

Förstudie

# Tjänstefordon – Förmånsbilar, Personbilar och Transportfordon

## Bakgrund

---

Nuvarande ramavtal för Tjänstefordon, Förmånsbilar (inklusive personalbil), Personbilar (som inte ska användas som förmånsbil eller personalbil) och Transportfordon löper ut den 11 februari 2028. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har därför genomfört en förstudie för att utvärdera hur nuvarande ramavtal har fungerat. Förstudiens syfte har bland annat varit att identifiera eventuella förändringar i myndigheternas behov, kartlägga efterfrågan och analysera marknadens utbud. Av förstudien framgår att det finns ett fortsatt intresse och behov av ramavtal inom ovanstående områden bland de avropsberättigade myndigheterna.

Kammarkollegiet har ansvaret för upphandlingsverksamheten inom den statliga inköpssamordningen. Detta innebär att myndigheten har som uppdrag att ingå ramavtal för varor och tjänster som är avsedda för andra statliga myndigheter. Enligt förordningen (1998:796) om statlig inköpssamordning ska det finnas ramavtal eller andra gemensamma avtal som effektiviserar upphandlingarna för varor och tjänster som myndigheterna upphandlar ofta, i stor omfattning eller som uppgår till stora värden. Information om ramavtalen finns 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.



## Omsättning på nuvarande ramavtal

Omsättningsstatistiken nedan avser år 2024 till och med år 2025. Statistiken baseras på uppgifter från de elva ramavtalsleverantörerna och är angiven exklusive moms.

Tabell 1. Försäljning per år (SEK)

| ÅR         | Personbilar inkl.<br>förmånsbilar | Transportfordon | Totalt      |
|------------|-----------------------------------|-----------------|-------------|
| 2024       | 365 597 953                       | 27 735 099      | 393 333 128 |
| 2025       | 288 635 599                       | 180 860 254     | 469 427 138 |
| Totalt SEK |                                   |                 | 862 828 905 |



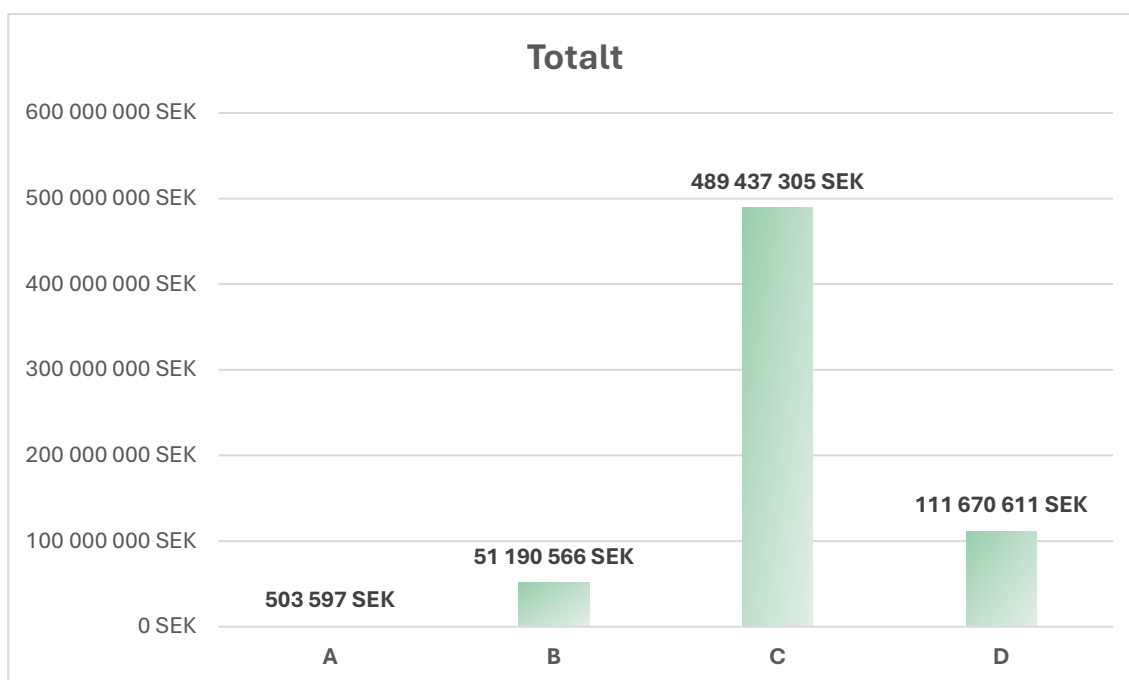
## Omsättning på nuvarande ramavtal, fortsättning

Av diagrammen nedan framgår försäljningsbelopp för personbilar inklusive förmånsbilar respektive transportfordon år 2024–2025.





Nedan framgår försäljningsbelopp per fordonsklass för personbilar år 2024–2025.



Fordonsklasser Personbilar inklusive förmånsbilar.

A: Personbil med längd\* upp till och med 4100 mm

B: Personbil med längd\* mellan 4101–4400 mm

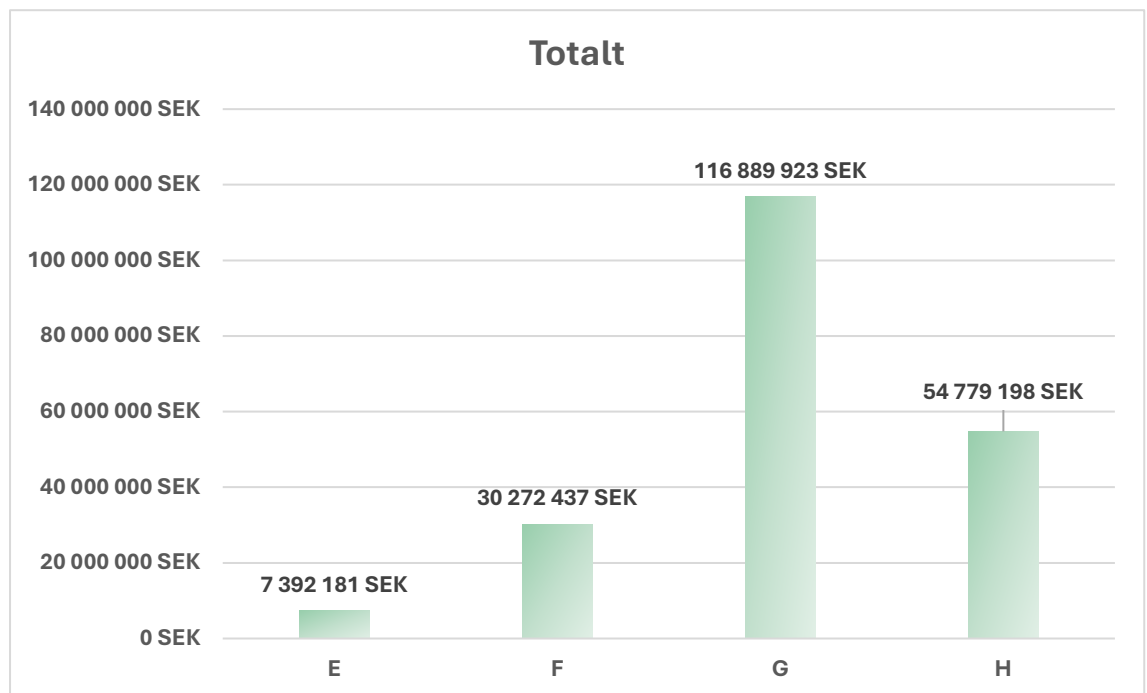
C: Personbil med längd\* mellan 4401–4800 mm

D: Personbil med längd\* från 4801 mm eller längre.

\*Med längd avses grundbilen utan tilläggsutrustning som exempelvis dragkrok eller extraljus.



Nedan framgår försäljningsbelopp per fordonsklass för transportfordon år 2024–2025.



#### Fordonsklasser Transportfordon

E: Lätt lastbil med flak eller chassi.

F: Pick-up med 4WD och förhöjd markfrigång.

G: Skåpbilar med enkel- eller dubbelhytt.

H: Minibussar med minst 6 passagerarplatser utöver förarplatsen.



## Sammanfattning av myndighetsenkät

---

En enkät gick ut till 217 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 90 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på cirka 41 procent.

Av myndighetsenkäten framgår att myndigheterna i huvudsak är nöjda med det nuvarande ramavtalet.

- De positiva erfarenheterna av det nuvarande ramavtalet är många, men särskilt uppskattad är flexibiliteten att kunna precisera och anpassa krav, produkter och tjänster först vid avrop eller förnyad konkurrensutsättning (FKU).
- De myndigheter som uttryckte missnöje kopplar det till uteblivna anbudssvar vid köp av mindre volymer.
- Nuvarande Ramavtal används i stor utsträckning av många myndigheter, där vissa även gör egna upphandlingar för specialfordon till exempel utrykningsfordon eller andra myndighetsanpassade fordon. Myndigheter med mindre behov uppskattar att inte behöva genomföra egna upphandlingar.
- Det framtida behovet för myndigheterna verkar ha förändrats en del, där det idag framgår att det fortsatt kommer att finnas ett behov av traditionella fordon med förbränningsmotor kopplat till olika myndigheters uppdrag i geografiskt skilda delar av landet där det inte är möjligt att utföra uppdragen med el eller laddhybrider.
- Som förbättringsområden och förändringsbehov nämns en bredare leverantörsbas, utbud av starkare fordon, fyrhjulsdrivna med markfrigång och något tyngre lastbilar avsedda för C1 körkort.
- Möjligheten att anpassa kravställningen vid behov, exempelvis avseende specialfordon och ombyggnationer, lyfts fram som en viktig fördel som de avropande myndigheterna vill behålla även framöver.
- Önskade avropsmodeller är både fördelningsnyckel och FKU.



## Sammanfattning av referensgruppsmöten

---

- Ramavtalen har fungerat bra, de anses tydliga och användarvänliga med en enkel struktur och avropsprocess men behöver utvecklas för att möta myndigheternas mer komplexa behov.
- Behoven skiljer sig åt mellan myndigheterna. För vissa är elfordon, kostnad och enkelhet viktigast, medan andra efterfrågar specialanpassade fordon och flexibilitet i ramavtalet för att möta verksamhetsspecifika krav som exempelvis hög markfrigång, fyrhjulsdraft eller annan specialanpassning för krävande miljöer.
- Den befintliga livscykelkostnadskalkylen (LCC-kalkylen) uppskattas och används som stöd vid avrop för att få en helhetsbild av kostnaderna. Samtidigt lyfts behovet av en särskild fördelningsnyckel för transportfordon och personbilar, motsvarande den som finns för förmånsbilar.
- Fordonsklassindelningen på längd fungerar men flera önskar komplettera den med specifikationer på fordons lastvikt, lastutrymme samt kunna sortera elbilar på räckvidd genom WLTP.
- Nuvarande upplägg tillgodoser större delen av befintlig efterfrågan men omvärldsläget ställer högre krav på fordonens förmågor exempelvis räckvidd.
- Önskemål om att möjliggöra avrop av tyngre fordon som kräver C1-körkort utifrån specifika behov.
- Myndigheterna betonar att kvalitet och funktion, exempelvis inom cybersäkerhet, räckvidd, hållbarhet och leveranstider, ofta är viktigare än lägsta pris.
- Gällande påbyggnader och anpassning så krävs ett tydligt helhetsansvar mellan parterna.
- Kvalité på leveransen kan skifta beroende på leveransupplägg mellan tillverkare, generalagent och återförsäljare.
- Myndigheterna ska ta hänsyn till informationssäkerhet, GDPR och cybersäkerhet men behoven varierar brett. En del myndigheter hanterar frågorna själva genom att byta ut delar på fordonen men det vore bra om grundläggande krav på informationssäkerhet ställs på ramavtalsnivå.
- Hållbarhet är viktigt men det behöver fortsättningsvis finnas möjlighet till fordon med förbränningsmotorer vid avvägning i försörjningstrygghetsfrågan samt att elbilar är viktiga men fungerar inte överallt där det kan finnas annan terräng eller laddinfrastruktur.



## Sammanfattning av leverantörsmöten

---

- Nuvarande ramavtalsmodell fungerar i stort sett bra och har starkt stöd från marknaden.
- Längdbaserad fordonsklassificering bör behållas, men vissa justeringar och förtydliganden kan övervägas.
- WLTP bör fortsatt vara standard för räckviddsmätning (för elfordon).
- För detaljerade avropskrav riskerar att minska konkurrensen och svarsfrekvensen.
- Återförsäljarledet är avgörande för service, leveransförmåga och kundanpassning.
- Elektrifieringen fortsätter snabbt, men flera leverantörer efterfrågar teknikneutralitet under överskådlig tid.
- Försörjningstrygghet, cybersäkerhet och hållbarhet har gått från stödfrågor till strategiska kärnfrågor för fordonsbranschen.
- Leverantörerna efterfrågar tydliga, proportionerliga och praktiskt genomförbara krav som inte i onödan begränsar konkurrensen.

## Sammanfattning av svar från branschorganisation

- Marknaden har idag goda förutsättningar att leverera utsläppsfria personbilar med ett brett modellutbud och tillräckliga volymer, även om leveranstider kan variera.
- Offentlig sektor och upphandling ses som en drivkraft för elektrifiering, innovation, minskade utsläpp och lägre driftskostnader. Kravställningen i upphandlingar bör vara proportionerlig, teknikneutral och harmoniserad med internationella standarder för att säkerställa konkurrens, innovation och effektiv klimatnytta.
- Utmaningar med elbilar kvarstår inom verksamheter med tunga laster, långa körsträckor, specialfordon och begränsad laddinfrastruktur.
- Batterigarantin bland tillverkarna är vanligen åtta år eller 160 000 kilometer dock förekommer variationer mellan märken och modeller där branschen visar en tydlig harmonisering kring denna nivå.
- Företrädare för fordonsindustrin arbetar i stor utsträckning enligt etablerade informationssäkerhetsstandarder, exempelvis ISO 27001. Fordonscybersäkerhet har hög prioritet och hanteras bland annat genom standarden ISO/SAE 21434 och FN:s regelverk UNECE R155 och R156. I framtida upphandlingar bör vi undvika alltför detaljerade eller nationellt avvikande krav som kan öka kostnaderna och begränsa konkurrensen utan motsvarande säkerhetsnytta.



- Tillgången till livscykelanalysdata (LCA) ökar, särskilt för elbilar, och flera tillverkare publicerar idag egna analyser. Det saknas dock fortfarande fullt harmoniserade metoder, vilket leder till variationer mellan fordons typer och tillverkare.
- Framtida ramavtal bör innehålla krav på transparens kring klimatpåverkan samt efterlevnad av internationella hållbarhetsstandarder men krav som inte är harmoniserade eller som bygger på data som inte är kommersiellt tillgänglig riskerar däremot att begränsa konkurrensen.
- Branschen arbetar aktivt med att säkerställa ansvarsfull råvaruförsörjning genom due diligence-processer, revisioner och tredjepartsgranskningar, samtidigt som spårbarheten i leverantörskedjorna successivt förbättras.
- Villkor för e-handel bedöms ha goda förutsättningar att uppfyllas med krav på etablerade standarder såsom Peppol BIS Billing 3 och av [SFTI:s](#) rekommenderade meddelandeformat.

## Sammanfattning av fokusområden

---

### Hållbarhet

- Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar reglerar statliga myndigheters fordonsinköp. Upphandlingar ska följa gällande lagstiftning och Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier ger vägledning för miljökrav.
- Omställningen till fossilfria fordon behöver balanseras med verksamheters behov av andra drivlinor och fordonslösningar samtidigt som det bör främja konkurrens, funktionalitet och uppfyllandet av nationella klimat- och hållbarhetsmål.
- Livscykelperspektiv i (LCC), där inköp, drift, underhåll, energikostnader och restvärde beaktas bör vara utgångspunkten.
- Ingen bedömning om behov av arbetsrättsliga kontraktsvillkor görs eftersom upphandlingen främst avser varor. Fordonsbranschen i Sverige generellt bedöms inte ha en sådan risk för oskäligen arbetsvillkor att krav på lön, semester och arbetstid är motiverade. Transporttjänsterna utgör en begränsad del av kontrakten vilket innebär att det inte finns tillräckliga skäl att ställa särskilda arbetsrättsliga villkor för dessa moment.
- Ökat fokus på hållbara leveranskedjor och mänskliga rättigheter gör att kommande upphandlingar bör innehålla krav på att leverantörer och underleverantörer följer



ILO:s kärnkonventioner, nationell arbetsrätt och kan påvisa detta genom uppföljning och verifiering under avtalstiden.

### **Tillgänglighet**

- Avseende tillgänglighet kan de flesta leverantörer tillgänglighetsanpassa fordon och har erfarenhet av att genomföra anpassningar utifrån specifika behov.
- Vissa av leverantörerna kan även erbjuda tillgänglighetsanpassningar direkt från fabrik.

### **Informationssäkerhet, dataskydd och GDPR**

- Informationssäkerhet är viktigt inom tjänstefordon, även om risken generellt bedöms som måttlig eftersom upphandlingen främst avser varor. Digitala lösningar som uppkopplade fordon, telematik och fleet management ställer dock krav på grundläggande informationssäkerhet.
- Fordon som säljs inom EU omfattas av regelverk för cybersäkerhet och dataskydd, bland annat UNECE R155 och R156 samt GDPR, vilka ställer krav på säker hantering av cyberrisker, programvaruuppdateringar och personuppgifter.
- Säkerhetsskydd och dataskydd kan behöva hanteras vid särskilda behov, exempelvis för verksamheter som omfattas av säkerhetsskyddslagen eller använder digitala tjänster som behandlar känslig information.
- Leverantörerna förväntas normalt vara personuppgiftsansvariga, vilket innebär att personuppgiftsbiträdesavtal vanligtvis inte behövs. För uppkopplade fordon och digitala tjänster kan dock ytterligare personuppgiftsbehandling förekomma och ansvarsfördelningen behöver då bedömas separat.

### **Försörjningstrygghet**

- Försörjningstrygghet är en prioriterad fråga för både myndigheter och leverantörer och bidrar till robusta avtal med god kontinuitet, funktionalitet och leveransförmåga. Ett ökat fokus på försörjningstrygghet drivs av ett osäkert omvärldsläge, bland annat av erfarenheter från pandemin, halvledarbristen, geopolitiska konflikter och sårbarheter i globala leveranskedjor.
- Marknaden har vidtagit flera åtgärder för att stärka leveranssäkerheten, bland annat genom ökad redundans i leverantörs- och produktionsled samt etablering av lager och reservdelsförsörjning närmare den europeiska marknaden.



### E-handel

- Marknaden har kommit långt i arbetet med elektroniska inköps- och faktureringsprocesser, och de flesta leverantörer uppfyller redan eller arbetar mot de aktuella kraven.



## Utvecklingsområden och slutsatser

---

- Sammanfattningsvis fungerar det nuvarande ramavtalet väl och det bekräftas av både myndigheterna och marknaden. Ett framtida ramavtal behöver möta verksamhetsbehov samtidigt som elektrifieringen främjas. En annan betydande slutsats är att försörjningstrygghet, cybersäkerhet och hållbarhet har blivit strategiska kärnfrågor för kommande avtalsperiod.
- Det nuvarande upplägget verkar tillgodose befintlig efterfrågan och det syns i den fortsatt ökande omsättningen.
- Flexibiliteten med möjligheten att specificera detaljerade krav, specialanpassningar och ombyggnationer först vid avrop eller förnyade konkurrensutsättningar (FKU:er) uppskattas.
- Fler leverantörer efterfrågas för att öka konkurrensen och förbättra svarsfrekvensen även vid avrop av mindre omfattning.
- En del leverantörer ser över upplägg med agentmodell framför en återförsäljarmodell.
- Ett uttryckt behov av starkare fordon, fyrhjulsdrift, hög markfrigång samt tyngre fordon upp till och med C1-klassen finns för myndigheter med särskilda verksamhetskrav. Det bör beaktas om det ska inkluderas i kommande upphandling.
- Elektrifieringen fortsätter men ramavtalet behöver fortsatt omfatta diesel, bensin, HVO och hybrider där verksamhetskrav, geografi, terräng eller laddinfrastruktur gör elfordon mindre lämpliga.
- Den befintliga kalkylen för livscykelkostnad (LCC) uppskattas men sammanställningsfilen där fordonsklassindelningen finns kan kompletteras med uppgifter om lastvikt, lastutrymme, WLTP-räckvidd och annan relevant fordonsdata för bättre beslutsstöd.
- EU-regelverk och olika myndigheters säkerhetsbehov leder till att kraven avseende cybersäkerhet, dataskydd och uppkopplade fordon stärks.
- Försörjningstrygghet genom exempelvis robusthet i leveranskedjan har blivit en strategisk fråga med mera fokus på leveranssäkerhet, reservdelsförsörjning, redundans och kontinuitet vid störningar.
- Ansvarsfrågan vid påbyggnader och fordonsanpassningar mellan tillverkare, generalagenter, återförsäljare och påbyggare för att säkerställa kvalitet, leverans



och garantiansvar behålls och gås igenom för eventuell förtydligande, särskilt viktigt för nya ramavtalsleverantörer.

- Krav som ställs inom hållbarhet, informationssäkerhet och klimatpåverkan ska anpassas så att de är proportionerliga, konkurrensfrämjande, harmoniserade med internationella standarder och inte onödigt begränsa konkurrensen.