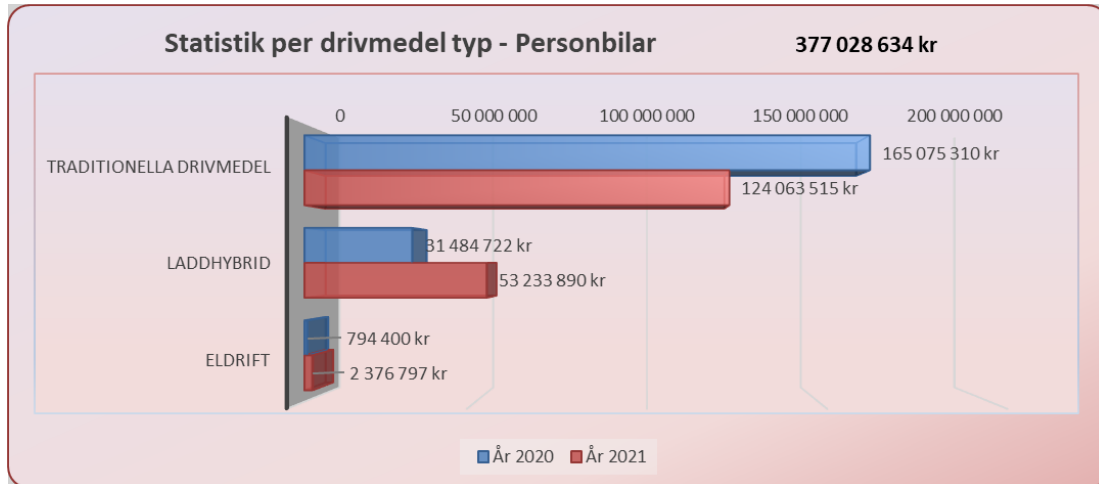
Nedan framgår försäljningsbelopp per fordonsklass för personbilar. Statistiken visar att fordonsklassen D (stor personbil) är den fordonsklass som klart omsätter mest cirka 71 procent, följt av fordonsklass E2 (personbil laddhybrid) cirka 22 procent.



Nedan framgår försäljningsbelopp per fordonsklass för transportbilar. Fordonsklass G (pick-up med 4WD) står för cirka 45 procent bland fordonsklasserna följt av fordonsklass H (skåpbilar) cirka 39 procent, fordonsklass I (minibussar) cirka 13 procent och fordonsklass F (lätt lastbil med flak eller chassi) cirka 3 procent.



Diagrammen nedan visar statistik per drivmedel typ för personbilar.



4.4 Förvaltning av ramavtalet

Ramavtalet förvaltas av enheten för ramavtalsförvaltning vid Kammarkollegiet.

5 Information om ramavtalen

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

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

6 Offentlig sektors behov

6.1 Inledning

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

6.2 Myndighetsenkät

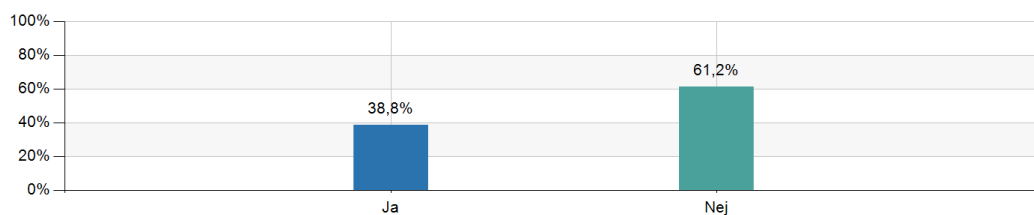
En enkät gick ut till 217 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 147 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 68 procent.

Syftet med enkäten var att undersöka behovet av fordon samt kartlägga önskemål kring varor och tjänster inom ramavtalsområdet. Vidare var syftet att ge myndigheterna möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter rörande det befintliga ramavtalet och ge generella synpunkter avseende en eventuellt kommande upphandling av ett statligt ramavtal.

6.2.1 Redovisning av myndighetsenkät

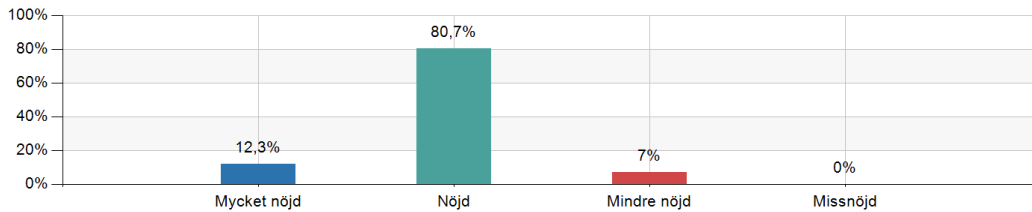
Här följer ett urval av svar på frågor som ställdes i enkäten. För att se samtliga svar från enkäten se bilaga *Myndighetsenkät*.

6.2.1.1 Har myndigheten avropat från det statliga ramavtalet för Tjänstefordon?



57 av 147 respondenter angav att de har använt ramavtalet för Tjänstefordon. Av de som angivit att de inte har använt ramavtalet har 86 procent angivit "Inget behov" som skäl. Sju respondenter har angivit att de inte hade tidigare behov men kommer att ha behov under de kommande fyra åren.

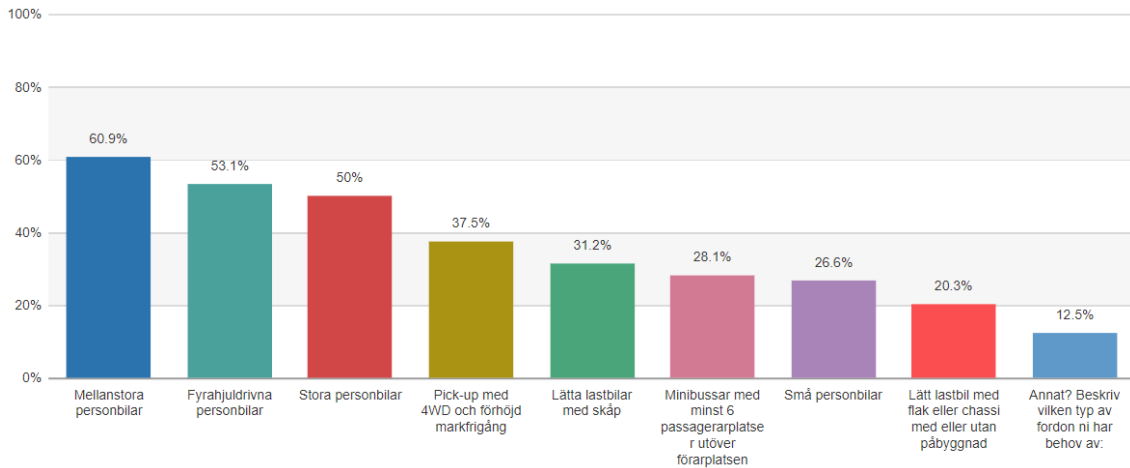
6.2.1.2 Hur nöjd är du med befintligt ramavtal?



93 procent av respondenterna är nöjda eller mycket nöjda med befintligt ramavtal. 7 procent av respondenterna angivit att de är mindre nöjda med befintligt ramavtal. Följande motiveringar har lämnats av de som är mindre nöjda:

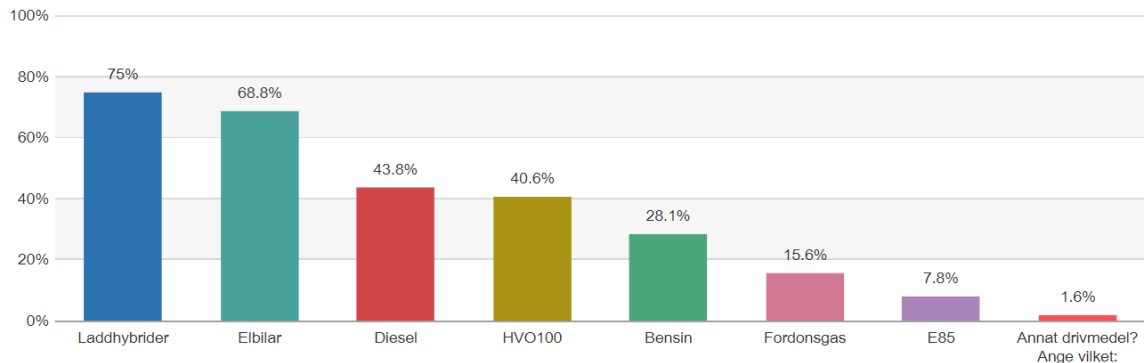
- Vi har inte avropat fordon i någon större mängd, men generellt så tycker jag att de centraliserade ramavtalen inte öppnar upp för små och medelstora företag och dessutom öppnar upp för upphandlingar i upphandlingen.
- För lågt ställda miljökrav. Statliga myndigheter behöver gå före och i så hög utsträckning som möjligt upphandla fossilbränslefria fordon.
- Det var bara en leverantör som svarade på vår avropsförfrågan.

6.2.1.3 Vilka typer av fordon har ni behov av?



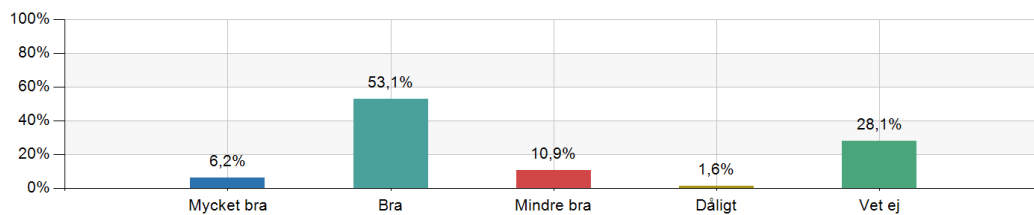
Cirka 61 procent av respondenterna har angivit att de har behov av mellanstora personbilar, följt av ca 53 procent som har behov av fyrahjuldrivna personbilar och 50 procent som har behov av stora personbilar.

6.2.1.4 Fordon som drivs med följande drivmedel efterfrågas av er myndighet?



I första hand efterfrågas bilar som är laddhybrider och därefter elbilar följt av bilar som drivs med dieselbilar, HVO100, bensin, fordonsgas och E85.

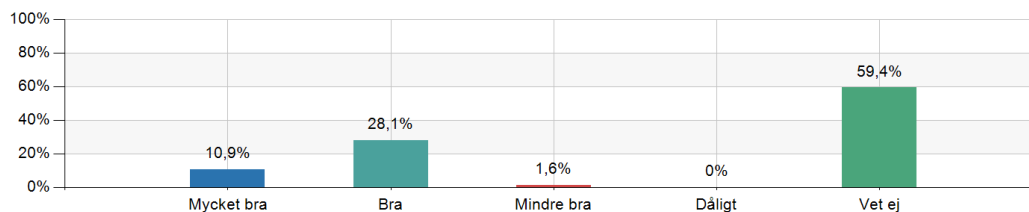
6.2.1.5 Hur har förnyad konkurrensutsättning fungerat vid avrop av tjänstefordon (inte förmånsbilar)?



Cirka 59 procent av respondenterna angivit att förnyad konkurrensutsättning vid avrop av tjänstefordon har fungerat "Bra" eller "Mycket bra". Ca 28 procent har angivit "Vet ej". Följande kommentarer lämnats av de som angivit att det har fungerat mindre bra eller dåligt:

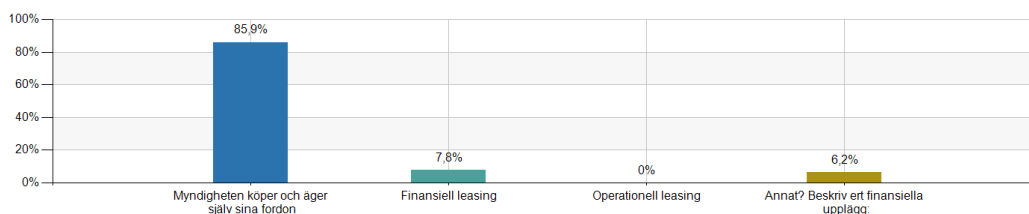
- Få har bilar som stämmer med våra krav på miljövänligt, fyrhjulsdraft, någon typ av flak (ofta) och hög markfrigång.
- Fanns inga tillgängliga på marknaden som motsvarade leveranstiden
- Begränsar oss till viss del i att upphandla det vi egentligen behöver till fullo.
- Få svar men det kanske beror på våra förfrågningar och läge i och för sig.
- Vi behöver bara köpa in en (1) bil och behovet är inte så stor.
- Svårt att få in anbud, långa leveranstider
- Få svar
- Utebliven konkurrens eftersom det bara inkom ett svar.

6.2.1.6 Hur har särskild fördelningsnyckel fungerat vid avrop av förmånsbilar?



De flesta är positiva till den särskilda fördelningsnyckeln vid avrop av förmånsbilar.

6.2.1.7 Vilket finansiellt upplägg har ni för era fordon?



De flesta respondenter har angivit att de köper sina fordon, fem respondenter har dock angivit ”Finansiell upplägg”. Följande kommentarer lämnats av de som har ett annat finansiellt upplägg:

- Vi köper och äger, men hyr också bilar genom Kammarkollegiets hyrbilsavtal.
- Vet ej.
- Hyr på 12 månader av tidigare angiven anledning
- Långtidshyrda (operationell leasing) samt köpta fordon.

6.3 Referensgruppsmöte med myndigheter

De myndigheter som i enkäten, via avropa.se eller på annat sätt anmält intresse att medverka i referensgruppen bjöds in till ett möte på Kammarkollegiet med möjlighet att delta på distans.

Sammanlagt deltog nio personer från totalt sju myndigheter.

Syftet med referensgruppsmötet var att, som ett komplement till enkäten, på ett fördjupat plan ge myndigheterna möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter rörande det befintliga ramavtalet och ge generella synpunkter avseende en eventuellt kommande upphandling av ett statligt ramavtal.

6.3.1 Redovisning av referensgruppsmöte

Nedan följer ett urval av de synpunkter som framkom vid referensgruppsmötet.



6.3.1.1 Referensgruppens uppfattning om det befintliga ramavtalet?

Referensgruppen anser att ramavtalen i stort fungerat bra, men har några synpunkter på det befintliga ramavtalet.

En av synpunkterna var att leverantörerna inte alltid svarar på avrop vid förnyade konkurrensutsättningar fast de har bilar som skulle kunna offereras.

En representant önskade att få fler parallella anbud från samma fordonsmärke och föreslog att Kammarkollegiet skulle kunna upphandla fordonavtalet som dynamiskt inköpssystem i stället för ramavtal.

6.3.1.2 Referensgruppens uppfattning om klassindelningen av fordonen?

Deltagarna ansåg att nuvarande indelningen i fordonsklasser avseende transportfordon fungerat bra och inte behöver förändras.

Avseende personbilar hade deltagarna olika uppfattning om behovet av fordonsklasser. Vissa ansåg att fordonklasser underlättar vid avrop och ansåg att även elbilar bör delas upp i klasser beroende på storlek medan andra ansåg att personbilar skulle kunna vara en fordonsklass och behoven avseende utrymme istället preciseras vid avropet.

De flesta ansåg att fordonets vikt inte är lämplig fördelningsgrund för indelning i fordonsklasser eftersom vikten har liten betydelse vid nyttjandet av fordonet. Andra förslag på fördelningsgrunder för fordonsklasser var motorstyrka, fordonets storlek(längd/bredd) och karosstyp.

Andra parametrar som lyftes fram att de har betydelse vid val av fordonsmodell var markfrigång, bagagevolym samt benutrymme i framsätet.

6.3.1.3 Referensgruppens uppfattning avseende miljökrav?

Vad det gäller förmånsbilar uppgav flera deltagare att deras myndigheter endast köper rena bilar. Ingen av deltagarna ansåg att det skulle medföra problem om förmånsbilar i ramavtalet begränsas till att endast omfatta miljöbilar.

Avseende fordon som endast används i tjänsten uppgav flera att deras verksamheter har behov fordon som i dagsläget inte kan tillgodoses med miljöbilar och att ramavtalet därav även behöver omfatta fordon med högre utsläpp. Bland behoven som uppgavs var minibussar, pick-up och personbilar med dieselmotor.

6.3.1.4 Reparationer av fordon

En deltagare uttryckte önskemål om att ramavtalet även ska omfatta reparationer av fordon.



7 Marknadsundersökning

7.1 Inledning

För att kartlägga marknadens utbud inom det aktuella ramavtalsområdet och samla in och analysera synpunkter på det befintliga ramavtalet har det i förstudien genomförts:

- Enkätundersökning riktad till befintliga leverantörer inom branschen.
- Möte med branschorganisation.
- Möten med nuvarande ramavtalsleverantörer samt därutöver ett antal potentiella leverantörer.

7.2 Marknaden

Potentiella anbudsgivare är till största delen generalagenter för ett eller flera bilmärken. Dessa generalagenter arbetar tillsammans med återförsäljare som finns geografiskt utspridda över hela landet. Branschen är dock under förändring då nya aktörer i stället för att via återförsäljare väljer att sälja sina fordon på nätet och endast har så kallade showrooms för att visa och möjliggöra provkörning av sina bilar. Även etablerade bilmärken har i viss mån börjat gå över till att sälja direkt via nätet i stället för att sälja via återförsäljare.

Vid avrop på ramavtalet genom förnyad konkurrensutsättning tar ramavtalsleverantören (oftast generalagenten) emot avropen och fördelar det sedan till en återförsäljare baserat på geografiskt läge. Den förnyade konkurrensutsättningen sker via avropsberättigades upphandlingssystem, t.ex. TendSign, eller via e-post. För nyare aktörer som i första hand säljer sina bilar via nätet kan upplägget innebära problem då de saknar resurser för att besvara förnyade konkurrensutsättningar.

När avrop avseende område Förmånsbilar görs via särskild fördelningsnyckel tar avropsberättigad oftast direkt kontakt med lokal återförsäljare utan att ramavtalsleverantören blir involverad.

Vid avropet hanterar återförsäljarna som regel kontraktet, leverans och faktureringen.

De flesta återförsäljare har även verkstadstjänster vilket innebär att service och reparation kan utföras hos återförsäljaren.

Möjliga anbudsgivare består av allt från små företag med ett fåtal anställda till stora företag med flera tusen anställda.

Övergången till elbilar har inneburit att flera nya märken har tillkommit och fler märken kommer troligtvis att introduceras på den svenska marknaden.

7.3 Leverantörsenkät

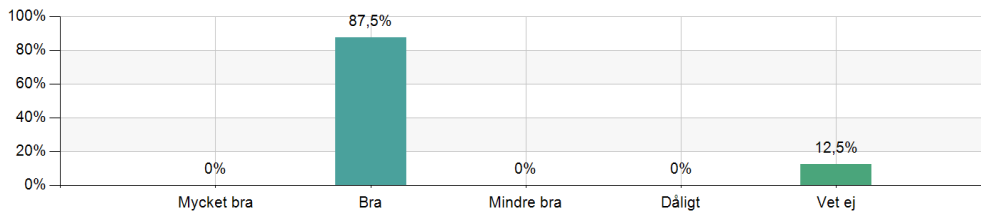
En enkät publicerades på Avropa.se. Enkäten besvarades av åtta respondenter. Samtliga respondenter är leverantörer på det befintliga ramavtalet.

Syftet med enkäten var att undersöka det utbud som kan erbjudas på marknaden vad gäller varor och tjänster inom ramavtalsområdet. 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.

7.3.1 Redovisning av leverantörsenkät

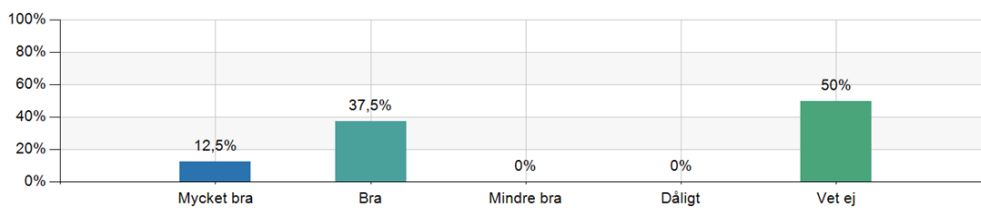
Här följer ett urval av svar på frågor som ställdes i enkäten. För att se samtliga svar från enkäten se bilaga *Leverantörsenkät*.

7.3.1.1 Hur har förnyad konkurrensutsättning fungerat vid avrop av tjänstefordon (inte förmånsbilar)?



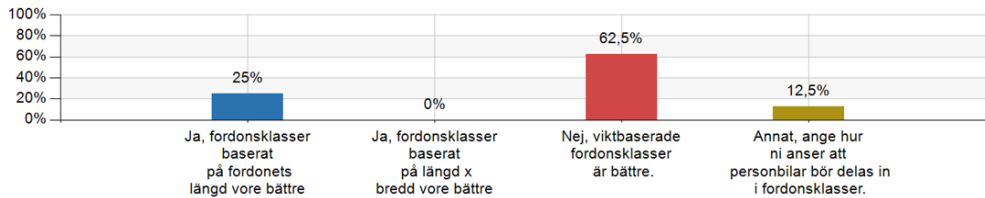
7 av 8 respondenter tycker att förnyad konkurrensutsättning har fungerat ”Bra”. En (1) leverantör har angivit ”Vet ej”.

7.3.1.2 Hur har särskild fördelningsnyckel fungerat vid avrop av förmånsbilar?



4 av 8 respondenter tycker att den särskilda fördelningsnyckeln har fungerat ”Bra” eller ”Mycket bra”. Fyra (4) respondenter har angivit ”Vet ej”.

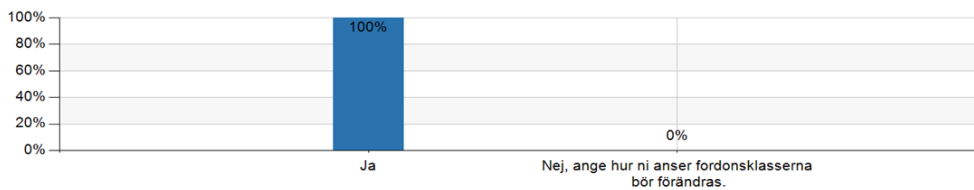
7.3.1.3 Vore det bättre att dela in personbilarna i storleksklasser baserat på mått i stället för vikt?



5 av 7 respondenter tycker att viktbaserade fordonsklasser är bättre än måttbaserade fordonsklasser. Två (2) respondenter tycker dock att fordonsklasser baserat på fordonets längd vore det bättre. En (1) respondent som har angivit "Annat" har lämnat följande kommentar:

- *Jag är kluven. Vikt är inte optimalt men nu kan alla det systemet.*

7.3.1.4 Anser ni att ovanstående fordonsklasser [för transportfordon] är lämpliga?



Samtliga respondenter (8 av 8) tycker att fordonsklasserna för transportfordon är lämpliga.

7.4 Möte med leverantörer

7.4.1 Om leverantörsmöten

Förstudieprojektet genomförde åtta leverantörsmöten med representanter för elva fordonsmärken. Tre av dessa leverantörer och fyra av dessa fordonsmärken finns inte med på befintligt ramavtal.

7.4.2 Redovisning av leverantörsmöten

Nedan följer ett urval av de synpunkter som framkom vid leverantörsmötena

7.4.2.1 Vad anser ni om fordonsgrupperna i befintligt ramavtal?

Främst diskuterades hur personbilar bör delas in i storleksklasser med hänsyn till att det i befintligt ramavtal är indelade i klasserna A-D baserat på tjänstevikt medan E1 och E2 (elbilar och laddhybrider) inte är indelad i storleksklasser.



Leverantörerna gav inget entydigt svar, flera framhöll att det bör vara enkelt att få fram uppgifterna och förstå. Bland förslagen som diskuterades var:

- Bilens längd
- Bilens area
- Vikt som i dagens ramavtal för A-D, men ca 300 kg högre vikt för E1 och E2.
- Antal dörrar och karosstyp.

7.4.2.2 Förordningen 2020:486 om miljö- och säkerhetskrav för myndigheters bilar

Enligt ovanstående förordning ska myndigheter som inte är undantagna endast köpa miljöbilar, om inte särskilda skäl finns.

Samtliga leverantörerna av personbilar uppgav att de har en eller flera bilar som uppfyller kravet avseende miljöbil, i första hand elbilar eller laddhybrider.

Avseende transportbilar anser flera leverantörer att situationen mer problematisk, de elbilar som finns har inte alltid tillräcklig räckvidd och tankmöjligheterna för gasbilar är begränsade i norra Sverige.

7.4.2.3 Kan alla era bilar tillgänglighetsanpassas med t.ex. handreglage?

Eftersom det är andra specialiserade företag som utför dessa ombyggnationer är det svårt för leverantörerna som deltagit på leverantörmötena att ge klart svar på frågan, men flera uppger att det generellt brukar vara möjligt.

7.4.2.4 Säkerhetskrav enligt förordningen 2020:486 om miljö- och säkerhetskrav för myndigheters bilar

Enligt ovanstående förordning ska myndigheter som inte är undantagna eller särskilda skäl finns, endast köpa personbilar uppfyller fem stjärnor från Euro NCAP, testet får inte vara äldre än fem år.

För personbilar är kravet inget problem med hänsyn till att många modeller uppfyller kravet.

För transportbilar i synnerhet minibussar som är personbilsregistrerade kan både kravet på fem stjärnor och att Euro NCAP testet högst får vara fem år gammalt vara svårare att uppfylla anser flera leverantörer.

Lätta lastbilar omfattas inte av kravet.

7.4.2.5 Nettoprissättning blir allt vanligare, bör ett kommande ramavtal ta höjd för detta?

Vid föregående upphandling ställdes flera frågor under annonseringstiden avseende kravet på att rabatterna ska vara fasta under avtalstiden för offererade modeller.

Samtliga leverantörer anser att det är svårt att sätta rabatter som ska gälla i fyra år, eftersom prissättning och marginaler förändras. Fasta rabatter kan innebära att nya modeller eller nya varianter av modeller som omfattas av ramavtalet förhindras att läggas



till. Flera leverantörer föredrar Adda Inköpscentrals modell där de avtalade rabatterna kan ändras under ramavtalstiden.

7.4.2.6 Leveransproblem till följd av komponentbrist/containerbrist, hur ser det ut nu och vad är prognosen för kommande år?

Enligt leverantörerna är det stor skillnad på leveranstid mellan olika märken och bilmodeller, flera modeller har nu betydligt längre leveranstid än vad som är normalt. De har generellt svårt att ge någon prognos för framtiden, men vissa ser tecken på att leveransproblemen är på väg att minska lite.

7.4.2.7 E-handel, är det möjligt att beställa era fordon via internet?

En leverantör uppger att de saknar återförsäljare och försäljning sker via nätet. Övriga har ingen eller endast försäljning till privatpersoner och i mindre omfattning via nätet. På sikt tror dock flera att försäljningen via nätet kommer att öka.

7.5 Möte med branschorganisation

Projektgruppen har haft ett möte med branschorganisationen Mobility Sweden (tidigare Bil Sweden).

Mobility Swedens medlemmar är biltillverkare och importörer. De arbetar för att ge bra förutsättningar för att sälja bilar på den svenska marknaden, där beskattning och laddinfrastruktur är viktiga frågor.

För att sondera vad medlemmarna tycker så valde representanten från Mobility Sweden att återkomma med svar avseende flera av mötets frågor.

7.5.1 Sammanfattning av mötet med Mobility Sweden

- Fordonsklasser –Mobility Sweden ifrågasatte till om uppdelning baserad på tjänstevikt i fordonsgrupperna A-D är lämplig. De ansåg att uppdelning baserad på CO2-utsläpp kan vara mer relevant.
- Enligt försäljningsstatistik för oktober 2022 är 60 procent av sålda personbilar i Sverige laddbara, 35 procent är elbilar och 25 procent laddhybrider. För lätta lastbilar (till och med 3 500 kg) stod elbilar under samma period för 8 procent.
- Förordning (EG) 1222/2009 är inte längre gällande varför den inte bör hänvisas till i kommande upphandling.
- Eldrivna lätta lastbilar skulle behöva höja totalvikten till 4 250 kg med hänsyn till vikten i batterierna. Elva länder inom EU har redan höjt gränsen för B-kort till 4250 kg.

8 Omvärldsanalys

Fordonsbranschen är i dagsläget under stor förändring eftersom EU har beslutat att alla bilar som säljs från och med 2035 ska vara utsläppsfria. Av denna anledning satsar tillverkarna stort på att ställa om till helt elektrifierade fordon.

Enligt försäljningsstatistik från Mobility Sweden bestod försäljningen av personbilar i Sverige för november 2022 av ca 65 procent laddbara bilar (42,5 procent elbilar och 22,5 procent laddhybrider). Motsvarande siffra för lätta lastbilar var 18 procent eldrivna lätta lastbilar.

Fordonsbranschen genomgår även en förändring av sitt sätt att sälja bilar, nya elbilmärken har tillkommit på marknaden som i stället för via återförsäljare säljer sina bilar via internet och endast har showrooms där kunderna kan se bilarna. Flera etablerade bilmärken har även börjat minska sitt återförsäljarnät och i stället satsat på försäljning via internet.

9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Direktivet ställer minimikrav på andelen rena bilar vid upphandling av lätta fordon, för Sverige är kravet 38,5 % rena bilar.

Lag om ändring i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster Lagen är en implementering av direktivet EU 2019/1161.

Enlig lagen ska minst 38,5 procent av upphandlade personbilar och lätta lastbilar vara rena bilar. Med rena bilar avses här fram till den 31 december 2025 en bil som högst släpper ut 50 gram koldioxid per kilometer, från den 1 januari 2026 avses en bil som inte släpper ut någon koldioxid.

Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. I denna förordning finns bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp och leasing av bilar samt för myndigheters upphandling av bilhyra och taxiresor. Förordningens syfte är att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar.

Enligt förordningen ställs bland annat krav på att personbilar och lätta lastbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om ska vara miljöbilar. Med miljöbil avses här personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Under hösten 2023 kommer förordningen uppdateras med hänsyn till att klimatbonusen har tagits bort och begreppet klimatbonusbilar därmed kommer att försvinna.

Förordningen ställer även krav på att personbilar och lätta lastbilar ska uppfylla fem stjärnor enligt Euro NCAP.

Dock är det flera av de myndigheter som avropar från det statliga ramavtalet som har verksamheter som är undantagna från kraven i förordningen såsom utryckningsbilar, bilar för spaningsverksamhet och Försvarsmaktens fordon. Om särskilda skäl finns kan enligt förordningen även andra myndigheter som omfattas av förordningen göra undantag från ovanstående krav.

Förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar. För att främja en ökad försäljning och användning av nya bilar med en låg klimatpåverkan får, om det finns medel, en bonus ges enligt denna förordning till fysiska personer eller företag som förvärvar sådana bilar.

Regeringen beslutade den 7 november 2022 att klimatbonusen slutar gälla från och med den 8 november 2022. Bilar som är köpta senast den 8 november 2022 men levereras senare har dock fortfarande rätt till klimatbonus.

9.1 Moms

Vid köp av personbilar är momsen inte avdragsgill, vid leasing är dock 50 procent av momsen avdragsgill. Av den anledningen är leasing vanlig bland privata företag och kommuner. Statliga myndigheter ska dock se till staten i sin helhet och inte se till vinsten av att kunna dra av moms.

För skåpbilar ska det vara en luftspalt mellan förardel och skåpet för att bilen ska momsbefrias. Om skåpbilen har skåpet och hytten är sammanbyggda räknas fordonet som personbil och momsen får inte dras av.

För lätta lastbil med flak så kallade pick-up är momsen avdragsgill.

10 Hållbarhet

10.1 Inledning

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

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

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

Av 4 kap. 3 § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) framgår att en upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, sociala och arbetsrättsliga hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta. Hållbarhetshänsyn kan tas i alla delar av en upphandling, dvs. som kvalificeringskrav (t.ex. krav på miljöledningssystem), som tekniska krav (t.ex. krav på viss märkning eller certifiering), eller som kontraktsvillkor (t.ex. arbetsrättsliga villkor).

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

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

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

10.2 Miljökrav

Generellt bör ramavtalsleverantörerna inom detta, liksom i övriga, ramavtalsområden kontinuerligt arbeta med att förbättra och ta hänsyn till miljöaspekter för att förebygga och



undvika negativ miljöpåverkan. Det handlar om åtgärder för att minska konsumtion och onödigt användning av negativt miljöpåverkande resurser som elektricitet, resor, papper och liknande.

Avseende fossildrivna fordon är den största miljöpåverkan utsläpp vid brukandet av fordonet och krav avseende CO₂ är därav relevant att ställa. Miljökrav avseende statliga myndigheters inköp av fordon är reglerat i förordningen 2020:486 om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Enligt denna förordning ska om inte särskilda skäl finns de personbilar och lätta lastbilar som myndigheter köper vara miljöbilar. Vissa verksamheters fordon är dock undantagna, till exempel Försvarmakten och Polismyndighetens fordon för polisiär verksamhet. Eftersom ramavtalet behöver tillgodose även myndigheter med särskilda skäl och verksamheter som är undantagna från förordningen behöver kraven i en eventuellt kommande upphandling utformas så att dessa behov tillgodoses.

Upphandlingsmyndigheten har i november 2022 påbörjat arbetet med att uppdatera sina hållbarhetskriterier för fordon, representant från projektgruppen i denna förstudie ingår i Upphandlingsmyndighetens referensgruppen avseende uppdateringen av kriterierna.

10.3 Sociala krav

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

Kammarkollegiet anser inte att branschen som sådan medför risk för oskäliga arbetsvillkor eller heller föreligger andra omständigheter som medför att det är behövligt att ställa arbetsrättsliga villkor i Sverige. Det kan tilläggas att alla krav måste ha koppling till kontraktets föremålet, dvs. det ska finnas en anknytning mellan villkoren och det som anskaffas. Eftersom upphandlingen avser varor, försvagas kopplingen mellan den enskilda arbetstagarens villkor, och upphandlingsföremålet. Föremålet är varor, arbetstagarna (i Sverige) hanterar försäljning även åt andra kunder, dvs. växlar mellan att utföra arbete som avser ramavtalet, och övrig verksamhet.

Vad gäller transporttjänster som anlitas i ramavtalet, är Kammarkollegiets bedömning att de är att anse som mindre delar av kontraktet (jfr Upphandlingsmyndighetens resonemang i den frågan) samt att vi inte köper tillräckligt stor del av transportererna.

I en rapport från Sheffield Hallam University¹ belyser de risken för tvångsarbete i leveranskedjorna för fordon. De tar upp risker vid smältning och raffinering av råvaror

¹ DRIVING FORCE Automotive Supply Chains and Forced Labor in the Uyghur Region



såsom stål, aluminium och koppar i XUAR (Xinjiang Uygur Autonomous Region), men även risker vid tillverkning av sammansatta komponenter som batterier och elektronik. Enligt rapporten har många av de stora internationella fordonstillverkarna leveranskedjor som omfattar dessa regioner.

17 kap. 4 § LOU reglerar skyldigheten för upphandlande myndighet att kräva att leverantören fullgör kontraktet i enlighet med ILO:s kärnkonventioner, om arbetet utförs under sådana förhållanden att svensk arbetsrätt inte är tillämplig. Även i dessa fall ska en behövlighetsbedömning göras. Vad gäller dessa villkor krävs inte alltför starka indikationer på att det föreligger ett behov. Eftersom det är sannolikt att varor produceras så att svensk rätt inte är tillämplig, och det finns risk för att arbetsrättigheter inte respekteras, beslutar Kammarkollegiet att som särskilda kontraktsvillkor ange villkor i enlighet med ILO:s kärnkonventioner.

10.4 Tillgänglighetskrav

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

Leverantörerna har tillfrågats om deras fordon går att tillgänglighetsanpassas med t.ex. handreglage. Eftersom det inte är leverantörer till detta ramavtal som själva utför dessa ombyggnationer är det svårt ge klart svar på frågan.

10.5 Innovativa lösningar

Regeringen har som mål att Sveriges innovationsförmåga och innovationsklimat ska stärkas. Ökad internationell konkurrenskraft, nya jobb och förnyelse av näringslivet är generella samhällseffekter som man önskar uppnå. Regeringen anser vidare att det är viktigt att stimulera såväl utbud av som efterfrågan på nya innovativa lösningar. Ökade inköp av innovativa varor och tjänster kan stimulera till förnyelsearbete inom offentlig förvaltning. Ett av målen i den nationella upphandlingsstrategin är en offentlig förvaltning som främjar innovationer och alternativa lösningar.

Inom fordonsbranschen går teknikutvecklingen väldigt fort. Förbränningsmotorer ersätts av elmotorer, stödsystem gör bilar delvis självkörande och teknik för helt självkörande bilar finns men är begränsade i trafiken på grund av lagstiftning. Det är därför viktigt att krav i en upphandling ställs teknikneutralt och att det vid avrop finns möjlighet att precisera krav på funktioner och utrustning som tillkommer under ramavtalets löptid.



11 Säkerhet

11.1 Informationssäkerhet

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

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

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

11.1.1 Säkerhetsskydd och Säkerhetsskyddsavtal

Verksamhet som omfattas av säkerhetsskyddslagen (2018:585) ska ha det säkerhetsskydd som behövs med hänsyn till verksamhetens art, omfattning och övriga omständigheter. Ansvar för säkerhetsskyddet ligger hos den som är verksamhetsansvarig. När det i utförandet av en tjänst förekommer uppgifter som med hänsyn till Sveriges säkerhet omfattas av sekretess (hemliga uppgifter) har staten, kommunerna och regionerna ansvaret för att det finns ett fullgott säkerhetsskydd hos leverantören.

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

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

11.1.2 Dataskydd

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

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



12 E-handel

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

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

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

Av vad som framkommit vid möten med leverantörer och branschorganisationen har leverantörerna kommit olika långt avseende e-handel. Vissa relativt nya leverantörer säljer i första hand sina bilar via internet medan andra endast säljer via säljare hos återförsäljare. Generellt sker försäljning inom branschen i större utsträckning via internet till privatpersoner än till företag. Branschen bedöms därav i dagsläget inte vara mogen för krav på e-handel.

Fakturering sker via lokal återförsäljare som säljer bilen. Återförsäljarna kan skicka e-faktura.

13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Teknikutvecklingen och omställningen till laddbara bilar har gått fort de senaste åren, fokus bör därför ligga mer på dessa, i synnerhet avseende förmånsbilar/personalbilar.

Gränserna för högsta tillåtna CO₂-utsläpp bör anpassas med hänsyn till att teknikutvecklingen fått ner utsläppen även för fordon med enbart förbränningsmotor.

Fordonsgrupperna som avser personbilar bör förändras eftersom storleksindelningen är baserad på vikt för personbilar som inte är laddbara, dessa fordon har blivit mindre relevanta i takt med att en större andel fordon blivit laddbara.

Nuvarande ramavtal är begränsat till fordon med maximal totalvikt om 3 500 kg. Det bör beaktas att eldrivna transportbilar är tyngre än motsvarande fordon med förbränningsmotor och högsta tillåtna vikt för B-körkort kan komma att ändras till 4250 kg.

14 Slutsatser

Projektgruppen anser att kriterierna för att genomföra en ny upphandling av Tjänstefordon är uppfyllda och rekommenderar att en ny upphandling genomförs.

Kriterierna ”ofta” och ”i stor omfattning” bör anses vara uppfyllda med hänsyn till att 46 myndigheter avropade totalt 689 fordon från ramavtalet under 2021.

Även kriteriet ”stora värden” uppfylls då den årliga omsättningen under 2021 var 227 miljoner SEK, det vill säga mer än de 30 miljoner SEK per år som är satt som gräns för att kriteriet ska anses uppfyllt.

15 Källförteckning

15.1 Möten med myndigheter

I projektet har möten genomfört med följande myndigheter:

- Polismyndigheten
- Trafikverket
- Fortifikationsverket
- Statens Institutionsstyrelse
- Lantmäteriet
- Länsstyrelsen
- Nordiska museet

15.2 Möten med branschorganisation

I projektet har ett möte genomförts med följande branschorganisation:

- Mobility Sweden Association AB

15.3 Möten med leverantörer

I projektet har möten genomfört med följande leverantörer:

- Isuzu Sverige AB
- Louwman Sverige AB
- Mazda Motor Sverige
- Renault Nordic Aktiebolag
- Polestar Automotive Sweden AB
- Toyota Sweden AB
- Volkswagen Group Sverige AB
- Volvo Car Sverige Aktiebolag

15.4 Enkätutskick till myndigheter

Myndighetsenkäten Tjänstefordon skickades ut till 217 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 147 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 68 procent.

15.5 Enkätutskick till leverantörer

Leverantörsenkät Tjänstefordon publicerades på www.avropa.se, enkäten besvarades av åtta leverantörer.

15.6 Referenslitteratur och andra källor

- Sheffield Hallam University -DRIVING FORCE Automotive Supply Chains and Forced Labor in the Uyghur Region, daterad december 2022.
- Goodpoint, Analys av betydande miljöaspekter/miljörisker inom ramavtalsområden samt förslag på påverkanskrav och kontroll/uppföljning Utg. 2, augusti 2019.
- Adda Inköpscentral AB, Upphandlingsdokument Fordon 2022 daterat 2022-04-12.
- Upphandlingsmyndighetens upphandlingskriterier för fordon, daterat 2023-01-04.

15.7 Webbsidor

- Kammarkollegiet avropa.se
<https://www.avropa.se/ramavtal/ramavtalsomraden/transport-och-tjanstefordon/tjanstefordon/personbilar-endast-formansbilar-och-personalbilar/IngaIndelningar/>
- Euro NCAPs hemsida: <https://www.euroncap.com/sv>

16 Bilagor

1. Myndighetsenkät Tjänstefordon
2. Leverantörsenkät Tjänstefordon