

Förstudierappor t inom Tjänstefordon



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Inledning	4
3 Föregående upphandling	7
4 Nuvarande ramavtal	8
5 Information om ramavtalen	12
6 Offentlig sektors behov.....	13
7 Marknadsundersökning	20
8 Omvärldsanalys.....	28
9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd.....	29
10 Trafiksäkerhet.....	30
11 Hållbarhet.....	31
12 Informationssäkerhet och SUA.....	34
13 Dataskyddsförordningen.....	35
14 E-handel	36
15 Andra upphandlingar inom området.....	37
16 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling.....	38
17 Slutsatser	39
18 Källförteckning.....	40
19 Bilagor.....	42



1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet för Tjänstefordon och förmånsbilar löper ut den 31 oktober 2019. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling ska genomföras.

Informationsinhämtning har skett genom två enkäter varav den ena var riktad till 337 avropsberättigade myndigheter och den andra till leverantörer inom branschen. Projektgruppen har haft ett referensgruppsmöte med avropsberättigade myndigheter, inklusive sakkunnig representant från Naturvårdsverket. Projektgruppen har även genomfört åtta möten med leverantörer och ett möte med branschorganisationen BIL Sweden samt samlat in information via internet till exempel EuroNCAP. Avslutningsvis har projektet tagit del av ramavtalsförvaltarens samlade erfarenheter av ramavtalsområdet.

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

De största förändringarna som skett inom ramavtalsområdet avser miljö och trafiksäkerhet. Vid tiden för skrivande av denna rapport finns ingen gällande definition av begreppet "miljöbil", vilket är ett problem då myndigheter enligt *förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor* är styrda att i första hand köpa miljöbilar.

Ramavtalet används i hög utsträckning av myndigheter som har behov av fordon och inget i statistiken visar på någon större förändring i efterfrågan avseende volymer. Möjligtvis kan den ökade efterfrågan av elbilar och laddhybrider medföra att kostnaden per bil kommer att öka, vilket i sin tur kan komma att öka omsättningen på ramavtalet. Under perioden Q1 2018 – Q4 2018 omsatte ramavtalet ca 132 MSEK, vilket är tillräckligt högt för att motivera en upphandling av ett nytt ramavtal inom området.

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

Förstudierapporten är framtagen av:

Fredrik Björnström, Lars Johansson och Renée Skiver



2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Kammarkollegiet och omfattar Tjänstefordon.

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

Enligt *förordning (1998:796) om statlig inköpssamordning* ska det finnas ramavtal eller andra gemensamma avtal som effektiviserar upphandlingar av 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, kravställning med mera.

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 därmed är eventuella krav som kan ställas endast beskrivna på en övergripande nivå. Förstudierapporten beskriver nuläge och erfarenheter av användningen av ramavtalen inom området. Den innehåller avropande myndigheters och leverantörers synpunkter på det nuvarande ramavtalet samt deras förslag rörande upplägg av en eventuellt kommande upphandling. Därtill innefattar förstudierapporten en analys av myndigheters behov och marknadens utbud.

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

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



2.4 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 förstudierapporten med föregående kvalitetssäkring.

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

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

En enkät har skickats till leverantörer på befintligt ramavtal och potentiella anbudsgivare.

Möte har hållits med ansvarig ramavtalsförvaltare från Kammarkollegiet.

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

2.5 Begrepp och förklaringar

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

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

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

Euro NCAP – Euro NCAP är en organisation som utför säkerhetstester av fordon.

HVO100 – HVO100 är ett 100 % förnybart och fossilfritt dieseldrivmedel.

ISA – med ISA avses Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet.



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

Mildhybrid – med mildhybrid (även kallad elhybrid) avses fordon som har både förbränningsmotor och elmotor. Batterierna till elmotorn laddas av förbränningsmotorn.

NEDC – NEDC (New European Driving Cycle) är en körcykel som för beräkning av bränsleförbrukning och har använts för personbilar fram till den 1 september 2018 och för lätta lastbilar fram till den 1 september 2019.

NEDC-korr. – NEDC-korr. innebär beräknad bränsleförbrukning utifrån WLTP för att motsvara förbrukning enligt NEDC.

SUV – SUV (Sport Utility Vehicle) avser personbilar med förhöjd markfrigång ofta med fyrhjulsdraft.

WLTP – WLTP (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure) är den nya körcykel som används vid beräkning av bränsleförbrukning och som infördes den 1 september 2018 för nya personbilar och som införs för lätta lastbilar den 1 september 2019.



3 Föregående upphandling

3.1 Upphandlingsform och tidpunkter

Den föregående upphandlingen genomfördes enligt ett öppet förfarande och som tilldelningsgrund användes ekonomiskt mest fördelaktiga. Upphandlingsdokumentet publicerades den 11 mars 2015 och sista anbudsdag var den 29 april 2015.

Nuvarande ramavtal gäller nationellt och har förnyad konkurrensutsättning (FKU) som avropsform för personbilar och transportfordon. För förmånsbilar gäller särskild fördelningsnyckel.

3.2 Upphandlingens omfattning

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

3.3 Synpunkter och erfarenheter från föregående upphandling

Upphandlingen var uppdelad på tre (3) anbudsområden:

Anbudsområde 1 – Personbilar (fordonsklass A-D)

Anbudsområde 2 – Förmånsbilar (fordonsklass A-D)

Anbudsområde 3 – Transportfordon (fordonsklass E-H)

Fordonsklasserna A-D baserades på fordonets tjänstevikt enligt nedan.

Fordonsklass A: Personbil med tjänstevikt upp till 1200 kg.

Fordonsklass B: Personbil med tjänstevikt mellan 1201 - 1450 kg.

Fordonsklass C: Personbil med tjänstevikt mellan 1451 - 1600 kg.

Fordonsklass D: Personbil med tjänstevikt från 1601 kg eller mer.

Med tjänstevikt avsågs grundbilen utan tilläggsutrustning såsom glastak, dragkrok eller utrustningspaket. Vid beräkning av ovanstående tjänstevikter gjordes avdrag från grundbilens faktiska tjänstevikt om bilen var utrustad med nedanstående teknik:

- Drivmedel el eller laddhybrid -15 %
- Drivmedel diesel eller fordonsgas -5 %
- Fyrhjulsdraft -5 %

Anbudsgivarna hade i många fall placerat fordonen i fel fordonsklass avseende fordonsklass A-D. Anledningen var att de missat att dra av vikt från den faktiska tjänstevikten. Till nästa upphandling bör det framgå tydligare att klassindelningen baseras på den kompenserade tjänstevikten.

Det bör även tydligare framgå av upphandlingsdokumentet att leverantörer kan antas som ramavtalsleverantörer även om samtliga fordon inte är godkända.



4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen började gälla den 1 november 2015 och gäller till och med den 31 oktober 2019.

4.2 Antagna ramavtalsleverantörer

	Ramavtalsleverantör	Ramavtalsområde
1	Citroën Sverige AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar 3. Transportfordon
2	Din Bil Sverige AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar 3. Transportfordon
3	Fiat Chrysler Automobiles Sweden AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar 3. Transportfordon
4	Ford Motor Company AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar 3. Transportfordon
5	Hyundai Bilar AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar
6	Isuzu Sverige AB	3. Transportfordon
7	K.W. Bruun Autoimport AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar 3. Transportfordon
8	MMC Bilar Sverige AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar
9	Nimag Sverige AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar
10	Nissan Nordic, Svensk filial till Nissan Nordic Europe OY	1. Personbilar 2. Förmånsbilar 3. Transportfordon
11	Renault Nordic AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar 3. Transportfordon
12	Toyota Sweden AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar 3. Transportfordon
13	Volvo Car Sverige AB	1. Personbilar 2. Förmånsbilar



Ramavtalet med Hyundai Bilar AB upphörde den 19 december 2018 efter att dess ägare, SC Motors, beslutat att sälja Hyundai-agenturen i Sverige till annan part.

4.3 Total omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende 2017 och 2018. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av de tretton ramavtalsleverantörerna.

2017 kvartal 1	2017 kvartal 2	2017 kvartal 3	2017 kvartal 4	Totalt 2017
29 680 873	36 549 882	19 509 695	47 968 451	133 708 901

2018 kvartal 1	2018 kvartal 2	2018 kvartal 3	2018 kvartal 4	Totalt 2018
30 992 691	48 498 633	24 914 256	27 994 788	132 400 368

4.4 Ramavtalsanvändare

Nedan framgår de tio myndigheter som använt ramavtalen mest under 2018 samt myndigheternas andel av den totala omsättningen för aktuell tidsperiod. Kommuner och landsting har inte haft möjlighet att avropa från ramavtalet.

	Myndighet	Omsättning	Andel av total omsättning
1	Polismyndigheten	26 206 612 kr	20 %
2	Kriminalvården	14 300 000 kr	11 %
3	Försvarsmakten	11 764 383 kr	9 %
4	Fortifikationsverket	10 554 066 kr	8 %
5	Högskolan Dalarna	8 567 516 kr	6 %
6	Länsstyrelserna	7 297 243 kr	6 %
7	Sveriges domstolar	6 326 375 kr	5 %
8	Skogsstyrelsen	5 888 528 kr	4 %
9	Migrationsverket	3 162 656 kr	2 %
10	Sjöfartsverket	2 876 065 kr	2 %

4.5 Avstegsanmälan

Nedan anges de orsaker som myndigheter framfört för sina behov att göra avsteg från ramavtalet under perioden 1 november 2015 till 24 augusti 2018:

- Val av fordon utanför ramavtalet på grund av bättre miljöegenskaper
- Högre säkerhetskrav



- Inga avropssvar trots påminnelser
- Krav på specialinredning
- Snabbt behov av begagnad bil
- Specifika behov och krav
- Inbyte av arbetsfordon, specifika krav

4.6 Förvaltning av ramavtalet

Ramavtalet förvaltas av enheten för ramavtalsförvaltning vid Kammarkollegiet.

4.6.1 Synpunkter och erfarenheter från förvaltningen

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

Ramavtalet har generellt sett fungerat bra anser ramavtalsförvaltaren. Klagomål har främst gällt att myndigheter inte får svar på sina avropsförfrågningar eller att offerter inte överensstämmer med fordonslistan, vilket beror på att återförsäljarna inte har fullständig kännedom om ramavtalet.

Ramavtalsförvaltaren har lämnat följande synpunkter på befintligt ramavtal:

- Villkor avseende miljö och säkerhet som inte låser in oss vid eventuella lagändringar.
- Tydligare skrivningar om leasing och serviceavtal.
- Tydligare beskrivning av avropsrutiner.
- Förtydliga att begagnade bilar inte ingår.

4.6.2 Revision

Öhrlings PricewaterhouseCoopers har på uppdrag av Kammarkollegiet genomfört en granskning av ramavtalsleverantörerna inom ramavtalsområdet "Tjänstefordon och förmånsbilar". Nedanstående punkter kontrollerades:

- Kontroll av hur ramavtalsleverantören säkerställer att angivna återförsäljare endast offererar de fordonsmodeller som omfattas av ramavtalet.
- Kontroll av hur ramavtalsleverantören säkerställer att de fordon som angivna återförsäljare offererar uppfyller de i ramavtalet ställda kraven.
- Kontroll av hur ramavtalsleverantören säkerställer att angivna återförsäljare besvarar inkomna avropsförfrågningar och anger skäl i de fall avropssvar inte kommer att lämnas.
- Kontroll av att endast återförsäljare som är godkända av Kammarkollegiet används av ramavtalsleverantören.
- Kontroll av hur ramavtalsleverantören säkerställer att angivna återförsäljare vid avrop erbjuder lägst angiven rabattsats och att offererat pris omfattar samtliga kostnader. Registreringsavgift för fordon är undantagen.
- Kontroll av omsättningsredovisningen för kvartal 1 och 2 år 2016.



- Kontroll av att ramavtalsleverantörens och angivna återförsäljares fakturor innehåller de uppgifter som framgår av ramavtalet och att inga andra avgifter har påförts.

5 Information om ramavtalen

Information om ramavtalen förmedlas på www.avropa.se. Där publiceras bland annat 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 bland annat avrop från ramavtalen via såväl e-post som telefon.

6 Offentlig sektors behov

6.1 Inledning

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

Totalt nyregistrerades 353 729 bilar i Sverige under 2018¹, vilket innebär att det statliga ramavtalet med en försäljning om uppskattningsvis cirka 400 bilar per år står för ca 0,1 procent av den totala försäljningen.

Myndigheternas behov varierar mycket beroende på vilken verksamhet som myndigheten har och var myndigheten geografiskt är placerad. Generellt efterfrågar myndigheterna i första hand medelstora eller stora personbilar. Myndigheterna har börjat köpa mer bilar som drivs med el, men diesel är fortfarande det vanligaste drivmedlet. Det som talar emot elbilar och laddhybrider, utöver det högre inköpspriset, är avsaknad av laddmöjlighet, räckvidden för elbilar och att laddhybrider vid längre körningar släpper ut mer koldioxid än motsvarande konventionellt fordon.

6.2 Myndighetsenkät

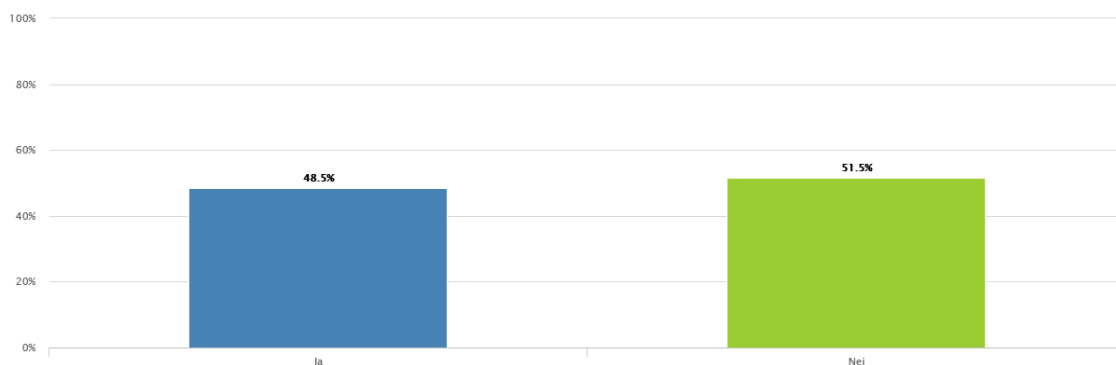
En enkät skickades ut till 337 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 97 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 29 procent.

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

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

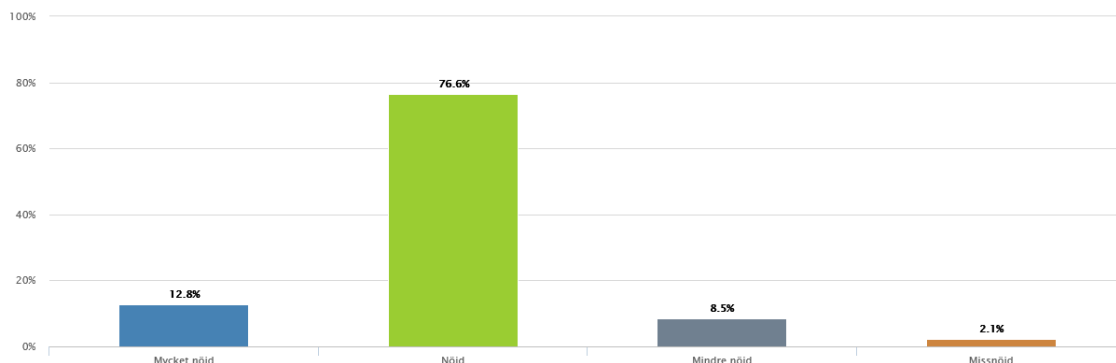
¹ Enligt BIL Sweden <http://www.bilsweden.se/statistik/nyregistreringar>

6.2.1 Har myndigheten avropat från det statliga ramavtalet för Tjänstefordon?



47 av 97 respondenter angav att de har använt ramavtalet för Tjänstefordon. Av de som angivit att de inte har använt ramavtalet har 86 procent angivit "Inget behov" som skäl. En respondent har angivit att de istället har upphandlat operationell leasing av förmånsbilar.

6.2.2 Hur nöjd är du med befintligt ramavtal?



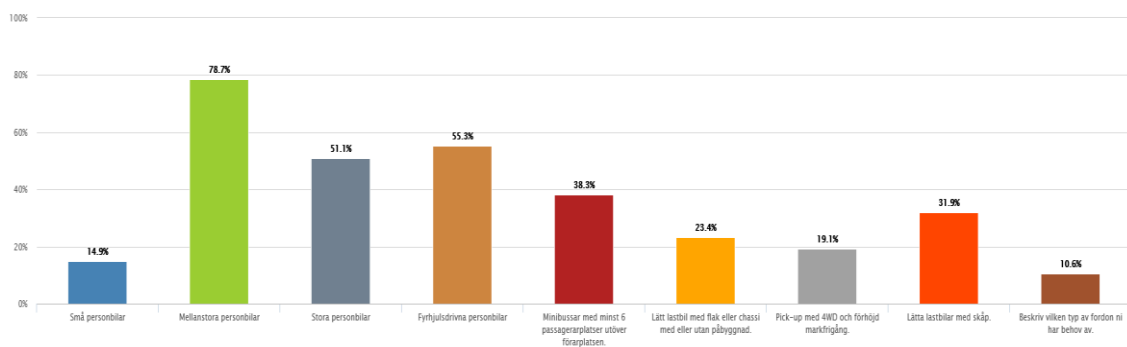
89,4 procent är nöjda eller mycket nöjda med befintligt ramavtal.

Följande motiveringar har lämnats av de som har angivit att de är mindre nöjda eller missnöjda:

- "Vi önskar att det fanns alternativa fordon som har fyrhjulsdraft och någon form av SUV, då vi reser på tjänsteresor som vi kallar syn. Detta sker många gånger på väldigt dåliga vägar inom Norrland och Norrlands inland."
- "Att ramavtalsleverantörerna skickar vidare avropen till bilhandlarna som då ska besvara avropen är inte bra. Ofta offereras fordon som inte är godkända på ramavtalet och avropssvaren är ibland undermåliga på grund av ovana. Det bästa hade varit om en (1) grupp hos respektive ramavtalsleverantör kunde hantera avropen istället för att dessa skickas till bilhandlarna."

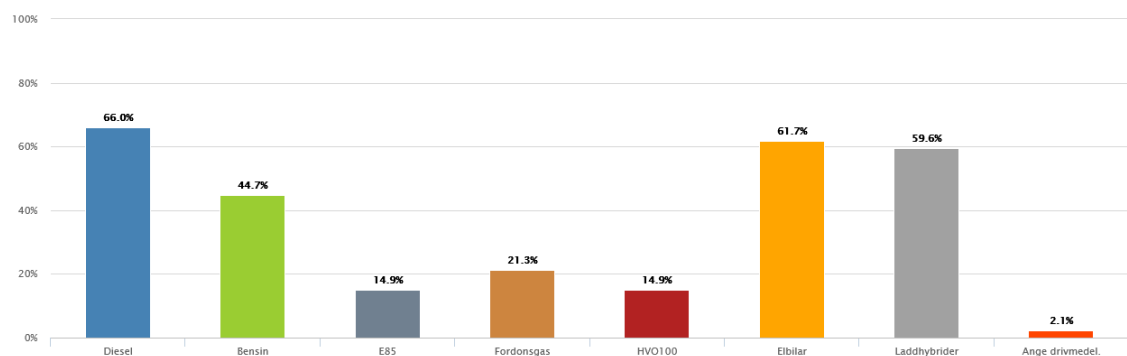
- ”Att det inte är miljöbilar!”
- ”Inte tillräckligt flexibelt när det gäller extrautrustning och andra ändamålsenliga förändringar som oftast behöver göras.”
- ”Otydlig information och vägledning för miljökrav. Felaktiga fordonslistor, dålig respons från avtalsleverantörer.”

6.2.3 Vilka typer av fordon har ni behov av?



Intresset är störst för stora och medelstora personbilar, vilket även avspeglas i försäljningen på ramavtalet och bekräftades av referensgruppen. Det finns stort behov av fyrhjuldrivna personbilar. Av de som beskrivit sina behov anges bland annat mindre SUV och personbilar med förhöjd markfrigång.

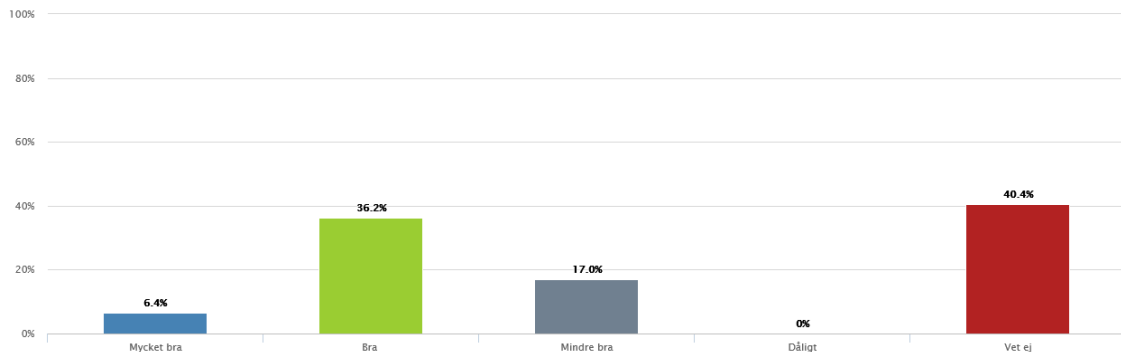
6.2.4 Fordon som drivs med följande drivmedel efterfrågas av er myndighet?



I första hand efterfrågas dieslbilar och därefter elbilar följt av laddhybrider. Intresset för fordon som drivs med andra alternativa drivmedel än el är förhållandevis litet.



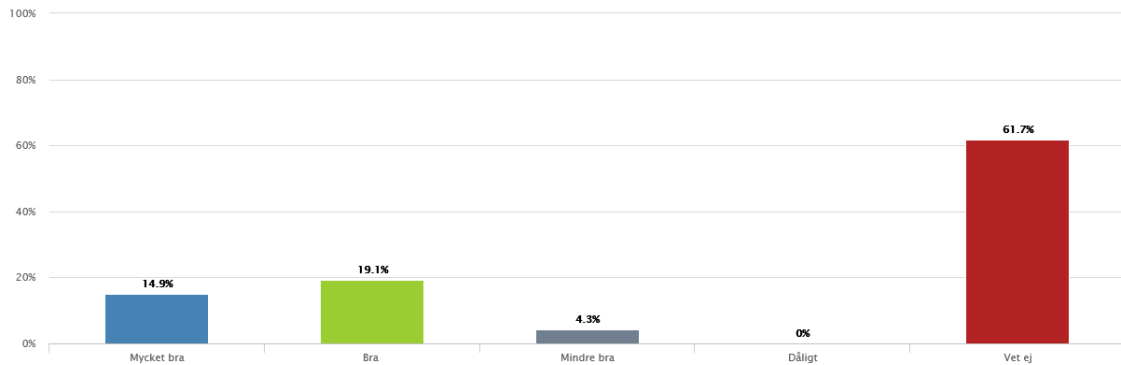
6.2.5 Hur har förnyad konkurrensutsättning fungerat vid avrop av tjänstefordon (inte förmånsbilar)?



De 17 procent som angivit att de tycker att förnyad konkurrensutsättning fungerar mindre bra har lämnat följande kommentarer till sitt svar.

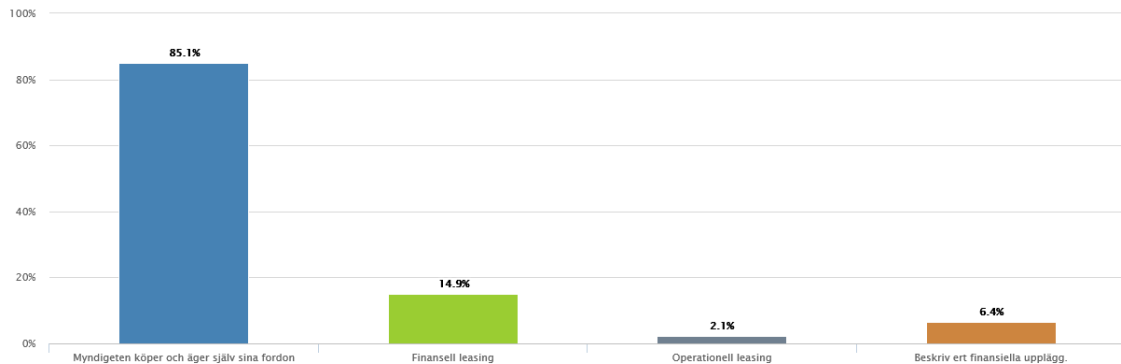
- ”Generellt dålig kunskap hos generalagent men framförallt i återförsäljarledet om vad avtalet innebär, och vilka rättigheter/skyldigheter som följer.”
- ”Är formen förnyad konkurrensutsättning jag vänder mig mest emot, tar väldigt mycket tid i anspråk och driver administration för att hantera det fullt korrekt.”
- ”Vi är verksamma på många orter i Sverige och på vissa håll får vi ofta endast ett och i förekommande fall inget anbud.”
- ”Se tidigare svar gällande att avrop skickas till bilhandlarna.”
- ”Det blir ett merjobb för små myndigheter med denna avropsprincip.”
- ”Uppfattning att de som tidigare vunnit anbud har mer eller mindre förtur.”
- ”Ramavtalsleverantörerna är till viss del dåliga på att återkoppla att de inte avser att delta/lämna anbud på förfrågningar. Få ramavtalsleverantörer som svarar trots att de har fordon som uppfyller ställda krav. Brister i att uppdatera kontaktuppgifter, det sker i vissa fall utskick till ej aktuella mailadresser.”
- ”Få anbudsvär och dålig respons från avtalsleverantörer.”

6.2.6 Hur har särskild fördelningsnyckel fungerat vid av förmånsbilar



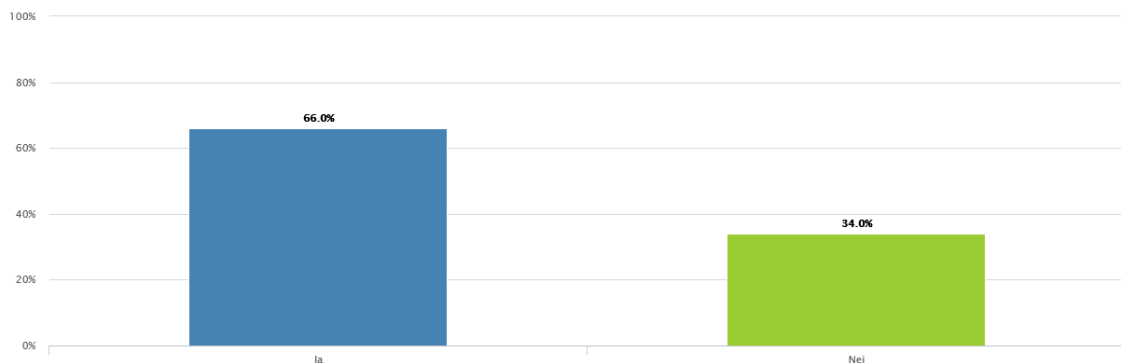
De flesta är positiva till särskild fördelningsnyckel för avrop av förmånsbilar.

6.2.7 Vilket finansiellt upplägg har ni för era fordon?



De flesta respondenter köper sina bilar, en respondent har dock angivit att de långtidshyr sina tjänstebilar. Att myndigheter själva köper sina fordon och finansierar sitt köp via lån i riksgälden är det upplägg som ESV rekommenderar, förutsatt att myndigheten inte kan visa att annan finansiering är lönsammare för staten som helhet.

6.2.8 Finns intresse av att köpa serviceavtal vid fordonsköp?





Två tredjedelar av respondenterna är intresserade av att köpa serviceavtal i samband med fordonsköpet. Referensgruppen påpekade att det kan bli problem om serviceavtalet är tecknat med en lokal återförsäljare om till exempel fordonet ska användas på en annan verksamhetsort.

6.2.9 Sammanfattning av myndighetsenkät

Nedan sammanfattas vad som framkom i myndighetsenkäten.

- Respondenterna är generellt sett nöjda med befintligt ramavtal.
- Respondenterna efterfrågar i första hand medelstora eller större personbilar.
- Det finns ett stort behov av fyrhjulsdrivna fordon.
- Diesel, el eller laddhybrider är de mest efterfrågade drivmedlen.
- Vissa upplever att förnyad konkurrensutsättning tar mycket tid i anspråk.
- Flera har angivit att återförsäljarna har för lite kunskap om ramavtalet och att de är dåliga på att svara på avropsförfrågningar.
- Avrop med särskild fördelningsnyckel för förmånsbilar upplevs positivt.

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 14 avropsberättigade myndigheter in till referensgruppsmöte. Tio personer från totalt nio myndigheter deltog.

Syftet med referensgruppsmötet var att, som ett komplement till enkäten, på ett fördjupat plan ge myndigheterna möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter rörande det befintliga ramavtalet och ge generella synpunkter avseende en eventuellt kommande upphandling av ett statligt ramavtal. Naturvårdsverket deltog i referensgruppen både med tanke på sin sakkunskap inom miljöområdet samt som användare av ramavtalet.

6.3.1 Hur tycker referensgruppen att ramavtalet generellt fungerat?

Referensgruppen bekräftade att ramavtalet i stort har fungerat bra. Referensgruppen lyfte fram att avrop med särskild fördelningsnyckel avseende förmånsbilar är bra. Att ha separata fordonslistor för förmånsbilar och personbilar upplevs dock som onödigt med hänsyn till att dessa listor inte skiljer sig åt.

6.3.2 Hur ser referensgruppen på fordonsgrupperna?

Referensgruppen anser att fordonsgrupperna har fungerat bra och att de inte behöver göras om på något väsentligt sätt.



Elbilar kan eventuellt vara en egen klass eftersom deras vikt skiljer sig från bilar med förbränningsmotor.

Det vore bra om fordonsklass H även inkluderar flersitsiga fordon (fem- eller sexsitsiga). Skåpbilar som har dubbelhytt är oftast registrerade som personbil och dessa faller nu utanför då klassen definieras som "Lätta lastbilar med skåp".

6.3.3 Vilka miljökrav anser referensgruppen är lämpliga?

Diskussioner fördes utifrån Transportstyrelsens tre förslag till ny miljöbilsdefinition. Referensgruppen anser att det är viktigt att kraven i ramavtalet inte ställs på för tuff nivå då myndigheterna har behov av större personbilar, gärna med automatisk växellåda, det finns även ett behov av fyrhjulsdrevna bilar. Alla har inte möjlighet att ladda elbilar eller laddhybrider.

6.3.4 Vilka säkerhetskrav anser referensgruppen är lämpliga?

Referensgruppen tycker att det är bra att även fortsättningsvis utgå från Euro NCAP:s säkerhetsbedömningar.

Referensgruppen anser att kravet om att fordonet ska kunna utrustas med ISA ska vara kvar. ISA har många möjligheter, till exempel går det att koppla ihop ISA med en färdskrivare.

Referensgruppen är positiv till ett generellt krav på autobroms, men mer tveksamma till generellt krav på körfältshjälp.

6.4 Sammanfattning av referensgruppsmöte

Här sammanfattas vad som framkommit på referensgruppsmötet.

- Myndigheterna är i huvudsak nöjda med befintligt ramavtal.
- Fordonsgrupperna fungerar i stort sett bra, eventuellt bör grupp H förändras och elbilar vara en egen grupp.
- Miljökraven i ramavtalet behöver vara på en nivå som gör att utbudet av fordon tillgodoser myndigheternas behov.
- Krav på autobroms bör ställas.



7 Marknadsundersökning

7.1 Inledning

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

Det har även genomförts ett möte med branschorganisationen BIL Sweden.

7.2 Marknaden

Potentiella anbudsgivare är till största delen generalagenter för ett visst bilmärke. Dessa generalagenter arbetar tillsammans med återförsäljare som finns geografiskt utspridda över hela landet. Generalagenterna tar emot avropen där förnyad konkurrensutsättning gäller och fördelar sedan ut avropen till en återförsäljare baserat på geografiskt läge. Om det gäller ett avrop via särskild fördelningsnyckel avseende område Förmånsbilar tar avropsberättigad kontakt med lokal återförsäljare direkt.

Återförsäljarna hanterar såväl avropet, kontraktet som faktureringen. Återförsäljarna får stöd av generalagenterna vid behov. Avropen sker via e-post.

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

Marknaden representeras av allt från små till stora företag. Marknaden har en väl fungerande struktur gällande förhållandet mellan generalagent och återförsäljare. Det finns större återförsäljare som kan representera flera bilmärken. Några aktörer på marknaden är mer dominerade än andra enligt befintligt ramavtal. Men eftersom trenden pekar mot eldrift av fordon kan marknaden mycket väl komma att ändras.

Trenden för elbilar och laddhybrider är uppåtgående, dessvärre släpar infrastrukturen för laddmöjlighet efter. Detta medför att laddhybrider inte alltid används med eldrift i första hand. De använder förbränningsmotorn och utsläppen ökar istället för att minska eftersom en laddhybrid väger mer än ett konventionellt fordon.

Generalagenterna anger officiella riktpriiser för fordon i grundutförande. Återförsäljarna är inte bundna av dessa riktpriiser utan kan sätta valfritt pris så länge offererad rabattsats är densamma eller högre än i generalagentens ramavtal.

Priiser för elbilar och laddhybrider är högre än priset för konventionella fordon.

Från och med den 1 september 2018 infördes en ny testmetod (körcykel) som benämns WLTP. WLTP är en testmetod som är skapad för att efterlikna mer realistisk körning i förhållande till den föregående testmetoden kallad NEDC. Branschen använder testmetoden för att mäta fordonets bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Då WLTP-



körcykeln har ett helt omarbetat innehåll jämfört med NEDC-körcykeln påverkas förbrukningssiffrorna uppåt. Införandeperioderna är olika för personbilar respektive transportfordon. Från och med 1 januari 2020 är det enbart WLTP som gäller vid fastställande av fordonsskatt för personbilar.

EU har enats om ett gemensamt bindande utsläppskrav för fordonstillverkare inom EU. Kravet gäller från och med 1 januari 2021 och anges i NEDC-värde. En genomsnittlig personbil per fabrikat får år 2021 släppa ut maximalt 95 gram koldioxid per kilometer. Om fordonstillverkarna inte klarar detta krav får de betala böter.

Bonus-malus innebär att en ny bil som släpper ut maximalt 60 gram koldioxid per kilometer, alternativt går på fordonsgas, får en bonus, en ny bil som släpper ut mer än 95 gram koldioxid per kilometer får förhöjd fordonsskatt under de tre första åren. Fordonsskatten kommer att beräknas på NEDC-värdet till och med den 31 december 2019 och därefter övergår man till WLTP-värdet. Då kommer även regeringen att justera skattetarifferna med hänsyn till de högre utsläppsvärden som det blir med WLTP. För 2019 finns 1,24 miljarder kronor avsatta för utbetalningar av bonus för klimatbonusbilar.

Det är svårt att ange en exakt siffra för hur stort påslaget från NEDC till WLTP blir eftersom körcykelns innehåll har förändrats på flera punkter. Nedan listas de delar som är förändrade:

	NEDC	WLTP
Cykelns längd	20 minuter	30 minuter
Teststräcka	11 kilometer	23,25 kilometer
Körfaser	2 faser (66 % tätort och 34 % landsväg)	4 mer dynamiska faser (52 % tätort och 48 % landsväg)
Genomsnitthastighet	34 km/h	46,5 km/h
Maxhastighet	120 km/h	131 km/h
Inflytande av tilläggsutrustning	Ingen inverkan på CO2	Varje bil mäts med sin unika utrustning
Växlingspunkten	Fasta växlingslägen	Individuellt anpassade växlingspunkter
Testtemperatur	Mätning vid 20-30 grader C	Mätning vid 23 grader C CO2-värdet korrigerat till 14 grader C

En av de stora förändringarna är att varje fordon får ett WLTP-värde som är unikt för chassinumret och inte per modell som det tidigare var med NEDC. Det innebär att en bilmodell kan få olika värden beroende på utrustning (exempelvis dragkrok, glastak och bredare fälgar).

Vidare saknas idag en miljöbilsdefinition enligt *förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor*. Trafikverket har lagt fram ett delbetänkande och i det finns tre förslag om ny miljöbilsdefinition. Dessa tre alternativ är:

- **Alternativ 1**, Klimatbonusbil som släpper ut 0-60g koldioxid per kilometer, samt gasbilar. (Enligt NEDC)
- **Alternativ 2**, Klara en fast koldioxidgräns om 95 g koldioxid per kilometer (= icke-malus segmentet) (Enligt NEDC)
- **Alternativ 3**, Viktrelaterad koldioxidgräns gräns

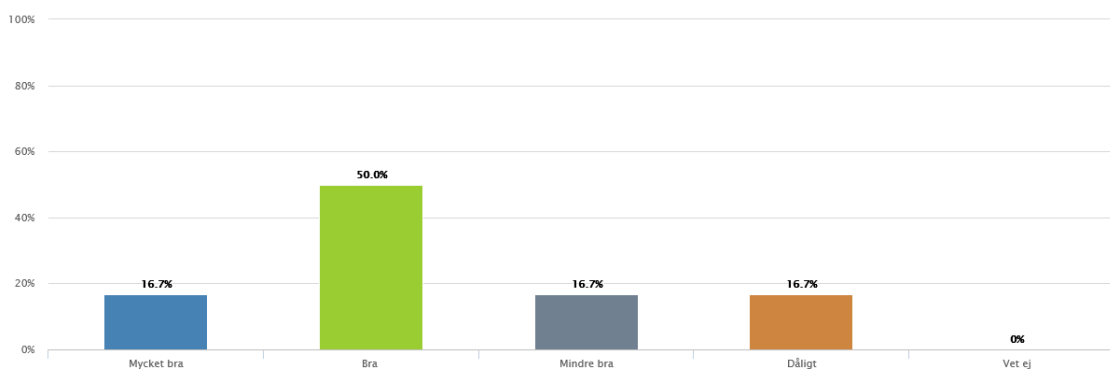
7.3 Leverantörsenkät

En enkät skickades ut till 15 leverantörer på marknaden. Enkäten besvarades av 6 respondenter vilket ger en svarsfrekvens på 40 procent. De 6 respondenter som har besvarat enkäten är samtliga leverantörer på befintligt ramavtal.

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

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

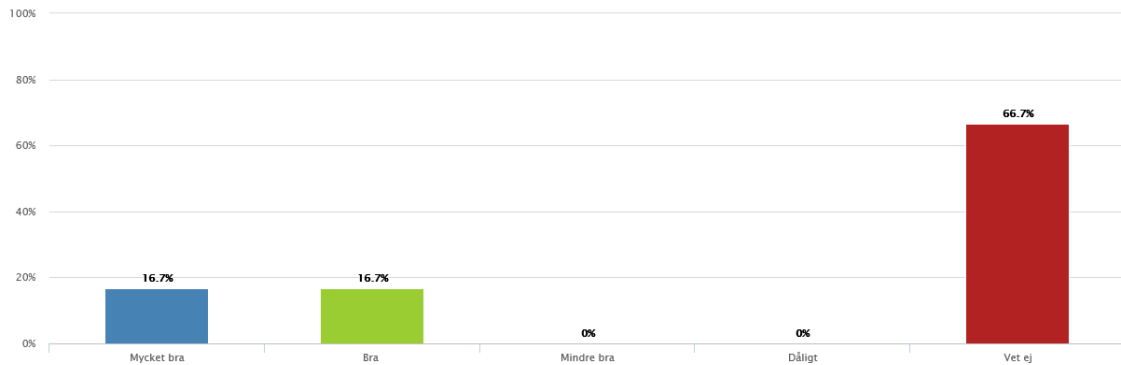
7.3.1 Hur har förnyad konkurrensutsättning fungerat vid avrop av tjänstefordon (inte förmånsbilar)?



4 av 6 respondenter tycker att förnyad konkurrensutsättning har fungerat "Bra" eller "Mycket bra". De två som angivit "Mindre bra" eller "Dåligt" har lämnat nedanstående förklaring till sitt svar.

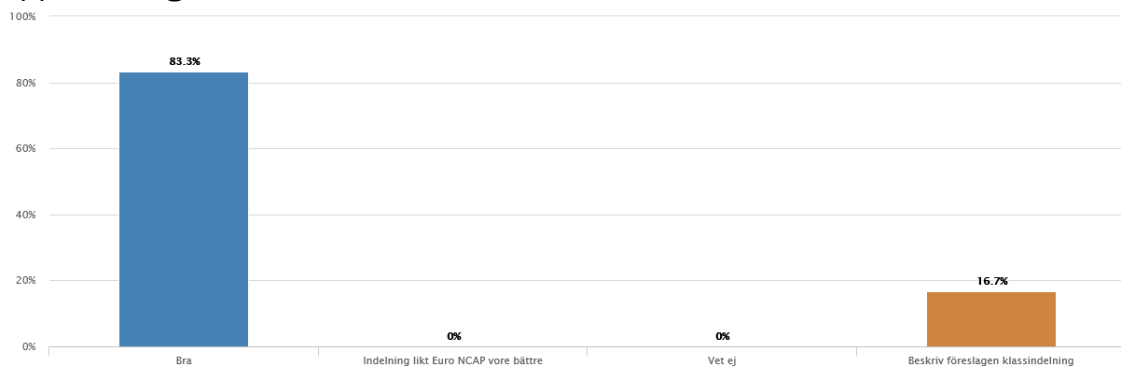
- "Svårt att veta var bilen skall brukas, ofta fler leveransorter."
- "Det har ibland varit väldigt snäva konkurrensutsättningar, vilket i praktiken hämmar konkurrensen."

7.3.2 Hur har särskild fördelningsnyckel fungerat vid avrop av förmånsbilar?



Bara två av respondenterna har svarat på frågan, båda är positiva till hur särskild fördelningsnyckel har fungerat.

7.3.3 Vad anser ni om de fordonsklasser som användes vid föregående upphandling?



5 av 6 respondenter anser att fordonsklasserna från föregående upphandling är bra, den som har föreslagit annan klassindelning har svarat "Samma indelning som SKL använder i sin nya ramavtalsupphandling Fordon 2018 kan underlätta."

7.3.4 Sammanfattning av leverantörsenkät

Sammanfattningsvis kan konstateras att leverantörerna anser att befintligt ramavtal fungerar bra.

7.4 Möte med leverantörer

7.4.1 Om leverantörsmöten

Förstudieprojektet genomförde åtta leverantörsmöten och ytterligare en leverantör skickade in skriftliga synpunkter. Två av dessa leverantörer är inte ramavtalsleverantörer på befintligt ramavtal. På agendan för dessa möten fanns bland annat frågor rörande den



nya körcykeln WLTP, avsaknaden av miljöbilsdefinition, säkerhetsfunktioner som kan ställas som krav, trender inom området med mera.

7.4.2 Redovisning av leverantörsmöten

Den största fokusen vid dessa möten hamnade på avsaknaden av miljöbilsdefinition och hur kommande upphandling ska hantera läget utan miljöbilsdefinition samt hur den nya körcykeln WLTP slår i förhållande till den äldre NEDC.

7.4.3 Befintligt ramavtal

Samtliga leverantörer som finns med på nuvarande ramavtal anser att hanteringen av avrop har fungerat bra. Leverantörerna anser att det är viktigt att det kommande ramavtalet omfattar ett brett sortiment eftersom myndigheternas behov är skilda. Maximalt utvärderingspris för fordon kan komma att behöva justeras eftersom fordonen tenderar att bli dyrare i och med den nya mer avancerade tekniken.

Vissa ramavtalsleverantörer har svårt att visa om fordonen levereras med rätt däck enligt kraven i föregående upphandling som är *enligt förordningen (2014:480) om myndigheters inköp av energieffektiva varor, tjänster och byggnader*.

7.4.4 Avropsordning

Samtliga leverantörer tycker att befintlig avropsordning är bra och att den ska vara kvar som den är. Några leverantörer undrar varför vi har skiljt på Förmånsbilar och Personbilar, utbudet är ju ändå detsamma. Förmånsbilar har en annan avropsordning idag och om detta ska vara kvar är det osäkert om det går att slå ihop dessa två delar. Vidare kan vissa krav i upphandlingen gälla för den ena delen men inte för den andra delen.

7.4.5 Avropsansvar och fakturering

Den förnyade konkurrensutsättningen besvaras oftast av lokal återförsäljare som även hanterar faktureringen. Vi frågade om det är möjligt att styra om detta så att det är den leverantör som har ramavtalet som också svarar på avrop och fakturerar. I princip alla leverantörer menade att de har svårt att själva hantera avrop, kontrakt och fakturering. Leverantörernas organisationer är inte anpassade för det upplägget, systemstöd och resurser saknas, vilket kräver en omställning. Några leverantörer menade att de i dagsläget inte skulle kunna lämna anbud om upphandlingen var konstruerad på så sätt. Flera menade att det i takt med införandet av e-handel på sikt kommer finnas bättre förutsättningar att kräva avropsvar och fakturering av avtalsparten istället för den lokala återförsäljaren.

Gällande elektronisk faktura, Peppol bis Billing 3.0, ser det i det stora hela ut som att det inte är några större problem att hantera för leverantörerna. Det kan hända att några återförsäljare får problem men inte i någon stor utsträckning.



7.4.6 Utbildning av återförsäljare

Det skiljer sig i hur ramavtalsleverantörerna utbildar sina återförsäljare. Vissa har egna utbildningar och vissa önskar att Kammarkollegiet ska vara behjälpliga med detta.

7.4.7 Arbetsrättsliga förhållanden och spårbarhet

Alla leverantörer välkomnar arbetsrättsliga krav och villkor i kommande upphandling och säger sig inte ha några problem att uppfylla sådana krav. Leverantörerna har inte heller några problem med om krav gällande spårbarhet bakåt i tillverkningskedjan skulle ställas i en kommande upphandling. Alla leverantörer är positiva till sådan kravställning och vill gärna visa att de har god kontroll över dessa delar.

7.4.8 Indelning av fordonsklasser

Alla leverantörer tycker att det är svårt att komma med ett bättre förslag till indelning av fordonsklasser i förhållande till befintligt ramavtal. Dock finns det synpunkter på viktavdragen, leverantörerna menar att det kan vara bra att göra en översyn med tanke på elbilar, laddhybrider och fyrhjulsdrivna fordon. Leverantörerna anser det viktigt att fordonen hamnar i rätt viktklass, så att till exempel en liten tung elbil inte hamnar i en fordonsklass med större bilar.

Även leverantörerna tycker att det vore bra om fordonsklass H även inkluderar flersitsiga (fem- eller sexsitsiga). Skåpbilar som har dubbelhytt är oftast registrerade som personbil och dessa faller nu utanför då klassen definieras som "Lätta lastbilar med skåp".

7.4.9 Avsaknad av miljöbilsdefinition

Leverantörerna anser att det är problematiskt att det inte finns någon miljöbilsdefinition för närvarande. Det kan innebära att det kommer att bli många olika varianter av en miljöbil och koldioxidutsläppsnivåer i upphandlingar framöver. Leverantörerna menar att om Kammarkollegiet kommer fram till en bra lösning kommer sannolikt efterkommande upphandlingar likna eller vara helt identiska med den modell Kammarkollegiet tar fram i väntan på att en ny miljöbilsdefinition ska beslutas.

Vid genomgång av Transportstyrelsens delbetänkande avseende miljöbilsdefinition anser leverantörerna att de två första alternativen inte täcker myndigheternas behov utan den kommande upphandlingen bör bygga på egna fasta nivåer för koldioxidutsläpp. Leverantörerna ser gärna att det är olika fasta utsläppsnivåer för respektive fordonsklass eftersom små bilar annars inte skulle ha några egentliga krav för utsläpp.

Om för tuffa krav ställs avseende utsläpp riskerar myndigheterna att behöva göra avsteg från ramavtalet vilket skulle leda till merarbete för både återförsäljare och myndigheter. Avrop från ramavtalet är enklare och tydligare att hantera när underlaget i form av mall och villkor ser lika ut vid varje anskaffningstillfälle. Egna upphandlingar kan variera mycket i både kravställning och villkor. Det är en aspekt av flera som pekar på att det är mycket viktigt att myndigheternas behov tillgodoses genom ramavtalet.



7.4.10 WLTP vs NEDC

I princip alla leverantörer anser att vi bör använda oss av WLTP-värdet för personbilar i kommande upphandling och inte NEDC-värdet.

Ramavtalet träder i kraft tidigast den 1 november 2019, vilket innebär att det maximalt är två månader kvar till dess att det endast är WLTP som gäller för personbilar. Dock påpekade många leverantörer vikten av att det beaktas att WLTP-värdet är betydligt högre än NEDC-värdet.

7.4.11 Bonus-malus

Några leverantörer påpekar att man behöver se över avropsmallen i och med bonus-malus. Avropsmallen kan komma att behöva justeras med avdrag respektive påslag.

7.4.12 Säkerhet

Flera leverantörer menar att det går att höja säkerhetskraven i kommande upphandling. Det är många fordon som redan idag har autobroms, backvarnare och körfältshjälp som standard eller som tillval. Förordningen som reglerar bland annat trafiksäkerhet för statliga myndigheter är tio år gammal. Det har hänt mycket inom trafiksäkerhet sedan denna *förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor* började gälla. Leverantörerna välkomnar en höjning av trafiksäkerhetskrav i förhållande till den tidigare upphandlingen.

7.4.13 Branschtrender

Gällande trenden för drivmedel är den tydligt pekande mot el. Drivmedlen som fortfarande är populärast är diesel och bensin. Gällande dieselalternativet HVO100 är branschtrenden att fler tillverkare godkänner detta drivmedel, dessvärre råder det i dagsläget brist på HVO100. Få tillverkare satsar på gasbilar och trenden är nedåtgående för gasbilar just nu.

Storleksmässigt är trenden att de största personbilarna sjunker i popularitet medan mellanstora SUV:arna ökar. Gällande förmånsbilar har införandet av bonus-malus-systemet inneburit att det blivit dyrare med större bilar som har höga koldioxidutsläpp som förmånsbil.

I dagsläget finns det några leverantörer som har webbaserade försäljningsmetoder. Det innebär att kunden själv ”bygger” sin bil på webbsidan. Branschen förutspår att denna försäljningsmetod kommer att öka.

Sammanfattning av leverantörmöten

- Avropsordningen får gärna vara kvar som den är.
- Fordonsklassernas viktindelning är bra som den är.
- Säkerhetskraven kan skärpas.



- WLTP är den körcykel som är bäst att använda för personbilar.
- Maxnivån för koldioxidutsläpp ska vara på en rimlig nivå.
- Det är viktigt att ställa krav så att de typer av fordon som efterfrågas ryms inom ramavtalet.
- Den stora trenden är elbilar och laddhybrider.

7.5 Möte med branschorganisation

7.5.1 Om mötet med branschorganisationen

Projektet har haft ett möte med branschorganisationen BIL Sweden. De viktigaste frågorna som diskuterades på mötet framgår nedan.

7.5.1.1 Införandet av WLTP

BIL Sweden menade att utsläppsvärden vid mätning enligt WLTP är 20-25 % högre än vid mätning enligt NEDC. Det omräknade utsläppsvärdet NEDC korr. är 5-8 % högre än NEDC.

7.5.1.2 Miljökrav

BIL Sweden anser att det är viktigt att miljökraven är teknikneutrala, om gasdrivna bilar ska premieras bör även HVO100 och E85 drivna bilar premieras. De ansåg vidare att det är ett bra förslag från projektet att i Kammarkollegiets kommande upphandling ställa olika krav för personbilsgrupperna och tillåta att större bilar släpper ut mer koldioxid än mindre bilar.

7.5.1.3 Säkerhetskrav

BIL Sweden tycker att krav på automatisk inbromsning är ett bra krav att ställa för personbilar. Det är lite mer tveksamt krav att ställa för transportbilar eftersom de ligger lite efter personbilar i det hänseendet. Om krav på automatisk inbromsning ställs bör det ske utan koppling till Euro NCAP:s poängsystem.

8 Omvärldsanalys

Fordonsbranschen är i dagsläget under stor förändring. Biltillverkarna satsar stort på elektrifiering av fordonen i form av rena elbilar, laddhybrider eller mildhybrider för att få ned koldioxidutsläppen. En av anledningarna till den snabba omställningen från fossila drivmedel till el är det EU-krav som gäller från och med år 2021 där fordonstillverkarna får böta om deras genomsnittliga koldioxidutsläpp för sålda bilar överstiger 95 gram.

De senaste åren har flera nya trafiksäkerhetshöjande förarstödsystem blivit vanliga såsom autobroms, körfältshjälp och dödvinkelvarnare. Det förekommer även tester i trafik med självkörande bilar.

9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor, är styrande för miljö och trafiksäkerhetskrav för fordon som statliga myndigheter köper. Transportstyrelsen har på uppdrag av Näringsdepartementet gjort en översyn av kraven i förordningen. Transportstyrelsens förslag till förändringar framgår i deras slutrapport *Översyn av förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor*.

Klimatlag (2017:720) i denna lag finns bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete, vad arbetet ska syfta till och hur det ska bedrivas.

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

10 Trafiksäkerhet

Vilka trafiksäkerhetskrav ett fordon som köps av en statlig myndighet ska uppfylla regleras av *förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor*. Förordningen har dock inte uppdaterats på flera år och poängen enligt Euro NCAP som förordningen hänvisar till har i vissa fall förändrats. Transportstyrelsen har i sin slutrapport *Översyn av förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor* föreslagit att förordningens krav blir mindre detaljerade och istället ställer krav på att fordonet ska ha säkerhet som är över medel. Vid den kommande upphandlingen måste dock kraven vara tydligt formulerade i enlighet med *lag om offentlig upphandling (2016:1145)* och projektet anser att poäng enligt Euro NCAP kompletterat med krav på vissa förarstödsystem och möjlighet att utrusta fordonen med alkolås och ISA är lämpligt.

Vidare kan krav komma att bli aktuella utifrån det förslag om elva förbättringar gällande trafiksäkerhet som EU har tagit fram. Dessa säkerhetslösningar ska, om förslaget går igenom, finnas i nya bilar från och med år 2021. Förslaget inkluderar både personbilar och transportbilar men det kan bli olika införandetider.

1. Autobroms – bromsar automatiskt bilen till stillastående om den upptäcker att en kollision är på väg att inträffa.
2. Alkolås – en utandningsapparat som är kopplad till bilens tändningslås och som hindrar berusade från att framföra bilen.
3. Trötthetsvarnare – övervakar förarens uppmärksamhetsnivå och varnar om nivån blir för låg.
4. Olycksdataregistrator – registrerar data som hastighet, GPS-koordinater och tidpunkt vid ett olyckstillfälle. Kan jämföras med flygplanens svarta lådor.
5. Automatiska varningsblinkers – när en bil tvingas stanna i nöd slås varningsblinkers på automatiskt
6. Förbättrade säkerhetsbälten.
7. Bättre fotgängarskydd med större upptagningszoner där fotgängare och cyklisters huvud slår i bilen samt säkerhetsglas.
8. Intelligent farthållare – ett system, som kan överskridas, för att begränsa hastigheten i enlighet med vad som står på vägskyltarna.
9. Filhållningsassistent – ett system som varnar föraren om denne ofrivilligt är på väg att komma ur körfältet.
10. Bättre passagerarskydd vid sidokollisioner.
11. Backkamera eller backsensorer.

Det behöver inte innebära att samtliga dessa krav blir aktuella i en kommande upphandling och det kan innebära att andra krav också läggs till. Listan ovan ska ses som exempel på typer av krav som kan komma att bli aktuella i en kommande upphandling.

11 Hållbarhet

11.1 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, sociala och arbetsrättsliga hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta. Hållbarhetshänsyn kan tas i alla delar av en upphandling, det vill säga 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.

11.2 Miljökrav

Det finns många aspekter som har koppling till miljökrav inom området tjänstebilar, allt från tillverkning till koldioxidutsläpp vid brukandet. En viktig del är att vi alla bidrar till ett lägre koldioxidutsläpp och bidrar till att följa målen i Parisavtalet. Gällande tillverkningen av fordon är det viktigt att tillverkarna har god kontroll över alla delar i processerna kring tillverkning. Som tidigare nämnts har generalagenterna god möjlighet till spårbarhet bakåt i leverantörskedjan. De kan, om vi i kommande upphandling frågar om tillverkningsprocesser och liknande, redovisa hur dessa processer hanteras. Fordon är en varugrupp som kräver mycket resurser vid tillverkningen även om tillverkningen sker så miljömässigt det bara går. Exempelvis är batterier resurskrävande vid tillverkning. Vi kan i förstudien inte ta hänsyn till långtgående resonemang och påverkansfaktorer kring tillverkningsprocessen. Därför är nedanstående synpunkter och resonemang inte direkt



kopplade till tillverkningsprocessen utan mer kopplade till det direkta användandet av fordonet.

Det är viktigt att hitta rätt kravnivåer i en kommande upphandling för exempelvis teknik, bränsletyp, utsläppsnivå för koldioxid, som är **användbar, miljösparande och realistisk**. Om vi i upphandlingen ställer krav som är för långtgående avseende utsläppsnivåer av koldioxid är sannolikheten hög att myndigheter gör avsteg från ramavtalet för att deras behovsbild inte stämmer in på de fordon som erbjuds via ramavtalet. Statens behov av fordon varierar mycket eftersom myndigheternas uppdrag varierar. Det innebär att upphandlingen måste ta höjd för att användarna behöver kunna köra långkörningar, körningar i hård kyla, eländig terräng med mera. Dessa exempel är användningssätt som elbilar idag inte är lämpliga för.

Om vi i en upphandling reglerar tekniker, utsläppsnivåer och annat för hårt kommer sannolikt många avsteg göras på grund av att vi inte täcker in behovet för myndigheterna och då kommer de att tvingas genomföra egna upphandlingar istället, vilket inte gynnar någon. Små upphandlingar är inte attraktiva att svara på för leverantörer vilket kan innebära få svar och högre priser. Leverantörerna uppskattar våra ramavtal eftersom det finns mallar som underlättar för både avropande myndigheter och leverantörer. Därför är det viktigt att vi i en kommande upphandling ställer krav som tillgodoser behovet för avropande myndigheter samtidigt som vi ska hitta en nivå som bidrar till att uppfylla de uppsatta klimatmål som finns.

Självklart ska vi bidra till att spara vår miljö på bästa sätt, utsläppen måste minskas. Det som tydligt framgår i förstudien är att brukaren av fordonet har ett stort ansvar, både vid anskaffning och vid användande av fordonet. Brukaren av fordonet måste till exempel se till att en laddhybrid drivs av el i största möjliga mån istället för med fossilt drivmedel. Det finns en risk att myndigheter köper in laddhybrider för att de är godkända som miljöbil och sedan inte använder dem som elbil utan istället tankar dem med fossilt drivmedel. En laddhybrid är tyngre (på grund av både förbränningsmotor och batteri för eldrift) och kräver mer energi för att drivas och därmed förbrukar den mer bränsle. Det är svårt att ställa goda miljösparande krav när beslut, förordningar och infrastruktur inte följer med fordonens tekniska utveckling. En laddhybrid kräver el för att vara en miljövänlig, annars är den sämre än motsvarande fordon med enbart förbränningsmotor. Både leverantörer och myndigheter anser att det inte finns tillräckligt med möjligheter för att ladda elbilar.

Eftersom en definition av en ny miljöbil sannolikt inte hinner blir klar innan den kommande upphandlingen publiceras, måste vi specificera utsläppsnivåerna för koldioxid själva. Vi måste hitta en nivå som är rimlig för statliga myndigheters behov av olika fordon och nivån ska vara baserad på den information som förstudien har gett oss.

Det finns alternativa bränslen, till exempel dieselalternativet HVO100. Utbudet av tankstationer för HVO100 är dock begränsat och det är viktigt att myndigheter som avropar HVO100-fordon tankar HVO100 och inte vanlig fossil diesel.

Ett annat alternativt bränsle är fordonsgas. Ett fordon som drivs av gas istället för bensin eller diesel släpper ut betydligt mindre koldioxid, i synnerhet om det körs på 100 procent biogas. Det är få tillverkare som satsar på gasbilar så utbudet av fordon är begränsat. Utbudet av tankstationer där fordonsgas kan tankas är relativt bra i södra Sverige, men i norra Sverige är det betydligt sämre. I dagsläget ser leverantörerna inte att det finns någon uppåtgående trend för fordonsgas.



Att det är viktigt att vara teknikneutral i utformningen av miljökrav lyftes fram av både representanten från Naturvårdsverket vid referensgruppsmötet och av BIL Sweden.

En stor fördel med avropsättet förnyad konkurrensutsättning är att vid avrop kan den som avropar precisera miljökrav så att fordonen blir mer miljösparande utifrån den avropsberättigades förutsättningar. Till exempel kan den avropande myndigheten ange en egen utsläppsnivå av koldioxid, ange att fordonet ska vara godkänt för tankning av HVO100, kravställa att fordonet ska drivas av fordonsgas, el eller vara laddhybrid.

11.3 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 som ska ställas i en upphandling ska förgås av en så kallad behövlighetsbedömning. I denna görs analys av risken för oskäliga arbetsvillkor i den aktuella upphandlingen samt i förlängningen risken för att konkurrensen snedvrids. Villkoren ska ha en anknytning till det som upphandlas och vara proportionerliga. Kraven gäller även underleverantörer som direkt medverkar till att fullgöra kontraktet.

Leverantörerna inom området tjänstefordon säger sig kunna klara krav om arbetsrättsliga förhållanden och liknande sociala krav. De välkomnar den typen av krav och vill gärna visa att branschen har en god och sund nivå inom detta område. Eftersom alla återförsäljare inom befintligt ramavtal inte kunde intervjuas i förstudien, då de är så många till antalet, vet vi inte med säkerhet att kraven kan uppfyllas även av dessa aktörer, som är att betrakta som underleverantörer, eftersom de medverkar till att fullgöra kontraktet. Men eftersom generalagenten redan idag svarar för att affärerna hanteras enligt bestämmelserna i ramavtalet, även när återförsäljarna hanterar avrop, får man förmoda att deras svar även inkluderar återförsäljarnas bedömning.

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

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

12 Informationssäkerhet och SUA

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

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

I förstudien har det inte framkommit att det föreligger något intresse hos myndigheterna att ställa säkerhetskrav på leverantörerna. Detta innebär dock inte att sådant behov inte föreligger eftersom det finns avropsberättigade myndigheter som behöver högre säkerhetsgrad mot normalfallet. Det kan därför ändå vara lämpligt att ha med möjligheten med säkerhetsskyddade avtal i de allmänna villkoren för de myndigheter som anser sig ha ett sådant behov.

13 Dataskyddsförordningen

Inom ramen för förstudiens rekommendation kommer ramavtalsleverantörerna behandla personuppgifter såsom personuppgiftsansvariga. Detta innebär att personuppgiftsbiträdesavtal i normalfallet inte behöver tecknas med leverantörerna vid avrop från kommande ramavtal enligt föreslagen indelning.



14 E-handel

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

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

Kammarkollegiet ställer krav på e-handel i alla upphandlingar. Förutsättningarna för att tillämpa e-handel varierar dock mycket mellan olika ramavtalsområden och branscher. I förstudiearbetet utreds därför förutsättningarna för e-handel för det aktuella ramavtalsområdet. Kammarkollegiet följer SFTI:s rekommendationer om hur man kravställer e-handel vid upphandling av varor och tjänster.

Den 1 april 2019 blir det lag om att alla inköp i offentlig sektor ska faktureras med e-faktura. Kammarkollegiet ställer alltid krav på e-faktura.

Leverantörerna inom detta område har inga problem att skicka e-fakturer. Det är underleverantörer i form av återförsäljare som hanterar faktureringen. Vid hantering av fakturer enligt det nya standardformatet Peppol bis Billing 3.0, som är kommande standard för statliga myndigheter, kan några enstaka återförsäljare behöva lite extra stöd från generalagenten. Men i det stora hela är det inga problem med detta.

I dagsläget finns det några leverantörer som har webbaserade försäljningsmetoder. Branschen förutspår att denna försäljningsmetod kommer att öka men i dagsläget är branschen inte mogen för krav på webbeställningar.



15 Andra upphandlingar inom området

SKL Kommentus upphandlar ett motsvarande ramavtal som kommuner och landsting har möjlighet att avropa ifrån. Ramavtalet skiljer sig då volymen i SKL Kommentus ramavtal är betydligt större. De fordon som avropas på SKL Kommentus ramavtal är generellt sett mindre bilar än på det statliga ramavtalet eftersom många används inom till exempel hemtjänst och då för kortare transporter.

SKL Kommentus har i sin senaste upphandling ställt krav på att personbilar får släppa ut högst 140 g koldioxid enligt registrerade uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister.

Den fordonsgruppsindelning som SKL Kommentus har är snarlik den som Kammarkollegiet har i befintligt ramavtal.



16 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Upplägget med förnyad konkurrensutsättning för personbilar och transportfordon samt förmånsbilar avropats med särskild fördelningsnyckel har fungerat bra. Det kan dock övervägas om det behöver vara separata anbudsområden med separata fordonslister för förmånsbilar och personbilar då de är identiska från samtliga leverantörer och separata listor innebär ökat arbete för att hålla dessa uppdaterade.

I befintligt ramavtal är krav på ”miljöbil” ställt för tvåhjulsdrevna personbilar i enlighet med *förordning 2009:1 om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor*. Eftersom det i dagsläget inte finns någon definition av vad en miljöbil är behöver miljökravet för personbilar förändras. Oavsett krav i kommande upphandling måste myndigheter följa förordningen.

Avseende trafiksäkerhet behöver kraven uppdateras då Euro NCAP bland annat har förändrat poängskala för Whiplash-kollision bakifrån. Det bör även övervägas om krav ska ställas på ytterligare förarstödsystem.

17 Slutsatser

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

Kriterierna ”ofta” och ”i stor omfattning” bör anses uppfyllda med hänsyn till att cirka 400 fordon avropas varje år från ramavtalet.

Även kriteriet ”stora värden” uppfylls då den årliga omsättningen varit drygt 130 miljoner kronor, det vill säga mer än de 100 miljoner kronor per år som är satt som gräns för att kriteriet ska anses uppfyllt.

18 Källförteckning

18.1 Möten med myndigheter

Referensgrupp med representanter från följande myndigheter:

- Kriminalvården
- FMV
- Arbetsförmedlingen
- Sveriges domstolar
- Skatteverket
- Tullverket
- Polisen
- Naturvårdsverket
- Havs- och vattenmyndigheten

18.2 Möten med leverantörer

Leverantörmöten genomfördes med följande leverantörer:

- BMW Northern Europe AB
- K.W. Bruun Autoimport AB
- Kia Motors Sweden AB
- MMC Bilar Sverige AB
- Renault Nordic AB
- TM Sweden AB
- Toyota Sweden AB
- Volkswagen Group Sverige
- Volvo Car Sweden AB
- Mitsubishi Motors (inkom skriftligt med synpunkter)

18.3 Möten med leverantörer

Ett möte har genomförts med branschorganisationen BIL Sweden.

18.4 Enkätutskick till myndigheter

Den 22 november 2018 skickades en enkät ut till 337 myndigheter avseende förstudien.

18.5 Enkätutskick till leverantörer

Den 22 november 2018 skickades en enkät ut till 16 leverantörer avseende förstudien.



18.6 Referenslitteratur och andra källor

- *Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.*
- *Förordning (2014:480) om myndigheters inköp av energieffektiva varor, tjänster och byggnader.*
- Euro NCPs hemsida: <https://www.euroncap.com/sv>
- Delrapport om alternativa lösningar för ny miljöbilsdefinition från transportstyrelsen: Översyn av förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.
- Slutrapport från Transportstyrelsen: Översyn av förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.
- SKL Kommentus, Upphandlingsdokument Fordon 2018.
- BIL Sweden, <http://www.bilsweden.se/>
- Sveriges portal för miljöbilar – miljöfordon.se, <https://www.miljofordon.se>

19 Bilagor

1. Myndighetsenkät
2. Leverantörsenkät