

# Förstudierapport inom Fordonsförhyrning

Dnr 23.2-7605-19



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

1 Sammanfattning .....	3
2 Inledning .....	4
3 Föregående upphandling .....	8
4 Nuvarande ramavtal .....	13
5 Information om ramavtalen .....	22
6 Offentlig sektors behov.....	23
7 Marknadsundersökning .....	40
8 Omvärldsanalys.....	50
9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd.....	51
10 Hållbarhet.....	52
11 Säkerhet och SUA.....	63
12 Dataskyddsförordningen.....	64
13 E-handel .....	65
14 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling.....	67
15 Slutsatser .....	69
16 Källförteckning.....	70
17 Bilagor.....	73

# 1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet för fordonsförhyrning består av tre delar och löper ut 2021-04-07. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling ska genomföras.

Informationsinhämtning har skett genom enkäter och möten med myndigheter och leverantörer. Projektgruppen har även haft ett möte med en branschorganisation. Projektet har också tagit del av ramavtalsförvaltarnas samlade erfarenheter av ramavtalsområdet.

Av den information som framkommit i myndighetsenkätsvaren, under mötet med referensgruppen och under enskilda möten med myndigheter kan det konstateras att de avropande myndigheterna tycker att nuvarande ramavtal i stort har fungerat bra men att det finns vissa delar som kan förbättras.

Statistiken visar att ramavtalet används i stor utsträckning. Den höga nyttjandegraden bekräftas även av myndighetsenkäten där 62,7% 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:

William Friberg och Mattias Ek

## 2 Inledning

### 2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Kammarkollegiet och omfattar fordonsförhyring.

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

### 2.2 Mål med förstudien

Syftet med förstudien är att samla information och kunskap om pågående utveckling inom 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 och 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

Syftet med förstudierapporten har inte varit att ta fram en kravspecifikation till en kommande upphandling, och således är eventuella krav som kan ställas endast beskrivna på en övergripande nivå. Förstudierapporten beskriver nuläget 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.

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



Kommuner och landsting har således inte rätt att avropa från det statliga ramavtalet 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 dem som inte gör det idag.
- Kommuner, landsting och andra upphandlande myndigheter (IT och telekom-avtal).
- 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,
- 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 eventuell kommande upphandling. Därtill har en referensgrupp med deltagare från olika avropande myndigheter deltagit i förstudien och bidragit med värdefull information och synpunkter. Inom förstudien har även enskilda möten genomförts med myndigheter.

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.

Projektgruppen har även skickat ut en enkät till leverantörerna i branschen som är medlemmar i Biluthyrarna Sverige.

Möte har hållits med ansvarig ramavtalsförvaltare från Kammarkollegiet och ansvariga för Kammarkollegiets fokusområden.

Det kommer att göras en samlad bedömning av all information som inkommer i förstudien för att på så sätt undersöka hur en upphandling ska utformas på bästa sätt. Det kan



innebära att förslag från enskilda intressenter inte alltid kan beaktas vid utformningen av en eventuellt kommande upphandling.

## 2.6 Definitioner och förklaringar

I förstudien förekommer ett antal begrepp som används i branschen. 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.<sup>1</sup>

### **CNG**

CNG är en förkortning för Compressed Natural Gas och är en typ av fordonsgas.

### **Elbil**

Elbilar drivs av en eller flera elmotorer med el från ett batteri som kan laddas. De har inget avgasrör och själva körningen ger inga koldioxidutsläpp. Batteriet kan väga mellan 200 - 500 kg och saknar förbränningsmotor, växellåda och bränsletank.<sup>2</sup>

### **Elhybrid**

Elhybrider har två motorer, en förbränningsmotor och en elmotor som kan driva bilen samtidigt eller var för sig. Elhybrider kan inte laddas med el utan det är förbränningsmotorn som laddar elmotorns batteri under färd.<sup>3</sup>

### **Envägsförhyrning**

Envägsförhyrning innebär 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.<sup>4</sup>

### **Fordonsgas**

Fordonsgas är samlingsnamnet för drivmedlet som används i gasfordon och består av biogas och naturgas.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Se <https://www.acriss.org/>, hämtad 2020-03-09.

<sup>2</sup> Se <https://www.miljofordon.se/bilar/elbil-och-laddhybrid/>, hämtad 2020-01-30.

<sup>3</sup> Se <https://www.miljofordon.se/bilar/elhybrid/>, hämtad 2020-01-30.

<sup>4</sup> Se <https://www.euroncap.com/sv/om-euro-ncap/>, hämtad 2020-03-09.

<sup>5</sup> Se <https://www.miljofordon.se/bilar/gasbil/>, hämtad 2020-01-30.



### **Gasbil**

Gasbilar skiljer sig inte mycket från bensinbilar men har oftast två tanksystem, ett för bensin och ett för gas. Vissa transportfordon har bara gastankar.<sup>6</sup>

### **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.<sup>7</sup>

### **Kortidsförhyrning**

Med korttidsförhyrning avses i denna förstudie hyra av fordon upp till och med 30 dagar.

### **Laddhybrid**

Laddhybrider kan även kallas plug-in-hybrider, och har en förbränningsmotor och en elmotor. Elmotorn drivs med el från ett batteri som kan laddas, men batteriet räcker inte lika långt som i en elbil.<sup>8</sup>

### **LNG och LBG**

LNG är en förkortning för Liquefied Natural Gas vilket är flytande naturgas. LBG är en förkortning för Liquefied Biogas vilket är flytande biogas. Dessa drivmedel passar för tunga transporter.<sup>9</sup>

### **Långtidsförhyrning**

Med långtidsförhyrning avses i denna förstudie hyra av fordon från 1 månad upp till och med 11 månader och 30 dagar.

### **NEDC**

NEDC är en förkortning för New European Driving Cycle som var den europeiska standarden för mätning av utsläpp och bränsleförbrukning för personbilar. NEDC har ersatts av WLTP.<sup>10</sup>

### **Transportfordon**

Med transportfordon avses i denna förstudie fordon med vilket transporter utförs, till exempel godstransporter och fraktfordon. Personbilar ses inte som transportfordon.

### **WLTP**

WLTP är en förkortning för (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). WLTP är ett laboratorietest som mäter bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och föroreningar från personbilar.<sup>11</sup>

---

<sup>6</sup> Se <https://www.miljofordon.se/bilar/gasbil/>, hämtad 2020-01-30.

<sup>7</sup> Se <http://www.businessdictionary.com/definition/Global-Distribution-System-GDS.html>, hämtad 2020-03-09.

<sup>8</sup> Se <https://www.miljofordon.se/bilar/elbil-och-laddhybrid/>, hämtad 2020-01-30.

<sup>9</sup> Se <https://fordonsgas.se/tanka-gas/var-gas/lng-och-lbg-flytande-gasenergi-for-tunga-transporter/>, hämtad 2020-03-09.

<sup>10</sup> Se <https://carplus.se/blogg/nedc/>, hämtat 2020-03-09.

<sup>11</sup> Se <http://wltpfakta.se/vad-ar-wltp-och-hur-fungerar-det/>, hämtat 2020-03-09.



## 3 Föregående upphandling

### 3.1 Upphandlingsform och tidpunkter för anbudsgivning och tilldelning

Den föregående upphandlingen genomfördes enligt ett öppet förfarande och som tilldelningsgrund användes lägsta pris. Upphandlingsdokumentet publicerades den 2016-10-06 och sista anbudsdag var den 2016-11-21. Ramavtalet började gälla från och med den 2017-04-08

### 3.2 Upphandlingens omfattning

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

### 3.3 Anbudsområden

Upphandlingen var indelad i tre anbudsområden; korttidsförhyring, långtidsförhyring södra Sverige (Götaland och Svealand) och långtidsförhyring norra Sverige (Norrländ).

Med korttidsförhyring menas fordonshyra upp till 30 dygn och med långtidsförhyring menas fordonshyra från 1 månad upp till 11 månader och 30 dygn.

Anbud kunde lämnas på ett eller flera av områdena.

### 3.4 Kvalificering och kravspecifikation

#### 3.4.1 Leverantörskvalificering

Nedan anges några exempel på krav som ställdes i leverantörskvalificeringen.

##### *Kvalitetssäkringssystem*

Statens inköpscentral ställde krav på att anbudsgivare skulle ha ett kvalitetssäkringssystem för den egna verksamheten som minst omfattade och beskrev följande:

1. Rutin för kompetensutveckling hos berörd personal.
2. Rutin för hantering av avvikelser och reklamationer.
3. Rutin för revision av kvalitetssäkringssystemet.

Lämnad beskrivning skulle vara så utförlig att det framgick att 1-3 ovan var uppfyllt eller så skulle anbudsgivaren inneha certifiering enligt SS-EN ISO 9001 eller motsvarande





standard som inkluderar de ovan nämnda rutinerna.

#### *Ekonomisk ställning*

Statens inköpscentral ställde även krav på anbudsgivares ekonomiska ställning. Kravet var att anbudsgivare ska inneha ett kreditomdöme om lägst 40 enligt affärs- och kreditupplysningsföretaget Creditsafe.

### 3.4.2 Kravspecifikationer

Nedan anges några exempel på krav som ställdes i kravspecifikationerna.

#### 3.4.2.1 Samtliga anbudsområden

##### Fordonsklasser

Ramavtalsleverantören ska kunna tillhandahålla fordon ur samtliga fordonsklasser som framgår av upphandlingsunderlaget. För fordon som är testade enligt EURO NCAP ligger EURO NCAP:s klassindelning till grund för klassindelningen på detta ramavtal i enlighet med vad som anges i bilaga Fordonsklasser.

##### Trafiksäkerhet

Samtliga fordon vid utförande av tjänsten ska uppfylla tillämpliga krav i vid var tid gällande (under hela ramavtalsperioden) "Förordning (SFS 2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor" avseende bilhyra.

##### Miljökrav

Samtliga fordon vid utförande av tjänsten (med undantag fyrhjulsdrivna personbilar med upp till fyra sittplatser utöver föraren) ska uppfylla tillämpliga miljökrav i vid var tid gällande (under hela ramavtalsperioden) "Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor". Fyrhjulsdrivna personbilar med upp till fyra sittplatser utöver föraren ska släppa ut högst 175 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning enligt uppgift i vägtrafikregistret.

##### Vinterdäck

Ramavtalsleverantören ska vid användning av vinterdäck nyttja dubbfria friktionsdäck såvida inte lokala förutsättningar motiverar användning av dubbdäck. Avropsberättigad kan vid avrop kravställa att fordonet ska vara utrustat med dubbdäck.

#### 3.4.2.2 Kravspecifikation anbudsområde 1 Korttidsförhyring

##### Geografisk täckning

Anbudsgivaren ska ha rikstäckande verksamhet. Det innebär att anbudsgivaren senast 30 dagar efter ramavtalets undertecknande ska ha utlämning av bilar på minst 20 av i upphandlingsunderlaget angivna 25 orters flygplatser och på minst 26 av i upphandlingsunderlaget angivna 32 orters järnvägsstationer/hamnterminal.

##### Bokning

Bokning av fordon ska vid ramavtalets start kunna ske på samtliga nedanstående sätt:

- GDS (Global Distribution System) såsom Amadeus eller motsvarande
- Telefon
- E-post



- Online via webbplats

#### Envägsförhyrning

Det ska vara möjligt att lämna förhyrt fordon på annan plats än där fordonet hämtades.

#### Hämtning och lämning

Ramavtalsleverantören ska kostnadsfritt leverera och hämta fordon under kontorstid, kl. 07–18, inom en radie av 15 km från utlämningsstället.

Ramavtalsleverantören ska mot ersättning kunna leverera och hämta fordon utanför ovan nämnda radie samt utanför kontorstid, kl. 18-07. På flygplatser och järnvägsstationer ska ramavtalsleverantören kostnadsfritt lämna ut och ta emot fordon under hela flygplatsens eller järnvägsstationens öppettider.

#### Extrautrustning

Fordon ska på begäran kunna vara utrustade med följande extrautrustning:

- Takbox eller skidställ
- GPS
- Lastförskjutningsgaller (kombibilar och minibussar)
- Draganordning

Begäran ska ställas i skälig tid till ramavtalsleverantören.

### 3.4.2.3 Kravspecifikation anbudsområde 2 Långtidsförhyrning södra Sverige och anbudsområde 3 Långtidsförhyrning norra Sverige

#### Geografisk täckning södra Sverige

Anbudsgivaren ska ha geografiskt spridd verksamhet. Detta innebär att anbudsgivaren senast 30 dagar efter ramavtalets undertecknande ska ha utlämning av fordon på minst 36 av i upphandlingsunderlaget angivna 45 orter/kommuner.

#### Geografisk täckning Norra Sverige

Anbudsgivaren ska ha geografisk spridd verksamhet. Detta innebär att anbudsgivaren senast 30 dagar efter ramavtalets undertecknande ska ha utlämning av fordon på minst 15 av i upphandlingsunderlaget angivna 18 orter/kommuner.

#### Bokning

Bokning av fordon ska kunna ske på samtliga nedanstående sätt:

- Telefon
- E-post
- Online via webbplats

#### Hämtning och lämning

Ramavtalsleverantören ska kostnadsfritt leverera och hämta fordon under kontorstid, kl. 09–16, inom en radie av 30 km från utlämningsstället. Ramavtalsleverantören ska mot ersättning kunna leverera och hämta fordon utanför ovan nämnda radie.

#### Extrautrustning

Fordon ska på begäran kunna vara utrustade med följande extrautrustning:

- Lastförskjutningsgaller eller motsvarande (kombibilar och minibussar)
- Takbox eller skidställ



- Draganordning
- GPS

Begäran ska ställas i skälig tid till ramavtalsleverantören.

Fordon som förhyrs under minst 6 månader ska på begäran kunna förses med:

- Alkolås
- ISA
- Brandsläckare

Ramavtalsleverantören ska fakturera avropsberättigad de faktiska kostnaderna som är kopplade till att utrusta fordon med alkolås, ISA och/eller brandsläckare.

### 3.4.3 Utvärdering och avropsordning

#### 3.4.3.1 Utvärdering

Kammarkollegiet tecknade, per anbudsområde, ramavtal med de tre (3) leverantörerna som lämnade det lägsta totala utvärderingspriset.

Respektive anbudsområde utvärderades med hjälp av en priskorg där anbudsgivarna inkom med priser för de olika fordonsgrupperna utifrån olika hyresperioder som viktades utifrån beräknade volymer.

#### ***Korttidsförhyrning***

I anbudsområdet för korttidsförhyrning inkom anbudsgivarna med priser för följande hyresperioder:

- Dygnshyror med fri körsträcka.
- Veckoslutshyra med fri körsträcka.
- Veckohyra med fri körsträcka.
- Månadshyra med fri körsträcka.

Anbudsgivarna inkom även med följande priser som inte utvärderades:

#### *Extrautrustning*

Priser per dygn för tillägg för elbil/laddhybrid, tillägg för gasbil, lastförskjutningsgaller (kombibilar och minibussar), takbox eller skidställ, draganordning, GPS, självriskeliminering, extra förare och automat.

#### *Övriga priser*

Priser för kostnad för hämtning/lämning av fordon utanför radie om 15 km från hyrbilskontoret, kostnad för hämtning/lämning av fordon utanför ordinarie kontorstid, kostnad för envägsförhyrning samt flygplatsavgift.

#### ***Långtidsförhyrning***

I anbudsområdena för långtidsförhyrning inkom anbudsgivarna med priser för följande hyresperioder:

- Pris per månad 1–3, vid förhyrning om minst 1 månad, upp till 3 månader. Inklusivt genomsnittlig körsträcka om 3500 km per månad.



- Pris per månad 1–6, vid förhyrning om minst 3 månader, upp till 6 månader. Inklusive genomsnittlig körsträcka om 3500 km per månad.
- Pris per månad 1–11, vid förhyrning om minst 6 månader, upp till 11 månader + 30 dygn. Inklusive genomsnittlig körsträcka om 3500 km per månad.

Anbudsgivarna inkom även med följande priser som inte utvärderades:

*Extrautrustning*

Priser för tillägg för elbil/laddhybrid, tillägg för gasbil, lastförskjutningsgaller (kombobilar och minibussar), takbox eller skidställ, draganordning, motor- och kupévärmare samt motorvärmarsladd, GPS, självriskeliminering och automat.

*Övriga priser*

Kostnad för leverans/hämtning av fordon utanför radie om 30 km från hyrbilskontoret.

3.4.3.2 Avropsordning

Avropsordningen för korttidsförhyrning är fast rangordning där avropsberättigad myndighet i första hand ska vända sig till den ramavtalsleverantör som har rangordnats högst inom anbudsområdet.

Avropsordningen för långtidsförhyrning är dynamisk rangordning där avropsberättigad myndighet i första hand ska vända sig till den ramavtalsleverantör som erbjuder det efterfrågade fordonet till lägst pris enligt ramavtalets priser (inklusive eventuell utrustning och kostnad för leverans/hämtning).

# 4 Nuvarande ramavtal

## 4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen, som började gälla från den 2017-04-08, gäller till och med den 2021-04-07.

## 4.2 Antagna ramavtalsleverantörer

### 4.2.1 Korttidsförhyring

Följande ramavtalsleverantörer antogs:

- First Rent A Car Aktiebolag (Hertz)
- Nordic MasterCar AB (Sixt rent a car)
- Europeisk Biluthyrning Aktiebolag (Europcar)

### 4.2.2 Långtidsförhyring södra Sverige

Följande ramavtalsleverantörer antogs:

- Europeisk Biluthyrning Aktiebolag (Europcar)
- First Rent A Car Aktiebolag (Hertz)
- Sweden Rent A Car AB (Avis)

### 4.2.3 Långtidsförhyring norra Sverige

Följande ramavtalsleverantörer antogs:

- Europeisk Biluthyrning Aktiebolag (Europcar)
- First Rent A Car Aktiebolag (Hertz)
- Sweden Rent A Car AB (Avis)

Av ovanstående ramavtalsleverantörer räknas Sixt som små och medelstora företag, Europcar och Avis som medelstora företag och Hertz som stort företag enligt Europeiska kommissionens definition av små företag och medelstora företag.<sup>12</sup> Observera dock att företag under vissa förutsättningar inte anses vara ett mikroföretag eller små och medelstort företag (SMF), om företaget till exempel ingår i en koncern.<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Se till exempel <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/leverantor/SME/>.

<sup>13</sup> Se Europeiska kommissionen, Användarhandledning om definitionen av SMF-företag.



### 4.3 Total omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende år 2017-04-08 – 2019-12-31. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av de fyra ramavtalsleverantörerna. I vissa avsnitt redovisas enbart statistik för år 2018 – 2019.

#### 4.3.1 Total omsättning och totalt antal hyresdygn per år

##### *Total omsättning per år för korttidsförhyring och långtidsförhyring*

2018	2019
269 579 416 kr	295 085 702 kr

##### *Totalt antal hyresdygn per år för både korttidsförhyring och långtidsförhyring*

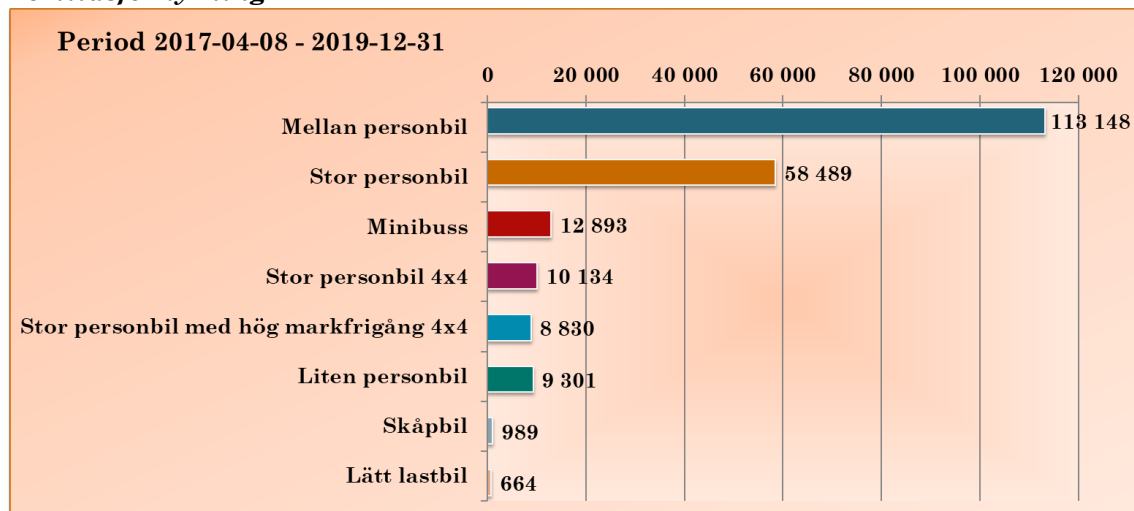
2018	2019
597 924 dygn	629 076 dygn

##### *Total omsättning per leverantör för perioden 2017-04-08 – 2019-12-31*

<b>Hertz</b>	502 565 787 kr
<b>Avis</b>	114 292 489 kr
<b>Europcar</b>	88 238 775 kr
<b>Sixt</b>	33 683 297 kr

#### 4.3.2 Antal förhyringar per fordonskategori

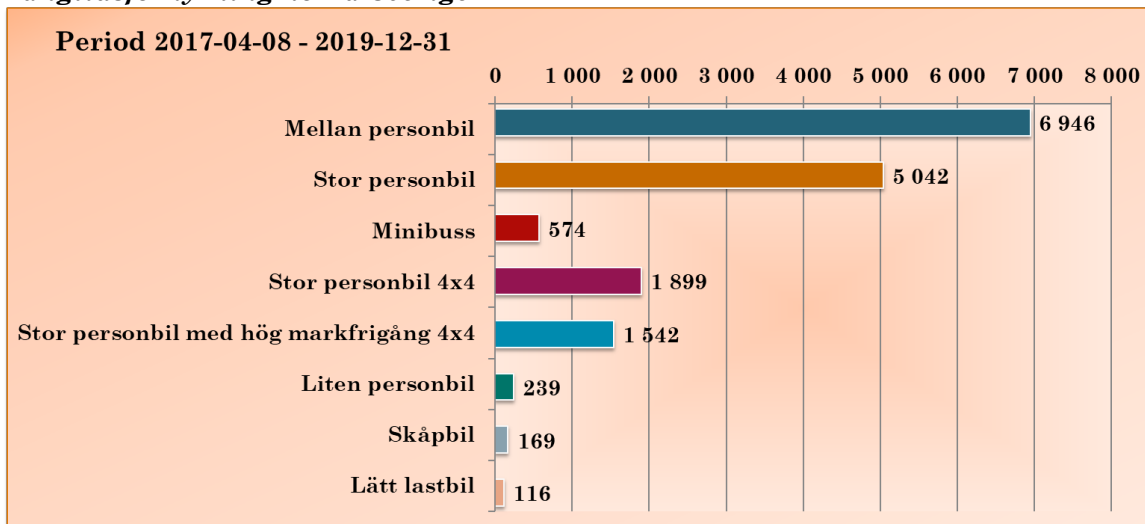
##### *Korttidsförhyring*



Det totala antalet korttidsförhyringar är 214 448 stycken.

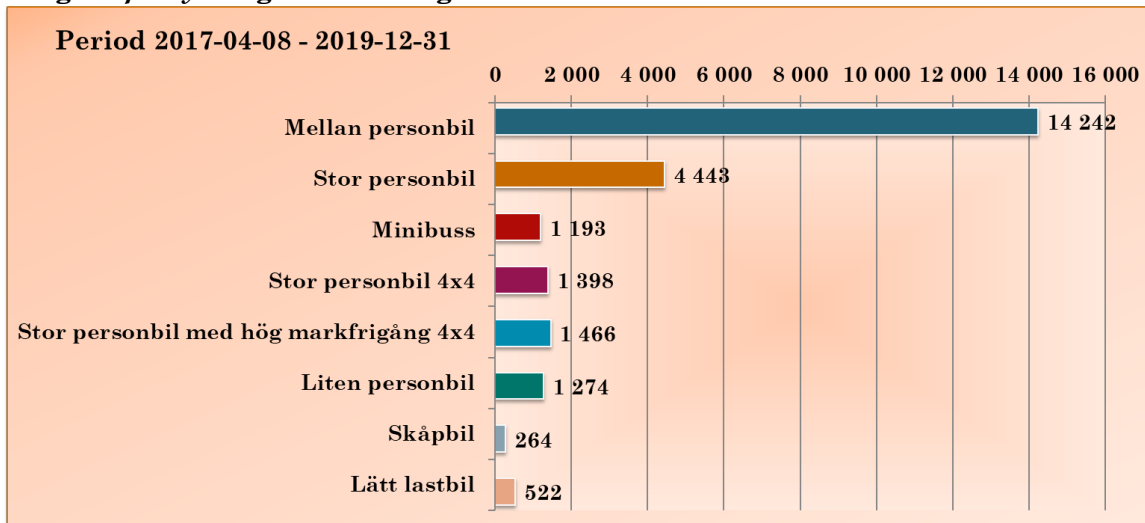


**Långtidsförhyrning norra Sverige**



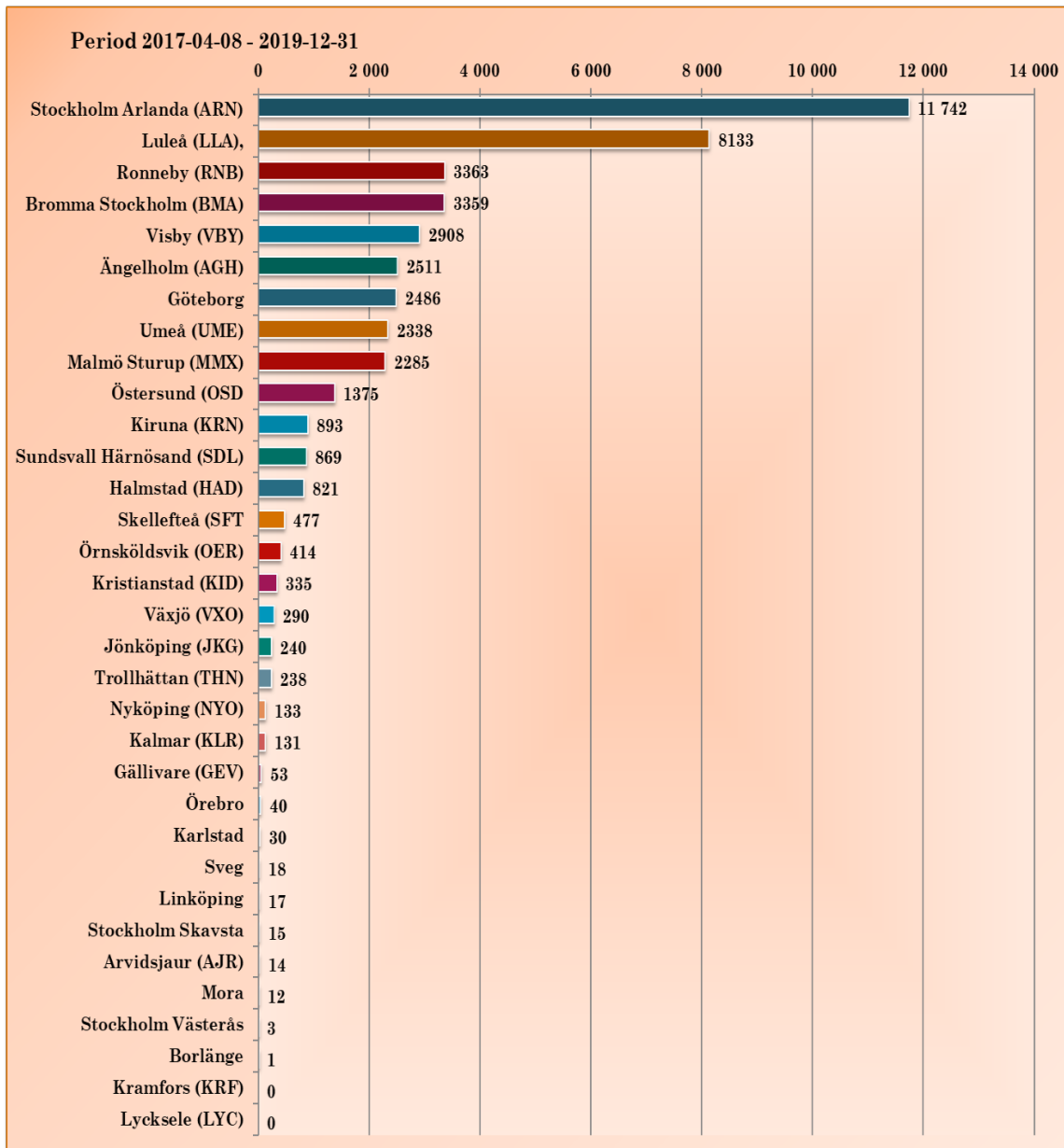
Det totala antalet långtidsförhyrningar i norra Sverige är 16 527 stycken.

**Långtidsförhyrning södra Sverige**



Det totalt antalet långtidsförhyrningar i södra Sverige 24 802 stycken.

### 4.3.3 Antal korttidsförhyrningar per flygplats

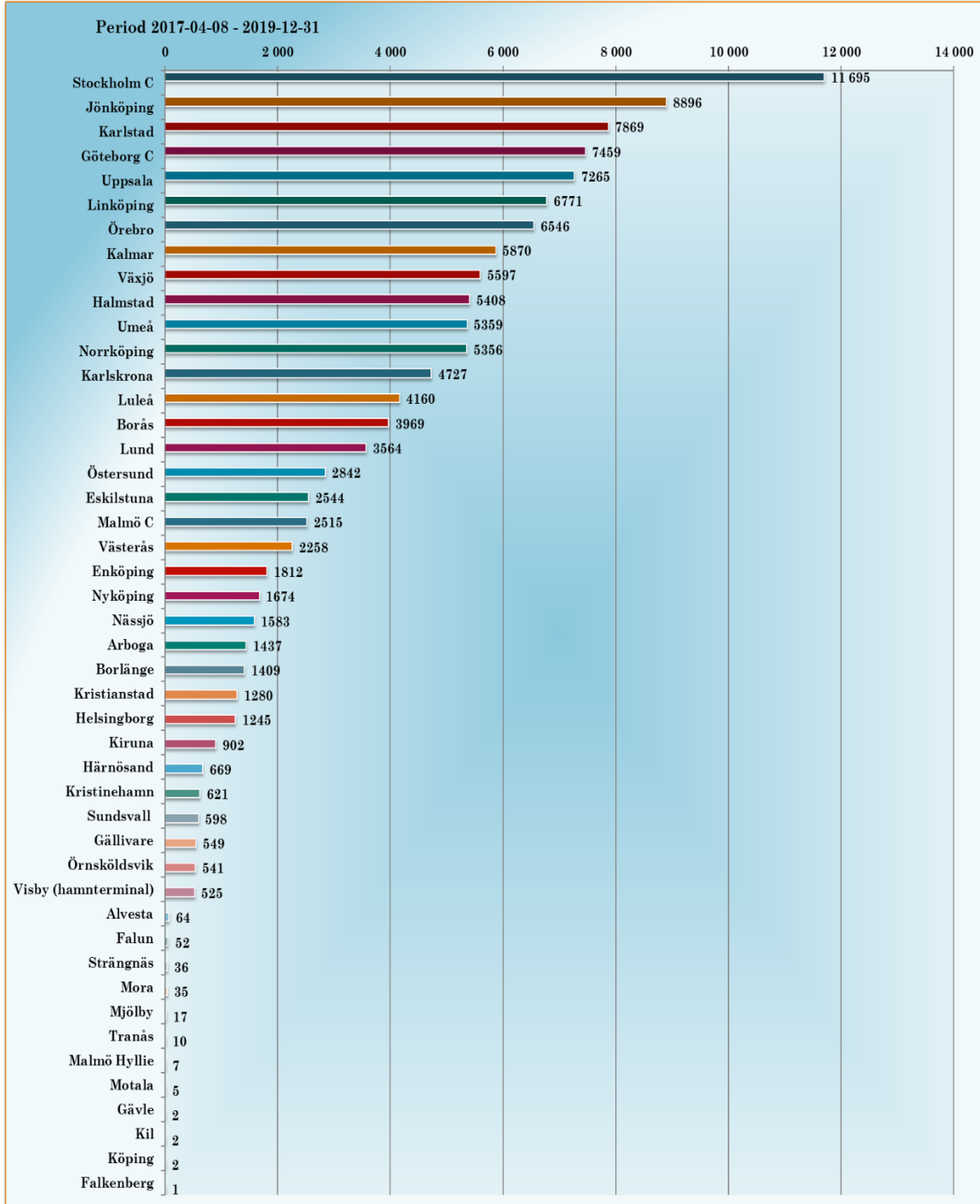


Det totala antalet korttidsförhyrningar vid flygplatser är 45 544 stycken.





#### 4.3.4 Antal korttidsförhyrning per järnvägsstation/hamnterminal



Totalt antal korttidsförhyrningar vid järnvägsstationer/hamncentraler är 125 748 stycken.



#### 4.3.5 Antal långtidsförhyrningar per ort

I tabellen nedan framgår antalet långtidsförhyrningar per ort under perioden 2017-04-08 – 2019-12-31.

<b>Södra Sverige</b>	
<b>Dalarnas län</b>	
Borlänge	871
Falun	467
Ludvika	159
<b>Uppsala län</b>	
Enköping	90
Uppsala	1 376
<b>Västmanlands län</b>	
Köping	0
Västerås	1 410
<b>Örebro län</b>	
Örebro	1 213
<b>Värmlands län</b>	
Karlstad	1 392
<b>Stockholms län</b>	
Stockholm	2 077
Södertälje	106
<b>Södermanlands län</b>	
Eskilstuna	962
Katrineholm	45
Nyköping	524
<b>Västra Götalands län</b>	
Borås	875
Göteborg	2 080
Karlsborg	169
Lidköping	904
Skövde	1 584
Trollhättan	412
Uddevalla	613
Vänersborg	41
<b>Östergötlands län</b>	
Linköping	1 174
Motala	212
Norrköping	271
<b>Kalmar län</b>	
Kalmar	1 328
Oskarshamn	208
Västervik	306
<b>Jönköpings län</b>	
Tranås	10
Jönköping	1 237
Nässjö	311
Värnamo	256



<b>Gotlands län</b>	
Visby	176
<b>Hallands län</b>	
Halmstad	1 059
Varberg	100
<b>Kronobergs län</b>	
Ljungby	254
Växjö	1 056
<b>Blekinge län</b>	
Karlskrona	876
Ronneby	307
<b>Skåne län</b>	
Helsingborg	765
Kristianstad	1 663
Lund	817
Malmö	1 098
Ystad	207
Ängelholm	309
<b>Totalsumma Södra Sverige</b>	<b>31 370</b>
<b>Norra Sverige</b>	
<b>Norrbottens län</b>	
Arvidsjaur	86
Boden	166
Jokkmokk	0
Kiruna	108
Luleå	804
Piteå	12
<b>Västerbottens län</b>	
Skellefteå	216
Umeå	1 668
<b>Västernorrlands län</b>	
Härnösand	578
Kramfors	84
Sollefteå	195
Sundsvall	564
Örnsköldsvik	195
<b>Jämtlands län</b>	
Östersund	1 064
<b>Gävleborgs län</b>	
Bollnäs	149
Gävle	626
Hudiksvall	82
Söderhamn	141
<b>Totalsumma Norra Sverige</b>	<b>6 738</b>
<b>Totalsumma</b>	<b>38 108</b>



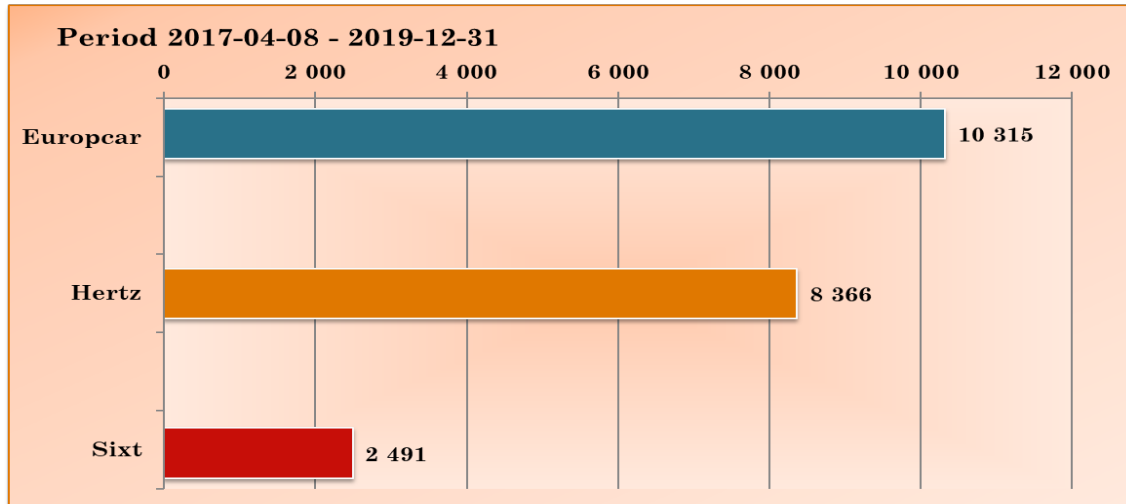
#### 4.3.6 Antal långtidsförhyrningar i övriga orter

I tabellen nedan framgår antalet långtidsförhyrningar per ort i övriga orter under perioden 2017-04-08 – 2019-12-31.

<b>Södra Sverige</b>	
<b>Blekinge län</b>	
Karlshamn	<b>153</b>
<b>Dalarnas län</b>	
Mora	<b>1</b>
<b>Jönköpings län</b>	
Vetlanda	<b>63</b>
<b>Kalmar län</b>	
Vimmerby	<b>104</b>
<b>Skåne län</b>	
Hässleholm	<b>1</b>
<b>Stockholms län</b>	
Norrtälje	<b>57</b>
<b>Södermanlands län</b>	
Strängnäs	<b>3</b>
<b>Värmlands län</b>	
Arvika	<b>63</b>
Kristinehamn	<b>1</b>
<b>Västmanlands län</b>	
Arboga	<b>89</b>
<b>Västra Götalands län</b>	
Falköping	<b>31</b>
Skara	<b>299</b>
Mariestad	<b>45</b>
Ulricehamn	<b>46</b>
<b>Örebro län</b>	
Karlskoga	<b>128</b>
<b>Totalsumma Södra Sverige</b>	<b>1 084</b>
<b>Norra Sverige</b>	
<b>Gävleborgs län</b>	
Ljusdal	<b>18</b>
<b>Västerbottens län</b>	
Lycksele	<b>67</b>
<b>Totalsumma Norra Sverige</b>	<b>85</b>
<b>Totalsumma</b>	<b>1 169</b>

#### 4.3.7 Antalet envägsförhyrningar (korttidsförhyrning)

Diagrammet nedan visar antalet envägsförhyrningar och fördelningen mellan ramavtalsleverantörerna för anbudsområdet korttidsförhyrning under perioden 2017-04-08 – 2019-12-31.



#### 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](http://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 mail som telefon.

## 6 Offentlig sektors behov

### 6.1 Inledning

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

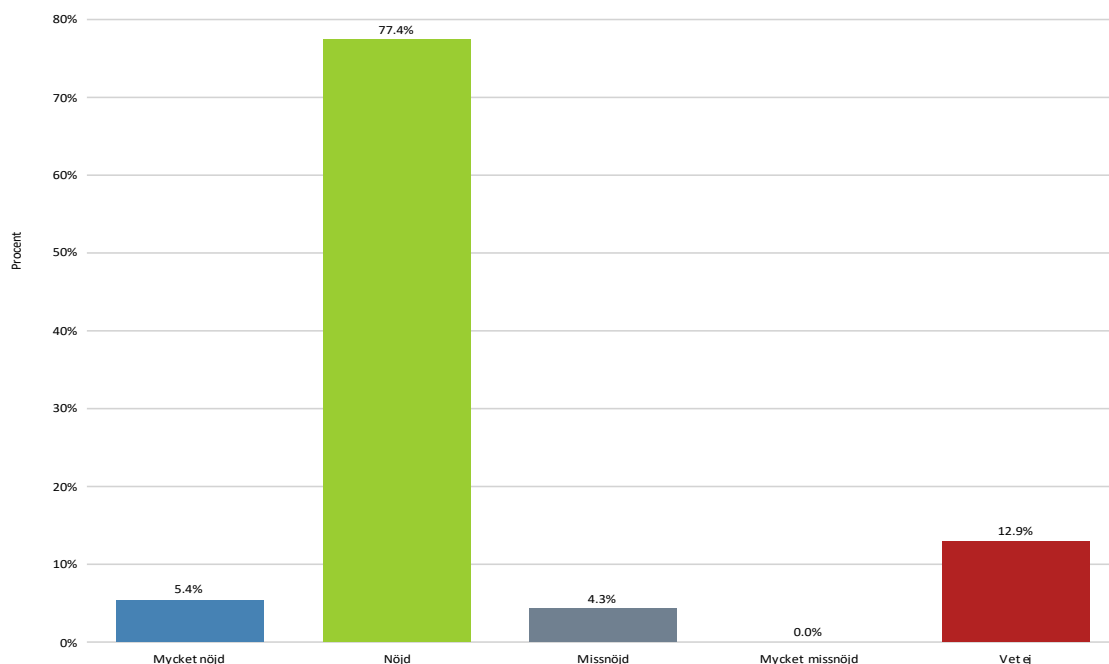
### 6.2 Myndighetsenkät

En enkät gick ut till 243 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 134 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 55 %. Syftet med enkäten var att undersöka behovet av 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 Nuvarande ramavtal

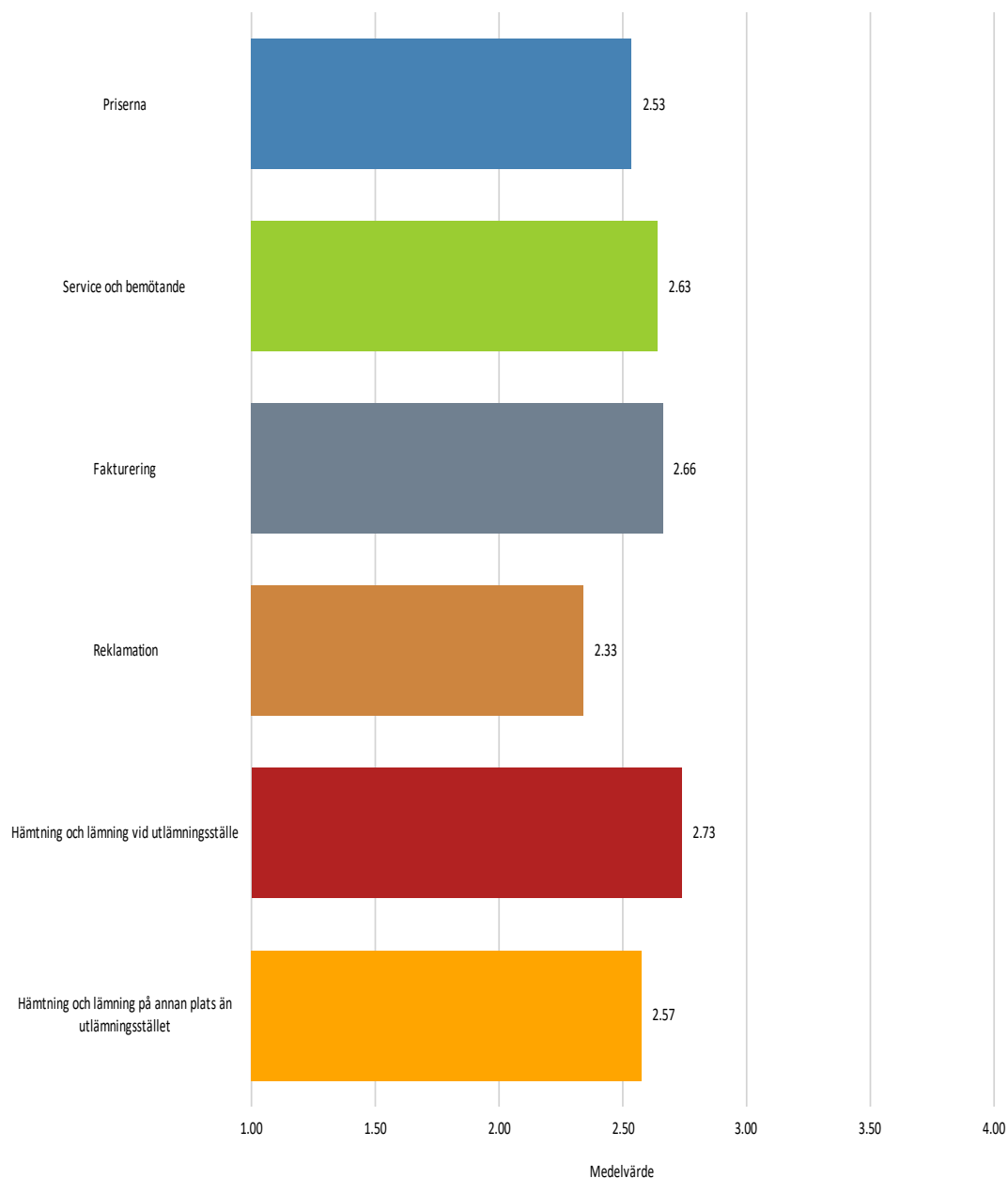
##### *Hur nöjda är ni överlag med nuvarande ramavtal?*

82,8 % av respondenterna svarar att man är nöjd eller mycket nöjd med det nuvarande ramavtalet. Endast 4,3 % av respondenterna har svarat att man är missnöjd och ingen har svarat att man är mycket missnöjd.



***Hur nöjda är ni med följande?***

Respondenterna hade även möjlighet att ange hur nöjda de var med nedanstående specificerade punkter. Resultatet är då inte lika positivt som för föregående fråga.

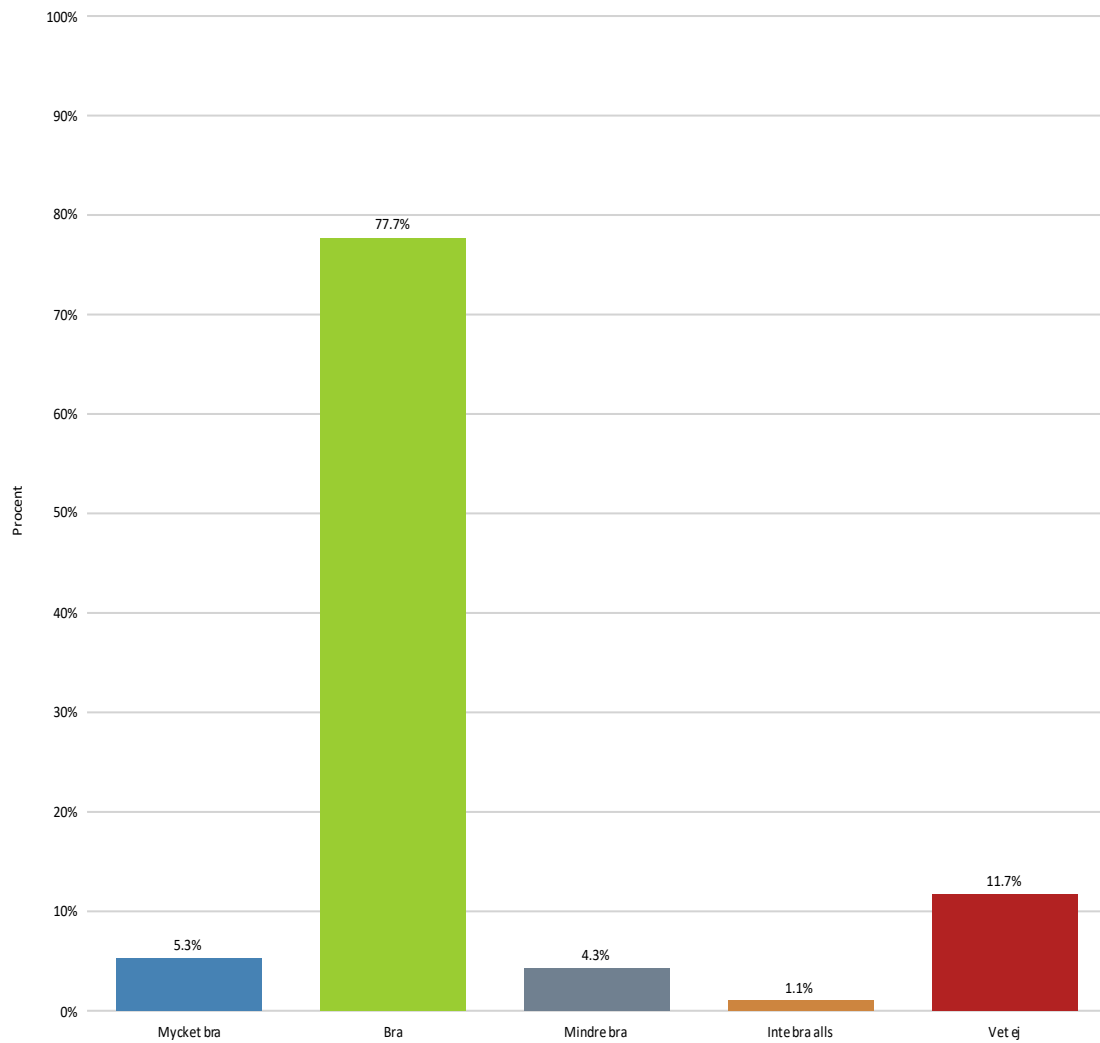




## 6.2.2 Uppdelning av nuvarande ramavtal

### *Vad anser ni om uppdelningen på nuvarande ramavtal?*

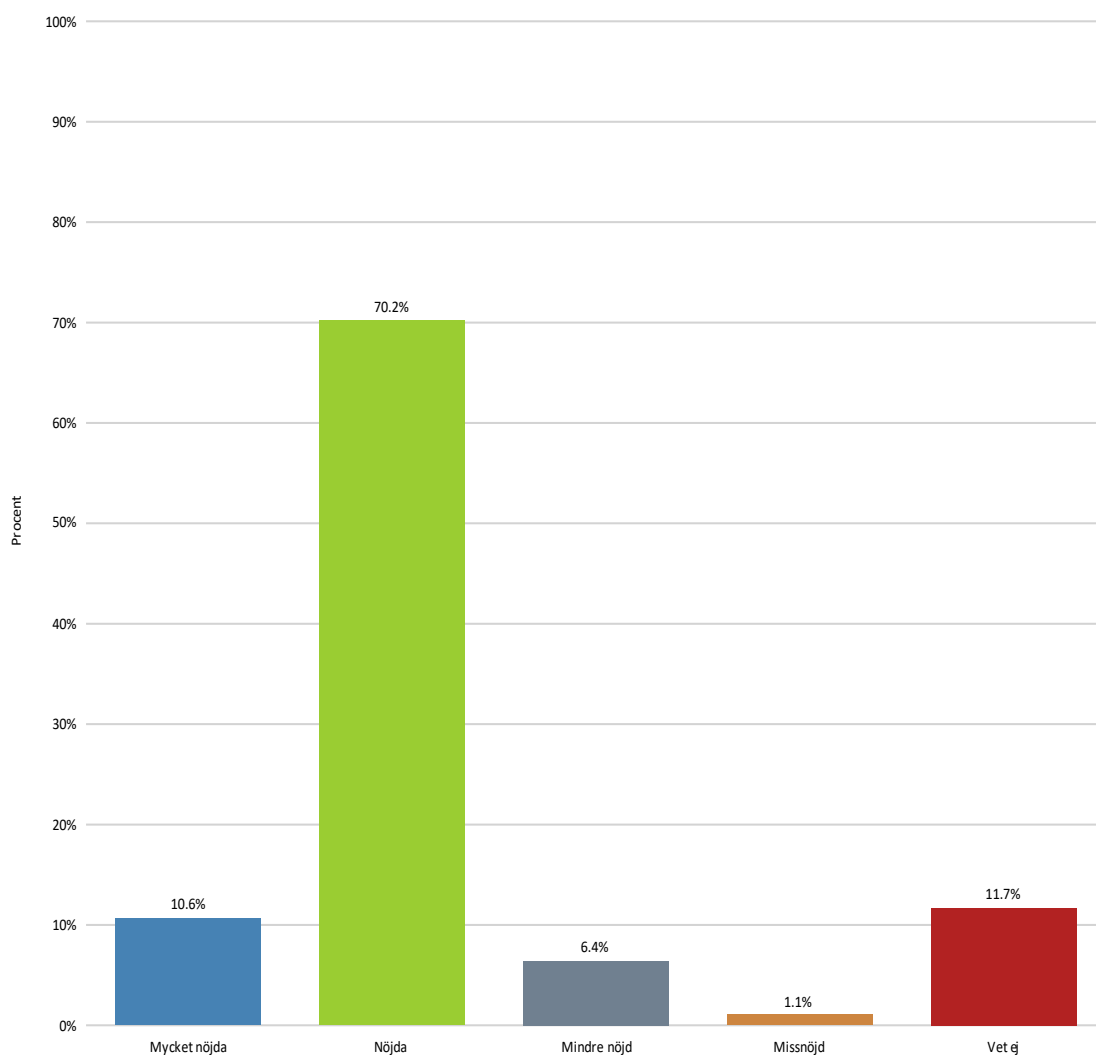
83 % av respondenterna svarar att man tycker att uppdelningen på ramavtalet är bra eller mycket bra. 5,4 % anser att den är mindre bra eller inte bra alls. 11,7 % av respondenterna har svarat att de inte har någon åsikt/vet ej avseende denna fråga.



### 6.2.3 Nöjdhet avropsförfaranden

#### *Hur nöjda är ni med avropsförfarandena?*

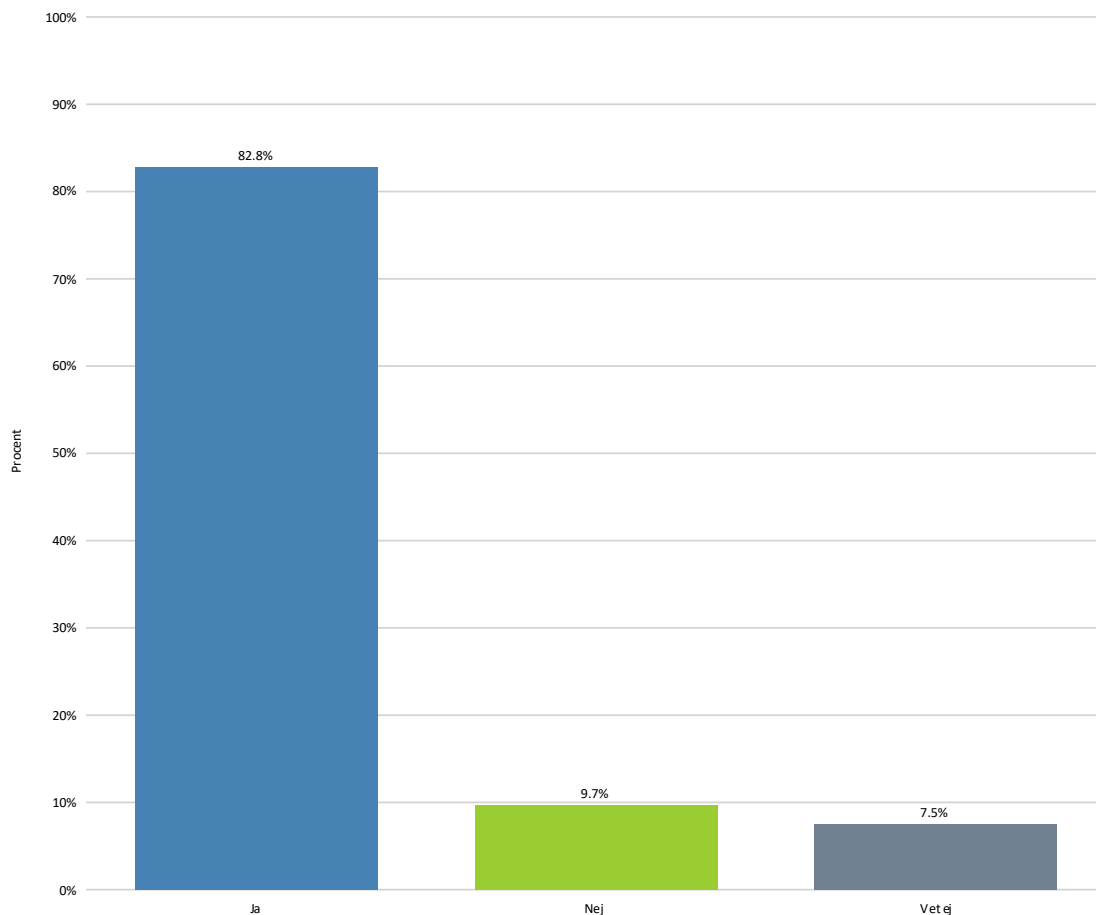
80,8 % av respondenterna svarade att de är nöjda eller mycket nöjda med avropsförfarandena. 7,5 % svarade att de är mindre nöjda eller missnöjda och 11,7 % kunde inte besvara frågan.



## 6.2.4 Nöjdhet avropsförfaranden

### *Är ni nöjda med utbudet av fordonstyper på ramavtalet?*

82,8 % av respondenterna anser att de är nöjda med utbudet av fordonstyper på nuvarande ramavtal. 7,5 % av respondenterna kunde inte besvara frågan.

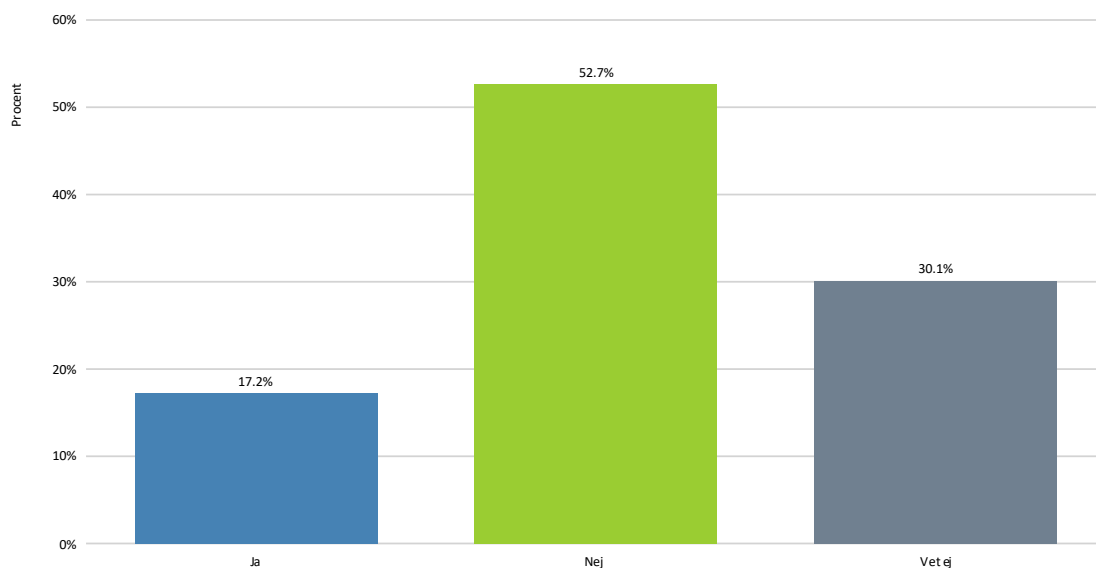


Fordonstyper som saknas i det nuvarande ramavtalet angavs vara miljöbilar, elbilar, gasbilar samt fyrhjulsdrivna fordon i mellanklassen.

## 6.2.5 Tjänster och tillbehör

### ***Finns det några tjänster eller fordonstillbehör som saknas i nuvarande ramavtal?***

52,7 % av respondenterna anser att det inte saknas några tjänster eller fordonstillbehör på nuvarande ramavtal. 17,2 % anser att det saknas tjänster eller fordonstillbehör på nuvarande ramavtal. Drygt en tredjedel, 30,1 %, av respondenterna kunde inte besvara frågan.



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

- "Bilar med dragkrok."
- "Alkolås?"
- "Tillbehör - i huvudsak extraljus och dubbdäck."
- "Tjänster - i huvudsak grundläggande skötsel såsom städ och tvätt 1–2 ggr/månad."
- "Tydlighet vad gäller däckbyten (sommar/vinter) samt besiktningar."
- "Bilar med dieseluppvärmning av kupé, för norra Sverige framförallt."
- "Motor och kupévärmare ska man inte heller behöva betala en extra dygnsavgift på för hyrbilar (långtidshyra) högre norrut."
- "Dubbdäck."
- "Extraljus, både bakåt och framåt. Dubbla nycklar, gäller framförallt vid långtidshyra."
- "Framkörning och hämtning på samtliga orter."
- "I nuvarande avtal är automatlåda ett tillval som medför en extrakostnad. Numera är ofta mer standard med automat till flertalet bilmodeller vilket kan innebära svårigheter att leverera bilar med manuell växellåda."
- "Saneringsavgift behöver upphandlas."

### 6.2.6 Förslag inför kommande upphandling

De flesta förslagen som respondenterna lämnade handlade om ett utökad utbud av miljöbilar och elbilar samt att miljökraven skulle skärpas. Respondenterna förslog även olika typer av extrautrustning och hade synpunkter på bland annat hämtning och lämning av fordon samt försäkringsvillkor. Nedan följer även några exempel på förslag på förbättringar eller förändringar inför kommande upphandling.

*Några synpunkter rörande tillbehör och tillhörande tjänster:*

- "Prissättningen för dragkrok och motorvärmare bör göras på annat sätt."
- "Tillvalen har dygnspriser - kostnad per månad stämmer bättre överens med att övriga kostnader för bilar anges per månad."
- "Möjlighet att avropa extraljus."
- "I första hand avtala bort alla tillkommande extra avgifter."
- "Förtydligande kring vad som avses med motor- och kupévärmare."
- "Extrautrustning som bör finnas med i avtalet är lätt lastbil under 3,5 ton med baklyft."
- "Att förse bilar med dubbdäck där så önskemål finns."
- "Skulle gärna få däck bytta från vinter-/sommardäck av bilfirman. Idag måste vi åka till respektive bilhyrningsplats själva för att få däcken bytta."
- "Vid långtidshyra ska det ingå städning av bilar invändigt och utvändigt när man hyr länge upp till ett år och längre."
- "Möjlighet att vara tydligare för hur uthyrarna kan ändra bilens standard utan att det kommer att kosta oss något."
- "Möjlighet att få dubbla nycklar till långtidshyrda bilar."

*Några synpunkter rörande bokning och fakturor:*

- "Att den del av momsens som vi får dra av ska vara uträknad på fakturan."
- "Bättre och snabbare återkoppling vid beställning önskas."
- "Önskar bättre service, får sällan en mejlbekräftelse på bokningen som vi har gjort."
- "Stöd i val av fordonstyp."
- "Ett problem vi upplever är att vid vissa utlämningsställen krävs att uppvisa eller registrera privat kontokort."
- "Vad som gäller för fakturering vs när man som privatperson behöver lämna ett kreditkort."

*Några övriga synpunkter:*

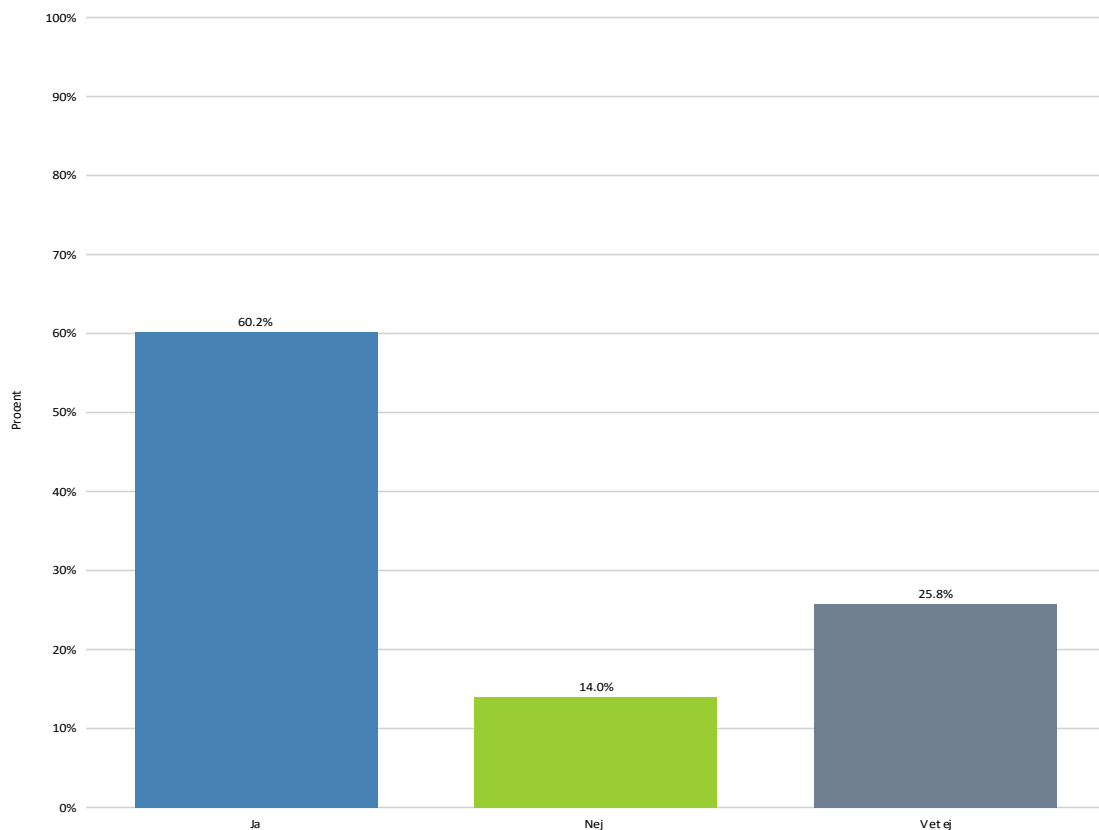
- "Att alla utlämningsställen har kännedom om och följer avtalet."
- "Tydligare beskrivning av hur avtal tecknas, enskilda medarbetare ska inte behöva stå som hyrestagare för myndighetens hyrbilar."
- "Vi har av säkerhetsskäl behov av dubbla uppsättningar av nycklar."
- "I relation till det höga pris som vi betalar borde det finnas utrymme för små märken och stenskott utan att man måste betala hög självrisk vid återlämnande av bil."

- ”Statistik borde kunna erhållas per bilhyra, nu kommer all statistik i en PDF och går ej att sortera.”
- ”Rangordnat avtal, automatväxlad standard och inte tillval, helhetspris för el- och gasbil.”
- ”Jag skulle vilja ha med möjligheten att hyra bilar för längre tid t.ex. bilar som behövs i ett projekt som pågår i ett par år eller så.”

## 6.2.7 Elbilar

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

60,2 % (32,4 %) av respondenterna svarar att man har önskemål om att kunna hyra elbilar och 14 % (28,8 %) svarar att man inte har det. 25,5 % (38,7 %) av respondenterna har dock svarat att de inte har någon åsikt avseende denna fråga. Siffrorna inom parentes är resultaten på samma fråga inför förra upphandlingen 2015.



De respondenter som svarade att man hade önskemål om att kunna hyra elbilar ombads även att beskriva sitt behov av elbilar samt uppskatta för hur stort värde man skulle avropa elbilar under ett fyraårigt ramavtal. Respondenternas har generellt svårt att ange ett uppskattat värde för behovet av elbilar under ett fyraårigt avtal. Värden som angavs var från 2000 kr till 40 000 000 kr.

Nedan följer några beskrivningar av respondenternas behov.



- ”Vi hyr gärna elbilar då det finns. Framförallt när det rör sig om hyra av bil för transporter inom närområdet.”
- ”För körning sträckor upp till 20 mil i vinterklimat.”
- ”Vårt önskemål är att vara så klimatsmarta som möjligt. Vad gäller biltransport vår målsättning är att samtliga genomförs med el/ gasbilar.”
- ”Miljöledningsarbetet kräver att vi använder oss utav miljö och klimatsmarta resesätt. Vi vill föregå med gott exempel och det är ett viktigt arbete för oss.”  
”Framst för kortare sträckor eller en hyra över en längre period.”
- ”Vi kan tänka oss att använda elbil som första val. Skulle det inte funka kan det bli en hybrid eller vanlig bil.”
- ”Myndigheten strävar efter fossilfrihet så de flesta förhyrningarna av "personbil" skulle kunna bli fossilfria genom att hyra elbil. Det är endast ett fåtal av fordonsförhyrningarna som av olika anledning är av art som gör att elbil inte är det lämpligaste valet.”
- ”Vi är i behov av elbilar för resor inom länet. Både små bilar och mellan till stora bilar.”
- ”Då vi ofta ibland rör oss över långa avstånd och på landsbygd där möjlighet till el-laddning sällan finns har vi även behov av Laddhybrider för att kunna förlänga räckvidden.”
- ”Använder oftast hyrbil vid kortare körning och då skulle det fungera bra med elbil.”
- ”Vi har ett behov av bilhyra, att det är en El-bil är ju då bättre då det anses vara ett bättre val för miljön. Problematiken är dock laddningsplatser på våra polisstationer, vi har nästan bara vanliga strömuttag på 8 amp-16/amp. Finns det ett behov av snabbaddning så blir det ett problem.”
- ”Vi har nu ett stort fokus på hur vi ska kunna resa mer miljövänligt och ett steg i rätt riktning är att kunna erbjuda elbil, elbil där det är möjligt att ladda tillräckligt för långa körsträckor.”
- ”För kortare sträckor 10-30 mil.”
- ”Mot bakgrund att vi är certifierade (ISO1400) är det ett starkt önskemål att ha tillgång till miljöbilar generellt sett.”
- ”Vi planerar en omställning till elbilar under de närmsta 2-4 åren och bedömer att ca 80% av bilparken ska kunna vara elbilar. I vissa geografiska områden, exempelvis övre Norrland, ser vi att ett visst behov av fossila bilar fortsatt kan vara aktuellt pga. exempelvis behov av 4WD.”
- ”Vi har både för korttidshyra och långtidshyra ett behov av elbilar eller liknande. Som statlig myndighet kör vi ganska mycket bil i tjänsten och vi ska uppnå målen för Agenda 2030.”
- ”I linje med de transportpolitiska målen innehåller vår strategiska fordonsriktning om att successivt ställa om till fossilfria transporter. Här finns en utmaning i att koppla ambitionen sett till batteriräckvidden och laddningsinfrastrukturen mot kort- och långtidshyra. Helt klart är dock att behovet kommer att öka.”

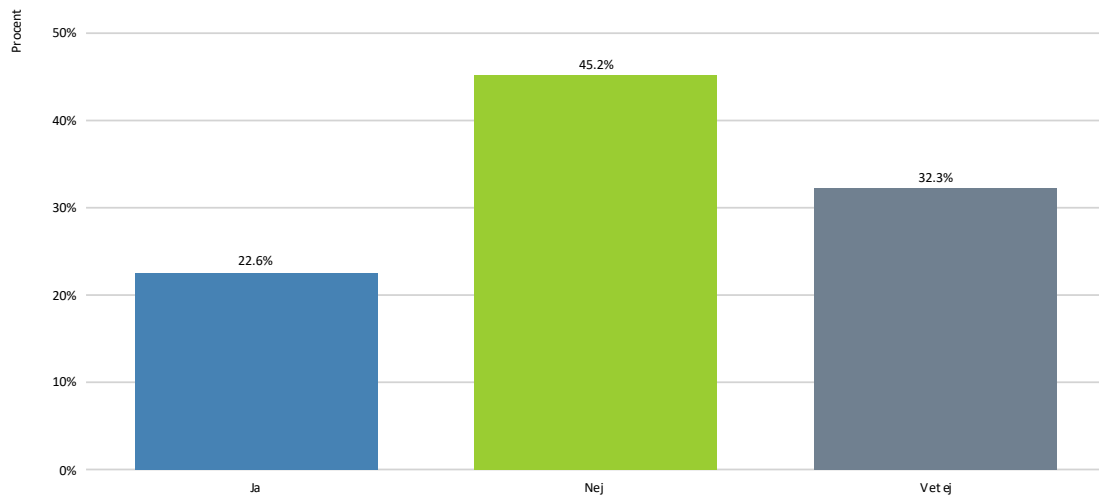
## 6.2.8 Bilpool

### ***Finns det i er organisation önskemål om att kunna hyra bil per timme genom bilpool?***

45,2 % av respondenterna svarar att man inte har önskemål om att hyra bil per timme.  
22,6 % anger att man har önskemål om att kunna hyra bil per timme. Över en tredjedel,



32,3 %, av respondenterna har dock svarat att de inte har någon åsikt avseende denna fråga.



De respondenter som svarade att man hade önskemål om att kunna hyra bil per timme ombads även att beskriva sitt behov av bilpool samt uppskatta för hur stort värde man skulle avropa bilpools-tjänster under ett fyraårigt ramavtal. De flesta av respondenterna har svårt att uppskatta värdet för en fyraårsperiod, en respondent anger 10 000 000 kr per år och en annan anger 2000 kr per år. Nedan följer några av respondenternas kommentarer kring behovet av bilpool.

- ”5–10 bilar i pool för flexiblare kunna välja färdssätt då behov uppkommer på kort sikt.”
- ”Ibland hyr vi bil för kortare tid, t.ex. en halvdag för att köra i närområdet, då kan en bilpool vara intressant.”
- ”Vi hade behövt kortare pass 2–4 timmar, i så fall skulle endast el/gasbilar varit intressanta.”
- ”Vi hyr regelbundet bil där behovet endast är 1–2 timmar/tillfälle, bra om man kunde dela med annan.”
- ”Det skulle kunna vara ett komplement till hyrbil både för kortare och längre uthyrningsperioder.”
- ”Vi har idag 3 egna bilar på myndigheten vilket är i underkant vilket innebär att personalen ganska ofta behöver använda egen bil mot milersättning. Ett alternativ till detta vore att ha tillgång till fler bilar genom en bilpool och då gärna elbilar/hybridbilar.”
- ”Vi har en egen liten bilpool där vi har miljövänligare bilar, el, biogas där vi har två långtidshyrda elbilar och en egen biogasbil som vi nyttjar i första hand och därefter hyr vi in.”
- ”Behovet är inte klarlagt men intresse finns.”
- ”Vi kan tänka oss bilpoolslösningar på de flesta orter, i synnerhet där vi kanske har samordningsmöjligheter med andra myndigheter som också vill ha bilpoolslösning.”
- ”Utmaningarna handlar oftast att det blir svårare att välja biltyp och extrautrustning samt att omställning till elbilar kan försvåras (eller förenklas beroende på leverantör).”

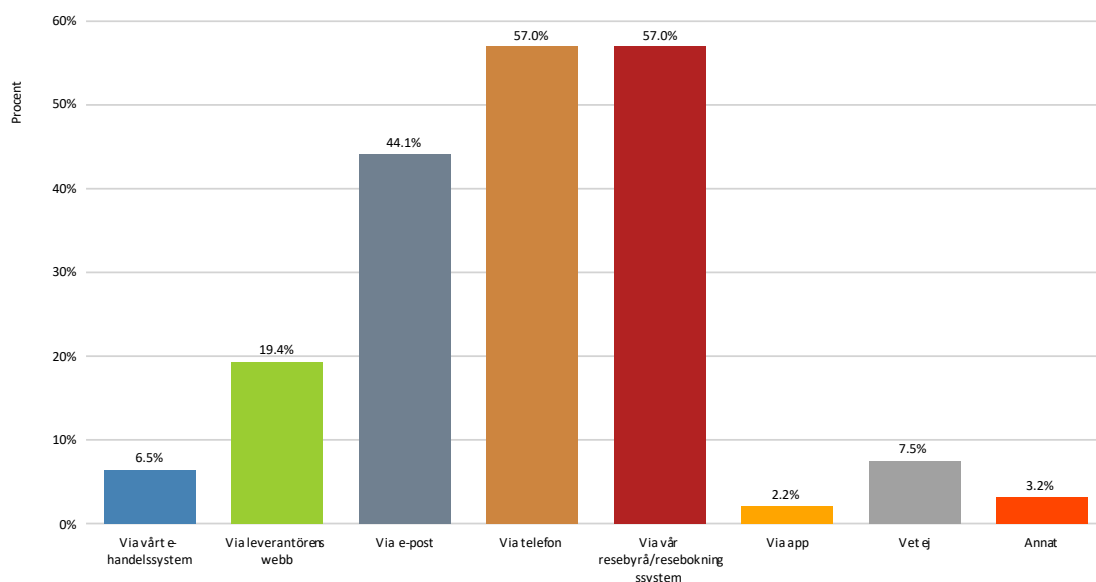


- ”Under sommarhalvåret är behovet av dygnsanvändning större. Under vinterhalvåret näst intill obefintligt.”
- ”Ibland behöver de bara ha en bil i några timmar och man måste ändå hyra en hel dag.”

## 6.2.9 Beställning och fakturering av fordonsförhyring

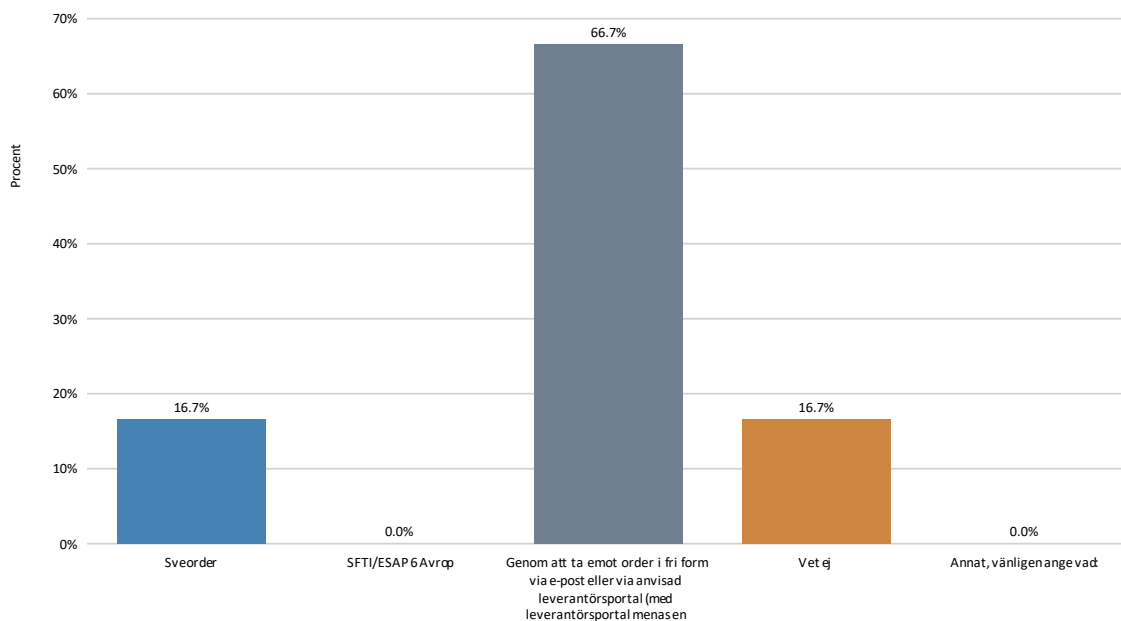
### *På vilket/vilka sätt gör ni idag bokningar/beställningar av hyrbilar?*

57 % av respondenterna beställer via telefon. Lika stor andel gör beställningar via resebyrå och 44,1 % beställer via e-post. 19,4 % gör beställningar via ramavtalsleverantörernas webbsidor.



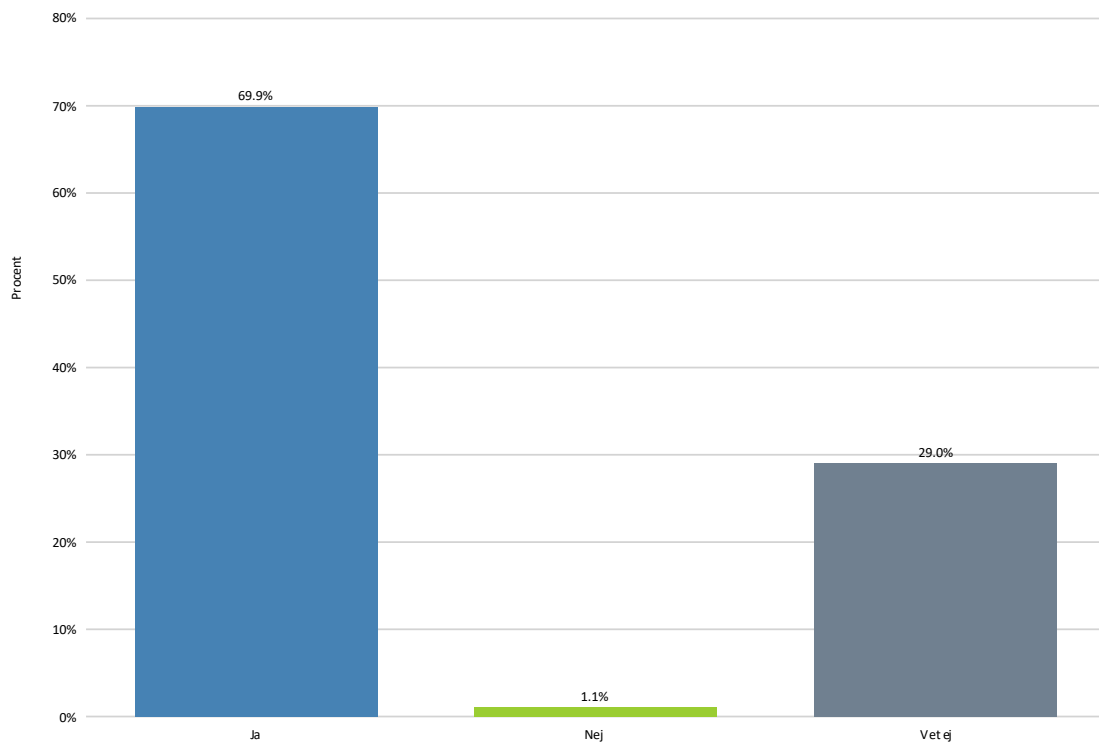
### *Vilken typ av elektronisk order använder ni för att boka/beställa hyrbilar?*

66,7 % av respondenterna använder e-post i fri form för att boka/beställa hyrbilar. 16,7 % använder Sveorder och 16,7 % har svarat att man inte vet.

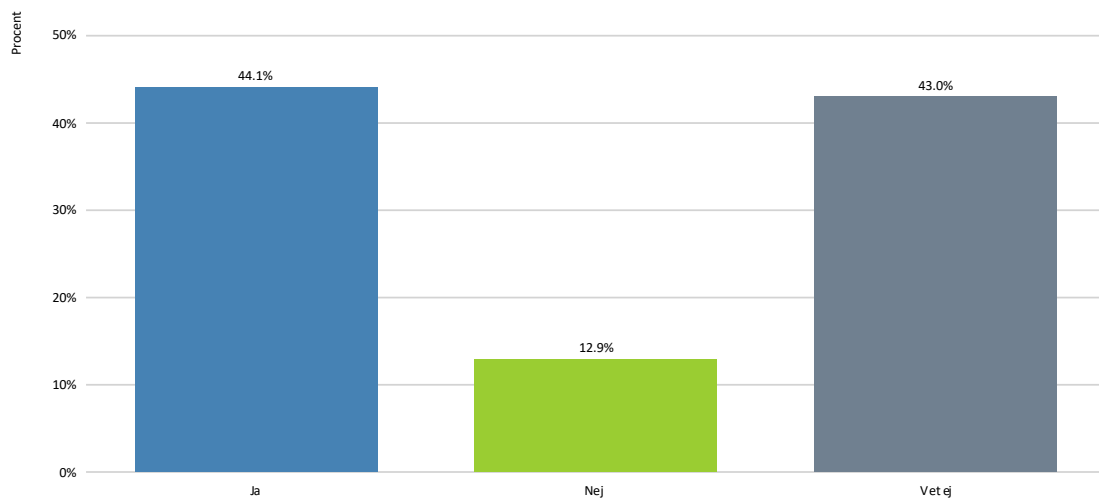


**Skickar leverantörer av hyrbilar e-fakturor till er om ni begär det?**

69,9 % av respondenter svarar att leverantörerna skickar e-fakturor. Endast 1,1 % svarar att leverantörerna inte gör det men nästan en tredjedel, 29 %, svarar att man inte vet.

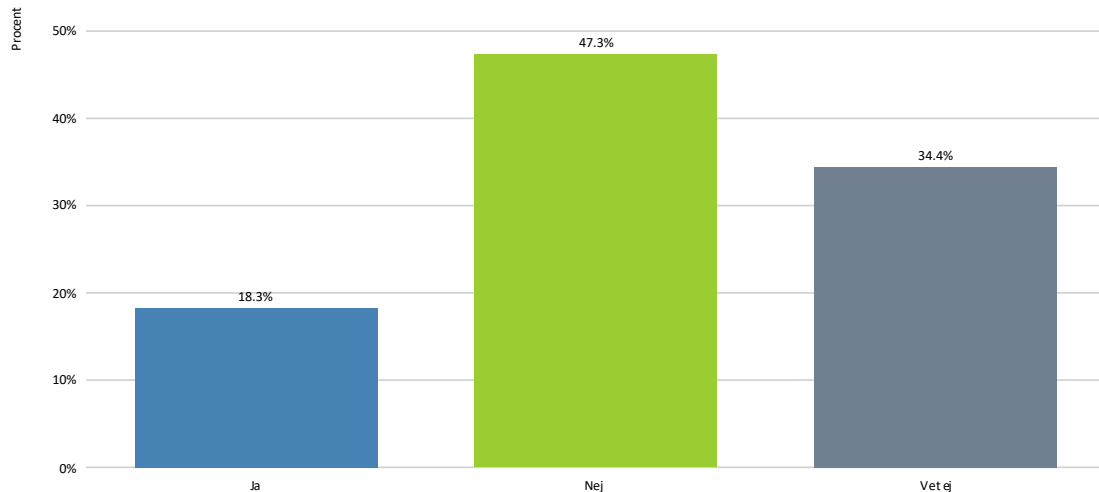
**Fakturerar leverantörer av hyrbilar er via ert resekonto, t.ex. American Express, Diners och Eurocard om ni begär det?**

44,1 % av respondenter svarar att leverantörerna fakturerar via önskat resekonto. 12,9 % svarar att leverantörerna inte gör det och hela 43 %, svarar att man inte vet.



**Har ni ett behov av att göra beställningar via leverantörs app?**

47,3 % av respondenter svarar att man inte har behov att göra beställningar via leverantörers app. 18,3 % svarar att man har behov och drygt en tredjedel 34,4 %, svarar att man inte vet om man har behov av att göra beställningar via leverantörs app.



### 6.2.10 Sammanfattning av myndighetsenkät

Nedan följer en sammanfattning om vad som framkommit i myndighetsenkäten:

- En majoritet av respondenterna använder sig av nuvarande ramavtal.
- 82,8 % av respondenterna anser att de överlag är nöjda med nuvarande ramavtal.
- De flesta respondenterna är nöjda med uppdelningen av ramavtalet.
- Flera respondenter önskar fler miljöbilsalternativ på ramavtalet.
- Två tredjedelar av respondenterna anger att man har önskemål om att kunna hyra elbilar.
- Drygt 20 % av respondenter anger att man har önskemål om bilpool.

### 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.

Sammanlagt bjöds 15 avropsberättigade myndigheter in till referensgruppsmöte eller separat möte. Nio personer från totalt åtta myndigheter deltog på referensgruppsmötet.

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.



Referensgruppsmötet bestod dels av individuella övningar, grupparbeten och diskussioner i helgrupp.

### 6.3.1 Fördelar med dagens ramavtal

Referensgruppen lyfte att uppdelningen av anbudsområdena och att båda avropsförfarandena, fast rangordning och dynamisk rangordning, har fungerat bra. Långtidsförhyring är det som verkar ha fungerat allra bäst.

Under referensgruppsmötet framkom även att utbudet huvudsakligen har varit bra då ramavtalsleverantörerna har stora fordonsparker, en god geografisk täckning och bra skick på hyrbilarna. Referensgruppen ansåg även att det har varit bra att ha tre ramavtalsleverantörer inom respektive anbudsområde, men anser att det skulle vara bra med ännu fler ramavtalsleverantörer.

Referensgruppen angav även att ramavtalsleverantörerna har haft en hög servicenivå under planering av större avrop och varit flexibla vad gäller byte av hyrbil under ramavtalsperioden. En referensgruppsdeltagare angav även att det nuvarande kravet på dubbdäck är bra.

### 6.3.2 Nackdelar med dagens ramavtal

Referensgruppen har identifierat några områden som har fungerat sämre på det nuvarande ramavtalet. Det ena området rör bokning där det under referensgruppsmötet framkom att det inte alltid fungerat bra med att få bokningsbekräftelse och att beställare inte har haft möjlighet att se tillgängliga bilar i bokningssystemen. Vissa myndigheter önskar inte heller digitala lösningar vid bokning och leverans av skaderapporter samt vill inte att anställda på myndigheten måste visa körkort vid utlämning av hyrbil. Det kan även vara kort framförhållning vid bilbyten under korttidsförhyring.

Hämtning respektive lämning av hyrbil är en del av ramavtalet som inte har fungerat bra. Referensgruppen angav att leverans av hyrbilar, även under kontorstid, kan fungera dåligt och att leverans ibland sker till fel plats. Det framkom även att leverantörer inte alltid hämtar bilen direkt efter hyresperiodens slut.

Angående tillbehör så lyfte referensgruppen fram att det finns en otydlighet vad gäller motor- och kupévärmare och extranycklar vid långtidsförhyring. Referensgruppen ansåg även att det är negativt att en extrakostnad tas ut vid beställning av automat och dragkrok och önskade att fler tillbehör ska ingå i hyran. Referensgruppen ansåg att de 350 fria milerna inte är tillräckligt för norra Sverige.

Referensgruppen lyfte även att tillgängligheten av hyrbilar inte är tillräckligt bra medan några referensgruppsdeltagare ansåg att utbudet var bra. Som exempel angavs att hyrbilar vid vissa tillfällen inte finns tillgängliga och att alla ramavtalsleverantörer inte kan tillhandahålla alla fordonsklasser, till exempel lätta lastbilar eller liten bil.



Referensgruppen ansåg även att det är för låga miljökrav i nuvarande ramavtal och att utbudet på miljöbilar är för dåligt. Det har även hänt att leverans skett av elbilar som inte är fulladdade.

Det framkom även under referensgruppsmötet att ansvaret kring skador på bilen är oklart samt att besiktningar har missats vid långtidsförhyrning och att högre krav borde ställas på dokumentation vid skador.

### 6.3.3 Uppdelning av upphandling och ramavtalsområden

Referensgruppen ansåg att uppdelning i korttidsförhyrning och långtidsförhyrning är bra.

Delar av referensgruppen ansåg inte att den geografiska uppdelningen bör kvarstå medan den andra delen av referensgruppen förespråkade en geografisk uppdelning ifall de olika hyrbilsleverantörerna skulle ha varierande täckning i landet.

Referensgruppen ansåg att bilpoolstjänster skulle kunna vara ett separat anbudsområde om det finns ett behov. Referensgruppsdeltagarna angav inte att de har något större behov av bilpoolstjänster. Andra leverantörer än dagens ramavtalsleverantörer skulle kunna leverera inom ett sådant anbudsområde.

Referensgruppen menade även att elbilar/hybridbilar skulle kunna vara ett separat anbudsområde. Delar av referensgruppen ansåg även att hyrbilar som drivs med förnyelsebara drivmedel också ska omfattas av ett sådan anbudsområde. Under referensgruppsmötet lyftes det fram att det är bra om kraven på miljöbilar är teknikneutrala och att det finns olika kategorier av miljöbilar.

### 6.3.4 Fordonsgrupper och tillbehör

Referensgruppen ansåg att de nuvarande fordonsgrupperna är bra och bör kvarstå. Vissa önskade dock att fordonen ska klassificeras utifrån ACRISS-koderna. Liten personbil hyrs enligt referensgruppen i en liten omfattning.

Referensgruppen ansåg att elbilar, elhybrider och gasbilar ska utgöra egna fordonsgrupper. Om en ramavtalsleverantör inte kan tillhandta miljöbil bör myndigheten ges sanktionsmöjligheter. Referensgruppen hade inte möjlighet att ange hur många elbilar/laddhybrider de skulle komma att hyra under en fyraårs-period.

Referensgruppsdeltagarna önskade även följande tillbehör:

- Extraljus.
- Extranycklar.
- Saneringsmöjlighet.
- Släpvagn.
- Digitala körjournaler.
- Möjlighet att kunna ta ut SD-kortet ur GPS.



Referensgruppen ansåg att automatväxling ska vara standard och att det ska vara samma pris för manuell- och automatväxlade hyrbilar. Några referensgruppsdeltagare angav även att det är viktigt med stora lastutrymmen.

### 6.3.5 Avropsförfarande och antal ramavtalsleverantörer

Referensgruppen ansåg att fast rangordning är lämpligt för korttidsförhyrning och dynamisk rangordning är lämpligt för långtidsförhyrning. Däremot önskade referensgruppen att det ska finnas fler ramavtalsleverantörer.

### 6.3.6 Avtalsvillkor och krav

Referensgruppen angav att viktiga krav och villkor är svarstider vid bokning och när avsteg från rangordning kan ske. I dagsläget kan det ta för lång tid innan leverantör bekräftar att hyrbil kan tillhandahållas. Detta innebär att nästa leverantör i rangordningen får avropsförfrågan sent.

Det var även viktigt för referensgruppen att kunna avropa extraljus, extranycklar och sanering. Det finns även ett behov av fysiska nycklar och att få hyrbilsavtal i pappersformat och inte bara digitalt. Dubbdäck ska kunna väljas om myndigheten har ett sådant behov.

Referensgruppen ansåg att det kan vara rimligt att införa villkor kring avbokning men att de måste vara rimliga.

Delar av referensgruppen ansåg att utkörning till hemadress ska finnas kvar i kommande ramavtal, till exempel som en icke-obligatorisk tillhörande tjänst. Referensgruppen ansåg även att det skulle kunna regleras genom att se över tiderna och även andra faktorer. Referensgruppen hade delade uppfattningar kring ifall en avgift skulle lösa problemen. För att det ska fungera bra kan krav behöva ställas på myndigheterna, till exempel att myndigheten ska ha parkeringsplats. Referensgruppen ansåg att riskövergången ska ske när kontraktstiden börjar löpa.

Referensgruppen lyfte även frågan om vem som bär ansvaret för överlämning av nyckel. Personlig kvittering är inte alltid möjligt och det kan bli fel om riskövergången sker när nycklar lämnas i reception.

Referensgruppen efterfrågade säkerhetsskyddsavtal och ytterligare statistik kring körningen och drivmedel. Det ska även finnas möjlighet att kunna visa upp tjänstekort i stället för körkort och att minimiåldern för hyra ska vara 18 år.

Referensgruppen ansåg att självriskeliminering skulle kunna ingå i priset för korttidsförhyrning men att det ska vara frivilligt vid långtidsförhyrning.

## 6.4 Sammanfattning av referensgruppsmöte

Myndigheterna i referensgruppen är i huvudsak nöjda med det nuvarande ramavtalet, framför allt rörande avropsförfarandena, de olika fordonsgrupperna och uppdelningen i korttidsförhyrning och långtidsförhyrning.

Några av synpunkterna som var mest framträdande var att myndigheterna önskar ett större utbud av miljöbilar, att det ska finnas fler ramavtalsleverantörer, hårdare krav rörande bokningar och svarstid på avrop, att automatbilar ska vara standard och att ramavtalsleverantörerna ska kunna erbjuda många olika sorters tillbehör.

Villkoren rörande hämtning och lämning av hyrbil har också identifierats som ett område som behöver ses över inför kommande upphandling. Villkor avseende självrisk ansvarsövergång var också viktigt för myndigheterna.

# 7 Marknadsundersökning

## 7.1 Inledning

För att kartlägga marknadens utbud inom det aktuella ramavtalsområdet och fånga in och analysera synpunkter på det befintliga ramavtalet har det i förstudien genomförts en enkätundersökning, möten med nuvarande ramavtalsleverantörer samt därutöver ett antal potentiella leverantörer.

## 7.2 Marknaden

### 7.2.1 Marknadens aktörer

Enligt SCB:s företagsregister finns totalt 709 personbilsuthyrare i Sverige men över hälften av de registrerade personbilsuthyrarna i Sverige har inga anställda. Ca 31% av företagen har 1–4 anställda, ca 10% har 5–9 anställda, ca 4 % har 10–19 anställda, ca 2% har 20–199 anställda och enligt företagsregistret finns inga företag med över 200 anställda.<sup>14</sup>

De största hyrbilsleverantörerna i Sverige är Hertz, Europcar, Avis, Sixt och Mabi men även drivmedelsleverantörerna Circle K och OKQ8 är stora aktörer inom fordonsförhyrning. Enterprise och Greenmotion bedriver också viss hyrbilsverksamhet i Sverige. De största hyrbilsleverantörerna finns på flera orter runt om i landet och använder på vissa orter underleverantörer. Inom branschen är det inte ovanligt att de stora leverantörerna har utländska ägare och att aktörerna utgör franchisetagare eller underleverantörer till franchisetagarna.

### 7.2.2 Utbud

De största hyrbilsleverantörerna tillhandahåller huvudsakligen personbilar samt transportbilar (skåpbilar och lätta lastbilar) som hyrs ut antingen genom korttidsförhyrning eller långtidsförhyrning. På det nuvarande ramavtalet har efterfrågat sortiment till stor del kunnat tillhandahållas både i norra och södra Sverige men flera myndigheter anger att leverantörerna inte har kunnat möta efterfrågan på miljöbilar. I norra Sverige finns även ett större behov av dubbdäck och motorvärme.

Hyrbilar tillhandahålls normalt genom hyrbilskontor runt om i landet men bokning kan ske genom resebyrå, via internet, telefon eller på plats. Utlämning av hyrbil kan hos vissa leverantörer ske på obemannade stationer.

---

<sup>14</sup> Se SCB:s företagsregister, Antal arbetsställen fördelat på bransch (SNI2007) och storleksklass, hämtad 2020-01-28.



Utbudet på marknaden består av fordon från olika fordonstillverkare och det finns både automatväxlade och manuellt växlade bilar. Vissa hyrbilsleverantörer har koppling till enskilda fordonstillverkare och hyr därför enbart ut fordon från vissa fordonstillverkare. Hyrbilsleverantörerna tillhandahåller normalt både diesel- och bensinfordon samt även elbilar och laddhybrider. Nästan alla transportfordon drivs med fossila bränslen, men det finns leverantörer som även tillhandahåller enstaka lätta lastbilar som drivs på el eller biogas.

#### 7.2.4 Pris och betalningsmodeller

Flera av hyrbilsleverantörerna har inte officiella prislistor som visas ut mot kund. Det finns dock en leverantör som anger olika priser beroende på bilmodell och utifrån dygn, vecka, helg och månad samt fria eller inkluderade kilometer.

Inom branschen finns det risk att kringkostnader fördyrar tjänsten. Det skulle t.ex. kunna vara tillbehör så som automatväxling, dragkrok, GPS, dubbdäck och motorvärmare. I det nuvarande ramavtalet har vissa kringtjänster ingått i priset för fordonshyran, som t.ex. kostnad för att tanka fordonet, exklusive bränslekostnaden, vid återlämning samt kostnaden för självriskreducering och stöldskydd. Vissa andra tjänster och tillbehör har dock extra kostnad debiterats för, som exempelvis självriskeliminering, takbox, GPS och lastförskjutningsgaller.

#### 7.2.6 Brexit

När denna förstudierapport skrivs pågår en övergångsperiod efter Storbritanniens utträde ur EU där Storbritannien kommer fortsätta att vara en del av den inre marknaden och tullunionen samt underställd EU-domstolen. Förhandlingar om avtal som reglerar den framtida relationen mellan EU och Storbritannien ska inledas. Övergångsperioden löper till och med år 2020 och kan förlängas en gång, som längst till och med år 2022. Om det inte finns ett utträdesavtal vid övergångsperiodens slut kan alla de tullbestämmelser som gäller fordonsimport från tredje land även att gälla fordon som importeras från Storbritannien.<sup>15</sup>

Under förstudien har dialog förts med leverantörer som menar att de i princip inte kommer att beröras av Brexit eller att Brexit i vart fall inte kommer att innebära några direkta skillnader. En ramavtalsleverantör angav att nya hyrbilar som för närvarande tillverkas i England för den svenska marknaden kan påverkas i framtiden. Leverantörerna har inte identifierat några skillnader för underleverantörer heller.

---

<sup>15</sup> Se Transportstyrelsen, Brexits påverkan på import och export av fordon, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag-och-arbetssatt/brexit/brexits-paverkan-pa-fordon/>, hämtat 2020-02-08.



Biluthyrarna Sverige är med i Leaseurope<sup>16</sup> som diskuterar gränsöverskridande handelsfrågor med EU-kommissionen och representanter från det brittiska branschförbundet.

## 7.3 Leverantörsenkät

En enkät gick ut till leverantörer på marknaden som är anslutna till Biluthyrarna Sverige och enkäten besvarades av 9 respondenter.

Syftet med enkäten var att undersöka det utbud som kan erbjudas marknaden inom ramavtalsområdet, t.ex. leverantörernas möjlighet att erbjuda miljöfordon under kommande ramavtalsperiod. 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 Respondenterna

Respondenterna bestod såväl av större företag som mindre företag med färre än tio personer anställda. En majoritet av respondenterna har idag ett nuvarande avtal avseende fordonsförhyrning med offentlig sektor, som direkt leverantör eller som underleverantör.

### 7.3.2 Uppdelning av anbudsområden och fordonsklasser

Ungefär hälften av respondenterna anser att nuvarande uppdelning av ramavtalet är bra eller mycket bra. En tredjedel var dock av uppfattningen att uppdelningen är mindre bra.

Det finns en önskan hos vissa av respondenterna att dela upp upphandlingen i fler anbudsområden så att lokala företag som inte är rikstäckande har möjlighet att lämna anbud. Dessutom borde lastbilar brytas ut ur korttidsförhyrningen samt att envägsförhyrningen borde tas bort då den begränsar antalet potentiella leverantörer som kan lägga anbud på upphandlingen.

I det nuvarande ramavtalet klassificeras fordonsgrupperna efter EURO NCAP, vilket ungefär hälften av respondenterna anser vara mindre bra. Några av respondenterna menar att EURO NCAP-klassningen inte tar hänsyn till bilens kostnader vilket gör att priserna inte blir rättvisa och att flera olika fordonsklasser skulle ge mer rättvisa priser.

### 7.3.3 Förändringar av utbud och efterfrågan

Av leverantörsenkäten framgår att efterfrågan på miljöbilar har ökat och att vissa leverantörer har ändrat utbudet av bilmodeller inom respektive bilgrupp. Flera av

---

<sup>16</sup> The European Federation of Leasing Company Associations.



respondenterna angav dock att utbudet och efterfrågan inte har förändrats under de senaste fyra åren.

#### 7.3.4 Utlämning, hämtning och lämning

Ungefär hälften av respondenterna svarade att de inte har några obemannade stationer för utlämning av fordon medan den andra hälften angav att de har en eller flera stationer. Vid biluthämtning på obemannade stationer behöver kunden ha körkort, konto/kreditkort och en bokningskod. Ibland sker utlämning i samarbete med butiker eller hotell. Det kan också finns så kallade expresskåp.

Drygt 66% av respondenterna ansåg att det befintliga ramavtalets villkor för hämtning och lämning är bra, medan 33% ansåg att det var dåligt varav 11% av dem menade att det inte alls är bra. Klagomålen består i att leverantörerna anser att de utför gratistjänster som de inte får betalt för. En annan synpunkt är att radien för den kostnadsfria hämtningen och lämningen från utlämningsstället ska begränsas till 10 kilometer för både kort- och långtidsförhyrningen. Leverantörerna flaggar för högre anbudspriser om det nuvarande kravet kvarstår.

#### 7.3.5 Elbilar

Hälften av leverantörerna som svarade på enkäten har möjlighet att leverera elbilar för uthyrning medan den andra hälften angav att de inte har det. De leverantörer som har elbilar i sin vagnpark har en relativt stor spridning i modeller där de också tillhandahåller hybridbilar. Det är oftast dyrare att hyra en elbil och det finns en problematik att köra dem då infrastrukturen i landet brister rejält menar en leverantör.

#### 7.3.6 Bokning och faktura

Referenterna blev tillfrågade vilka aspekter som är mest betydelsefulla för deras kunder. Tillgänglighet på fordon, d.v.s. exempelvis ett brett utbud, tillgängliga bilar och antal utlämningsställen, samt kundservice var två aspekter som lyftes fram av leverantörerna. 67% svarade att kunderna tycker det är viktigt att det ska vara och kännas enkelt att göra beställningar från dem, samt 44% tyckte att priset var en av de viktigaste aspekterna.

Samtliga leverantörer i enkäten tar emot bokningar via e-post och telefon. 67% av respondenterna har ett eget webb bokningssystem som företagskunder kan göra beställningar ifrån. Hälften av respondenterna har ett system som möjliggör för kunderna att se sina avtalade priser för hyrbilar på webben. 33% av leverantörerna hade också tidigare erfarenhet av att ha integrerat sitt webb bokningssystem direkt till kundens e-handelssystem, medan hälften av respondenterna inte hade det. Hälften av respondenterna kan skicka faktura i form av Sveafaktura medan 33% använde SFTI Fulltextfaktura. 44% av respondenterna har möjlighet att fakturera kunders resekonton som exempelvis American Express och Eurocard.



## 7.4 Möte med leverantörer

### 7.4.1 Om leverantörsmöten

Under förstudien genomfördes möten med de fyra nuvarande ramavtalsleverantörerna, en hyrbilsleverantör som inte är ramavtalsleverantör, två drivmedelsleverantörer som också tillhandahåller hyrbilsverksamhet samt en leverantör som erbjuder en bilpoolstjänst. Under leverantörsmötena diskuterades bland annat vad leverantörerna ansåg om den föregående upphandlingen, det nuvarande ramavtalet samt förslag på förbättringar inför kommande upphandling.

### 7.4.2 Nuvarande ramavtal och föregående upphandling

De flesta av leverantörerna som det har genomförts möten med i denna förstudie ansåg att det nuvarande ramavtalet har fungerat bra och att den förra upphandlingen i huvudsak var bra.

#### 7.4.2.1 Avropsförfaranden och anbudsområden

Flera av leverantörerna ansåg att avropsordningarna och uppdelningen i korttidsförhyrning och långtidsförhyrning är bra, men att det i princip inte finns några skäl att dela upp långtidsförhyrning i norra och södra Sverige. En leverantör ansåg dock att den geografiska uppdelningen är bra.

En leverantör föredrog fast rangordning för både korttidsförhyrning och långtidsförhyrning för att kunna möta efterfrågan av olika fordonstyper på ett bättre sätt. En leverantör menade att det är så låga priser i upphandlingen att vissa avrop inte verkar lönsamma för andra leverantörer.

En leverantör föreslog ett anbudsområde med bilpooler för storstäder och vissa av leverantörerna föreslog ett separat anbudsområde för miljöbilar. Ett par leverantörer föreslog ett anbudsområde utan krav på utlämning på flygplatser och tågstationer samt envägsförhyrning för att det ska bli möjligt för leverantörerna att kunna lämna anbud.

#### 7.4.2.2 Utvärdering

En leverantör ansåg att det är negativt att endast pris utvärderades och det lyftes fram att utvärderingen bör utgå ifrån både pris och kvalitet, även om leverantörerna ansåg att det är svårt att mäta kvalitet. De flesta av leverantörernas förslag på utvärderingskriterier utöver pris avsåg tillgänglighet, d.v.s. exempelvis ett brett utbud, tillgängliga bilar och antal utlämningsställen. Ett par leverantörer föreslog också service som utvärderingskriterium. Utöver tillgänglighet, föreslog även en av leverantörerna kvalitet, leveranssäkerhet och faktureringsförfarande som utvärderingskriterier. En leverantör angav att tillgänglighet är en viktig faktor men som inte är lämpligt att utvärdera eftersom leverantörerna löpande arbetar med att prognostisera och anpassa sitt utbud utifrån efterfrågan.

Det lyftes även fram att tillhörande varor och tjänster bör prissättas och inte ingå i hyrbilspriset.

#### 7.4.2.3 Geografisk täckning och envägsförhyrning

Det obligatoriska kravet på att anbudsgivarna skulle ha utlämning av bilar för korttidsförhyrning på minst 20 av 26 flygplatser och minst 26 av 32 järnvägsstationer/hamnterminaler var en anledning till att två av leverantörerna inte kunde lämna anbud i den förra upphandlingen. En leverantör angav även att de inte hade erforderlig täckning på alla de orter som angavs i den förra upphandlingen eller möjlighet att erbjuda envägsförhyrning.

#### 7.4.2.4 Klassificering av fordonsgrupper

De flesta av leverantörerna upplevde att klassificeringen av fordonsgrupperna baserat på EURO NCAP inte har fungerat bra och föreslog därmed att Kammarkollegiet utgår från ACRISS-koder istället. En leverantör ansåg dock att uppdelningen var ganska bra och tydlig. Några problem med EURO NCAP ansågs bland annat vara att många bilmodeller har klassificerats utifrån gamla värden och att vissa bilmodeller kan hamna i en felaktig kategori. En ACRISS-kodning skulle kunna utöka tillgängligheten med fler olika bilmodeller.

Det framkom även önskemål under leverantörsmötena att ha fler kategorier av skåpbilar och lätta lastbilar. En leverantör lyfte även fram att EURO NCAP passar ännu sämre för transportfordon.

### 7.4.3 Förändring av utbud och efterfrågan

Leverantörerna fick frågan om det har skett några förändringar av utbud och efterfrågan av deras tjänster under de senaste fyra åren. En av leverantörerna hade sett en ökad efterfrågan av elbilar, elhybrider och önskemål om fyrhjulsdrift. En annan leverantör upplevde att det är svårt att möta efterfrågan på miljöbilar och att många kommuner och regioner har satsat på gas, samtidigt som utbudet är begränsat. En av de tillfrågade leverantörerna upplevde dock ingen större förändring av utbud och efterfrågan. Vissa av leverantörerna hade precis lanserat eller startat pilotprojekt avseende bilpoolstjänst. Ett par leverantörer trodde att hyrbilsmarknaden och bilpoolsmarknaden kommer att växa ihop.

En leverantör lyfte fram att mycket kan komma att förändras i framtiden i och med elektrifieringen och digitaliseringen av marknaden. Därtill kan branschen komma att påverkas av fler skatter och förbud rörande exempelvis dubbdäck. Under leverantörsmötena framkom önskemål om att kunna justera priser under ramavtalsperioden med anledning av nya föreskrifter och skatter.

Leverantörerna fick även frågan om hur deras utbud av elbilar kommer att utvecklas under de närmaste fyra åren. Under leverantörsmötena framkom bland annat att det är osäkert i vilken omfattning fordonstillverkarna kommer att kunna tillhandahålla elbilar och laddhybrider till hyrbilsleverantörerna. Vissa leverantörer kunde dock ange när deras fordonsleverantör kommer att kunna leverera en helt elektrifierad fordonsflotta. En

leverantör berättade att andelen elbilar kommer att variera mycket mellan olika hyrbilsleverantörer och att det i stor del beror på vad fordonsleverantörerna kommer att kunna erbjuda. En ramavtalsleverantör angav att antalet elfordon kommer att fördubblas i dennes fordonsflotta under år 2020 men att det i dagsläget inte finns många myndigheter som skulle hyra elbilar. En leverantör angav att trenden är elektrifiering, men att det inte går jättefort. Leverantören angav även att elfordon kan kosta ca 30–40% mer att köpa in och att myndigheter kan behöva vara beredda att betala mer. Några av leverantörerna ansåg att miljöfordon bör utgöra egna fordonsklasser.

Skåpbil med bakgavellyft, stora skåpbilar, valbarhet vad gäller dragkrok, större bilar och fyrhjulsdrift angavs vara några saker som myndigheter har önskat hyra. Släpvagnar, körjournaler, bilpooltjänster, extra strålkastare och extranycklar är några saker som vissa av leverantörerna ansåg bör finnas med i kommande ramavtal.

#### 7.4.4 Ledningssystem

Fem av sju leverantörer är certifierade enligt ISO 14001, och en av de två leverantörerna som inte är certifierade svarade att de arbetar efter rutiner i enlighet med ISO 14001.

Ett par leverantörer svarade att de är certifierade enligt ISO 9001. Tre leverantörer svarade att de inte är certifierade enligt ISO 9001 men att de jobbar efter rutiner som följer ISO 9001 eller har annat dokumenterat arbete.

#### 7.4.5 Avtalsvillkor

##### 7.4.5.1 Rörliga kostnader

Med rörliga kostnader avses till exempel trängselavgifter och broavgifter. Trängselavgifter ska enligt nuvarande regelverk betalas av fordonsägaren vilket innebär att det är ramavtalsleverantörerna som ska betala trängselskatten till Transportstyrelsen.<sup>17</sup> I det nuvarande ramavtalet ska kostnader för trängselskatter och broavgifter inom Sverige ingå i de offererade priserna för korttidsförhyrning medan ramavtalsleverantören har rätt att fakturera myndigheten för faktiska kostnader avseende trängselskatter och broavgifter vid långtidsförhyrning.

Leverantörerna fick frågan hur dessa kostnader bör hanteras i kommande ramavtal och de flesta förespråkade att kostnaderna hanteras som i dagsläget för långtidsförhyrning. Avseende de rörliga kostnaderna vid korttidsförhyrning fanns dock ett större missnöje. Vissa leverantörer har tidigare tagit ut en schablonkostnad för dessa avgifter mot andra kunder men kommer att börja fakturera den faktiska kostnaden även vid korttidsförhyrning, trots att det är svårare än vid långtidsförhyrning på grund av administration. Leverantörernas svar kring hur kostnaderna bör hanteras för korttidsförhyrning skiljde sig något åt, vissa önskade kunna fakturera kostnaden i

---

<sup>17</sup> Se <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Betalning/>, hämtat 2020-02-26.



efterhand även för korttidsförhyrning medan andra ansåg att det bör vara inkluderat i hyrespriset.

#### 7.4.5.2 Utkörning och hämtning av hyrbil

Ingen av de tillfrågade ramavtalsleverantörerna ansåg att utkörning till hemadresser har fungerat bra under den nuvarande ramavtalsperioden. Två av leverantörerna har inte heller möjlighet att köra ut varken till hemadress eller kontorsadress. Några leverantörer ansåg att utkörning och hämtning till/på hemadress bör utgå från ramavtalet eller att leverantören ska få ta betalt för det och att det ska avropas enligt ett särskilt förfarande. Leverantörerna hade även synpunkter på under vilka tider utkörning ska kunna ske och beskrev att andra tider skulle behöva gälla under måndagar och fredagar.

Även utlämning till kontorsadress kan vara problematiskt om det inte finns parkeringsplats eller möjlighet att lämna nycklar i receptionen. Det är inte heller körsträckan som normalt belastar leverantören utan körtiden på grund av köer och trafik. Inom vissa regioner i Sverige fungerar dock utkörning till kontorsadresser bra.

#### 7.4.5.3 Prisjustering

Några av leverantörerna hade önskemål om utökade möjligheter till prisjustering vid oförutsedda händelser och nya skatter, myndighetsföreskrifter eller dylikt.

#### 7.4.5.4 Avbokningsregler

Flera av leverantörerna såg positivt på att införa avbokningsregler i kommande ramavtal. I dagsläget har leverantörerna generellt generösa avbokningsregler. Några förslag som framkom under leverantörsmötena var att kostnaden för avbokningar inom 24 timmar från leveransens start skulle kunna bekostas med en dygnshyra och kostnaden kan vara lite högre vid så kallade no-shows.

Det saknas i nuvarande ramavtal även regler för inom vilken tid ett fordon behöver hämtas ut och när ett fordon lämnas tillbaka tidigare vilket skulle kunna regleras, och då kan utlämning vid flygplatser behöva särskilda regler.

#### 7.4.5.5 Självriskreducering och självriskeliminering

I dagsläget ska självriskreducering ingå i priset medan ramavtalsleverantören ska kunna erbjuda självriskeliminering mot en kostnad. Leverantörerna fick frågan om hur kostnaderna för självriskelimineringen bör hanteras och ifall Kammarkollegiet borde ange kostnader för det. Svaren skiljde sig åt då en leverantör ansåg att det fungerade bra i dagsläget medan en annan ansåg att Kammarkollegiet bör ange vad olika nivåer ska kosta. En leverantör angav att priset för självrisknivåer bör viktas och beaktas i upphandlingen.

### 7.4.6 Övriga synpunkter

Under leverantörsmötena framkom även önskemål om att se över avtalstiden då mycket kan hända under fyra år och att ramavtalsleverantörerna ska ha möjlighet att ta betalt för kostnad att tanka fordonet vid återlämning. En leverantör menade att det är bra att ha en bred leverantörsbas och att det kanske är en bra idé att utöka antalet



ramavtalsleverantörer. En leverantör föreslog att kommande upphandling skulle genomföras med ett förhandlat förfarande.

#### 7.4.7 Sammanfattning av leverantörsmöten

Leverantörerna får generellt anses vara nöjda med den föregående upphandlingen och det nuvarande ramavtalet. Kraven på envägsförhyrning och uthyrning vid just flygplatser och järnvägsstationer gjorde att alla leverantörer på marknaden inte kunde lämna anbud.

Det har under leverantörsmötena lyfts fram vissa synpunkter och förslag på förbättringar som till stor del rör samma frågor. Sammanfattningsvis kan konstateras att leverantörerna bland annat pekade ut fordonsklassificeringen samt villkoren rörande hämtning och lämning, prisjustering och hur priset för kringtjänster ska hanteras som förbättringsområden. Av leverantörsmötena framgick även att det är osäkert i vilken omfattning leverantörerna kommer att kunna möta efterfrågan av miljöfordon under den kommande ramavtalsperioden.

### 7.5 Möte med branschorganisation

#### 7.5.1 Om branschorganisationen

I branschorganisationen Biluthyrarna Sverige ingår ca 470 företag som arbetar med biluthyrning och annan bildelning och företagen har tillsammans ungefär 41 380 bilar och omsätter ungefär ca 4 334 449 000 SEK per år. Branschorganisationen organiserar över 90 % av biluthyrningsföretagen i Sverige.

Biluthyrarna Sverige arbetar bland annat med rådgivning till medlemmar, tillhandahåller informationsregister och utbildningar och har även ramavtal som ger organisationens medlemmar tillgång till bland annat uthyrningssystem, hyresavtal och försäkringsavtal. Branschorganisationen arbetar även med Transportstyrelsen avseende trängselskatter för att möjliggöra avläsningar i realtid och har även som målsättning att uthyrningsföretag inte ska belastas med böter och avgifter i samband med parkeringsförseelser.<sup>18</sup>

#### 7.5.2 Mötets viktigaste frågor

Under mötet diskuterades hyrbilsmarknaden, konkurrensen samt vissa mer specifika frågor avseende bland annat rörliga kostnader, miljöbilsdefinition, bilpooler, försäkringsvillkor och kollektivavtal.

Biluthyrarna Sverige beskrev konkurrensen på marknaden som hård med små marginaler och att tillväxten inom branschen är långsam men stabil. Den påtagligaste branschförändringen angavs vara elektrifieringen av bilarna. Utbudet av elbilar är

---

<sup>18</sup> Se <https://www.biluthyrarna.se/om-oss/>, hämtad 2020-01-28.



fortfarande ganska begränsat men efterfrågan ökar stadigt och branschföreningen tror att elektrifieringen kommer att gå fort. Branschorganisationen berättade att infrastrukturen för laddning av elbilar och laddhybrider i dagsläget inte är tillräckligt utbyggd. Branschorganisationen lyfte även att det är viktigt att hyrbilsleverantörer innehar uthyrningstillstånd.

Branschorganisationen tillhandahåller även allmänna hyresvillkor mellan uthyrare och kund som nyligen är uppdaterade. Angående bilpool så kan det vara svårt att definiera i en upphandling och viss bilpoolsverksamhet kan falla in under långtidsförhyring.

## 8 Omvärldsanalys

Det svenska transportsystemet är starkt beroende av fossila bränslen och inrikes transporter står för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser.<sup>19</sup>

Miljö- och hållbarhetsfrågor har fått större betydelse och inverkan på fordons- och hyrbilsbranschen under senare år vilket bland annat kan bero på den ökade miljömedvetenheten.<sup>20</sup> Även den politiska och tekniska utvecklingen möjliggör för samhället att minska transporters negativa påverkan på klimatet och miljön, och elbilen pekas inte sällan ut som en viktig faktor för att minska växthusgasutsläppen.<sup>21</sup> En snabb teknisk utveckling innebär dock att förutsättningarna för gällande författningar, forskning och krav i en upphandling snabbt kan förändras.<sup>22</sup>

Fordonsförhyrning med sin koppling till fordonsbranschen får därmed anses vara ett ramavtalsområde i förändring, där många av leverantörerna på marknaden anger just elektrifieringen av marknaden som en av de största pågående förändringarna av branschen.

---

<sup>19</sup> Se Naturvårdsverket, *Transporterna och miljö*, hämtat 2020-02-24.

<sup>20</sup> Se t.ex. Naturvårdsverket, *Allmänheten och klimatet 2018*,  
<https://www.naturvardsverket.se/attityd-klimat-2018>.

<sup>21</sup> Se t.ex. NyTeknik, *Bilbranschen: Elbilen är bättre för miljön*,  
<https://www.nyteknik.se/fordon/bilbranschen-elbilen-ar-battre-for-miljon-6952144>.

<sup>22</sup> Se Forskning&Framsteg, *Bara hälften så stora utsläpp från elbilsbatteri*, <https://fof.se/artikel/barahalften-sa-stora-utslapp-fran-elbilsbatteri>.

# 9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

## **Klimatlag (2017:720)**

I denna lag finns bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete, vad arbetet ska syfta till och hur det ska bedrivas.

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

Förordningen fastställer bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters hyrning och användning av fordon. Förordningens syfte är att öka andelen miljöanpassade och trafiksäkra bilar.

## **Förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar**

Förordningen ska främja en ökad försäljning och användning av bilar som har en låg klimatpåverkan. Fordon som uppfyller miljökraven premieras med en bonus.

## **Förslag till förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar**

I detta förslag på förordning finns bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters användning av bilar samt för upphandling av biluthyrning. Syftet med förordningen är att främja användningen av miljöpassade och trafiksäkra bilar. Förslaget skulle innebära att en upphandlande myndighet enbart får hyra personbilar och lätta lastbilar som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Endast om det föreligger särskilda skäl får en myndighet göra avsteg från kraven. Förordningen beräknas träda i kraft den 1 mars 2020.

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2017/821 av den 17 maj 2017** om fastställande av skyldigheter avseende tillbörlig aktsamhet i leveranskedjan för unionsimportörer av tenn, tantal och volfram, malmer av dessa metaller, samt guld med ursprung i konflikttrubbade områden och högriskområden (EU:s förordning 2017/2018)



# 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 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 ska 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 § LOU framgår att en upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, social 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.

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

## 10.2 Miljökrav

### 10.2.1 Miljömål

De nationella miljömålen *Begränsad klimatpåverkan* och *Bara naturlig försurning* har bedömts vara särskilt relevanta för ramavtalsområdet Fordonsförhyring. Rörande målet om begränsad klimatpåverkan kan kravställning i kommande upphandling bidra till

Agenda 2030:s målområden *Hållbar energi för alla* och *Hållbar konsumtion- och produktion*.<sup>23</sup>

## 10.2.2 Hyrbilsbranschen och myndigheternas behov

### ***En bransch i förändring***

Inrikes transporter står för ca 1/3 av Sveriges utsläpp av växthusgaser och det är vägtrafiken som dominerar klimatpåverkan från transporter i Sverige (ca 93%). Flera drivkrafter med koppling till hållbarhet, som t.ex. miljömål, övergång till alternativa drivmedel, subventioner, bidrag, skattelättnader och lagstiftning har således påverkat eller påverkar branschen. Därtill bör den tekniska utvecklingen av fordon och fordonskomponenter samt en ökad efterfrågan av miljövänliga alternativ nämnas som faktorer som påverkar branschen ur hållbarhetssynpunkt. Hyrbilsbranschen får alltså anses vara i förändring vad gäller hållbarhetsfrågor.

Flera av leverantörerna som har deltagit förstudien har identifierat elektrifieringen av fordon som en stor pågående och kommande förändring av hyrbils- och fordonsbranschen i Sverige. Med elektrifiering avses i denna förstudie ett utökad utbud av elbilar, elhybrider och laddhybrider. Vissa leverantörer har angett att elektrifieringen inte går jättefort inom hyrbilsbranschen men att det ändå får anses vara en trend. Kammarkollegiet har tagit del av uppgifter som visar på att laddbara personbilar hade ökat med 50 % december 2018 jämfört med samma månad år 2017. Av alla personbilar som såldes under 2018 var 0,3 % elbilar, 1,0 % laddhybrider och 1,9 % elhybrider.

Enligt förstudierapportens avsnitt Möte med leverantörer berättade en leverantör att det är svårt att möta efterfrågan på miljöbilar i dagsläget samtidigt som en annan leverantör menade att det i dagsläget inte finns många myndigheter som skulle kunna hyra elbilar. Leverantören syftade troligtvis på den begränsade infrastrukturen för laddning. En hyrbilsleverantör angav att antalet elbilar skulle fördubblas i dennes fordonsflotta under år 2020. Hyrbilsleverantörerna lyfte även fram att de är beroende av att fordonstillverkarna kan tillhandahålla miljöbilar till dem och att många bilar i första hand riktas till privatmarknaden. En leverantör har lyft fram att omställningen till fordon som drivs med el kommer att ske gradvis och att den största begränsningen är fordonstillverkarnas lanseringstakt.

Hyrbilspriset kommer troligtvis att öka för elbilar och laddhybrider i förhållande till diesel- och bensinbilar. Det kan dock tänkas att priserna närmar sig dagens nivåer i framtiden. Det har även i förstudien framkommit att HVO-fordon skulle kunna minska de faktiska utsläppen och att elhybrider som körs på det fossila bränslet kan innebära högre faktiska utsläpp än en renodlad bensinbil. En leverantör belyste att det är viktigt att kunderna hyr rätt bil för rätt ändamål för att den största miljönyttan ska nås.

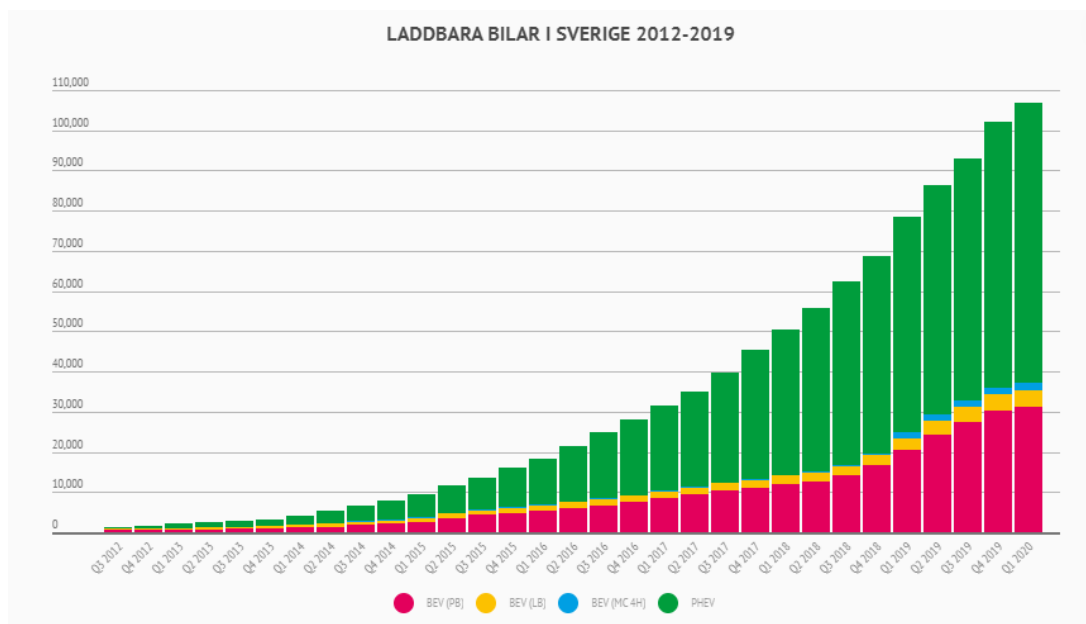
---

<sup>23</sup> Se Goodpoints rapport, Analys av betydande miljöaspekter/miljörisker inom ramavtalsområden samt förslag på påverkanskrav och kontroll/uppföljning, augusti 2019.

I dagsläget pågår stora satsningar hos flera fordonstillverkare. Volkswagen kommer till exempel enligt Volkswagen Group Sverige AB:s hållbarhetsredovisning 2018 investera 30 miljarder kronor fram till år 2023 i en elektrifiering av kommande bilmodeller, ta fram 70 nya eldrivna bilmodeller under de kommande 10 åren och utöka andelen eldrivna bilar till 40 % år 2030. Till slutet av årtiondet ska Volkswagen ha tillverkat 22 miljoner eldrivna bilar.<sup>24</sup> Volvo har som ambition att ca 50 % av bilarna som säljs ska vara elektriska till år 2025 och de andra 50 % vara hybrider. Under år 2020 kommer Volvo att lansera flera laddhybrider och elbilar.<sup>25</sup>

### Statistik

Enligt statistiken nedan fanns drygt 100 000 laddbara bilar i Sverige i slutet av år 2019. I diagrammet nedan visas utvecklingen över antalet laddbara bilar i Sverige mellan 2012 – kvartal 1 2020. De gröna staplarna avser PHEV (Plug-in hybrid electric vehicle), det vill säga laddhybrider. De övriga staplarna avser olika BEV (Battery electric vehicles), vilket är elbilar. Majoriteten av laddbilarna i Sverige är idag alltså laddhybrider.



Källa: [www.elbilsstatistik.se](http://www.elbilsstatistik.se)

De tio vanligaste elbilarna och laddhybriderna i Sverige är följande.

Elbilar	Laddhybrider
Renault Zoem	VW Passat GTE
Nissan Leaf	Mitsubishi Outlander Phev
Tesla Model S	Kia Optima Phev

<sup>24</sup> Se Bilaga 1, Volkswagen Group Sverige AB, *Hållbarhetsredovisning 2018*.

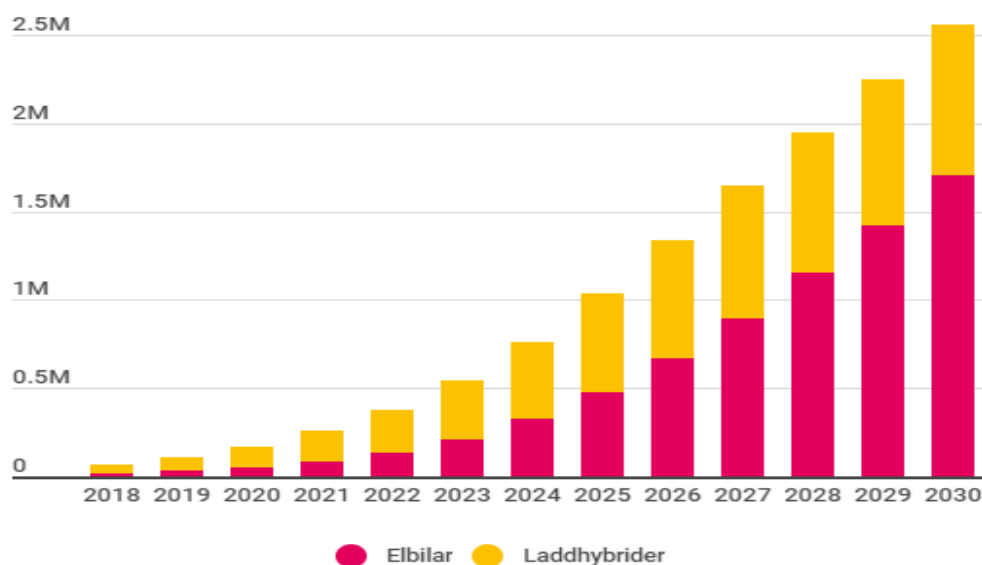
<sup>25</sup> Se <https://www.volvocars.com/se/om-volvo/innovation/elektrifiering>, hämtat 2020-02-26.

Tesla Model 3	Kia Niro Phev
Renault Kangoo Express Z.E	Volvo V60 Plug In Hybrid
BMW I3	Volvo XC60
Tesla Model X	Volvo XC90
Kia E-niro	BMW330E
VW E-golf	Mini Countryman Cooper
Nissan E-NV200	Volvo V90 T8 Twin Engine

Källa: [www.elbilsstatistik.se](http://www.elbilsstatistik.se)

Det finns prognoser som visar att antalet elbilar och laddhybrider år 2025 kommer att vara drygt 1 miljon i Sverige. För att sätta siffran i ett sammanhang kan sägas att antalet personbilar i trafik i Sverige var 4 882 544 i januari 2020.<sup>26</sup>

Prognos av antalet elbilar och laddhybrider



Källa: [www.elbilsstatistik.se](http://www.elbilsstatistik.se)

Antalet lätta lastbilar i trafik har under de senaste 10 åren ökat med 31 % och det fanns 572 075 lätta lastbilar vid årsskiftet till år 2019. 89 % av lätta lastbilar i trafik drivs med diesel och 8% drivs med bensin. Lätta lastbilar som drivs med el, etanol och gas är alltså ovanligt.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Se Bilaga 2, SCB, Fordonsstatistik januari 2006 – januari 2020.

<sup>27</sup> Se Bilaga 3, Trafikanalys, Fordon 2018.

### **Myndigheterna**

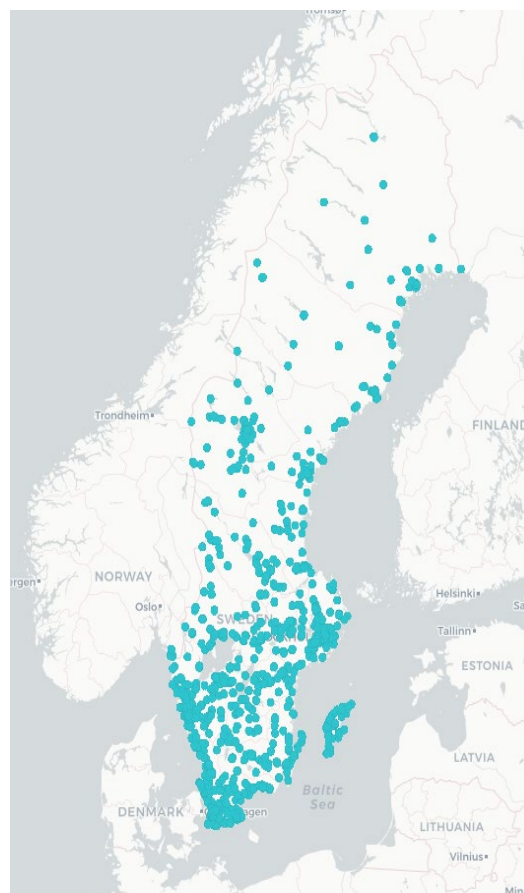
Av myndighetsenkäten framgår att myndigheterna har ett stort miljöfokus eftersom många respondenter efterfrågade ett större utbud av miljöbilar och framför allt fler elbilar på det kommande ramavtalet. Jämfört med den tidigare myndighetsenkäten från år 2015 kan man även se att önskemålet om att kunna hyra elbilar nästan har fördubblats från 32,4% till 60,2%.

Av myndighetsenkäten framgår också att flera myndigheter har behov av flera olika typer av fordon. För korta resor anges elbilar och laddhybrider vara ett lämpligt alternativ medan myndigheter som brukar åka längre sträckor, eller som behöver åka till orter med begränsad infrastruktur, har behov av bilar som drivs med exempelvis diesel.

### 10.2.3 Laddinfrastruktur

I dagsläget finns ca 2000 laddstationer, publika eller icke-publika, med över 9000 laddningspunkter. Icke-publika laddstationer är laddstationer som är placerade vid bostäder eller arbetsplatser. Publika laddstationer är sådana som är placerade längs exempelvis landsvägar, i parkeringshus och infartsparkeringar. Ungefär 80-90% av överförd energi har hittills skett via icke-publika laddstationer och publika laddstationer får anses utgöra komplement till de icke-publika laddstationerna.

Det finns två typer av laddeffekter som passar olika bra beroende på hur länge fordonet ska vara parkerat. Laddeffekten för så kallad *normalladdning* är mindre än 22 kW medan laddeffekten för *snabbladdning* är mer än 22 kW. Normalladdning är ofta att föredra eftersom fordon står parkerade 95% av tiden och ofta är parkerade vid ordinarie parkeringsplats, som till exempel vid hemmet eller på företagsparkering.<sup>28</sup>



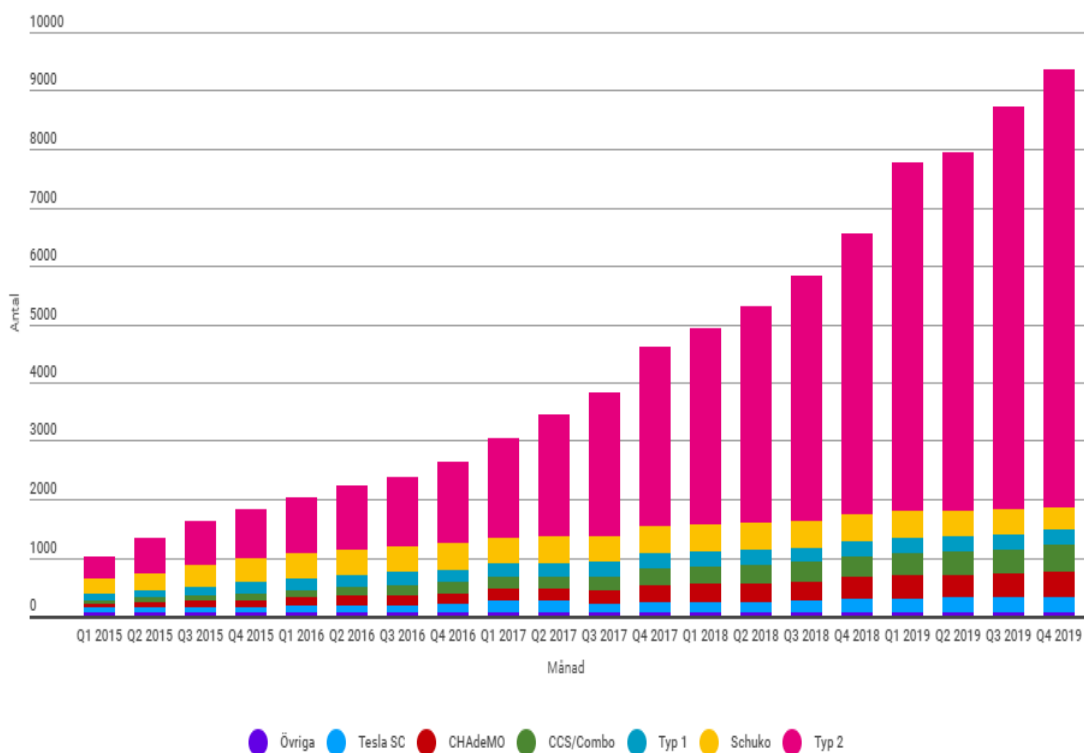
*Antal publika laddstationer av EU-standard i Sverige. Bild hämtad från Energimyndigheten.*

---

<sup>28</sup> Se Energimyndigheten, Laddinfrastruktur, hämtad 2020-02-10.



Nedan följer statistik från elbilsstatistik.se över hur antalet laddningspunkter i Sverige har utvecklats från år 2015-2019.

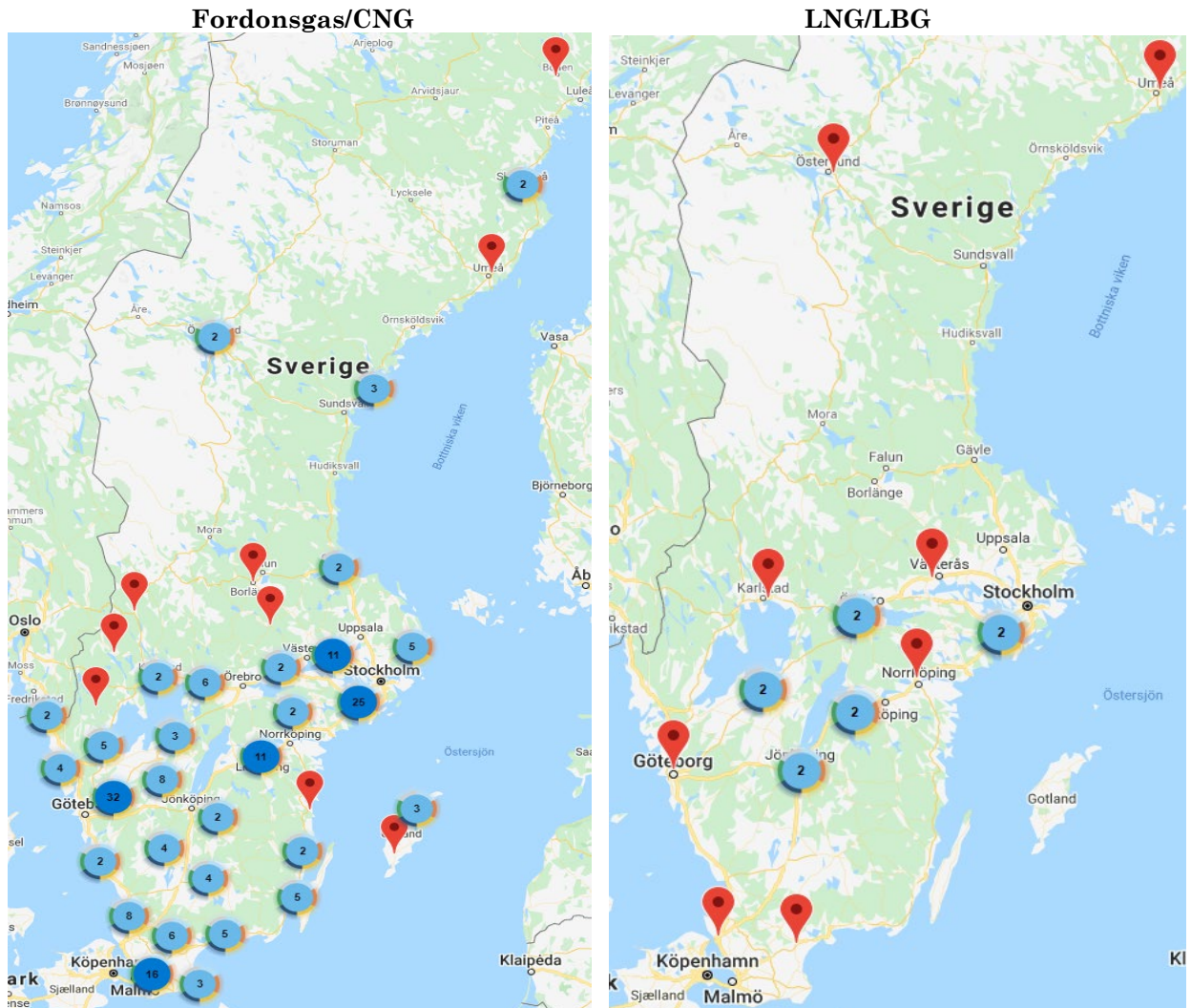


#### 10.2.4 Gasfordon

I dagsläget finns ca 40 olika gasfordonsmodeller, innefattande både personbilar, transportfordon och lastbilar till försäljning i Sverige. I Sverige finns det ca 55 000 gasfordon och det finns ca 200 tankställen runtom i landet, framför allt i Götaland, Svealand och längs Norrlandskusten. Samtliga gasbilar som säljs i Sverige omfattas inte av ”malus” inom bonus-malussystemet och det finns en gasbilbonus på 10 000 kr. En av de största fördelarna med gasbilar är att vid körning på ren biogas så sänks koldioxidutsläppen med ca 80 % jämfört med körning på ren diesel. Några nackdelar med gasbilar är att de är något dyrare, har en begränsad räckvidd på ca 20-50 mil när den drivs på gas och att tankmöjligheten är begränsad till större orter.<sup>29</sup>

Nedan följer två kartor över antalet tankstationer för fordonsgas/CNG respektive LNG/LBG i Sverige. Bilderna är hämtade från energigas.se.

<sup>29</sup> Se Biogas Öst, *Gasfordon 2019*.



### 10.2.5 Miljömärkningar

I den föregående upphandlingen ställdes krav på att bilvårdsprodukter som används för tvätt av fordon skulle uppfylla de produktrelaterade kriterierna motsvarande Svanen, Bra Miljöval eller likvärdigt.

Svanen tillhandahåller kriterier rörande bilvårdsprodukter<sup>30</sup> som tar sikte på ämnen ingående i bland annat bilvårdsmedel. Svanen har även kriterier rörande tvätthallar<sup>31</sup> som avser miljöpåverkan vid tvätt av transportmedel.

<sup>30</sup> Svanens kriterier *Bil- och båtvårdsprodukter 013*.

<sup>31</sup> Svanens kriterier *Tvätthallar för transportmedel 074*.



Bra Miljöval har en märkning för *Persontransporter*, vilket bland annat Hertz innehar för några bilmodeller.<sup>32</sup> Bra Miljöval har även kriterier för *El*, som ställer krav på att elen inte bara är förnybar utan även att elproduktionens påfrestningar på miljön minskar.<sup>33</sup> Bra Miljöval har även kriterier för biobränslen som bland annat ställer krav på hållbar avverkning och minskad fossilanvändning.

### 10.2.6 Miljözoner och miljöklasser

Från och med den 1 januari 2020 gäller nya regler kring kommuners möjlighet att införa miljözoner som åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i ett område. I miljözon klass 1 får alla lätta fordon köra medan tunga fordon endast får köra i zonen enligt särskilda bestämmelser. Kommuner har från år 2020 möjlighet att införa miljözoner enligt klass 2, där krav även ställs på personbilar, lätta bussar och lastbilar. I en miljözon klass 2 måste fordon med diesel- eller bensinmotor tillhöra utsläppsklass Euro 5 eller Euro 6, och från och med den 1 juli 2022 måste dieslbilar uppfylla kraven enligt Euro 6 för att köra i zonen. I miljözon klass 3 får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra. För gasfordon gäller även utsläppskrav Euro 6.

Det finns dock undantag från bestämmelserna, som möjliggör att t.ex. fordon som används i samband med färdtjänst eller har parkeringstillstånd för rörelsehindrade får åka inom zonen.<sup>34</sup>

Alla nya personbilar, lätta lastbilar samt tunga fordon över 3,5 ton klassas i så kallade miljöklasser utifrån fordonets avgasutsläpp som tar hänsyn till koloxid, kolväten, kväveoxider och partiklar. Koldioxidutsläpp beaktas dock inte. Nya bilar som registreras måste klassas som Euro 5 eller Euro 6. Fordon kan även klassas som El, Hybrid och Laddhybrid.<sup>35</sup>

### 10.2.7 WLTP och bonus malus-systemet

WLTP är en ny standard för hur fordonstillverkare ska testa och mäta bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp för personbilar.<sup>36</sup> WLTP ersätter NEDC och används som en global testcykel så att personbilars föroreningar, koldioxidutsläpp och bränsleförbrukningsvärden ska kunna jämföras över hela världen.<sup>37</sup> Fram till och med 2021 kommer det parallellt med WLTP-värden finnas NEDC-värden som räknas fram ur WLTP-värden. En genomsnittlig

---

<sup>32</sup> Se [http://www.mynewsdesk.com/se/hertz\\_biluthyrning/pressreleases/res-miljoemaerkt-med-hertz-2034960](http://www.mynewsdesk.com/se/hertz_biluthyrning/pressreleases/res-miljoemaerkt-med-hertz-2034960), hämtat 2020-02-17.

<sup>33</sup> Se <https://www.naturskyddsforeningen.se/bra-miljoval/byt-elavtal>, hämtat 2020-02-17.

<sup>34</sup> Se <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/miljo/miljozoner/>, hämtat 2020-02-18.

<sup>35</sup> Se <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Luftkvaliet-i-tatorter/Avgaser/>, hämtat 2020-02-18.

<sup>36</sup> Se FordonsGas, WLTP – allt du behöver veta, hämtat 2020-02-14.

<sup>37</sup> Se <http://wltpfakta.se/fran-nedc-till-wltp-vad-kommer-att-forandras/>, hämtat 2020-02-14.



personbil får år 2021 släppa ut max 95 gram koldioxid per kilometer, annars kan fordonstillverkaren få böter.<sup>38</sup>

Bonus malus-systemet innebar att fordon som var tagna i trafik före 2020 med utsläpp av koldioxid på max 60 g/km och fordon tagna i trafik under eller efter år 2020 med utsläpp av koldioxid på max 70 g/km ansågs vara miljöanpassade fordon. Med anledning av att WLTP infördes i Bonus malus-systemet från och med den 1 januari 2020 anpassade regeringen gränsen på max 60 g/km till 70 g/km. Höjningen gjordes för att många laddhybrider riskerade att hamna utanför bonussystemet. Miljöanpassade fordon premieras med en bonus på maximalt 60 000 kr.

Bonus malus-systemet innebär även en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren för bensin- och dieseldrivna personbilar klass 1, klass 2, lätta bussar och lätta lastbilar som uppfyller alla kriterier för att hamna på Malus-sidan av systemet. Malus omfattar de fordon med fordonsår 2018 eller senare, som tas i trafik för första gången den 1 juli 2018 eller senare, släpper ut över 95 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning samt inte har ett alternativt drivmedel.<sup>39</sup>

Införandet av WLTP innebär att värdena för koldioxidutsläpp blir ca 20-25 % högre för många personbilar vilket innebär att fler personbilar kommer att omfattas av skattehöjningen. Det kan innebära att konsumenter istället för att välja en bil med lägre utsläpp men som ändå omfattas av skattehöjningen, fortsätter att köra sitt gamla fordon med högre utsläpp per kilometer. Det finns även uppgifter om att Bonus malus-systemet kommer att förändras ytterligare under år 2020 vilket betyder att branschens framförhållning är begränsad.<sup>40</sup>

## 10.2.8 Batterier

I elbilar och laddhybrider är självklart batteriet en av bilens viktigare komponenter som även aktualiserar många olika frågeställningar. Nedan kommer några frågor med koppling till batterier och hållbarhet att behandlas kortfattat.

Batterier till elbilar och laddhybrider håller normalt i 8 år eller för körning upp mot ca 170 000 kilometer men det varierar mellan olika tillverkare, årsmodeller och i olika länder. Priserna för batterier har minskat mycket under de senaste åren och sedan 2010 har t.ex. priset för litiumbatterier minskat med över 80%. Faktorer som påverkar hållbarhetslängden utöver tiden är även höga temperaturer, körning på låga laddnivåer, laddtyp och höga strömnivåer vid laddning. Även temperaturen spelar roll eftersom för batteriet i fordon som körs i varmare temperaturer, t.ex. över 27°C, minskar hållbarhetslängden.<sup>41</sup>

---

<sup>38</sup> Se BilSweden, *Ny körcykel, WLTP*, hämtat 2020-02-14.

<sup>39</sup> Se <https://www.transportstyrelsen.se/bonusmalus> och <https://teknikensvarld.se/nytt-co2-gransvarde-for-bonusdelen-i-fordonsskatten-70-g-km/>, hämtat 2020-02-14.

<sup>40</sup> Se BIL Sweden, *BIL Sweden kommenterar införandet av WLTP i Bonus-malus*, hämtat 2020-02-14.

<sup>41</sup> Se GEOTAB, *What can 6,000 electric vehicles tell us about EV battery health?*, hämtat 2020-02-27.

Energiförbrukningen vid tillverkning av batterier är inte försumbar på grund av återvinningsgraden samt den elmix som används. Det finns studier som visar att förbrukningen av el vid tillverkningen av batterier kommer från 50–70% fossila källor. Batteritillverkningen har däremot blivit mer effektiv ur miljösynpunkt då utsläppen under 2019 var 61 – 106 kg koldioxidekvivalenter<sup>42</sup> per producerad kilowattimme batterikapacitet, jämfört med 150 – 200 kg koldioxidekvivalenter per kWh batterikapacitet under år 2017.<sup>43</sup> Återvinningen av batterier beskrivs i dagsläget vara ett problem och som är kostsamt.<sup>44</sup> Återvinningsanläggningarna för litiumbatterier återvinner t.ex. inte i tillräckligt stor utsträckning och effektiviteten i processerna är inte tillräckligt effektiva och lönsamma.<sup>45</sup>

En annan batteriaspekt är ingående ämnen bestående av så kallade konfliktmineraler. Litiumbatterier innehåller kobolt som är en viktig och dyr råvara med hög efterfrågan och osäker tillgång som listas på EU:s lista över kritiska material. Demokratiska republiken Kongo (DRC) står för ca 64 procent av världsproduktionen av kobolt vilket är problematiskt eftersom det i landet pågår konflikter med stark koppling till utvinningen av olika mineraler.<sup>46</sup> Inom EU är lagstiftningen kring konfliktmineraler begränsad, i EU:s förordning 2017/2018 fastställs skyldigheter avseende tillbörlig aktsamhet i leveranskedjan men förordningen gäller enbart importörer av mineraler och inte importörer av mineralrika produkter. Förordningen träffar således en bråkdel av de mineraler som kommer in på EU:s marknad. OECD har däremot riktlinjer som omfattar hela värdekedjan och handlar bland annat om att införa företagspolicy inom området, identifiera och värdera risker i leverantörskedjan samt granska företagets arbete med riskerna.

När det gäller räckvidd har de flesta modellerna av elbilar som säljs i Sverige en räckvidd på ca 20-28 mil men det finns även modeller som kan komma över 40 mil. Kalla temperaturer och dålig väderlek i övrigt kan påverka räckvidden mycket. Räckvidden kan t.ex. minska hela vägen ned till 35% av den ursprungliga räckvidden vid de sämsta förhållandena.<sup>47</sup>

## 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,

---

<sup>42</sup> Med koldioxidekvivalent (CO<sub>2</sub>e) avses den mängd gas som motsvarar klimateffekten av koldioxid.

<sup>43</sup> Se Goodpoint, *Uppföljningsbara krav under förvaltningsfasen. Ramavtalsområde: Fordonsförhyrning.*

<sup>44</sup> Se t.ex. SvD Näringsliv, *Återvinning – en nöt att knäcka för elbilar*, 2018-11-30.

<sup>45</sup> Se Melin, Hans Eric, *Forskningsöversikt om återvinning och återbruk av litiumbatterier.*

<sup>46</sup> Se t.ex. <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=1637&artikel=6563565> och Goodpoint, *Uppföljningsbara krav under förvaltningsfasen. Ramavtalsområde: Fordonsförhyrning.*

<sup>47</sup> Se <https://www.miljofordon.se/bilar/elbil-och-laddhybrid/>, hämtat 2020-02-27.



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 arbetsmarknadens parter ifall de anser att några av förutsättningarna är uppfyllda. Kammarkollegiet har även frågat leverantörer på marknaden ifall de anser att det är behövt att ställa arbetsrättsliga villkor baserade på kollektivavtal.

Arbetet, d.v.s. tillhandahållande av hyrbil med tillhörande tjänster som t.ex. lämning och hämtning av hyrbil, kommer att utföras i Sverige och arbetstagarna som ska utföra arbetet består huvudsakligen av tjänstemän, bilvårdspersonal och chaufförer. I hyrbilsbranschen finns flera kollektivavtal, varav kollektivavtalet *Bilvårdspersonal anställda vid biluthyrningsföretag* (hyrbilsavtalet) mellan Almega Tjänsteföretagen och Svenska Transportarbetareförbundet samt *Tjänstemannaavtalet* mellan Almega Tjänsteföretagen och Unionen särskilt kan nämnas. Hyrbilsavtalet omfattar arbetskategorierna bilvårdare, förman, mekaniker och chaufförer medan Tjänstemannaavtalet omfattar tjänstemän.

I förstudien har det framkommit att risken för oskäligen arbetsvillkor främst rör bilvårdspersonal hos mindre leverantörer eller underleverantörer till hyrbilsleverantörer. För den kategorin arbetstagare kan bland annat kollektivavtalstäckningen vara låg och det förekommer utländsk arbetskraft som saknar arbetstillstånd.<sup>48</sup> Det har inte framkommit några uppgifter i förstudien om att det finns risk för oskäligen arbetsvillkor för tjänstemän inom branschen.

Flera av leverantörerna som möten har genomförts med i förstudien anser att det kan vara bra eller är nödvändigt att ställa krav på arbetsrättsliga villkor baserade på kollektivavtal. Leverantörerna saknar dock information kring ifall det förekommer att underleverantörer tillämpar oskäligen villkor i branschen.

---

<sup>48</sup> Se Arbetet, *Många biltvättar saknar arbetstillstånd: "Överraskande"*, hämtat 2020-02-24.

# 11 Säkerhet och SUA

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

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

I förstudien har det under referensgruppsmötet framkommit att det föreligger intresse hos myndigheterna att ställa säkerhetskrav på leverantörerna. En ramavtalsleverantör har angett att inga säkerhetsskyddsavtal har tecknats under ramavtalsperioden men att det har upprättats rutiner med vissa myndigheter för att hantera säkerhetsrelaterade frågor. En annan ramavtalsleverantör har angett att en myndighet visat intresse för att teckna säkerhetsskyddsavtal. Det kan därför vara lämpligt att ha med möjligheten att ingå säkerhetsskyddade avtal för de myndigheter som anser sig ha ett sådant behov.

Ingen av leverantörerna har ledningssystem för informationssäkerhet ISO 27000.

En ramavtalsleverantör har lyft behovet av att regeringen meddelar undantag från kravet i Lag (1998:492) om biluthyrning om att ett fordon i en uthyrningsrörelse inte får lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet. Vissa myndigheter önskar nämligen hyra bilar, framför allt inom långtidsförhyring, i det juridiska namnet utan att namnet för den enskilda hyrestagaren anges.

# 12 Dataskyddsförordningen

I förstudien har det framkommit att leverantörerna huvudsakligen är personuppgiftsansvariga. En ramavtalsleverantör har dock angett att de i vissa fall även kan vara personuppgiftsbiträden om de får uppgifterna från tredje part, till exempel en resebyrå.

Vilka personuppgifter som behandlas av leverantörerna kan variera men de vanligaste personuppgifterna kan vara

- namn,
- personnummer,
- körkortsinnehav och körkortsnummer,
- kontaktuppgifter (e-postadress, mobilnummer, adress),
- referensnummer (kundens kostnadsställe),
- betalningsinformation (kreditkortsnummer, transaktionsbelopp, reservation av belopp på kreditkort, kopia av identitetshandling),
- kreditupplysningar från kreditupplysningsföretag,
- betalningshistorik,
- hyresinformation (vilket fordon som hyrts ut, inom vilket geografiskt område fordonet får användas, plats för avhämtning och avlämning av fordon, eventuella restriktioner för användning av fordon såsom förbud att använda fordon som draghjälp för andra fordon, vilka önskemål om tillägg och anpassningar som efterfrågats av hyrestagaren, såsom bilbarnstol) och
- arbetsgivarens namn och adress, information om körsträcka och förbrukning av drivmedel samt GPS position avseende trängselskatt och broavgift.

Lagringsperioden varierar också mellan olika leverantörer och kan bero på vilka personuppgifter som behandlas. Vissa leverantörer har angett att de lagrar vissa personuppgifter upp mot 2 månader, 1 år, 2 år, 3 år och 10 år.

Inom ramen för förstudiens rekommendation kommer ramavtalsleverantörerna inte enbart behandla personuppgifter såsom personuppgiftsansvariga. Detta innebär att ett personuppgiftsbiträdesavtal kan komma att behöva tecknas vid anskaffning från ramavtal. Detta innebär att personuppgiftsbiträdesavtal samt även kravställning enligt dataskyddsförordning ska beaktas i ramavtalsupphandlingen.



# 13 E-handel

## ***Krav på myndigheter och leverantörer***

Elektronisk handel (e-handel) i offentlig sektor innebär att med hjälp av it skapa en effektiv inköpsprocess hos avropsberättigade myndigheter och deras varu- /tjänsteleverantörer. Mer information om e-handel finns hos Myndigheten för digital förvaltning (DIGG) som har ett uppdrag att ge stöd i e-handelsfrågor och arbetar med standarder inom området.

Sammanfattningsvis finns det följande krav på statliga myndigheter och leverantörer till offentlig sektor. Kraven framgår i huvudsak av förordning (2003:770) om statliga myndigheters elektroniska informationsutbyte, i 21f § förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring, samt lagen om e-faktura vid offentlig upphandling (2018:1277).

- *Elektroniska beställningar* – Statliga myndigheter med 50 anställda eller mer ska hantera sina utgående beställningar elektroniskt.
- *Standarder för e-handel och e-faktura* – Statliga myndigheter ska ha kapacitet att e-handla enligt de standarder som föreskrivs. Dessa standarder rekommenderas av SFTI.
- *Fakturor* - Statliga myndigheter ska hantera inkommande och utgående fakturor elektroniskt.
- *E-fakturalagen* - Från den 1 april 2019 är det lag på att alla inköp i offentlig sektor ska faktureras med elektronisk faktura (e-faktura) enligt en ny europeisk standard. Det innebär att alla leverantörer till offentlig sektor måste skicka e-fakturor enligt den nya standarden som i Sverige heter Peppol BIS Billing 3, och att alla offentliga organisationer måste kunna ta emot dem. Lagkravet gäller för alla offentliga upphandlingar som har påbörjats efter den 1 april 2019, inklusive direktupphandlingar. Offentliga upphandlingar som påbörjats innan detta datum omfattas inte retroaktivt av lagen.
- *Ta emot e-faktura* - Alla upphandlande myndigheter och enheter som lyder under e-fakturalagen ska vara anslutna till Peppol:s infrastruktur för att kunna ta emot elektroniska fakturor i fakturaformatet Peppol BIS Billing 3 från sina leverantörer.

En eventuell upphandling av Fordonsförhyrning kommer att omfattas av e-fakturalagen.

## ***Resultat av förstudien***

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, förordningar och lagstiftning. Förutsättningarna för att tillämpa e-handel varierar dock mycket mellan olika ramavtalsområden och branscher. I förstudiearbetet undersöktes därför förutsättningarna för e-handel för det aktuella ramavtalsområdet.

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



resebyråer. En av ramavtalsleverantörerna har angett att den största delen av bokningarna sker via telefon och mail. En leverantör berättade att vissa myndigheter även vill boka direkt på lokala hyrbilsstationer. Det har under förstudien framkommit att olika myndigheterna vill använda olika typer av e-handel. Vissa myndigheter har även behov av flera olika lösningar. Av myndighetsenkäten framgår att e-post, telefon och bokning via myndigheternas resebyrå/resebokningssystem är de vanligaste bokningsförfarandena. Endast 6,5 % av respondenterna i myndighetsenkäten angav att de bokar via sitt e-handelssystem.

Några av ramavtalsleverantörerna uppgav att det mest effektiva sättet för att ta emot beställningar från myndigheter är genom leverantörernas bokningssystem medan en annan leverantör menade att det är mest effektivt via telefon eller mail. Vad som är mest effektivt kan även variera mellan korttidsförhyrning och långtidsförhyrning. En ramavtalsleverantör anger att korttidsförhyrning bokas mest effektivt genom leverantörens självbokningssystem medan mail kan vara bättre för långtidsförhyrning, framför allt vid en större order när leverantören behöver undersöka totalbehovet och säkerställa kapaciteten.

Majoriteten av leverantörerna som har hörts inom förstudien anger att de har möjlighet att sätta upp kundunika webbshoppar som bara innehåller avtalade produkter och priser för en specifik kund. Leverantörerna kan även skicka e-fakturor till myndigheter som begär det och de kan även skicka e-fakturor via Peppol.



# 14 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Den nya miljöbilsdefinitionen är en av de främsta frågeställningarna att beakta och ta ställning till inför kommande upphandling. Efter marknadsanalysen som har genomförts kan det konstateras att hyrbilsleverantörerna sannolikt inte kommer att kunna möta avropsberättigade myndigheters behov av miljöbilar till följd av den nya miljöbilsdefinitionen.

Den nya förordningen bör nämligen innebära att efterfrågan av miljöbilar ökar eftersom förordningen föreskriver att myndigheter ska hyra miljöbilar om inte särskilda skäl finns. Utbudet av miljöbilar bör dock kunna möta efterfrågan i högre utsträckning senare under ramavtalsperioden eftersom hyrbilsleverantörerna normalt byter ut fordonen i sin fordonsflotta efter ca 7–12 månader samtidigt som infrastrukturen sannolikt kommer att byggas ut ännu mer.

En faktor som innebär att den faktiska efterfrågan av miljöbilar, som de definieras enligt förordningen, inte blir så stor är att laddinfrastrukturen och möjligheten att tanka fordonsgas i dagsläget är begränsad i stora delar av landet, framför allt i norra Sverige. I förordningen ges möjlighet att göra avsteg från kravet på att köpa miljöbilar vilket sannolikt kommer att göras med hänvisning till bristande utbud eller infrastruktur för el och gas. I förstudien kan således konstateras att avropsberättigade myndigheter utöver behovet av miljöbilar även kommer att ha behov av att avropa hyrbilar som inte är miljöbilar.

Som vissa remissinsatser påpekade under remissförfarandet till den nya förordningen så skulle det vara fördelaktigt att ha en bredare miljöbilsdefinition som också rymmer andra energieffektiva fordon. Upphandlingsmyndigheten publicerade även i slutet av år 2019 uppdaterade kriterier för bland annat personbilar. Enligt Upphandlingsmyndighetens förslag på tilldelningskriterier främjas även bland annat energieffektiva fordon med koldioxidutsläpp under 120 gram per kilometer samt fordon med koldioxidutsläpp under 150 gram per kilometer om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100. Upphandlingsmyndigheten har även förslag på tilldelningskriterier för fordon som drivs på fordonsgas och etanol.

En annan del som behöver ses över och eventuellt förändras är klassificeringen av fordon eftersom flera av leverantörerna har påpekat att EURO NCAP inte har fungerat bra utan istället förespråkar en klassificering utifrån ACRISS-koderna istället, även vissa myndigheter har förespråkat ACRISS-koder.

Hyrbilsbranschen består utav många små och medelstora företag som även i sin tur kan använda sig utav mindre leverantörer för utförandet av bilvård varför risken för oskäligen arbetsvillkor behöver beaktas i kommande upphandling.

Inför kommande upphandling bör även uppdelningen i två anbudsområden för långtidsförhyrning utifrån norra och södra Sverige ses över eftersom samma ramavtalsleverantörer antogs för båda områdena med samma anbudspriser. Några andra delar som behöver ses över och eventuellt utvecklas i kommande upphandling är prissättning av extrautrustning samt avtalsvillkoren rörande uppgifter som krävs vid utlämning, bokning, avbokning, hämtning, lämning samt prisjustering. I kommande upphandling kan även vissa krav på tillbehör behöva tillkomma och det bör också undersökas om automatväxling bör utgöra standard istället för manuell växling.

# 15 Slutsatser

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

Omsättningen på ramavtalet var under år 2019 ca 295 000 000 kr med totalt 622 076 hyresdygn (både korttidsförhyring och långtidsförhyring) och ramavtalet används 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.

# 16 Källförteckning

## 16.1 Möten med myndigheter

Referensgruppsmöte:

Försvarsmakten

Livsmedelsverket

Skatteverket

Försäkringskassan

Länsstyrelsen i Kronobergslän

Specialpedagogiska skolmyndigheten

Sjöfartsverket

Tullverket

Enskilda möten:

Länsstyrelsen (telefonmöte)

Arbetsförmedlingen (telefonmöte)

Försvarsmakten

## 16.2 Möte med branschorganisation

Biluthyrarna Sverige (BUS)

## 16.3 Möten med leverantörer och andra organisationer

Circle K Sverige AB

Europeisk Biluthyrning AB (Europcar)

First Rent A Car Aktiebolag (Hertz)

Mabi Hyrbilar AB

Nordic MasterCar AB (Sixt)

Sunfleet Carsharing AB

Sweden Rent A Car AB (Avis)

OKQ8 AB

Fossilfritt Sverige

Svenska Transportarbetareförbundet

## 16.4 Enkätutskick till myndigheter

Enkäten till myndigheter avseende förstudie "Fordonsförhyrning" skickades ut till sammanlagt 243 mottagare 2019-11-04. Enkäten skulle besvaras senast 2019-11-15. 134 respondenter besvarade enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på 55 %.

## 16.5 Enkätutskick till leverantörer

Leverantörsenkät Fordonsförhyrning 2019 skickades ut till Biluthyrarna Sveriges medlemmar den 3 december 2019 med sista svarsdag 18 december 2019. Enkäten besvarades av 9 respondenter.

## 16.6 Referenslitteratur och andra källor

### Webbsidor

- ACRISS, <https://www.acriss.org/>
- Arbetet, *Många biltvättar saknar arbetstillstånd: "Överraskande"*, <https://arbetet.se/2020/02/13/manga-biltvattare-saknar-arbetstillstand-overraskande/>
- Biluthyrarna Sverige, [www.biluthyrarna.se](http://www.biluthyrarna.se)
- BIL Sweden, *Ny körcykel, WLTP*, <http://www.bilsweden.se/i-debatten/bilsweden-tycker/ny-korcykel-wltp> och *BIL Sweden kommenterar införandet av WLTP i Bonus-malus*, <http://www.bilsweden.se/i-debatten/bilsweden-tycker/bil-sweden-kommenterar-inforandet-av-wltp-i-bonus-malus>
- BusinessDictionary, <http://www.businessdictionary.com/definition/Global-Distribution-System-GDS.html>.
- Carplus, *NEDC - New European Driving cycle*, <https://carplus.se/blogg/nedc/>
- Energimyndigheten, [www.eneregimyndigeten.se](http://www.eneregimyndigeten.se)
- EURO NCAP, <https://www.euroncap.com/sv/om-euro-ncap/>.
- FordonsGas, *WLTP – allt du behöver veta*, <https://fordonsgas.se/wltp-allt-du-behoover-veta/> och *LNG och LBG – flytande gasenergi för hållbara fjärrtransporter*, <https://fordonsgas.se/tanka-gas/var-gas/lng-och-lbg-flytande-gasenergi-for-tunga-transporter/>.
- Forskning&Framsteg, *Bara hälften så stora utsläpp från elbilsbatteri*, <https://fof.se/artikel/bara-halften-sa-stora-utslapp-fran-elbilsbatteri>
- GEOTAB, *What can 6,000 electric vehicles tell us about EV battery health?*, <https://www.geotab.com/blog/ev-battery-health/>
- Hertz, *Res miljömärkt med Hertz*, [http://www.mynewsdesk.com/se/hertz\\_biluthyrning/pressreleases/res-miljoemaerkt-med-hertz-2034960](http://www.mynewsdesk.com/se/hertz_biluthyrning/pressreleases/res-miljoemaerkt-med-hertz-2034960).
- Miljöfordon.se, [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se)
- Naturvårdsverket, [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)
- Naturskyddsföreningen, <https://www.naturskyddsforeningen.se/bra-miljoval/byt-elavtal>
- NyTeknik, *Bilbranschen: Elbilen är bättre för miljön*, <https://www.nyteknik.se/fordon/bilbranschen-elbilen-ar-battre-for-miljon-6952144>
- SvD Näringsliv, *Återvinning – en nöt att knäcka för elbilar*, <https://www.svd.se/atervinning--en-not-att-knacka-for-elbilar>
- Sveriges Radio, *Konfliktmineraler i Kongo*, <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=1637&artikel=6563565>

- Teknikensvarld.se, *Nytt CO<sub>2</sub>-gränsvärde för bonusdelen i fordonsskatten: 70 g/km*, <https://teknikensvarld.se/nytt-co2-gransvarde-for-bonusdelen-i-fordonsskatten-70-g-km/>
- Transportstyrelsen, [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)
- Upphandlingsmyndigheten, [www.upphandlingsmyndigheten.se](http://www.upphandlingsmyndigheten.se)
- Volvo Cars Sweden, <https://www.volvocars.com/se/om-volvo/innovation/elektrifiering>
- WLTPfakta.se, <http://wltpfakta.se/fran-nedc-till-wltp-vad-kommer-att-forandras/>

### ***Övrigt material***

- Biogas Öst, *Gasfordon 2019*.
- Europeiska kommissionen, Användarhandledning om definitionen av SMF-företag.
- SCB:s företagsregister, Antal arbetsställen fördelat på bransch (SNI2007) och storleksklass.
- Goodpoints rapport, *Analys av betydande miljöaspekter/miljörisker inom ramavtalsområden samt förslag på påverkanskrav och kontroll/uppföljning*, augusti 2019.
- Goodpoint, *Uppföljningsbara krav under förvaltningsfasen. Ramavtalsområde: Fordonsförhyring*.
- Melin, Hans Eric, *Forskningsöversikt om återvinning och återbruk av litiumbatterier*.



# 17 Bilagor

Bilaga 1 Volkswagen Group Sverige AB, Hållbarhetsredovisning 2018

Bilaga 2 SCB, Fordonsstatistik januari 2006 – januari 2020

Bilaga 3 Trafikanalys, Fordon 2018

Bilaga 4 Leverantörsenkät Fordonsförhyrning

Bilaga 5 Myndighetsenkät Fordonsförhyrning