

Förstudierapport inom området Fordonsförhyrning

23.2-7472-2023



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Inledning	4
3 Föregående upphandling	8
4 Nuvarande ramavtal	9
5 Information om ramavtalen	17
6 Offentlig sektors behov.....	18
7 Marknadsundersökning	26
8 Omvärldsanalys.....	32
9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd.....	33
10 Hållbarhet och tillgänglighet.....	34
11 Säkerhet	37
12 E-handel	39
13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling.....	40
14 Slutsatser	41
15 Källförteckning.....	42



1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet avseende fordonsförhyrning löper ut 2025-04-07. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling ska genomföras, om en upphandling förordas ska förstudien även kartlägga förutsättningarna för en upphandling.

Informationsinhämtning har skett genom myndighetsenkät, möten med myndigheter, leverantörer och branschorganisation. Projektet har också tagit del av ramavtalsförvaltarnas erfarenheter av ramavtalsområdet.

Av den information som framkommit i myndighetsenkätsvaren och under mötet med referensgruppen kan det konstateras att de avropande myndigheterna tycker att nuvarande ramavtal i stort har fungerat bra.

Statistiken visar att ramavtalet används i stor utsträckning. Den höga nyttjandegraden bekräftas även av myndighetsenkäten där 70,9 % av respondenterna uppgav att de använder ramavtalet. Därtill är omsättningen tillräckligt hög för att motivera en upphandling av ett nytt ramavtal på området.

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

Förstudierapporten framtagen av:

Fredrik Björnström och Olga Pöntinen.



2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Kammarkollegiet och omfattar fordonsförhyrning.

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.
- Kommuner, regioner och andra upphandlande myndigheter.
- 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.

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

Projektgruppen har även haft ett möte med Amadeus IT Group.

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:

ACRISS – ACRISS är en förkortning för The Association of Car Rental Industry System Standards som bland annat arbetar med att utveckla standarder för hyrbilsbranschen som gör det enklare för konsumenter att jämföra olika hyrbilar.

Avstegsfordon – med avstegsfordon avses fordon som uppfyller kraven på fordon vid avsteg enligt *Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar*.

Basfordon – med basfordon avses fordon som uppfyller högre miljökrav än Avstegsfordon men lägre än Miljöbilar. Kraven på basfordon framgår i Kammarkollegiets upphandlingsdokument för upphandlingen av nuvarande ramavtal avseende fordonsförhyrning.

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

Envägsförhyrning – med envägsförhyrning avses att det hyrda fordonet kan lämnas på annan plats än där fordonet hämtades.

Euro NCAP – Euro NCAP är en förkortning för European New Car Assessment Programme som är ett trafiksäkerhetsamarbete mellan EU-stater, biltillverkare och frivilliga organisationer. Euro NCAP tillhandahåller ett femstjärnigt säkerhetsbetygssystem.

GDS – GDS är en förkortning för Global Distribution System som är ett typ av bokningssystem för bokning av olika reserelaterade varor och tjänster som bland annat hyrbilar.

Kortidsförhyrning – med korttidsförhyrning avses hyra av fordon upp till och med 30 dygn.

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.

Långtidsförhyrning – med långtidsförhyrning avses hyra av fordon från 1 månad till och med 11 månader och 30 dygn.



Miljöbil – med miljöbil avses en personbil eller en lätt lastbil som klassas som miljöbil enligt *Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar*.



3 Föregående upphandling

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

Föregående upphandling genomfördes enligt ett öppet upphandlingsförfarande, som tilldelningsgrund användes ekonomiskt mest fördelaktiga utifrån utvärderingsgrunden pris. Upphandlingsdokumentet annonserades den 26 november 2020 och sista anbudsdag var den 21 januari 2021. Ramavtalen började gälla från och med den 8 april 2021.

3.2 Upphandlingens omfattning

Upphandlingen omfattade korttidsförhyrning och långtidsförhyrning av personbilar, minibussar och lätta lastbilar upp till 3,5 ton, inklusive extrautrustning och tillhörande tjänster.

3.3 Synpunkter och erfarenheter från föregående upphandling

Nedan listas rekommendationer från projektet:

- Undersök i nästa förstudie ifall bilpoolstjänster bör upphandlas. Bilpoolstjänster behöver troligtvis upphandlas separat eller inom ett eget anbudsområde och med en geografisk begränsning.
- Undersöka om Kammarkollegiet kan nå en gemensam linje avseende bonusprogram inom de reserelaterade ramavtalsområdena.
- Undersöka hur försäkringsvillkor ska hanteras på bästa sätt i nästa förstudie. Undersökningen bör påbörjas i ett tidigt skede av projektet.
- Undersöka om ett livscykelperspektiv kan beaktas i kommande upphandling.
- Följa marknadens utveckling avseende elektrifiering och miljövänliga bränslen.



4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen, som började gälla från den 8 april 2021, gäller till och med den 7 april 2025.

4.2 Antagna ramavtalsleverantörer

Följande ramavtalsleverantörer antogs:

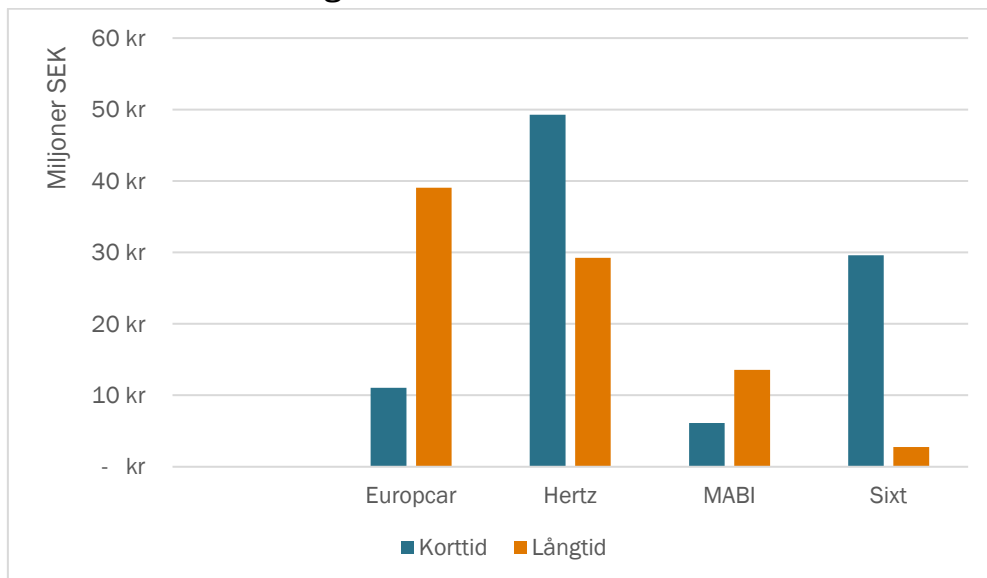
- Nordic MasterCar AB (Sixt)
- Mabi Sverige AB (Mabi)
- First Rent A Car Aktiebolag (Hertz)
- Europeisk Biluthyrning Aktiebolag (Europcar)

Leverantörernas organisationer är uppbyggda enligt franchisekoncept vilket innebär att leverantörerna totalt sett är att betrakta som stora leverantörer, men varje enskild företagare är att betrakta som små företag.

4.3 Omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende perioden 2022-04-08–2023-04-07, totalt omsatte ramavtalsområdet 180 738 705 kr. Statistiken baseras på uppgifter som är redovisade av de fyra ramavtalsleverantörerna. Avtalsområdena korttid- respektive långtidshyrning står för ungefär lika stor del av omsättningen (53/47 %).

4.3.1 Total omsättning

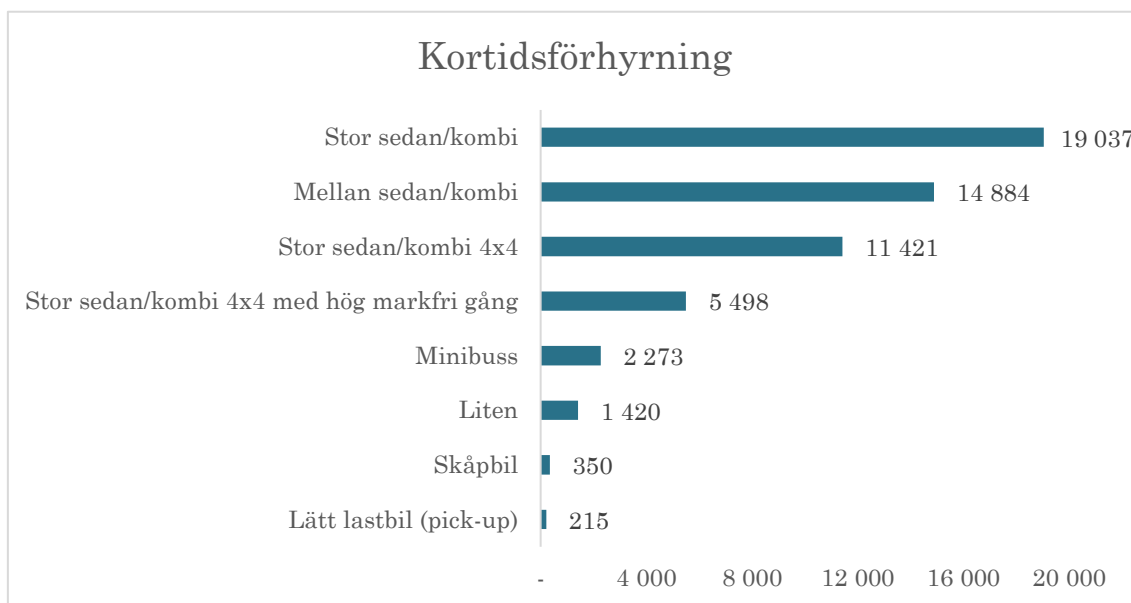


Korttidsförhyrning omsatte totalt 96 050 076 SEK och långtidsförhyrning 84 688 629 SEK, vilket ger en fördelning mellan områdena på 53 % respektive 47 %.

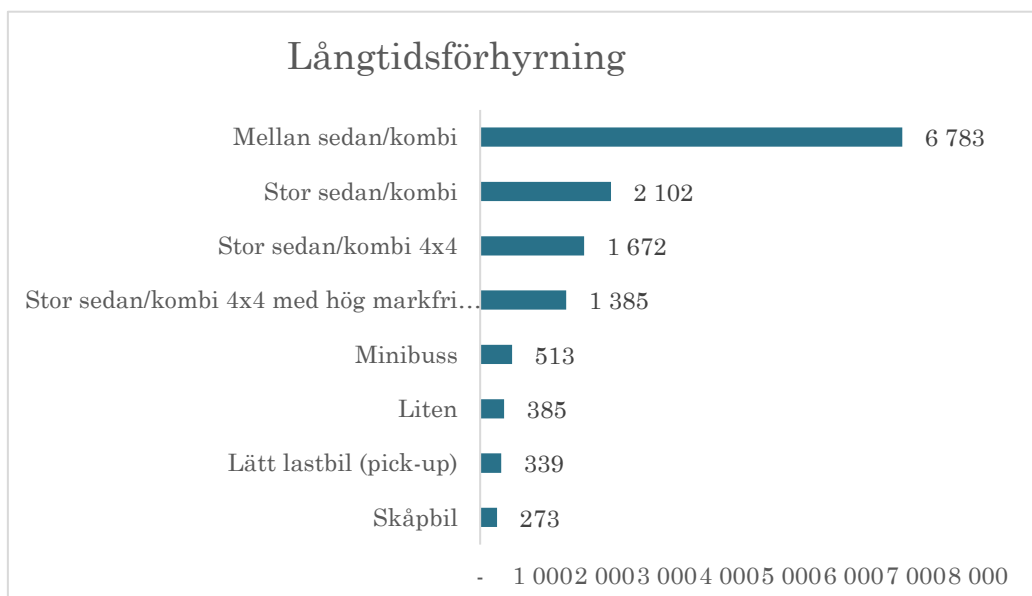
Avseende långtidsförhyrning där särskild fördelningsnyckel tillämpas har Sixt endast stått för 3 % av försäljningen. Vid utvärderingen av ramavtalsupphandlingen kom Sixt på tredje plats. Enligt referensgruppen uppgav flera deltagare att Sixt ofta avböjer avropsförfrågningar inom långtidförhyrning.



4.3.2 Antal förhyrningar per fordonskategori



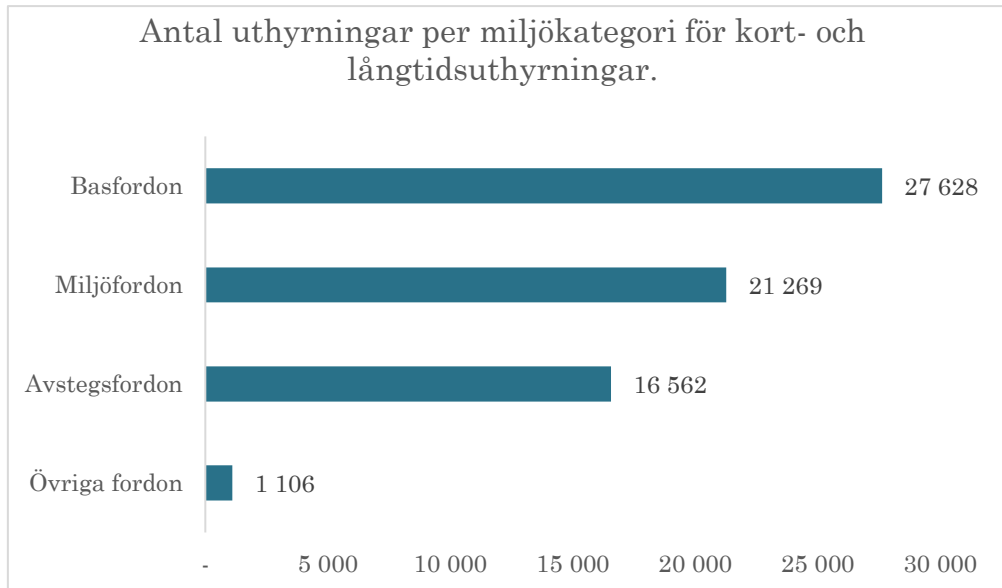
Totalt antal kortidsförhyrningar var 55 098 stycken. Stora personbilar efterfrågades mest, tillsammans stod de tre kategorierna stora personbilar med/utan 4x4 och 4x4 med förhöjd markfrigång för 65,3 % av totalt antal förhyrningar.



Totalt antal långtidsförhyrningar var 13 452 stycken. Efterfrågan avseende långtidsförhyrningar skiljer sig från kortidsförhyrningar, här är mellanstora sedan/kombi mest efterfrågade och utgör 50,4 % av totalt antal förhyrningar.



4.3.3 Antal uthyrningar per miljökategori för kort- och långtidsuthyrningar

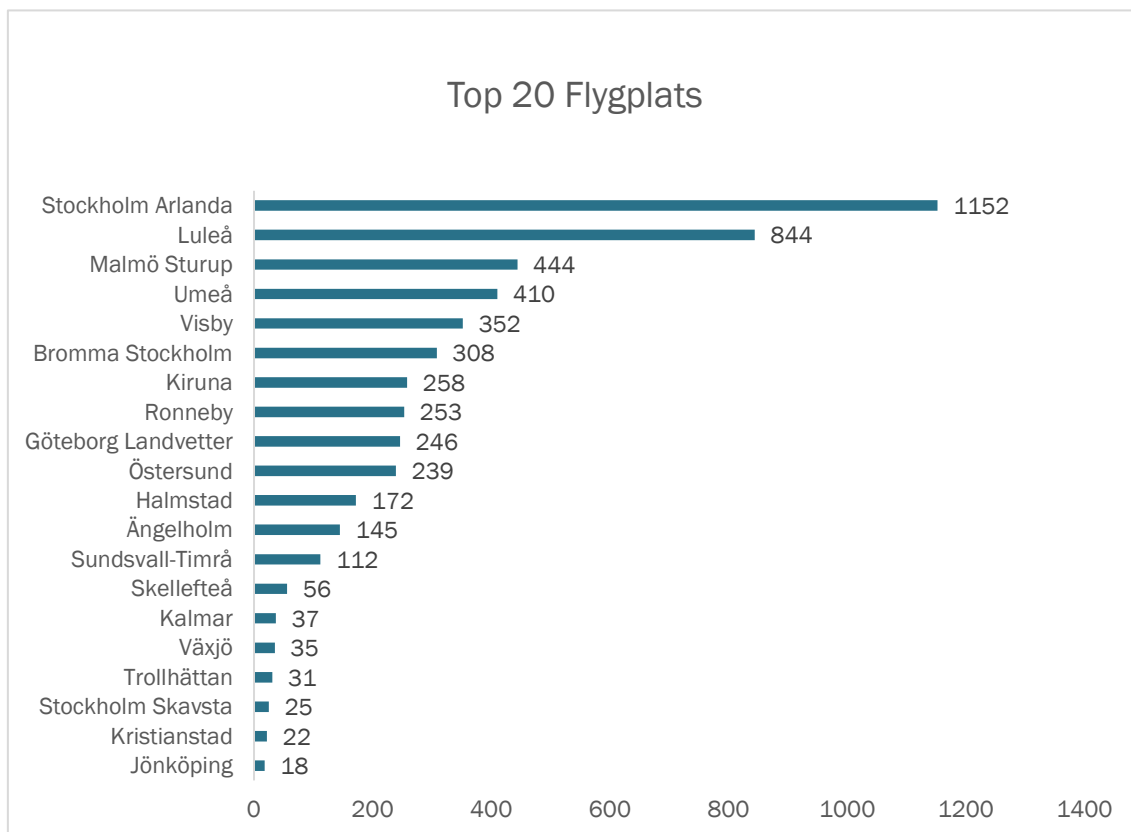


Det totala antalet förhyrningar är 66 565 stycken¹.

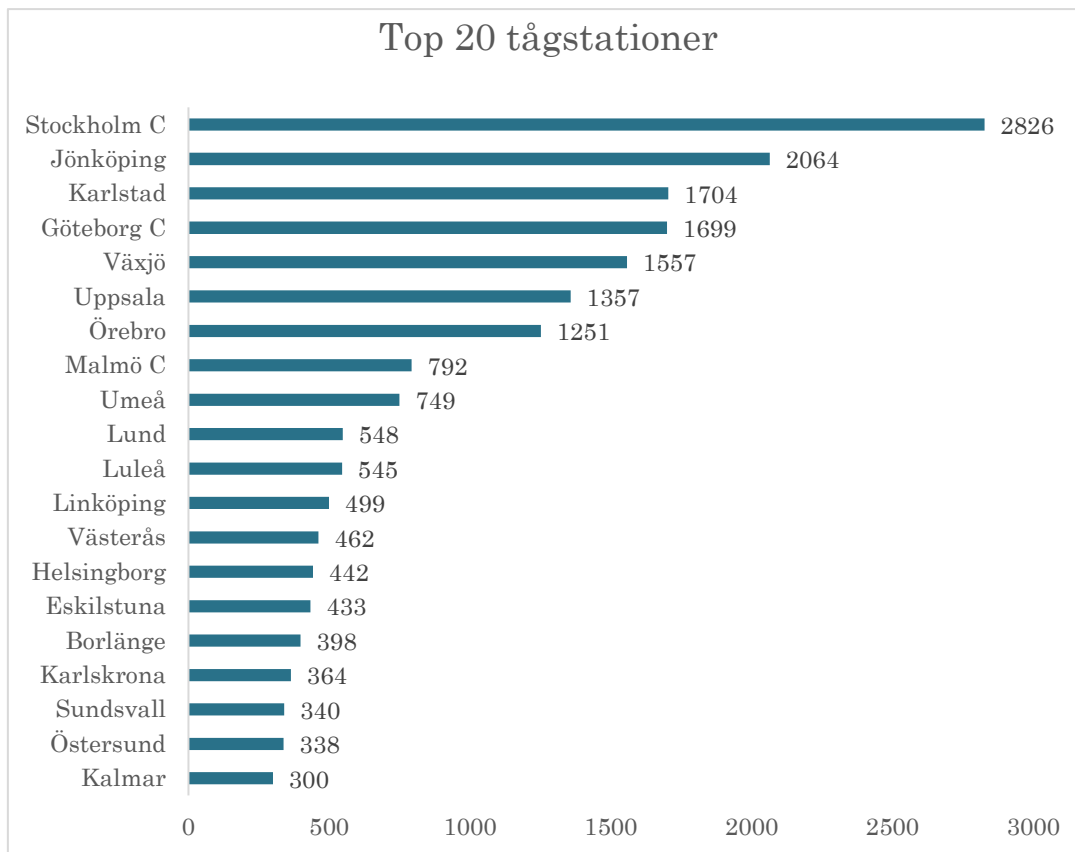
Enligt förordning 2020:486 ska myndigheter hyra miljöbilar (miljöfordon), av statistiken framgår att endast 32 % av de hyrda bilarna varit miljöbilar. Av enkäten och referensgruppen framgår att ett bättre utbud av elbilar efterfrågas.

¹ Det totala antalet skiljer här med 1985 stycken jämfört med det totala antalet som framgår i avsnitt 4.3.2 *Antal förhyrningar per fordonskategori* detta beror på ett fel i inlämnad statistik från en ramavtalsleverantör.

4.3.4 Antal korttidsförhyrningar per flygplats och tågstationer



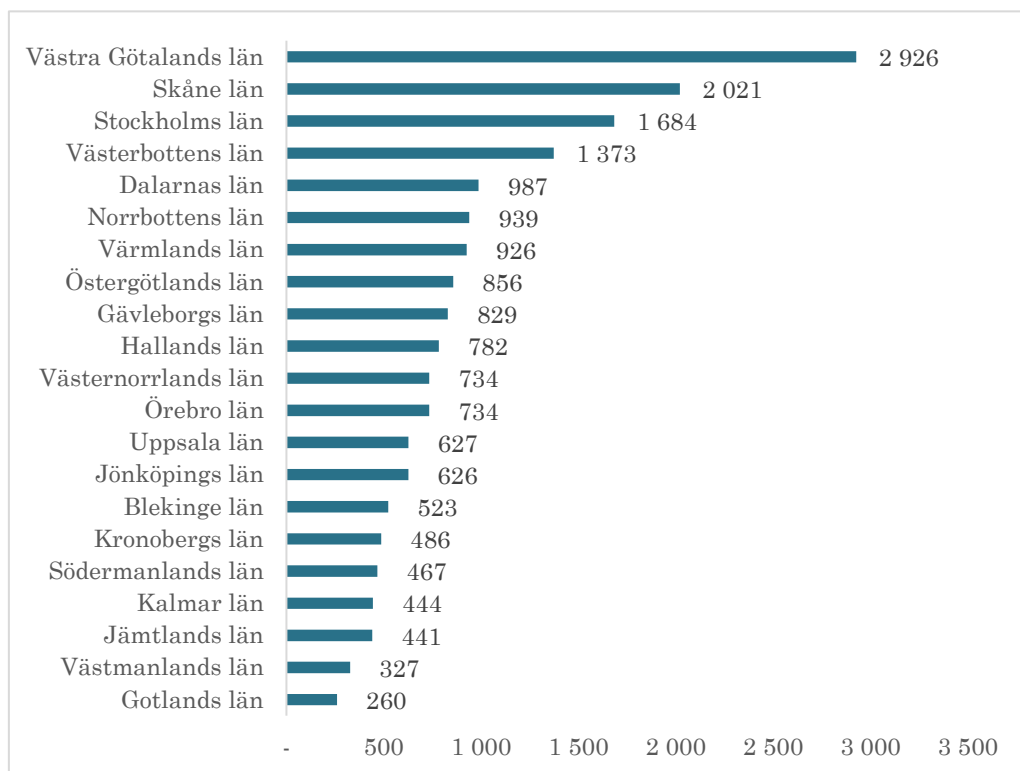
Totalt antal korttidsförhyrningar vid flygplatser är 5177 stycken.



Det totala antalet korttidsförhyrningar vid tågstationer är 20 636 stycken.

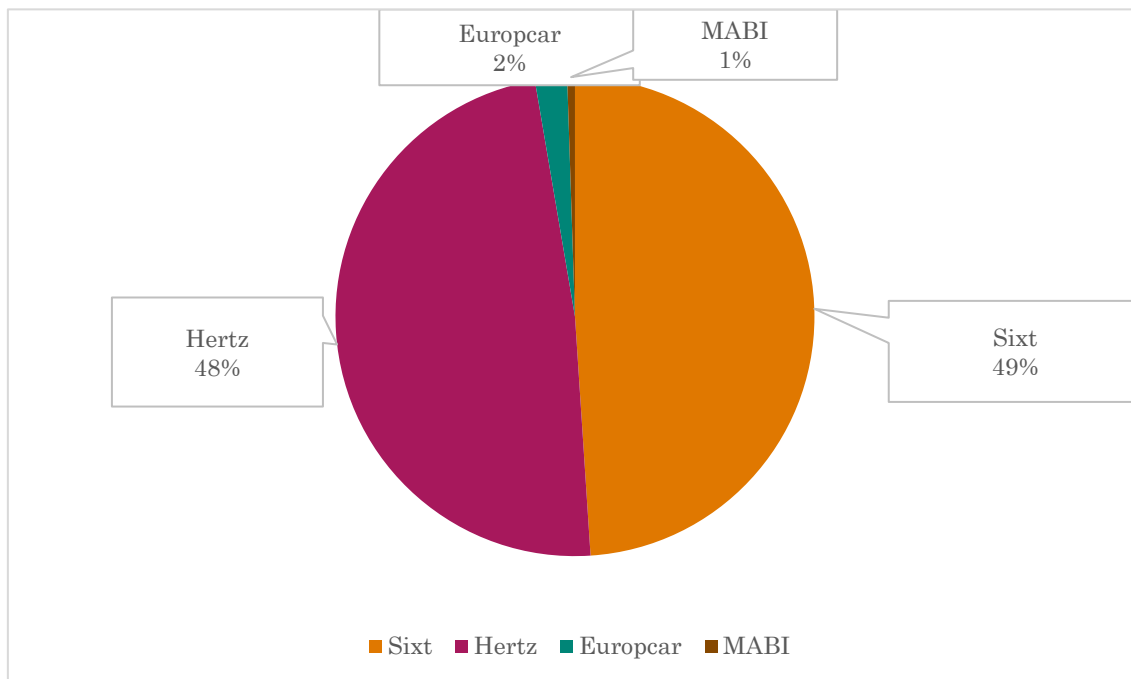


4.3.5 Antal långtidsförhyrningar per län



Totalt antal långtidsförhyrningar är 18 992 stycken.

4.3.6 Antalet envägsförhyrningar (korttidsförhyrning)



Hertz och Sixt står tillsammans för 97 % av antalet envägsförhyrningar.



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 för att samla in och analysera synpunkter på det befintliga ramavtalet har det i förstudien genomförts dels en enkätundersökning dels referensgruppsmöten med deltagare från de myndigheter som i enkäten eller på annat sätt anmält sitt intresse för att ingå i referensgruppen.

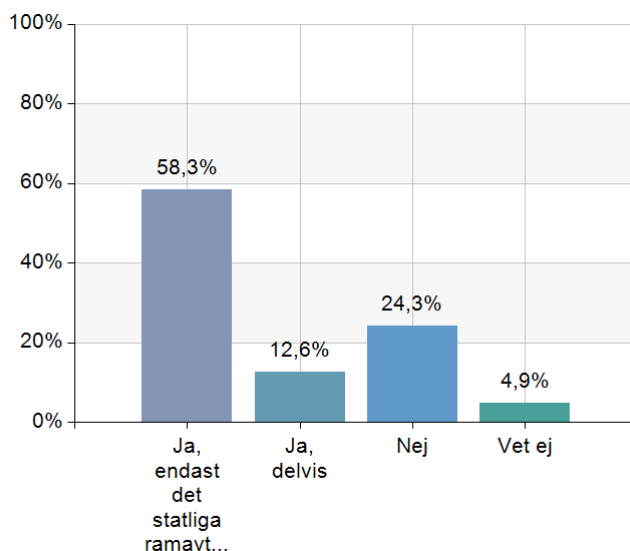
6.2 Myndighetsenkät

Syftet med enkäten var att undersöka behovet samt önskemål kring tjänsterna 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

Enkät har skickats till 216 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 103 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 47,7 %. En majoritet (70,9 %) av respondenterna använder sig av nuvarande ramavtal helt eller delvis.

6.2.2 Använder ni det statliga ramavtalet som finns för Fordonsförhyrning?





58,3% svarade Ja, att de endast använder ramavtalet, 12,6% svarade Ja, delvis, 24,3% svarade Nej och 4,9 % svarade Vet ej.

Som skäl till att de inte använt ramavtalet angavs att behovet inte varit så stort (enstaka gånger per år), brist på tillgänglighet till uthyrningsfirmor (mindre orter) och några svarade att de har ett eget avtal. Vissa av respondenterna har troligtvis missförstått frågan då flera svarade att de köper tjänst via resebyrå, men eftersom resebyråerna själva inte tillhandahåller fordonsförhyrning utan endast förmedlar bokningen tillämpar resebyrån som regel myndigheters statliga ramavtal avseende fordonsförhyrning.

6.2.3 Hur nöjda är ni överlag med nuvarande ramavtal?

86,6 % är Mycket nöjda eller Nöjda och 13,4 % Mindre nöjda eller Missnöjda.

Nedan följer ett urval av de kommentarer som lämnats från respondenter som angett Mindre nöjda eller Missnöjda:

- Självriskeliminering ska ingå som standard vid förhyrning.
- Leverantörerna kan inte leverera de volymer som efterfrågas av terrängfordon avseende korttidshyra.
- Att behöva uppge förare till fordonet är ett problem²
- Brister avseende faktureringen.
- Ramavtalsleverantörer kan inte alltid leverera bilar till mindre orter.
- Fler laddhybrider och elbilar efterfrågas.
- Ersättningsbilar är oftast i en klass mindre, fast till samma pris.

6.2.4 Vad anser ni om uppdelningen på nuvarande ramavtal mellan korttidsförhyrning (upp till 30 dagar) och långtidsförhyrning (från 31 dagar till 11 månader och 30 dagar)?

95,2 % är Mycket nöjda eller Nöjda, 4,8 % är Mindre nöjda eller tycker att uppdelningen inte alls är bra.

Nedan följer ett urval av de kommentarer som lämnats från respondenter som angett Mindre nöjda eller tycker att uppdelningen inte alls är bra.

- Det är för krångligt att genomföra ett avrop.
- Det finns för få bilar tillgängliga för uthyrning.
- Otydliggöra vad en månadshyra är i antal dagar.
- Önskvärt med högre miljökrav på bilarna.
- Mer el-bilar efterfrågas.

² Enligt Lag (1998:492) om biluthyrning, är hyrbilsföretag skyldiga att kontrollera att den som hämtar fordonet har behörighet att framföra det.



- Längre hyresperiod än 11 mån och 30 dagar efterfrågas.³
- Oklart vilken bil som faktiskt kommer att levereras, oftast mindre modell/lägre klass än som är beställd.
- Reglering kring el-kostnader för uppladdning av en elbil vid återlämning efterfrågas.

6.2.5 Hur nöjda är ni med den rangordnade avropsförfarande för korttidsförhyrning?

88,4 % är Mycket nöjda eller Nöjda och 11,6 % har svarat Mindre nöjda eller Missnöjda.

Nedan följer ett urval av de kommentarer som lämnats från respondenter som angett Mindre nöjda eller Missnöjda:

- Nummer 1 levererar inte inom vissa områden, ändå måste de tillfrågas vilket ger frustration i verksamheten.
- De högst rangordnade leverantörerna har ofta inte tillgängliga bilar att hyra ut.
- Vissa leverantörer vill inte leverera bilar till avropsberättigades kontor.
- Rangordningen bidrar till att avropsberättigad behöver åka längre än nödvändigt för att hämta bilen.

6.2.6 Hur nöjda är ni med den särskilda fördelningsnyckeln avropsförfarande för långtidsförhyrning?

86,5 % av respondenterna är Mycket nöjd eller Nöjd, 13,5 % har svarat Mindre nöjd, ingen har svarat Missnöjd.

Från referensgruppen framkom att avrop med särskild fördelningsnyckel har förenklats tack vare det beräkningsstöd som finns på avropa.se.

Nedan följer ett urval av de kommentarer avseende vad som kan förbättras som lämnats från respondenter som angett Mindre nöjda:

- Oklarhet kring vad som redan ingår i ramavtalet och vad som måste specificeras vid avropet.
- Alla uthyrningsställen är inte insatta i det statliga ramavtalet.
- Det går inte att boka flera av de avtalade leverantörerna online hos resebyrå och betala med e-voucher.
- Högre krav på bilarna borde ställas.

³ Eftersom fordonshyra enligt Biluthyrarna Sverige AB per definition är begränsad tidsmässigt till 11 månader och 29 dygn så är det inte möjligt att hyra ut bilar under en längre period, längre hyresperioder innebär leasing, vilket omfattas av annan lagstiftning och tillhandahålls av andra leverantörer. Det finns dock inget som hindrar att avropsberättigade ett efter avslutad hyresperiod avropa en ny hyresperiod.



- Bör finnas ett centralt bokningssystem där man bara går in och klickar i vilken typ av fordon man önskar, viken tid, hur länge, utlämningsplats mm.
- För kortidshyrning finns ofta brist på bilar och alltför sällan finns miljövänliga bilar.
- För långt avstånd till uthyrningskontor (gäller exempelvis Stockholms län som inkluderar restid och trängselskatter).

6.2.7 Är ni nöjda med utbudet av fordonstyper på ramavtalet?

84,8 % svarade Ja och 15,2 % svarade Nej.

Nedan följer ett urval av svaren på följdfrågan "Vilka fordonstyper saknar ni i nuvarande ramavtal?" från de svarade Nej:

- Elbilar
- Större kombibilar
- Transportbilar
- Minibussar
- Terränggående fordon med lastmöjligheter
- Fordon som är lämpade för att åka på små och dåliga vägar
- 4x4 dubbelhytt pick-up

6.2.8 Är ni nöjda med utbud av tjänster och fordonstillbehör i nuvarande ramavtal?

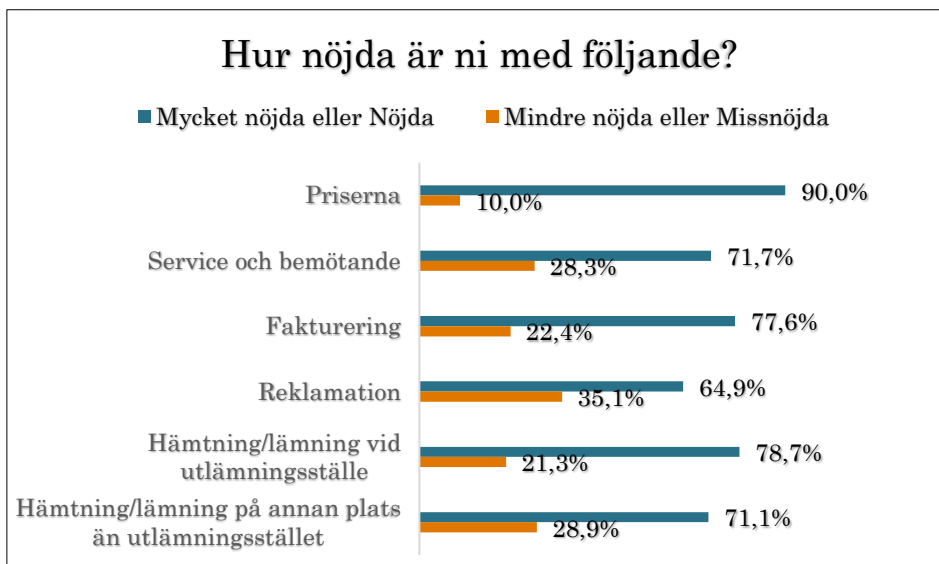
92,6 % svarade Ja och 7,4 % Nej.

Nedan följer ett urval av svaren på följdfrågan "Vilka tjänster eller fordonstillbehör saknar ni?" från de svarade Nej:

- Hemleverans
- Lastskydd som standardutrustning
- Att leverantörerna har utlämningsplats närmare avropsberättigades kontor.

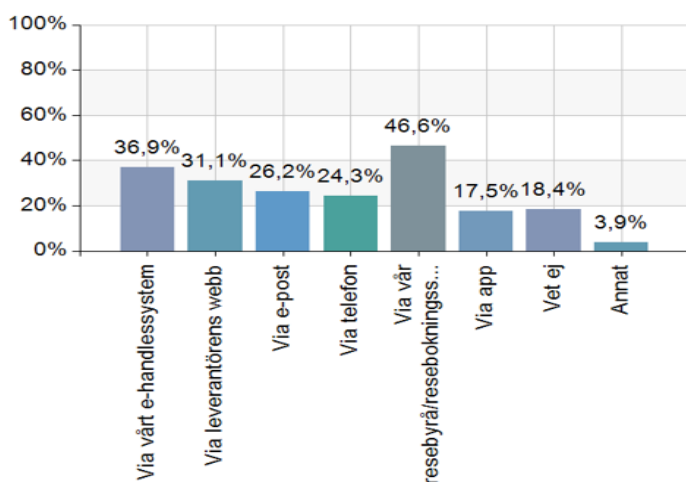


6.2.9 Hur nöjda är ni med följande?



Respondenterna av enkäten är mest nöjda med priserna. Flera av leverantörerna har å sin sida uttryckt att de avtalade priserna är låga och att de enligt ramavtalets prisjusteringsklausul inte har haft möjlighet att höja sina priser på ett sätt som motsvarat deras kostnadsökningar.

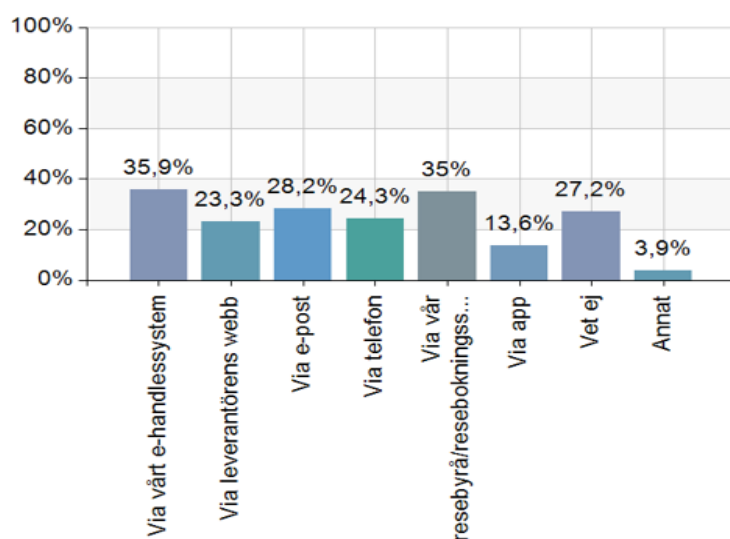
6.2.10 Hur vill ni boka/beställa hyrbilar vid korttidsförhyrning (upp till 30 dagar)?





Det vanligaste sättet att beställa fordon vid kortidsförhyrning är via resebyrå, vilket bekräftats av referensgruppen och vid referensgruppsmöten.

6.2.11 Hur vill ni boka/beställa hyrbilar vid långtidsförhyrning (mer än 30 dagar)?



Att 35% av respondenterna vill kunna boka långtidshyror via resebyrå/resebokningssystem skiljer sig från uppfattningen leverantörer och referensgruppen har då de menar att bokning via resebyrå/resebokningssystem endast används vid korttidsförhyrning.

6.2.12 Hur skulle ni vilja tillämpa e-handel vid Fordonsförhyrning?

Respondenterna skulle föredra en Punch Out lösning avseende e-handel. Leverantörerna har webbshop för övriga kunder, men de har inte kunnat ge ett klart svar om det är möjligt att anpassa dessa för Punch Out då de tekniska förutsättningarna måste utredas.

Respondenterna vill även kunna beställa genom fritext i ett formulär via e-handelssystem.

För löpande tjänster med avtalade priser vill respondenterna att leverantören anger abonnemangsnummer eller motsvarande på fakturorna.

6.2.13 Har ni några förslag på förbättringar eller förändringar inför kommande upphandling? T.ex. förslag på krav eller avtalsvillkor.

Här följer ett urval av de förslag som lämnades:

- Behöver bli konsekvenser om nr 1 inte kan leverera.
- Högre miljökrav med större fokus på att erbjuda bilar med låg miljöpåverkan.
- Leverantör ska inte få lämna ut bilar som kräver besiktning eller schemalagd service inom den tid den är uthyrd.
- Möjlighet till avbokning med kort varsel är att föredra.
- Tydligare krav på fakturering: allt som levereras och betalas för ska stå i fakturan.
- Kravställning och uppföljning i frågan om försäkringar.
- Fler bilar med bra framkomlighet, bilar med 4-hjulsdrift, hög markfrigång mm.
- Bättre kommunikation mellan huvudkontor och filialer efterfrågas, för att säkerställa att avtalade priser och villkor tillämpas.

6.3 Referensgruppsmöte med myndigheter

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

Två separata referensgruppsmöten genomfördes, det första i Kammarkollegiets lokaler för deltagare som hade möjlighet att vara med på plats det andra som distansmöte via Skype. Mötesagendan var samma på båda mötena.

Sammanlagt bjöds 13 avropsberättigade myndigheter in till referensgruppsmöte. Totalt deltog 13 personer från 11 myndigheter.

Syftet med referensgruppsmötena 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.

6.3.2 Synpunkter kring korttidsförhyring

- En leverantör har satt i system att vänta med att besvara avrop efter 24 timmar (vilket de enligt ramavtalet har rätt till), vilket innebär problem vid online bokningar.
- Det är viktigt att leverantörerna på korttidsförhyring har uppkoppling mot Amadeus som fungerar mot resebyråerna.
- Visst intresse finns för att hyra bilar under kortare tid än 24 timmar, men de är tveksamma till att prisskillnaden blir så stor.



6.3.3 Synpunkter kring långtidsförhyrning

- Flera deltagare upplever att en leverantör nästan alltid tackar nej till avrop på långtidsförhyrning, en deltagare instämmer dock inte i det.
- Enligt nuvarande ramavtal omfattar kravet på att det ska vara möjligt att boka via resebyrå/GDS även långtidsförhyrning. Deltagarna uppger att bokning av långtidshyror inte sker via resebyrå/GDS.
- Att dela upp inkluderad körsträcka i olika intervall anser de skulle bli rörigt, bättre att endast ha som nu 350 mil.
- Att definiera månadshyra som 30 dygn och att debitera del av månad med $\text{månadspris} \times \text{antal hyrda dagar}$ anser deltagarna skulle vara bra.

30

6.3.4 Elbilar

- Flera deltagare upplever att hyrbilsföretagen har för få elbilar och att kunden ofta får en annan motsvarande bil som inte är elbil.
- Av praktiska skäl är efterfrågan och utbudet av elbilar liten i norra Sverige.
- Deltagarna anser att krav på 80 % laddning vid ut/inlämning kan vara rimligt i stället för 100 % med hänsyn till att 80 % är vad elbilar normalt sett snabbbladdas till.
- De anser att kostnaden för laddning av elbilar vid återlämning bör regleras i kommande upphandling, men konstaterar att frågan är komplex med hänsyn till att faktisk kostnad för laddning varierar mycket.

6.3.5 Övrigt

- Flera leverantörer vill inte leverera bilar om det inte finns avsatt p-plats samt mottagare av nyckeln.
- Det är oklart kring vad som är normalt slitage, väldigt vanligt med skador på fälgar.
- Grundkravet avseende vinterdäck skulle kunna ändras till dubbdäck från Gävle och norrut.

6.4 Sammanfattning av offentlig sektors behov

- Som helhet är användarna av ramavtalet till stor del nöjda.
- Utbudet av i första hand miljöbilar och terrängbilar bör vara bättre.
- Kostnad för laddning av elbilar behöver regleras i kommande upphandling.
- Det behöver vara tydligare vad som avses med en månadshyra.
- Enligt referensgruppen bokas inte långtidshyror via resebyrå/GDS.



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 möten med nuvarande ramavtalsleverantörer, potentiella leverantörer och branschorganisation.

Ett möte har även genomförts med Amadeus IT Group.

7.2 Marknaden

Enligt BUS (Biluthyrarna Sverige) är ca 90 % av hyrbilsföretagen medlemmar hos dem, deras 470 medlemsföretag omsätter ca 5 miljarder SEK per år och har 3700 anställda.

Marknaden består dels av stora internationella hyrbilsföretag som är rikstäckande i Sverige, exempelvis Avis, Herz, Europcar, Sixt och Mabi. Dessa drivs i första hand via franchise och finns ofta representerade i anslutning till flygplatser och järnvägsstationer.

Även drivmedelsstationer bedriver uthyrning av bilar med rikstäckande stationer, exempelvis OKQ8 och Circle K.

Därutöver finns det ett stort antal mindre företag som bedriver uthyrning av bilar lokalt.

Bilpoolsföretag omfattas av samma regelverk som andra hyrbilsföretag och är medlemmar i Biluthyrarna Sverige. Bilpoolsföretagen finns i första hand i större städer. Största skillnaden mellan traditionell biluthyrning och bilpool är att bilpoolsbilar kan hyras för kortare tid och hur bilarna lämnas ut, bilpooler använder som regel nyckellösa app-baserade lösningar.

7.3 Möte med leverantörer

7.3.1 Om leverantörmöten

Under förstudien genomfördes möten med de fyra nuvarande ramavtalsleverantörerna, en hyrbilsleverantör som inte är ramavtalsleverantör och två drivmedelsleverantörer som även bedriver hyrbilsverksamhet. Under leverantörmötena diskuterades bland annat vad leverantörerna ansåg om den föregående upphandlingen, det nuvarande ramavtalet samt förslag på förbättringar inför kommande upphandling.

7.3.2 Redovisning av leverantörsmöten

Nedan framgår de viktigaste frågorna som diskuterades på mötena.

7.3.3 Nuvarande ramavtal och föregående upphandling

Leverantörerna med erfarenhet av nuvarande ramavtal och föregående upphandling ansåg att det nuvarande ramavtalet som helhet fungerat bra och att den förra upphandlingen i huvudsak var bra.

Det framkom dock synpunkter på att priserna i nuvarande ramavtal är väldigt låga och att ramavtalets prisjusteringsklausul inte givit dem kompensation för de kostnadsökningar som uppstått till följd av höjd ränta och försvagad krona.

7.3.4 Klassificering av fordonsgrupper

De flesta leverantörerna upplevde att klassificeringen av fordonen baserad på ACRISS-koder fungerar väl. Fem av sju leverantörer använder för närvarande ACRISS-koder, de övriga två uppgav att de använder en likvärdig klassning.

Vissa leverantörer påpekade att stor bil samt stor bil 4x4 som nu omfattar ACRISS-koderna standard och full size bör brytas ned i till separata klasser. Vidare önskade några en separat prissättning av elbilar med hänsyn till att elbilar är betydligt dyrare i inköp.

7.3.5 Hur bör månader med 31 eller 28 dagar debiteras vid långtidsförhyrning?

I föregående upphandling var det inte tydligt definierat vad som avses med en månad och det har därav funnits olika tolkningar av vad som utgör en månad. Ovanstående fråga ställdes därav till samtliga leverantörer, och svaren var varierande, från "en månad motsvarar 28 dagar" till "en månad motsvarar en kalendermånad" eller "en månad motsvarar 30 dagar". Slutsatsen blev att det finns ett behov av tydligare kravställning i kommande upphandling, där det lämpligaste definitionen ansågs vara att en månad motsvarar 30 dagar.

Även hur en bruten månad t.ex. 45 dagar lämpligast bör debiteras diskuterades och där ansåg de flesta att det kan göras enligt följande: Antal hyresdagar x månadskostnad

30

7.3.6 Erbjuder ni bilpool eller uthyrning av personbilar med kortare hyrestid än ett dygn (24 timmar)?

Av de leverantörer som projektgruppen har träffat under förstudien erbjuder i dagsläget endast en av dem bilpool, men flera uppger att de i framtiden kommer att göra det och att de i andra länder redan gör det. App-baserade lösningar med QR-kod för upplåsning av en bil i stället för nyckel lyftes fram.



Endast en leverantör erbjuder i dagsläget kortare hyresperiod än 24 timmar, i form av 5 timmars hyra. Två leverantörer nämnde att de också kan erbjuda kortare hyresperioder än 24 timmar, men till samma pris som för ett dygn.

7.3.7 Laddning/tankning av bilar

Enligt nuvarande ramavtal krävs att bilarna är fulladdade/fulltankade vid både utlämning och återlämning. Detta krav gäller för alla typer av bilar, inklusive laddhybrider och elbilar. I praktiken har detta visat sig vara problematiskt för laddhybrider och elbilar, vilket har lett till diskussioner med leverantörerna eftersom det förekommit att de har lämnats ut med lägre laddnivåer. Problemet för laddhybrider är att dessa inte kan snabbaddas och det tar flera timmar att ladda dem, vilket det inte alltid finns tid till mellan uthyrningarna och kan vara praktiskt svårt om laddmöjlighet inte finns i anslutning till bilens parkeringsplats.

Elbilar rekommenderas inte att snabbaddas till mer än 80%, om de snabbaddas till 100 % så tar det längre tid och sliter mer på batteriet.

För kunder som inte omfattas av ramavtalet gäller hos de flesta leverantörer att elbilar lämnas ut och tillbaka med minst 75-80 % laddning, återlämnas bilen med lägre laddnivå faktureras en kostnad för laddning. Vissa tar utöver kostnad för el även ut en administrativ kostnad för att ladda bilen. Kostnaden för elen som bilen laddas med kan variera mycket beroende på hur bilen laddas, snabbaddning är betydligt dyrare än långsam laddning. För laddhybrider uppgav samtliga att de inte garanterar någon laddnivå vid utlämning och heller inte kräver det vid återlämning.

Vad det gäller flytande drivmedel ansåg alla leverantörer utom en att bilen alltid ska vara fulltankad vid utlämning/återlämning, annars debiteras kostnad för upptankning. En leverantör ansåg att vid längre långtidshyror får leverantören en merkostnad för upptankning eftersom bilen inte är fulltankad när de köper in den och när de sedan säljer bilen får de inte mer betalt för att bilen är fulltankad.

7.3.8 Rörliga kostnader (trängselavgifter, broavgift etc.)

I nuvarande ramavtal har leverantörerna rätt till ersättning för faktiska kostnader avseende trängselavgifter och broavgifter.

Flera leverantörer lyfte fram att det vid korttidförhyrning är omständligt och finns praktiska problem med att få fram rätt uppgifter kring dessa kostnader.

7.3.9 Vinterdäck

Enligt nuvarande ramavtal ska bilarna vara utrustade med dubbfria vinterdäck om inte dubbdäck har efterfrågats av den avropsberättigade. Leverantörernas bilar är dock som regel utrustade med dubbdäck från Gävle och norrut och de ansåg att ett geografiskt uppdelat krav vore lämpligare.



7.3.10 Alkolås

Enligt leverantörerna är det inte möjligt att kortidsförhyra bilar med alkolås. Vid långtidsförhyring är det däremot möjligt. Den avropsberättigade måste då stå för samtliga kostnader för alkolåset inklusive installation och avinstallation.

7.3.11 Bokning via Amadeus

Nuvarande leverantörer uppgav att bokning via Amadeus endast är aktuellt för korttidsförhyring och att de har väl fungerande rutin för det idag.

7.3.12 Miljöledningssystem 14001/ Kvalitetsledningssystem 9001/ Ledningssystem för informationssäkerhet ISO 27000

Flera av leverantörerna, men inte alla, har idag Miljöledningssystemet ISO 14001 och Kvalitetsledningssystem 9001. Någon uppger att endast huvudkontoret är certifierat, men inte de lokala franchisetagarna.

Ledningssystemet för informationssäkerhet ISO 27001 är för närvarande inte implementerat hos någon av de leverantörer som har tillfrågats.

7.3.13 Säkerhetsskyddsavtal

Leverantörerna uppger att de inte har tecknat säkerhetsskyddsavtal men att det har rutiner med vissa myndigheter för att hantera känslig information.

7.3.14 Anser ni att ni gentemot de avropsberättiga från statliga ramavtalet är personuppgiftsansvariga, personuppgiftsbiträden eller kan båda fallen förekomma?

Till befintliga ramavtalsleverantörer ställdes ovanstående fråga via e-post som kompletterande fråga. Leverantörerna svarade att de är personuppgiftsbiträde eller att båda fallen kan förekomma.

7.3.15 Hemleverans

Leverantörerna uppger att de under vissa förutsättningar kan leverera bilen till hemmet, men det finns ofta praktiska problem kring parkering och mottagandet av nyckeln.

7.3.16 Index för prisjustering

Leverantörerna uppgav att det index för prisjustering som är angivet i nuvarande avtal, TPI 77,1 inte längre finns och har ersatts med TPI 77.11.



7.3.17 Avgift vid resa utomlands

En kompletterande fråga ställdes till leverantörerna avseende vilka avgifter de tillämpar vid resor inom Norden samt till övriga europeiska länder.

För resor till de nordiska grannländerna varierar avgiften från ingen avgift upp till 592 SEK.

För resor till övriga europeiska länder varierar avgiften beroende på till vilket land, från 1000 till 3600 SEK, alla medger inte resor till samtliga europeiska länder.

7.4 Möte med branschorganisation

7.4.1 Om branschorganisationen

Biluthyrarna Sverige (BUS) är en sammanslutning för alla företag som arbetar med biluthyrning och annan bildelning.

BUS arbetar bland annat med rådgivning till medlemmar, tillhandahåller informationsregister och genomför den utbildning som krävs för att få biluthyrningstillstånd.

BUS organiserar idag över 90 % av biluthyrningsföretagen.

7.4.2 Redovisning av möte med branschorganisation

Nedan framgår de viktigaste frågorna som diskuterades på mötet.

7.4.3 Vad anser ni om uppdelningen av områden på ramavtalet (korttid upp till 30-dygn/långtid upp till 11 månader 30 dagar?)

Till skillnad från Kammarkollegiets ramavtal där långtidsförhyrning är begränsat till hyra upp till och med 11 månader och 30 dygn så har branschen en definition av långtidshyra som hyra upp till och med 11 månader 29 dygn. Bilhyra från ett år är att anse som leasing och regleras av annan lagstiftning än hyra.

De anser att den prismodell som används i långtidsförhyrning med uppdelning med olika månadspriser är relevant med hänsyn till att leverantören har lägre kostnad för hantering, tvätt och städning om bilen hyrs ut vid färre tillfällen.



7.4.4 Hur bör debitering ske vid långtidshyra om hyran inte avser jämna månader utan t.ex. 75 dagar.

De ansåg att lämpligast är att debitering sker enligt följande:

Antal hyresdagar x månadskostnad

30

7.4.5 Laddning av Elbilar och laddhybrider.

För laddhybrider garanteras inga laddnivåer vid bilens utlämnande.

För elbilar är minst 70 % laddning vid utlämning standard i branschen, men ofta har bilarna mer.

7.4.6 Lämplig körsträcka vid långtidsförhyrning

De anser att 350 mil per månad är långt och riskerar bli kostnadsdrivande, att även efterfråga ett lägre intervall med 200–250 mil skulle troligtvis ge lägre priser.

7.4.7 Körkortskontroll

Mot bakgrund av att det förekommit att myndigheter inte vill uppge namn på förare påtalade de att enligt lag (1998:492) lagen om biluthyrning, får ej fordon lämnas ut till obehörig förare.

7.5 Möte med Amadeus IT Group

Ett distansmöte genomfördes med Amadeus IT Group.

Amadeus är ett det GDS (Global Distribution System) som vanligast förekommande bland statliga myndigheter. Systemet används vid bokning av resor och omfattar flyg, tåg, taxi, hyrbilar och hotell.

Eftersom många myndigheter eller resebyråer som myndigheter bokar via använder Amadeus är det önskvärt att leverantörer av korttidförhyrning har koppling till Amadeus.

Till Amadeus ställdes frågor kring hur lång normal anslutningstid är för nya leverantörer är till Amadeus.

Av mötet framkom att det är svårt att ange någon exakt tid då det är ett avtal som behöver upprättas mellan hyrbilsföretaget och Amadeus, oftast tar det från sex månader till ett år. För att hyrbilsföretaget ska kunna teckna avtal med Amadeus krävs att minst 6000 bokningar görs per år. Därutöver krävs att hyrbilsföretaget har tekniska, kompetensmässiga och ekonomiska resurser för att samarbeta med Amadeus i implementeringsfasen.



7.6 Sammanfattning av marknadsundersökning

- Som helhet anser leverantörerna att nuvarande ramavtal fungerar bra.
- Leverantörerna anser inte att de haft möjlighet att justera sina priser motsvarande deras ökade kostnadsbild.
- Uppdelningen av fordon i grupper baserat på ACRISS är bra.
- En månadshyra bör definieras som 30 dygn och bruten månadshyra bör debiteras med antal hyrda dagar gånger månadskostnaden delat med 30.
- För laddhybrider garanteras leverantörerna som regel inga laddnivåer vid utlämning och för elbilar garanteras som regel 70–80 %.
- Vid utlandsresor tas en avgift ut, avgiften varierar mellan leverantörerna och är beroende på vilket land bilen kommer att köras i, den avgiften är inte reglerad i nuvarande ramavtal.

8 Omvärldsanalys

8.1 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.

Hyrbilsbranschen är tack vare ny teknik på väg att förändras och mer flexibla app-baserade nyckellösa lösningar kommer. Dock bedöms den nya tekniken i första hand användas inom bilpooler som verkar lokalt och i dagsläget inte vara utbredd bland rikstäckande hyrbilsföretag.



9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

9.1 Relevant lagstiftning

Lag (1998:492) om biluthyrning

Lagen gäller för yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för kortare tid än ett år. Enligt denna lag krävs tillstånd för att driva en uthyrningsrörelse.

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.

9.2 Moms

Vid hyra av personbil är 50 % av momsen avdragsgill till skillnad från vid köp av personbilar då momsen inte är avdragsgill. Av Skatteverkets hemsida framgår följande⁴:
"Du får dra av 50 procent av den ingående momsen om du hyr (leasar) en personbil. För att du ska få göra avdrag krävs att bilen används i mer än ringa omfattning (mer än 100 mil per år) i momspliktig verksamhet. I övrigt finns inget krav på hur mycket bilen måste användas i verksamheten. Du får även dra av 50 procent av momsen om du korttidshyr en bil i samband med en tjänsteresa."

⁴<https://skatteverket.se/foretag/moms/sarskildamomsregler/bilarochmoms.4.58d555751259e4d6616800010628.html>



10 Hållbarhet och tillgänglighet

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 livscykeln. 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 onödig användning av negativt miljöpåverkande resurser som elektricitet, resor, papper och liknande.

Enligt *Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar* ska myndigheter vid fordonshyra välja en miljöbil. Med miljöbil avses här en bil som uppfyller kraven för klimatbonusbil. Eftersom klimatbonusen är avskaffad finns inte begreppet längre, men enligt senaste definitionen av en klimatbonusbil avsågs en bil som släpper ut högst 30 gram koldioxid per km alternativt drivs med fordonsgas.

Om det finns särskilda skäl, får en myndighet enligt förordningen göra avsteg från kravet på miljöbil. Eftersom det inom hyrbilsbranschen finns väldigt få transportbilar och utbudet av personbilar som uppfyller kravet för miljöbil inte täcker myndigheters behov är det nödvändigt att även bilar med högre utsläpp är möjligt att hyra. För dessa bilar anger förordningen att personbilar inte ska släppa ut mer än 225 och för lätta lastbilar 230 gram koldioxid per km.

På motsvarande sätt som vid upphandlingen av nuvarande ramavtal bör miljökrav även ställas gällande fordonsvård avseende tvättlokaler och bilvårdsprodukter.

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 oskäligen 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.

I förstudien har en helhetsbedömning gjorts av risken för oskäligen arbetsvillkor i kommande upphandling. Upphandlingsmyndigheten har inte genomfört en behövlighetsbedömning för det aktuella området, men har däremot angett generella utgångspunkter för behövlighetsbedömningen, samt identifierat ett antal riskindikatorer för oskäligen arbetsvillkor. Kammarkollegiet har utifrån dessa utgångspunkter stämt av med branschorganisationen och frågat leverantörerna ifall de anser att det är behövligt att ställa arbetsrättsliga villkor baserade på kollektivavtal.

Leverantörerna tillämpar Unionen och Transports kollektivavtal. Ingen har ansett att det finns en risk för oskäligen arbetsvillkor inom den krets av leverantörer som är presumtiva anbudsgivare i en eventuellt kommande ramavtalsupphandling. Vilket även bekräftas av Goodpoint i deras rapport *Hållbarhetsanalys*.

Goodpoint lyfter dock fram i rapporten *Hållbarhetsanalys* att det finns risk för oskäligen arbetsvillkor avseende bilvårdspersonal och krav bör därav likt vid upphandlingen av nuvarande ramavtal ställas för den kategorin personal. Grund för dessa villkor bör vara



Svenska Transportarbetareförbundet och Almega Tjänsteföretagen kollektivavtal för *Bilvårdspersonal anställda vid biluthyrningsföretag*.

Under förstudiearbete publicerades en artikel i media som är relevant att nämna eftersom den berör bilmärken som tillhandahålls av hyrbilsleverantörerna⁵. Den handlar om granskningen av barnarbetet i glimmergruvorna på Madagaskar. Glimmer används av flera elbilstillverkare bl.a. Tesla, Volvo och BMW. De tre biltillverkarna har, som svar på Aftonbladets uppgifter, hänvisat till olika policytexter som uttrycker en nolltolerans mot barnarbete.

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.

Vid referensgruppsmöten har frågan ställts om det finns behov av tillgänglighetskrav, men inga önskemål har framkommit.

Vid leverantörsmöten och möte med branschorganisationen har även frågan om lämpliga tillgänglighetskrav ställts, men inga förslag på krav har framkommit.

De tillgänglighetsanpassningar som görs av fordon är i första hand ombyggnation till handreglage för rullstolsburna och den typen av ombyggnation är inte aktuell vid fordonsförhyrning.

⁵ <https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/2B6e9x/hemliga-mejlet-avslojar-volvo-cars-hamtar-glimmer-fran-ryssland>



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 fordonsförhyrning 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. 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 inte enbart kommer att behandla personuppgifter såsom personuppgiftsansvariga. Detta innebär att ett personuppgiftsbiträdesavtal kan komma att behöva tecknas vid anskaffning från ramavtal inom området. I ramavtalsupphandlingen medför detta att personuppgiftsbiträdesavtal bör biläggas samt att möjliga kravställningar enligt dataskyddsförordningen ska beaktas.



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.

Inom fordonsförhyrningsbranschen kan beställningar generellt sett tas emot via myndigheternas e-handelssystem, leverantörernas webbutiker, e-post, telefon, men även via resebyråer.

När bokning sker via resebyrå underlättas det av om det kan ske via GDS, myndigheterna använder i första hand Amadeus. I nuvarande ramavtal har det framkommit att det varit problem att boka via GDS, dels beroende på att en leverantör initialt saknade koppling till Amadeus, dels beroende på att leverantörerna har 24 timmar på sig att svara på avrop.

Vad det gäller bokning via resebyrå/GDS har det framkommit att den typen av bokning endast sker vid korttidshyror i samband med resor och inte alls för långtidshyror.



13 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Som helhet bedöms nuvarande ramavtal i sitt upplägg fungera bra. Vissa saker behöver dock förändras eller tydliggöras, vilka redovisas nedan.

- Tydlig definition av vad som avses med en (1) månad inom långtidsförhyrning, förslagsvis 30 dygn.
- Reglera hur en bruten månad t.ex. 45 dygn ska debiteras, förslagsvis:
månadspris x antal hyrda dagar
30
- Kostnaden för övermil bör ingå vid beräkningen i den dynamiska rangordningen inom långtidsförhyrning. I nuvarande ramavtal tillåts inte kostnad för övermil att beaktas vid avrop, kostnaden skiljer dock omotiverat mycket, från 2,25–142 SEK/mil.
- Överväga att anta ytterligare 1–2 leverantörer med hänsyn till att avropsberättigade upplever att det under vissa perioder råder brist på efterfrågade fordon, i synnerhet elbilar.
- Eftersom ägandekostnaderna på grund av högre inköpspris är betydligt högre för elbilar än fossilt drivna bilar bör hyreskostnaden vara högre för elbilar. Om leverantörerna får ta ut ett högre pris motiverar det dem troligtvis att köpa in fler elbilar.



14 Slutsatser

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

Omsättningen på ramavtalet var under perioden 2022-04-08–2023-04-07 drygt 172 000 000 SEK, varav korttidsförhyrning stod för ca 83 000 000 SEK och långtidsförhyrning ca 89 000 000 SEK. Ramavtalet används i stor omfattning av både små och stora myndigheter. Avropsberättigade myndigheter får därmed anses avropa från ramavtalet ofta, i en stor omfattning och till stora värden varför projektgruppen anser att kriterierna för att genomföra en upphandling är uppfyllda.



15 Källförteckning

15.1 Möten med myndigheter

Referensgruppsmöte distansmöte:

- Riksdagsförvaltningen
- Trafikverket
- Arbetsförmedlingen
- Transportstyrelsen
- Naturvårdsverket
- Migrationsverket
- Polismyndigheten
- Skatteverket
- Försäkringskassan

Referensgruppsmöte i Kammarkollegiets lokaler:

- Arbetsmiljöverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

15.2 Möten med leverantörer och andra organisationer

- Europeisk Biluthyrning AB (Europcar)
- First Rent A Car Aktiebolag (Hertz)
- Mabi Hyrbilar AB
- Nordic MasterCar AB (Sixt)
- Sweden Rent A Car AB (Avis)
- OKQ8 AB
- Circle K Sverige AB
- Amadeus IT Group

15.3 Möte med branschorganisation

- Biluthyrarna Sverige AB, BUS

15.4 Enkätutskick till myndigheter

Enkäten till myndigheter avseende förstudie "Fordonsförhyrning" skickades ut till sammanlagt 216 mottagare 2023-09-08. Enkäten skulle besvaras senast 2023-09-23. 103 respondenter besvarade enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på 47,7 %.



15.5 Referenslitteratur och andra källor

- Goodpoints rapport, Hållbarhetsanalyser 2023
- Svenska Transportarbetarförbundet, Kollektivavtal Bilvårdpersonal anställda vid biluthyrningsföretag 2023–2025

Webbsidor

- ACRISS, www.acriss.org/car-codes/ (2023-11-30)
- Biluthyrarna Sverige, www.biluthyrarna.se (2023-11-30)
- Upphandlingsmyndigheten, www.upphandlingsmyndigheten.se (2023-11-30)
- Sveriges riksdag, <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020486-om-miljo-och-sfs-2020-486/> (2023-11-30)
- Sveriges riksdag, <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1998492-om-biluthyrning-sfs-1998-492/> (2023-11-30)
- Skatteverket, <https://skatteverket.se/foretag/moms/sarskildamomsregler/bilarochmoms.4.58d555751259e4d6616800010628.html> (2023-11-30)
- Aftonbladet, <https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/KnVapX/efter-aftonbladets-glimmeravslojande-svenska-investerare-reagerar>
- Aftonbladet, <https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/2B6e9x/hemliga-mejlet-avslojar-volvo-cars-hamtar-glimmer-fran-ryssland>