

Förstudierapport inom området Flyttjänster

23.2-01529-2020



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Inledning	4
3 Föregående upphandling	7
4 Nuvarande ramavtal	12
5 Information om ramavtalen	16
6 Offentlig sektors behov.....	17
7 Marknadsundersökning	28
8 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd.....	45
9 Hållbarhet	46
10 Säkerhet	49
11 E-handel	51
12 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling.....	52
13 Slutsatser	53
14 Källförteckning.....	54

1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet gällande flyttjänster löper ut den 9 april 2021 med möjlighet till förlängning till och med den 9 april 2022. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling ska genomföras.

Informationsinhämtning har skett genom möten med myndigheter, branschorganisation och leverantörer. Därutöver har en myndighetsenkät och en leverantörsenkät skickats ut.

Av den information som framkommit i svaren från enkäterna och vid möten kan konstateras att avropande myndigheter och leverantörer tycker att ramavtalet som helhet har fungerat bra. Ett problem som lyfts fram är dock att det inom tio län endast finns en ramavtalsleverantör. Att avrop alltid ska ske genom förnyad konkurrensutsättning för flera tjänster och vid samtliga avrop över 50 000 kronor innebär att den tänkta konkurrensen mellan flera leverantörer inte kan tillvaratas för dessa län.

Ramavtalets omsättning under år 2019 var cirka 42,9 miljoner kronor, vilket motiverar att en ny upphandling genomförs inom ramavtalsområdet. Det bör dock beaktas att de tio län med högst omsättning stod för 89 procent av ramavtalets totala omsättning. Geografiskt bör det av den anledningen övervägas om en eventuellt ny upphandling ska begränsas till de tio län där omsättningen varit högst, med hänsyn till att ramavtal med lokala leverantörer i geografiska områden med låg eller ingen omsättning i första hand innebär administrativa kostnader för såväl ramavtalsleverantörer som Kammarkollegiet.

Projektgruppen rekommenderar att Kammarkollegiet beslutar att en ny ramavtalsupphandling genomförs.

Förstudierapporten framtagen av:

Fredrik Björnström och Elinor Juold Borell

2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Kammarkollegiet och omfattar flyttjänster.

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 Syfte med förstudien

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

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

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

2.3 Omfattning och avgränsningar i förstudien

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

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

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

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

2.4 Målgrupp

Förstudien riktar sig i första hand till följande målgrupper:

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

2.5 Metod för förstudien

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

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

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

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

En leverantörsenkät har distribuerats till ramavtalsleverantörer och andra leverantörer på marknaden.

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.

3 Föregående upphandling

3.1 Upphandlingsform och tidpunkter för anbudsgivning och tilldelning

Den föregående upphandlingen av flyttjänster genomfördes med ett öppet upphandlingsförfarande enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU) och som tilldelningsgrund användes lägsta pris. Upphandlingen annonserades 2017-01-27 och sista anbudsdag var 2017-03-10. Beslut om tilldelning fattades 2017-05-26. Ramavtalen var planerade att träda i kraft tidigast juni 2017, men på grund av flera överprövningar började ramavtalen gälla först i april 2018 (exakt avtalsstart för ramavtalen skiljer sig lite åt eftersom respektive avtal började gälla först då det undertecknats av båda parter).

3.2 Upphandlingens omfattning

Upphandlingen av flyttjänster omfattade flyttuppdrag av varierande storlek med både lång och kort framförhållning. Tjänsterna avsåg såväl interna som externa flyttuppdrag, vilket innebar att det kunde flyttas inom ett våningsplan, mellan två olika våningsplan inom samma byggnad, flytt från en byggnad till en annan eller flytt till ny adress. Vanligast förekommande tjänster uppgavs vara flytt av kontor och arkiv.

Upphandlingen var uppdelad på 21 anbudsområden motsvarande Sveriges 21 län. Anbud kunde lämnas på ett, flera, eller samtliga 21 län.

Statens inköpscentral hade för avsikt att anta högst fem ramavtalsleverantörer för Stockholms län och högst tre ramavtalsleverantörer för övriga län. Dessa anbudsgivare skulle erhålla ramavtal där avrop skulle kunna göras med både rangordning och förnyad konkurrensutsättning inom de län där man tilldelats kontrakt. Den anbudsgivare som hade lägst utvärderingspris rangordnades som nummer ett och näst lägst som nummer två osv. Utvärderingsmodell och förutsättningar för rangordning och förnyad konkurrensutsättning framgår nedan.

3.2.1 Utvärderingsmodell

I upphandlingen användes utvärderingsmodellen Lägsta pris.

Ett utvärderingspris beräknades och de anbudsgivare som erbjöd lägst utvärderingspris antogs.

Statens inköpscentral tog in åtta olika priser i tre olika kategorier. De åtta priserna viktades inbördes till tre olika prisuppgifter. Dessa tre prisuppgifter viktades mot varandra och adderades till ett utvärderingspris.



Beräkning av utvärderingspris:

Utvärderingspris = Summan av viktade Prisuppgifterna 1–3.

Prisuppgift 1 - timpris bemanning (vikt 50 %)

1. Timpris för expressarbetare (inbördes vikt 60%)
2. Timpris för packmästare (inbördes vikt 20%)
3. Timpris för arbetsledare (inbördes vikt 20%)

Prisuppgift 2 - timpris flyttfordon inklusive förare (vikt 40 %)

1. Timpris för Flyttfordon, under 3,5 ton med skåp, inklusive förare, 15–20 m3 lastutrymme (inbördes vikt 40 %)
2. Timpris för Flyttfordon, under 3,5 ton med skåp, inklusive förare, 21–39 m3 lastutrymme (inbördes vikt 40 %)
3. Timpris för Flyttfordon, över 3,5 ton med skåp, inklusive förare, 40 m3 eller större lastutrymme (inbördes vikt 20 %)

Prisuppgift 3 - kubikmeterpris för magasinering i varmrums (vikt 10 %)

1. Kubikmeterpris för magasinering varmrums per månad (inbördes vikt 80 %)
2. Kubikmeterpris för magasinering varmrums per vecka (inbördes vikt 20 %)

3.2.2 Rangordning

Avropsberättigade ska använda sig av rangordning om samtliga följande förutsättningar föreligger:

- Värdet av flyttuppdraget beräknas inte överstiga 50 000 kronor
- Uppdraget omfattar någon av följande obligatoriska flytttjänster
 - Flytt av kontor
 - Flytt av arkiv
 - Flytt av bibliotek
 - Flytt av undervisningslokaler och konferensrum
 - Magasinering
- Uppdraget omfattar flytttjänster inom Sverige

3.2.3 Förnyad konkurrensutsättning

Avropsberättigade ska använda sig av förnyad konkurrensutsättning om något av följande föreligger:

- Värdet av flyttuppdraget, oavsett form av flytttjänst, beräknas överstiga 50 000 kronor
- Uppdraget omfattar följande ej obligatoriska flytttjänster:
 - Uppdraget omfattar flytt av verkstäder



- Uppdraget omfattar flytt av konst- och museiföremål
- Uppdraget omfattar flytt av speciellt tunga föremål (föremål som väger mer än 700 kg)
- Uppdraget omfattar flytt av laborieutrustning
- Uppdraget omfattar avveckling av gods
- Uppdraget omfattar flyttjänster till/från ett annat land
- Uppdraget omfattar bohagsflytt
- Särskilda krav på säkerhet, t.ex. registerkontroll av personal, säkerhetsskyddsavtal.

3.3 Synpunkter och erfarenheter från föregående upphandling

3.3.1 Allmänt om utfall från föregående upphandling

3.3.1.1 Anbud

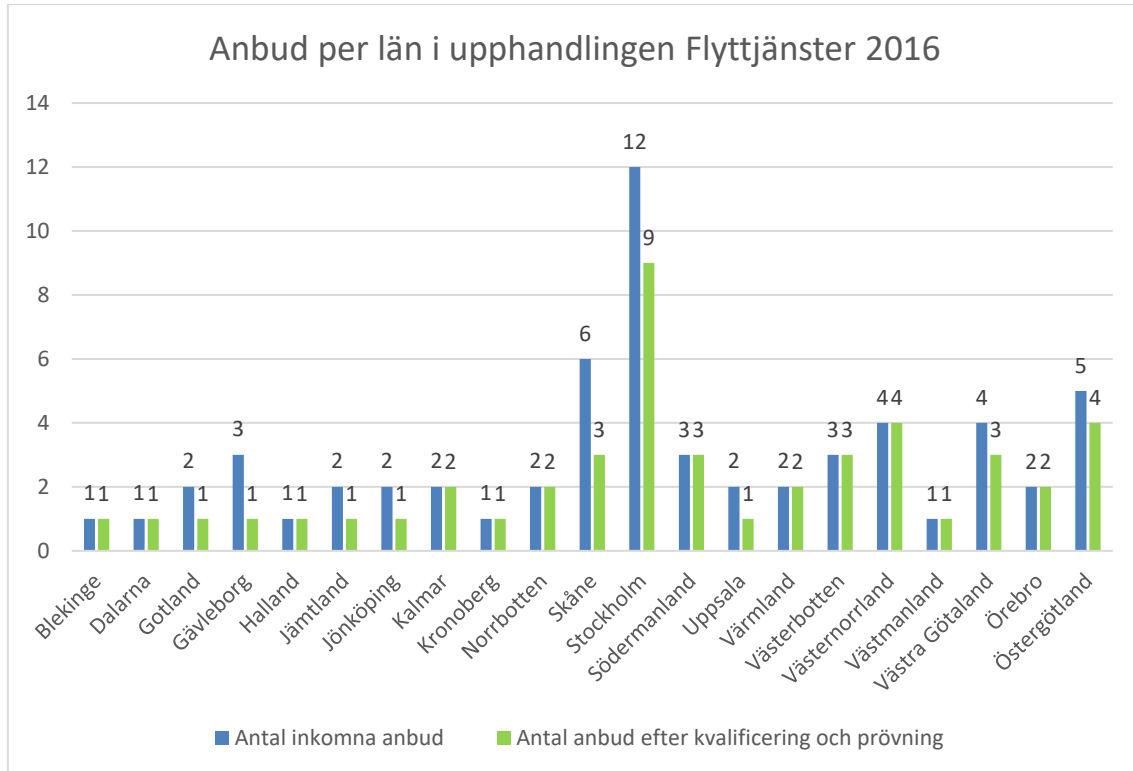
Totalt inkom anbud från 36 anbudsgivare (som lämnade anbud på ett eller flera anbudsområden).

I Blekinge län, Dalarnas län, Hallands län, Kronobergs län och Västmanlands län inkom endast ett anbud per anbudsområde/län.

Efter kvalificering och prövning återstod därtill endast ett anbud per anbudsområde i följande län: Gotlands län, Gävleborgs län, Jämtlands län, Jönköpings län, Uppsala län.

I samtliga ovan nämnda län tilldelades/avtalades således enbart en leverantör per län.

Flest anbud inkom i Stockholms län (tolv anbud), därefter i Skånes län (sex anbud) och Östergötlands län (fem anbud).



3.3.1.2 Lottningsförfarande

Då golvpriserna i praktiken kom att fungera som fasta priser och tilldelningsgrunden var lägsta pris avgjordes rangordningen i flera län (Värmlands län, Västra Götalands län och Stockholms län) med lottning.

3.3.2 Rekommendationer från föregående projekt

Från det föregående projektet rekommenderas

- först och främst att inför nästa upphandling ta höjd för överprövning då flyttbranschen bör bedömas som överprövningsbenägen,
- att titta på om/hur den elektroniska personalliggare som ställts krav på använts under förvaltningsfasen samt att stort fokus i nästa upphandling bör ligga på sociala villkor,
- att dialog bör föras med Konkurrensverket då de anser flyttbranschen vara en högriskbransch,
- att se över det annonserade underlagets komplexitet för att kunna publicera ett så lättbegripligt underlag som möjligt,
- att kraven avseende ekonomisk stabilitet kontrolleras extra noga. Specificera därtill klart och tydligt vad som gäller om krav gällande rating inte uppnås.



3.3.3 Överprövningar

Totalt lämnade åtta anbudsgivare in en överprövning. Den stora frågan i överprövningarna gällde prissättningen. Vissa av tjänsterna som prissattes hade ett golvpris medan timpriset för flyttfordon ”över 3,5 ton med skåp, inklusive förare, 40 m³ eller större lastutrymme” inte var belagt med något golvpris. Detta var ett medvetet val ifrån projektgruppens sida då flyttföretagens kostnad för detta fordon varierar kraftigt med tanke på finansieringsmodell och projektgruppen ansåg det därför svårt att hitta ett rättvist golvpris.

Även för kategorin magasinering saknades golvpris då anbudsgivarnas möjlighet att magasinera flyttgods varierar kraftigt. Många har egna, billiga, förvaringslösningar medan andra, oftast mindre, aktörer måste hyra lagringsutrymme. Projektgruppen ansåg det inte skäligt att belägga denna kategori med ett golvpris då det snedvrider konkurrensen för de företag som kan magasinera flyttgods ”kostnadsfritt”.

Många anbudsgivare utnyttjade dock det faktum att inget golvpris fanns för dessa tjänster och lade därför anbudspriset noll, något som överprövades av andra anbudsgivare. Två anbudsgivare överprövade även beslutet att sekretessbelägga vissa leverantörers förklaringar gällande onormalt låga anbud.

Ett företag överprövade även tilldelningsförfarandet med lottning i Stockholms län.

Kammarkollegiet vann samtliga överprövningar.

4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen började gälla 2018-04-10 och gäller till och med 2021-04-09 med möjlighet till förlängning till och med 2022-04-09.

4.2 Antagna ramavtalsleverantörer

Följande 26 ramavtalsleverantörer antogs:

- AB Move4U i Syd
- Acta Flytt och Logistik Syd AB
- Almroths Express & Åkeri AB
- Barks Flytt & Alltjänst Express
- Eterne AB
- Falu Expressbyrå AB
- Flyttningsbyrån Halmstad AB
- Freys Express International AB
- GLC Flytt AB
- G-Moving
- Ilexpressen i Visby AB
- June Express AB
- Kalles Bud & Transport i Norr AB
- Karlstad Express AB
- Movare AB
- Movator AB
- Norrlands Express AB
- & CT Office and Computer Transport AB
- Rexab Flytt & Tungtransport AB
- Road Cargo Sweden AB
- Stjärnexpressen AB
- Sundsvalls Expressbyrå AB
- Tegvalls Express AB
- Umeå Stadsbud AB
- Wermlandsflytt AB
- Örebro Budet AB

Ramavtalsleverantörerna är antagna avseende ett eller flera län, ingen leverantör är antagen för samtliga län.



4.3 Omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende perioden 2019-01-01–2019-12-31. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av de 26 ramavtalsleverantörerna.

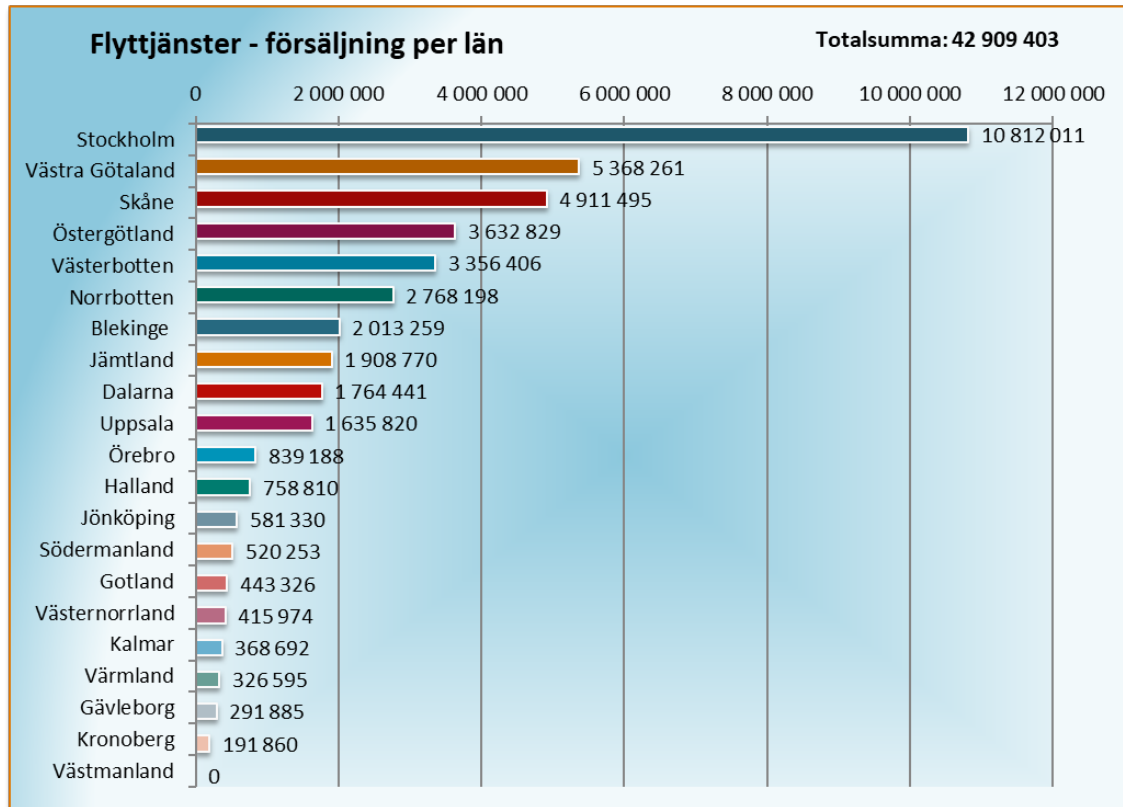
4.3.1 Total omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik som avser total försäljning för samtliga län.

Period	Försäljning på ramavtalet
2019 Q1	8 837 036 kronor
2019 Q2	13 749 047 kronor
2019 Q3	11 198 743 kronor
2019 Q4	9 124 577 kronor
2019 Q1-Q4	42 909 403 kronor

4.3.2 Omsättning på ramavtalet uppdelat per län

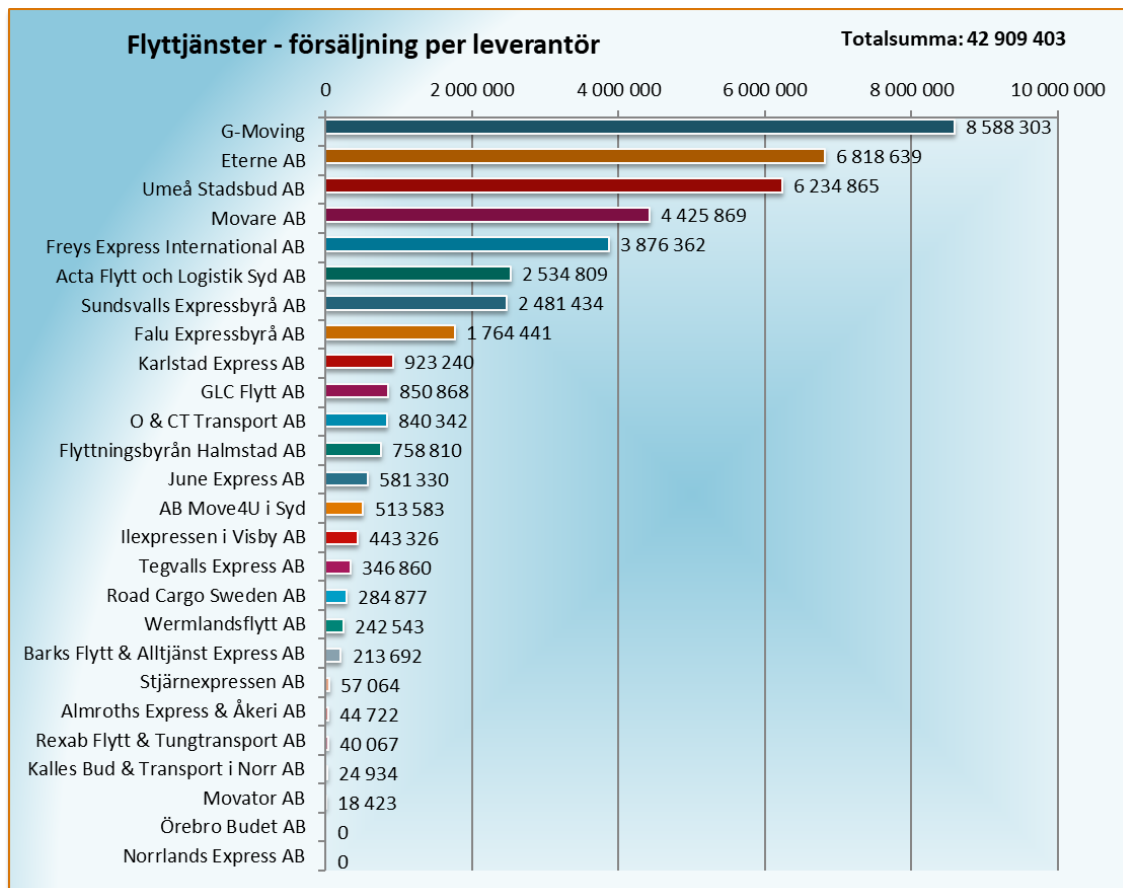
I diagrammet nedan visas omsättningsstatistik avseende total försäljning per län under 2019.



Av statistiken framgår att knappt halva omsättningen (49 procent) avser försäljning för Stockholm, Västra Götaland och Skåne. Om vi ser till de tio län som haft högst omsättning så står dessa för 89 procent av den totala omsättningen. Västmanland har inte haft någon omsättning alls under 2019.

4.3.3 Omsättning på ramavtalet uppdelat per leverantör

I diagrammet nedan visas omsättningsstatistik avseende total försäljning per leverantör under 2019.



De åtta leverantörer som har haft högst omsättning står för cirka 86 procent av den totala omsättningen. Två av leverantörerna har inte haft någon omsättning på ramavtalet under 2019.

4.4 Förvaltning av ramavtalet

Ramavtalet förvaltas av enheten för ramavtalsförvaltning vid Kammarkollegiet.

5 Information om ramavtalen

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

Kammarkollegiet genomför också regelbundet olika typer av seminarier kopplat till respektive ramavtalsområde, två så kallade Avropadagar riktade till myndigheter och tre leverantörsdagar fördelat på leverantörer inom IT-och telekom, resebranschen samt övriga varor och tjänster. Därutöver ges vägledning och stöd i samband med bl.a. avrop från ramavtalen via såväl 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 dels en enkätundersökning, dels möten med de myndigheter som i enkäten eller på annat sätt anmält sitt intresse för att ingå i referensgruppen.

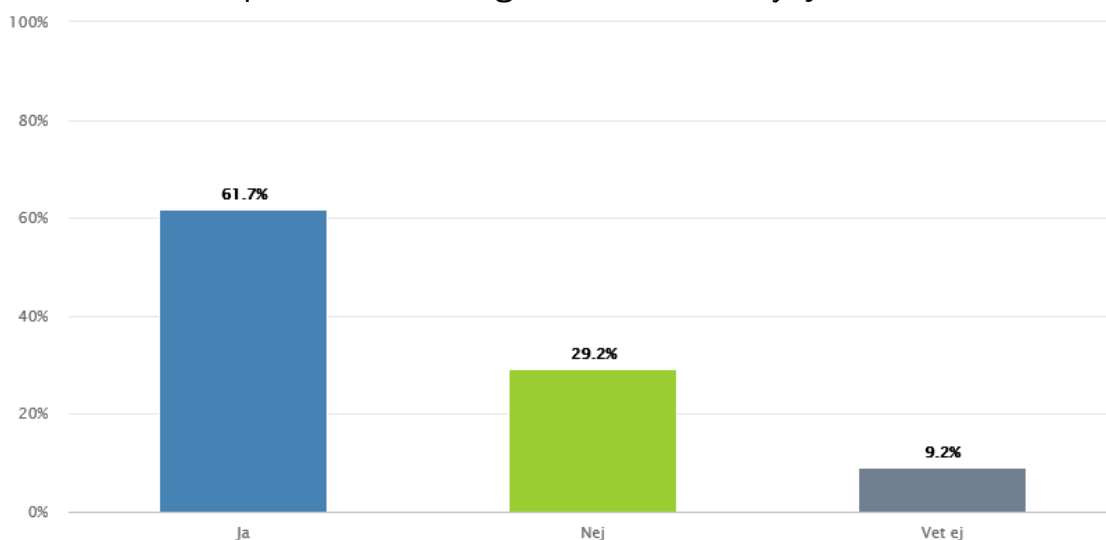
6.2 Myndighetsenkät

En enkät gick ut till 244 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 120 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 49,2 procent.

Syftet med enkäten var att undersöka behovet av, samt önskemål kring, 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 de svar som lämnades på frågorna som ställdes i myndighetsenkäten.

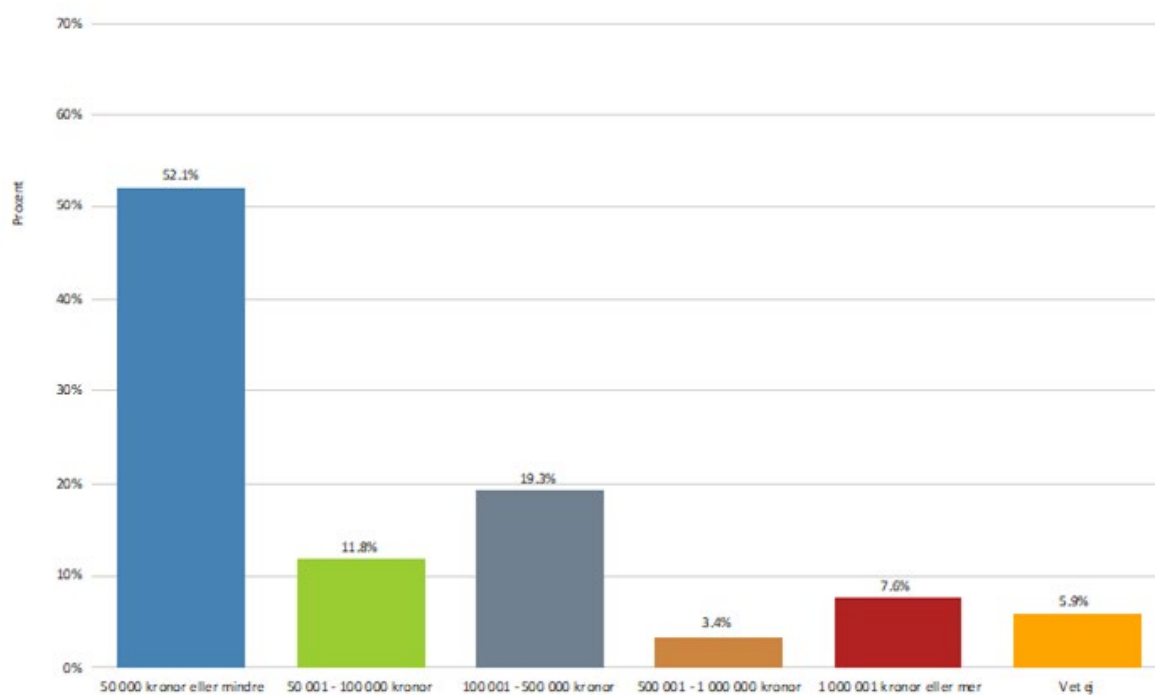
6.2.1 Har ni avropat från det statliga ramavtalet för flyttjänster?



61,7 procent anger att de har avropat från det statliga ramavtalet för flyttjänster.

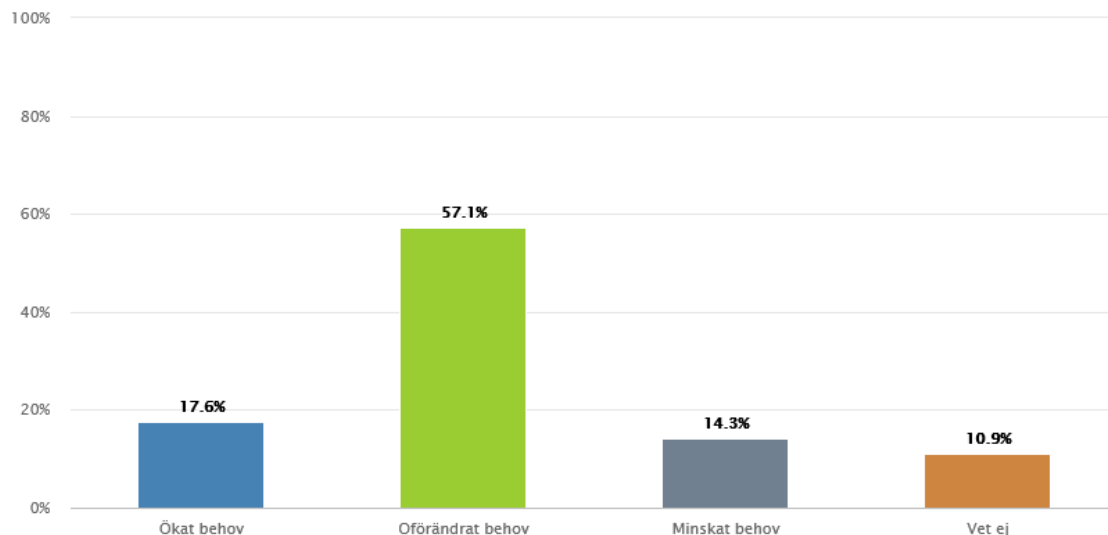
De 29,2 procent av respondenterna som anger att de inte har avropat från det statliga ramavtalet har fått följdfrågan "Varför har ni inte avropat från det statliga ramavtalet för flyttjänster?". 74,3 procent av dessa har angivit att de inte haft behov av flyttjänster, 8,6 procent har angivit att de upphandlat eget flyttavtal och 17,1 procent har beskrivit annan anledning. De beskrivna andra anledningarna som inkommit var att behov inte har funnits och att kännedom om ramavtalet saknats.

6.2.2 Uppskattningsvis hur mycket spenderar er myndighet årligen på flyttjänster?



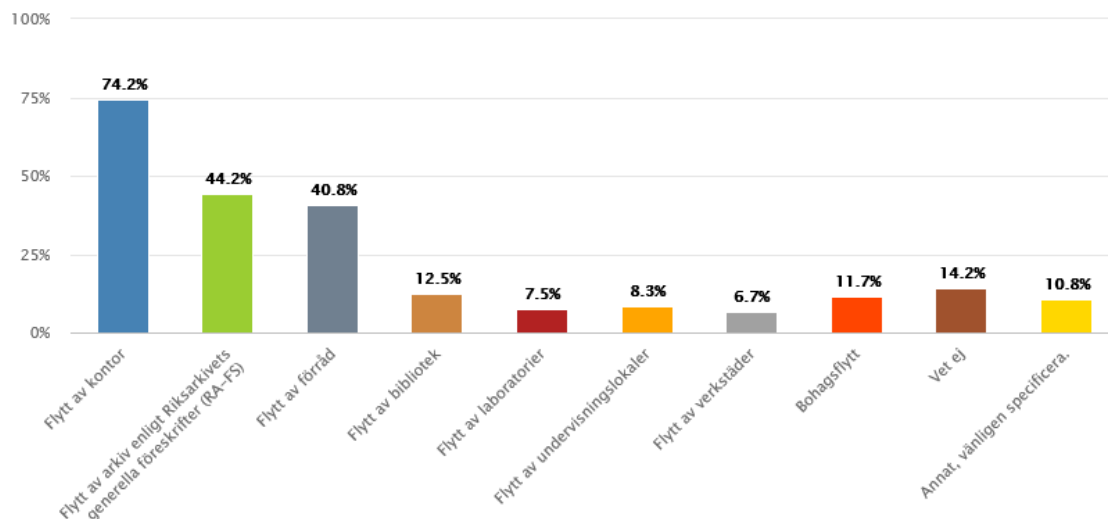
Större delen av respondenterna har angivit att deras årliga behov understiger direktupphandlingsgränsen enligt LOU (615 312 kronor).

6.2.3 Hur bedömer ni ert framtida behov av flyttjänster?



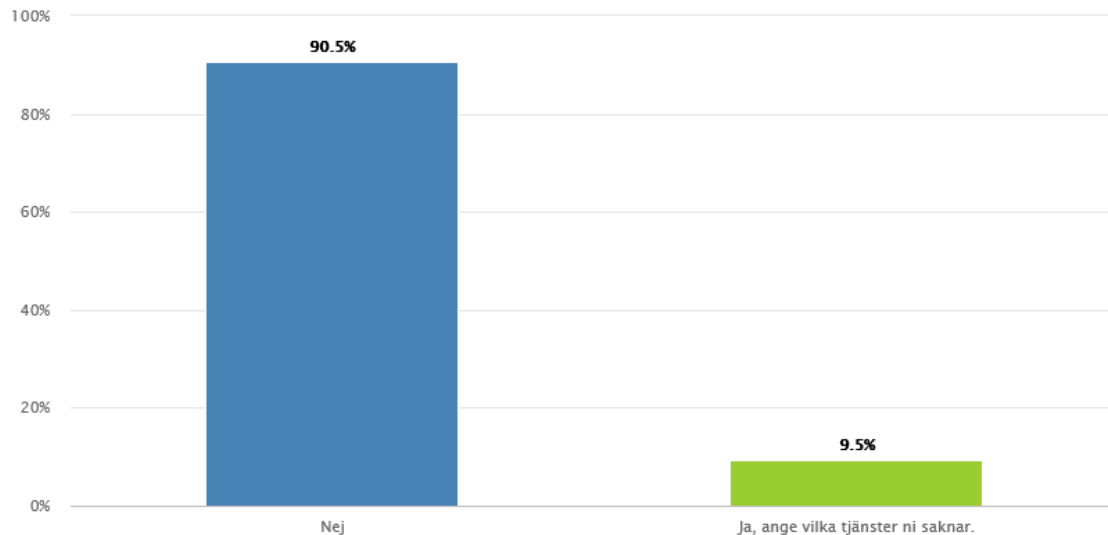
Behovet förefaller vara relativt oförändrat, ungefär lika många anger ett ökande respektive minskat behov.

6.2.4 Vilken/vilka flyttjänster har ni behov av? (Ett eller flera alternativ kan anges)



Det största behovet finns inom flytt av kontor, arkiv och förråd. Bland dem som angivit "Annat" angavs andra områden som omfattas av befintligt ramavtal såsom flytt av konst, deponi och möbler inom samma byggnad.

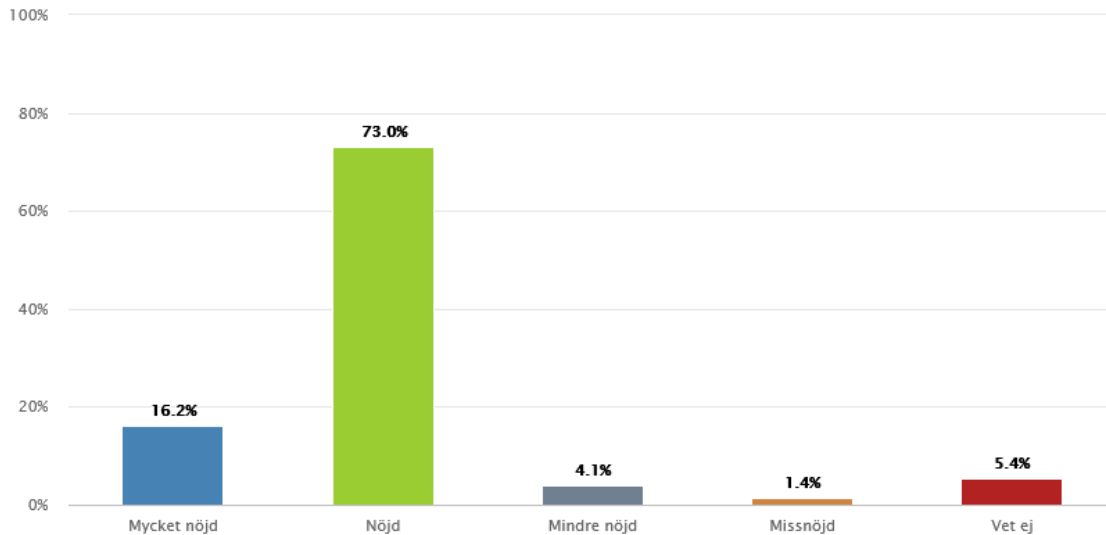
6.2.5 Är det några tjänster ni saknar i det befintliga ramavtalet flyttjänster?



Bland de tjänster som respondenterna har angivit att de saknar fanns följande:

- **Försäljning av begagnade kontorsmöbler**
Kammarkollegiet avser genomföra separat upphandling av "Cirkulära möbelflöden" där försäljning av begagnade möbler ingår och därmed kommer det behovet kunna tillgodoses genom annat ramavtal.
- **Flyttstädning**
Flyttstädning kan köpas från ramavtalet "Städtjänster", i dagsläget omfattar ramavtalet för städtjänster dock endast tjänster utförda i Stockholms län.
- **Flytt inom EU**
Flytt inom EU går idag att avropa från ramavtalet genom förnyad konkurrensutsättning, det förutsätter dock att flytten sker till eller från Sverige.
- **Möbeltvätt**
Möbeltvätt är en tjänst som flyttleverantörer normalt sett inte erbjuder utan tjänsten skulle i så fall i första hand utföras av underleverantörer. För de flesta myndigheter underskrider dock möbeltvättens värde troligtvis direktupphandlingsgränsen och tjänsten skulle därav vid behov kunna direktupphandlas.

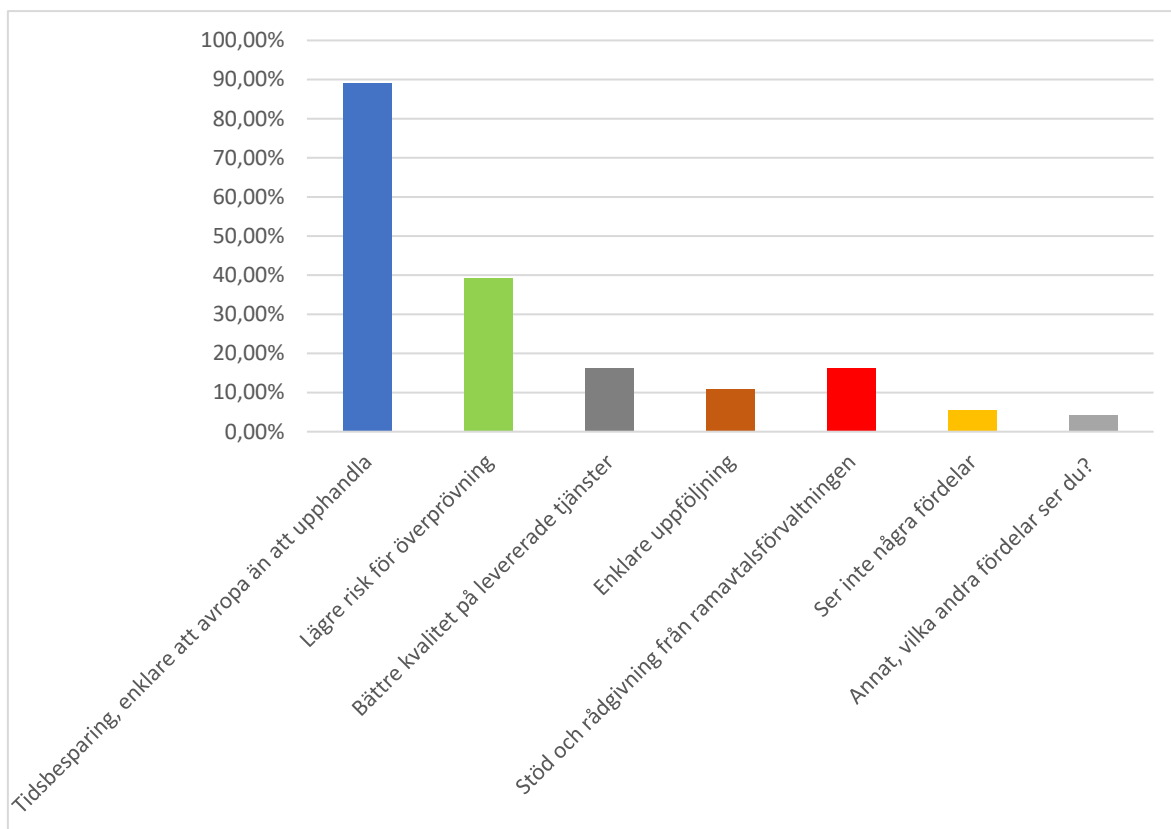
6.2.6 Är ni nöjda med det statliga ramavtalet avseende flyttjänster?



Respondenterna framstår till största del vara nöjda med ramavtalet, hela 89,3 procent anger ”Mycket nöjd” eller ”Nöjd”. De som angivit att de är ”Mindre nöjda” eller ”Missnöjda” har fått en följdfråga om varför de inte är nöjda. Nedanstående förklaringar har getts:

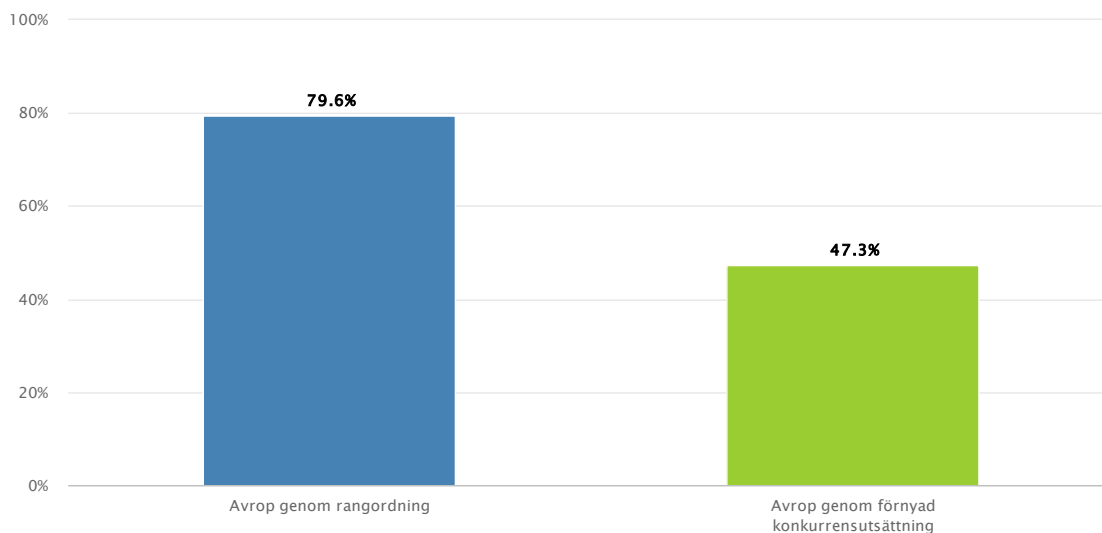
- ”När det gäller flyttjänster så handlar det framförallt om informationen till leverantörerna och vad deras åtagande omfattar. Då avtalet var geografiskt indelat så var det flera som hade uppfattningen att de endast utförde flyttjänster inom det geografiska området.”
- ”När det gäller arkivflytt så var kraven på tjänsten mer rigorösa än vad Riksarkivet föreskriver och inte anpassade till verkligheten när det gäller hur arkivmaterial skulle packas, plomberas, vem som skulle ansvara för vad m.m. De förväntade sig även att någon från myndigheten skulle ansvara för bevakningen av fordonet under tiden som de lastade fordonet.”
- ”För låg gräns att avropa utan förnyad konkurrensutsättning samt att man måste använda förnyad konkurrensutsättning vid avrop om avveckling av gods.”
- ”Bara en ramavtalsleverantör på avtal i vårt län.”
- ”För få leverantörer i norr.”

6.2.7 Vilka fördelar har ni upplevt med att använda det statliga ramavtalet jämfört med att själva upphandla?



Respondenterna anser att tidsbesparing vid avrop och lägre risk för överprövning är de största fördelarna med ramavtalet.

6.2.8 Vilken/vilka avropsformer har ni använt vid avrop från ramavtalet? (Ett eller båda alternativen kan anges.)

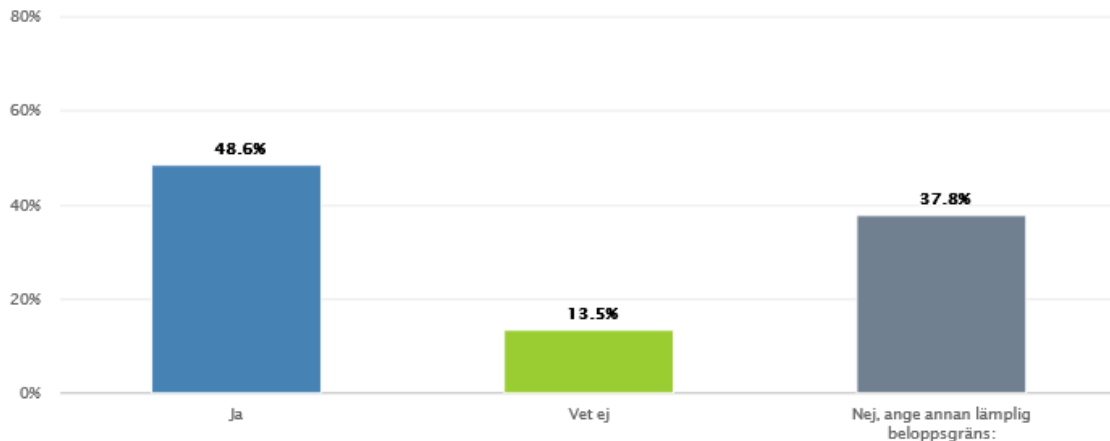


Eftersom flera respondenter har gjort mer än ett avrop från ramavtalet har de i vissa fall använt båda avropsformerna, vilket framgår av staplarna ovan. Att det är fler som angivit att de har tillämpat rangordning än förnyad konkurrensutsättning är logiskt då över 50 procent av respondenterna som använt ramavtalet har ett årligt behov som understiger 50 000 kronor och de största behoven finns inom flytt av kontor, arkiv och förråd, vilka är områden som har kunnat avropas med rangordning.

Av de som har angivit att de har avropat med rangordning anser 88 procent att avrop har fungerat "Mycket bra" eller "Bra" endast 2,7 procent anser att det har fungerat "Dåligt".

Av de som har avropat med förnyad konkurrensutsättning anser 86,4 procent att avrop har fungerat "Mycket bra" eller "Mindre bra" endast 2,3 procent anser att det har fungerat "Dåligt".

6.2.9 Anser ni att nuvarande beloppsgränsen 50 000 SEK är lämplig för förnyad konkurrensutsättning?



37,8 procent av respondenterna anser att annan beloppsgräns vore lämpligare, alla utom en av dessa har föreslagit en högre beloppsgräns, flest förespråkar en gräns på 100 000 SEK.

6.2.10 Övriga synpunkter

Nedan följer ett urval av övriga synpunkter som respondenterna lämnade i enkäten.

- Viktigt med lokal/regional närhet till kommande leverantörer
- Bra att även bohagsflytt ingår i ramavtalet
- Vi har i huvudsak utlandsflyttar och nuvarande statligt ramavtal är inte anpassat för denna tjänst därav gör vi ett eget ramavtal.
- Golvpriser är opraktiskt vid förnyad konkurrensutsättning. Leverantörerna lägger sig på golvpriset, medför lottning. För låga priser är också ett problem, knepigt.
- Avseende SUA-klass, tror inte vi måste SUA-klassa, kan lösa det med ledsagning i stället.
- Förnyad konkurrensutsättning eller objektiv fördelningsnyckel. EJ rangordning.
- Jag undrar över indelningen i nuvarande avtal. Om en verksamhet flyttar kan det ju röra sig om både kontor, arkiv, bibliotek och andra utrymmen. Då vill man ju förmodligen använda en avropsform, inte fler!
- Skulle vara bra med kortare framförhållning på mindre uppdrag som ibland behövs. Idag vill de ha 3 dagars framförhållning och vi skulle önska att man kunde korta ned detta till 1–2 dagar när det rör sig om endast en eller två personer för små uppdrag.
- För arbete i skyddsobjekt behöver villkor om svenskt medborgarskap sättas. För bakgrundskontroll vid SUA behöver tidsgräns på "minst 5 år" sättas för meningsfull registerkontroll.
- Med bara en leverantör i vår region så finns ingen konkurrens och det känns överflödigt att behöva göra en förnyad konkurrensutsättning.



- Vi gör idag ett avrop på flytt av ett helt kontor som ska ske i etapper och då är det svårt att få med alla detaljer och skulle underlättat om man endast kunde nyttja rangordningen.

6.2.11 Sammanfattning av myndighetsenkät

- Ramavtalet har använts i stor utsträckning av respondenterna.
- Behovet av flyttjänster kommer troligtvis vara relativt oförändrat.
- Myndigheterna är övervägande positiva till hur ramavtalet har fungerat.
- De största fördelarna med ramavtalet är tidsbesparingen att kunna avropa istället för att upphandla och mindre risk för överprövning.
- Synpunkter har kommit på att det bara finns en ramavtalsleverantör i flera län och att förnyad konkurrensutsättning då är olämpligt.
- Drygt en tredjedel av respondenterna anser att gränsen för förnyad konkurrensutsättning bör höjas.

6.3 Möten med myndigheter

Som komplement till enkäten genomförde projektgruppen separata möten med representanter från sex myndigheter som i enkäten, via avropa.se eller på annat sätt anmält intresse att medverka i förstudien. Projektgruppen har också fått skriftlig återkoppling från en myndighet.

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

6.3.1 Redovisning av möten med myndigheter

Det varierar hur mycket myndigheterna har använt sig av ramavtalet för flyttjänster. Några myndigheter har använt avtalet i stor omfattning, medan några har använt det för enstaka punktinsatser. Nedan följer en redovisning av information och synpunkter som framkommit vid mötena.

- Tjänster som framförallt avropats avser kontorsflyttar, arkivflyttar och bohagsflyttar. Några myndigheter har även haft behov av att flytta tunga föremål och en myndighet anger att de avropat tippkörning.
- Majoriteten av myndigheterna är nöjda med nuvarande ramavtal och det nuvarande upplägget ansågs i stort tillgodose myndigheternas behov. En myndighet påtalade vikten av att det finns ramavtalsleverantörer med erfarenhet av avyttring.
- Flera myndigheter tycker att det är lätt att avropa från nuvarande ramavtal. En myndighet tycker dock att det är svårt att läsa in sig på de allmänna villkoren och att det är negativt att det alltid behöver göras en förnyad konkurrensutsättning vid avrop av bohagsflytt och säkerhetsskyddad upphandling med säkerhetsskyddsavtal

(SUA).

- Flera myndigheter tycker att beloppsgränsen på 50 000 kronor för förnyad konkurrensutsättning är för låg. En lämplig gräns som nämns i sammanhanget är istället 100 000 kronor. En myndighet är nöjd med nuvarande beloppsgräns. En myndighet tycker att samtliga avrop som understiger 50 000 kronor borde ske med rangordning och att alla avrop över 50 000 kronor borde ske med förnyad konkurrensutsättning. En annan myndighet tycker att det är för många uppdrag som ska avropas med förnyad konkurrensutsättning oavsett belopp.
- Några myndigheter har gjort förnyade konkurrensutsättningar vid varje avrop medan några har valt att teckna lite längre leveransavtal.
- De flesta anser att den nuvarande länsindelningen fungerar bra. En stor myndighet med verksamhet i hela landet tycker dock att det är besvärligt att ibland behöva göra många avrop för att täcka in behovet.
- En myndighet tycker det är otydligt vilken typ av arbete som kan utföras av en expressarbetare respektive en packmästare.
- På frågan om vilka priser myndigheterna fått vid förnyad konkurrensutsättning så svarar flera att de fått i princip samma priser som i ramavtalet.
- Några myndigheter uppger att det vanligtvis är fordon under 3,5 ton som används vid flyttuppdragen, men ibland även tyngre fordon.
- Faktureringen har inte inneburit några större problem för majoriteten av myndigheterna. Exempel på avvikelser som ändå nämns är att ersättning för tippavgift begärts men kvitto för utfört uppdrag saknats. I något fall har en myndighet också fakturerats dubbelt för förare som arbetat som expressarbetare. En myndighet nämner också att man vill ha mer detaljerade fakturor. En annan myndighet konstaterar att det behöver vara enkelt att kontrollera att det är rätt antal personer som är på plats och som sedan faktureras för. Då elektronisk koppling till fakturering saknas blir det svårt att följa upp fakturor. Myndigheten funderade kring möjligheten att använda ID06 för legitimering.
- Bland de deltagande myndigheterna fanns ganska lite erfarenhet av att avropa flyttuppdrag som omfattar flera län (långa sträckor). En myndighet som hade erfarenhet tyckte att det var ganska komplicerat.
- Ett par av myndigheterna har haft behov av SUA. Även ledsagning nämns som ett alternativ som ibland är lämpligt att använda sig av. En synpunkt som lyftes var att vid behov av SUA-personal vill man undvika att byta personal.
- Förslag på förändringar och förbättringar:

- En myndighet informerade om att man vid en förnyad konkurrensutsättning fått ett nollbud från en leverantör som skulle tjäna pengar på att sälja sakerna istället för att slänga, vilket var uppdraget. Den typen av upplägg bör inte vara möjliga.
- Vad gäller mallar och stöddokument så vore det bra med något exempel i vägledningen om hur man ska göra om man till exempel har återkommande flyttar under en månad. I det statliga ramavtalet avseende möbler finns ett enkelt Excel-ark för ifyllnad som borde finnas även för flyttjänster.
- Rollerna för olika personalkategorier behöver förtydligas, det är svårt att avgöra längd på packning kontra bärande, tjänster där leverantörerna har rätt att ta ut olika ersättningar.
- Tungflytt skulle ingå som en obligatorisk tjänst.
- Höja gränsen för när förnyad konkurrensutsättning tillämpas.
- Att inte ha förnyad konkurrensutsättning avseende bohagsflyttar skulle underlätta för beställare och leverantörer.



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 dels en enkätundersökning riktad till befintliga ramavtalsleverantörer och samtliga leverantörer anslutna till branschorganisationen Sveriges Möbeltransportörers Förbund (SMF), dels möten med nuvarande ramavtalsleverantörer samt därutöver ett antal potentiella leverantörer.

7.2 Marknaden

Marknaden består till största delen av små och medelstora företag.

Geografiskt sett är det flesta företagen lokalt verksamma inom ett begränsat geografiskt område. Det finns inget enskilt flyttföretag som har en rikstäckande verksamhet. Leverantörerna kan dock utföra transporter från sitt verksamhetsområde till andra landsdelar och flera kan, med hjälp av samarbetspartners, även utföra transporter till utlandet.

Av de små företagen är många i första hand inriktade mot privatpersoners bohagsflyttar, en marknad som tack vare RUT-avdraget har ökat de senaste åren. Det är vanligt att dessa utöver flyttjänster även erbjuder flyttstädning.

I storstadsområdena råder tuff konkurrens med många leverantörer och hård prispress, medan det på mindre orter ofta är få leverantörer och det kan snarare vara svårt att få in flera anbud.

Historiskt sett har det inom flyttbranschen varit vanligt förekommande med svartarbete. På senare år har det problemet minskat då utländsk arbetskraft istället används för att få ned kostnaderna.

Eftersom det är svårt att rekrytera personal med C-körkort är det vanligt att lätta lastbilar som får köras med B-körkort används, problemet med dessa är att de har låg lastkapacitet i kilo räknat vilket ofta medför att transporterna utförs med överlast.

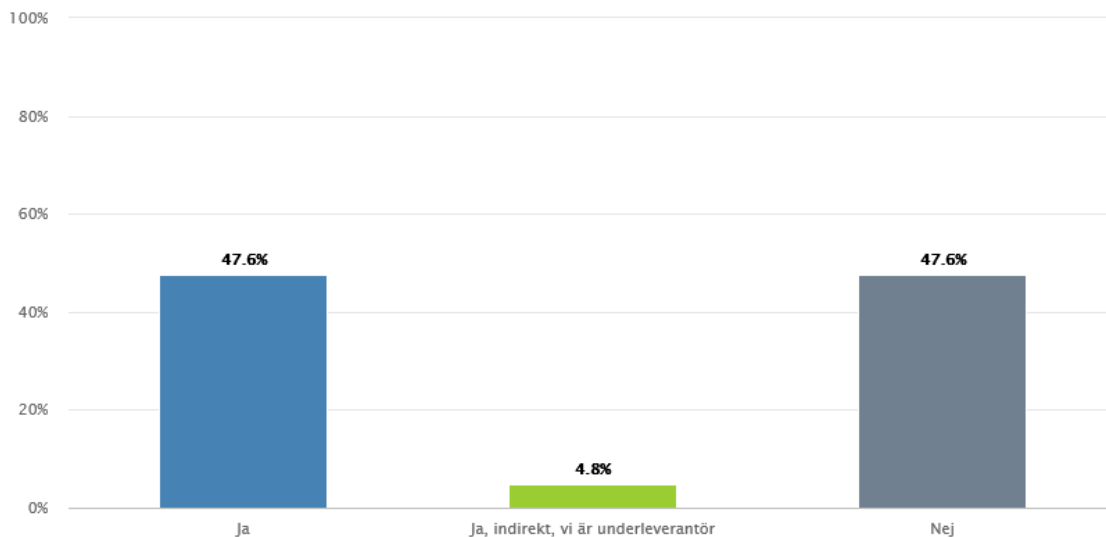
7.3 Leverantörsenkät

En enkät gick ut till 50 leverantörer på marknaden. Enkäten besvarades av 21 respondenter vilket ger en svarsfrekvens på 42 procent.

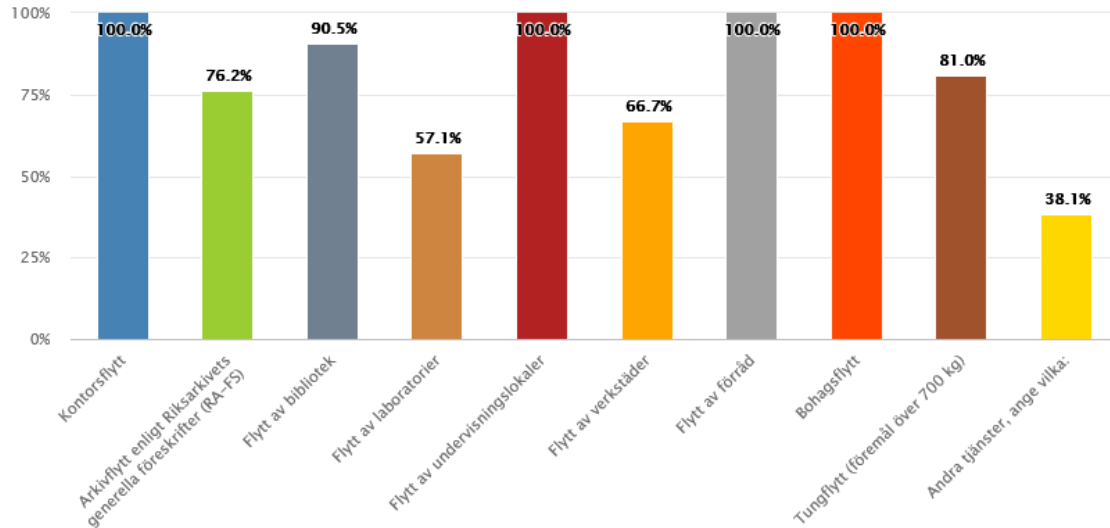
Syftet med enkäten var att undersöka det utbud som kan erbjudas på marknaden vad gäller tjänster inom ramavtalsområdet. Vidare var syftet att ge leverantörer möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter rörande det befintliga ramavtalet och ge generella synpunkter avseende en eventuellt kommande upphandling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

Här följer ett urval av de svar som lämnades på frågorna som ställdes i myndighetsenkäten.

7.3.1 Har ni idag ramavtal avseende Flyttjänster med Kammarkollegiet?

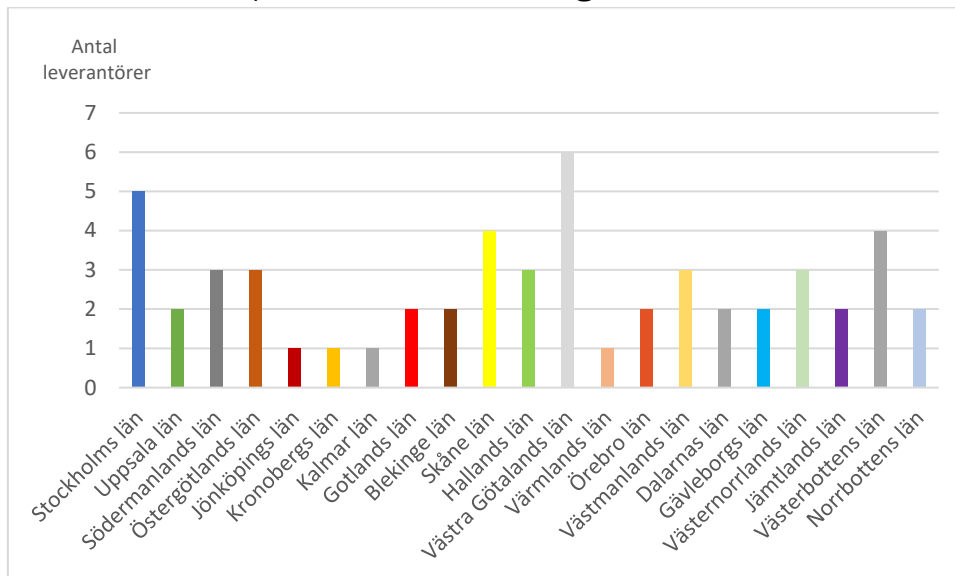


7.3.2 Vilka tjänster erbjuder ert företag?



Bland dem som angivit ”Andra tjänster” angavs, förutom de som i frågan var valbara tjänster, magasinering, flytt till/från andra länder, avveckling, återvinning/återbruk, demontering/montering av möbler och budtjänster.

7.3.3 Inom vilket/vilka län är ert företag verksamt?



Ett problem som framkommit med nuvarande ramavtal är att det inom flera län bara finns en ramavtalsleverantör. Av svaren på ovanstående fråga ser vi att inom flera av länen har endast en respondent angivit att de har verksamhet.

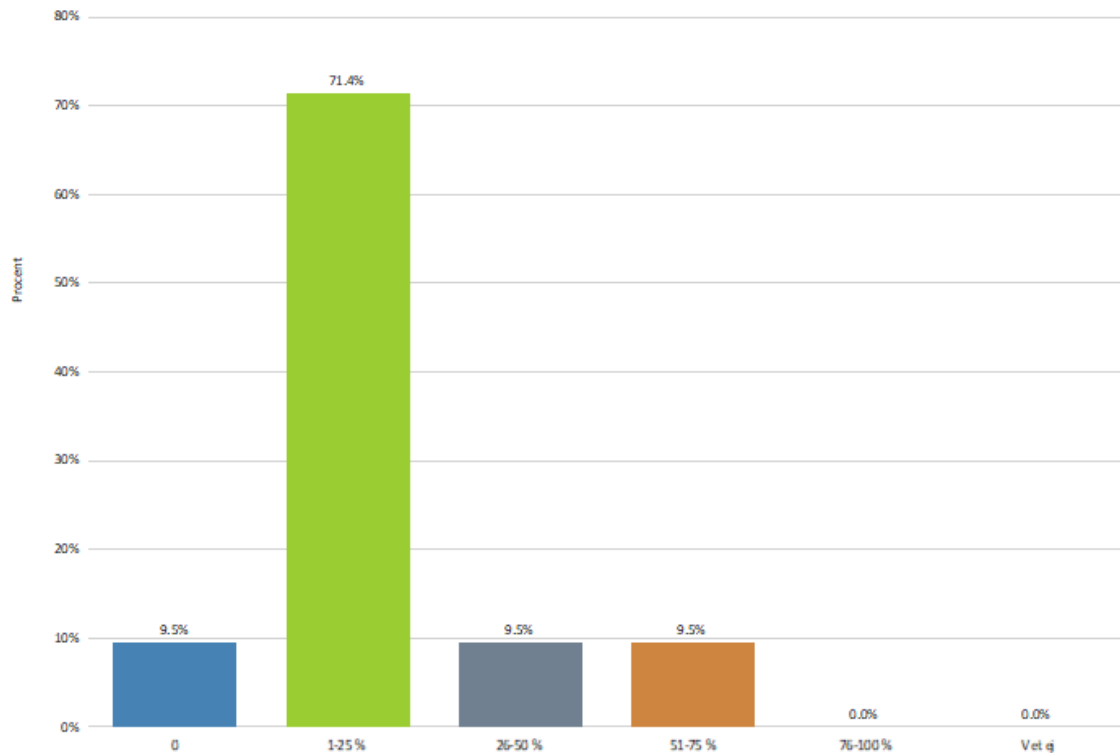


7.3.4 Har ert företag tecknat kollektivavtal?

Samtliga leverantörer svarar att de har kollektivavtal.

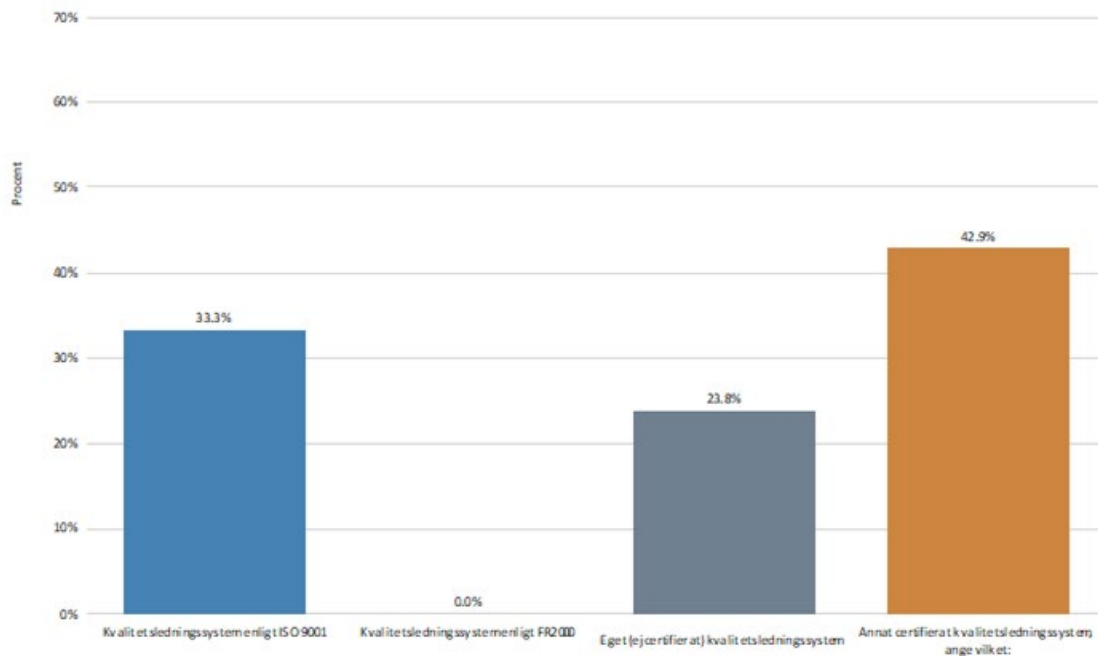
Leverantörerna har även ombetts specificera vilket kollektivavtal de omfattas av, några har svarat att de är medlemmar i Biltrafikens Arbetsgivareförbund och därigenom har kollektivavtal med Transportarbetareförbundet, andra har endast svarat att de har kollektivavtal med Transportarbetareförbundet.

7.3.5 Hur stor andel av era uppdrag utförs med hjälp av timanställda?



7.3.6 Arbetar ert företag efter ett kvalitetsledningssystem?

Samtliga leverantörer har angivit att de arbetar efter ett kvalitetsledningssystem och har fått följdfrågan "Vilket kvalitetsledningssystem arbetar ert företag efter?". I diagrammet nedan framgår svaret på följdfrågan.



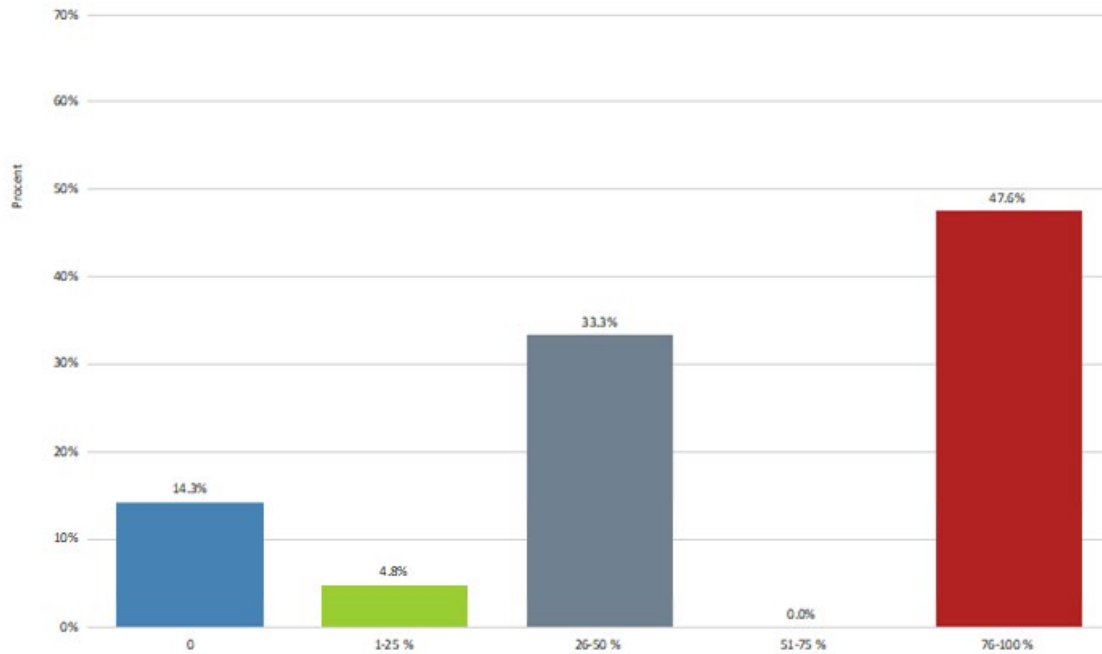
De 42,9 procent av leverantörerna som svarat ”Annat certifierat kvalitetsledningssystem” har samtliga angivit SMF:s Branschstandard för flyttjänster.

7.3.7 Vilka typer av fordon förfogar ert företag över?

För att kartlägga vilka typer av fordon som leverantörerna förfogar över ställdes nedanstående frågor, leverantörernas svar framgår efter respektive fråga.

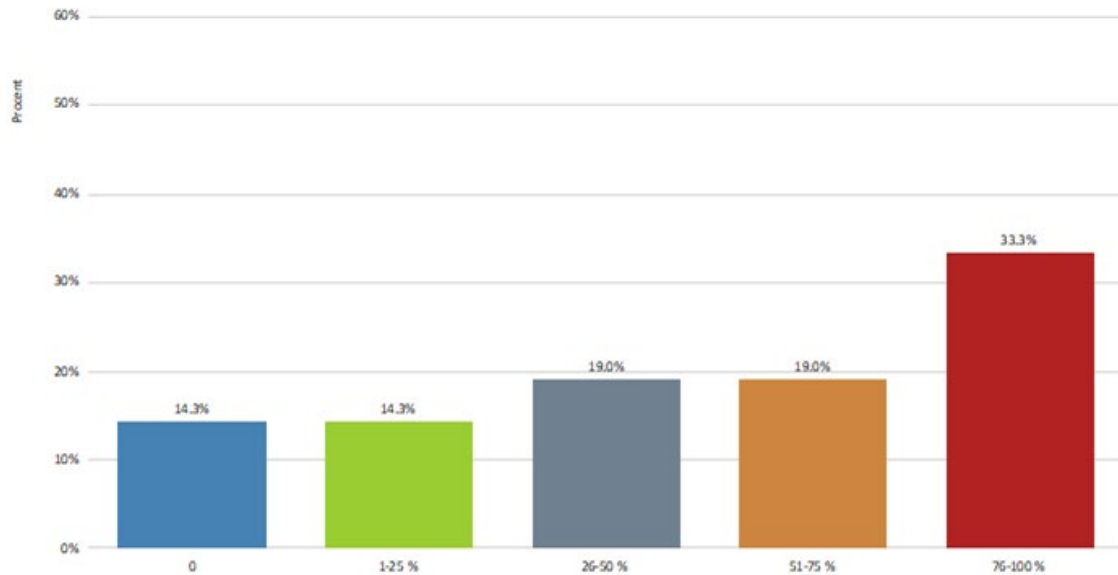
- Hur många lätta lastbilar (under 3,5 ton) förfogar ert företag över?**
Samtliga leverantörer utom en har svarat att de förfogar över minst en lätt lastbil under 3,5 ton, 47,6 procent har angivit att de har 2–5 och 9,5 procent att de har fler än 20 lätta lastbilar.
- Hur många tunga lastbilar (3,6–7 ton) förfogar ert företag över?**
52,4 procent har angivit att de saknar dessa lastbilar, 23,8 procent har angivit att de har 2–5, ingen har angivit att de har fler än 20.
- Hur många tunga lastbilar (7,1–12 ton) förfogar ert företag över?**
38,1 procent har angivit att de saknar dessa lastbilar, 28,6 procent har angivit att de har en, 9,5 procent har angivit att de har fler än 20.
- Hur många tunga lastbilar (12,1–18 ton) förfogar ert företag över?**
23,8 procent har angivit att de saknar dessa lastbilar, 42,9 procent har angivit att de har 2–5, 9,5 procent har angivit att de har fler än 20.
- Hur många tunga lastbilar (över 18 ton) förfogar ert företag över?**
42,9 procent har angivit att de saknar dessa lastbilar, 28,6 procent har angivit att de har en, 9,5 procent har angivit att de har fler än 20.

7.3.8 Hur stor andel av de lätta lastbilar (under 3,5 ton) ert företag förfogar över uppfyller Euro 6?



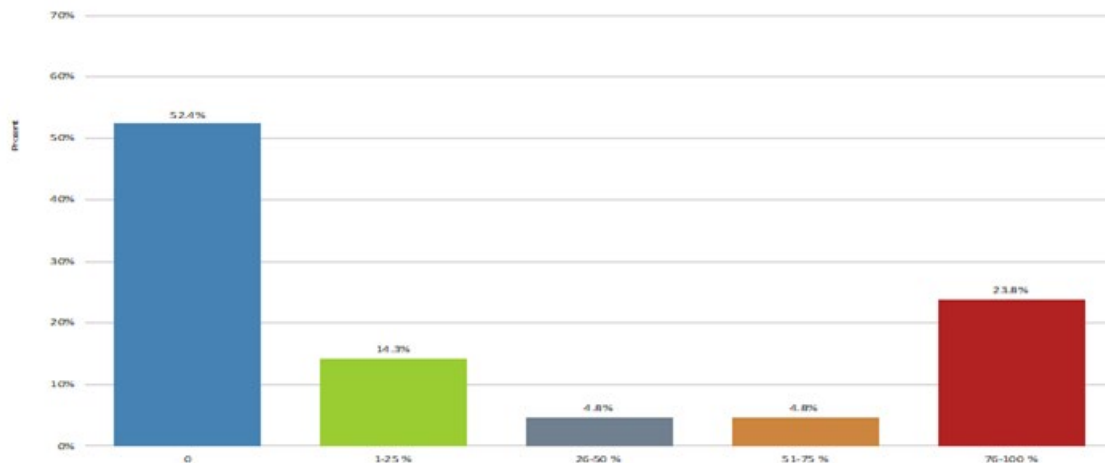
Endast 14,3 procent har svarat att inte några av de lätta lastbilar de förfogar över uppfyller Euro 6, hela 47,6 procent har svarat att 76–100 procent av de lätta lastbilar de förfogar över uppfyller Euro 6.

7.3.9 Hur stor andel av era tunga lastbilar uppfyller kraven för EURO VI?

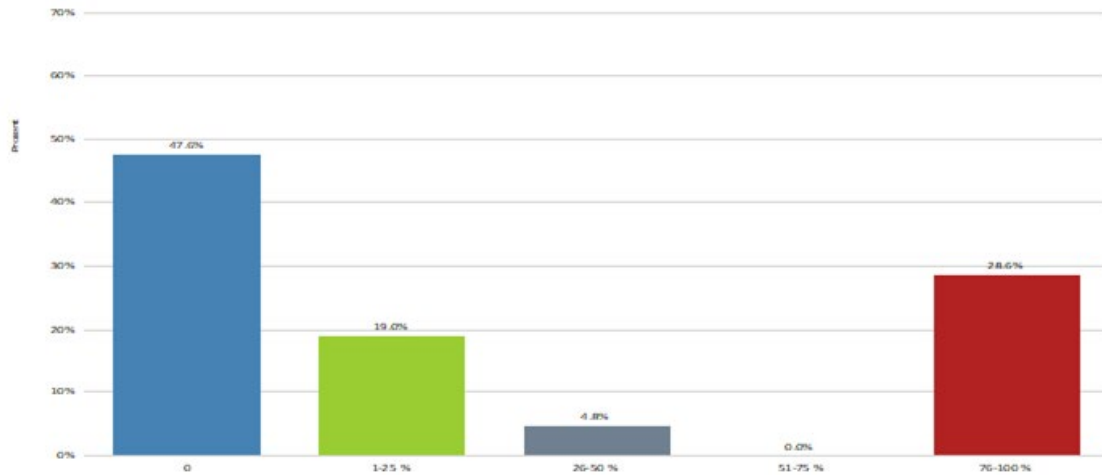


Av svaren för tunga lastbilar framgår att det är lägre andel av de fordon de förfogar över som uppfyller Euro VI än som uppfyllde Euro 6 för lätta lastbilar.

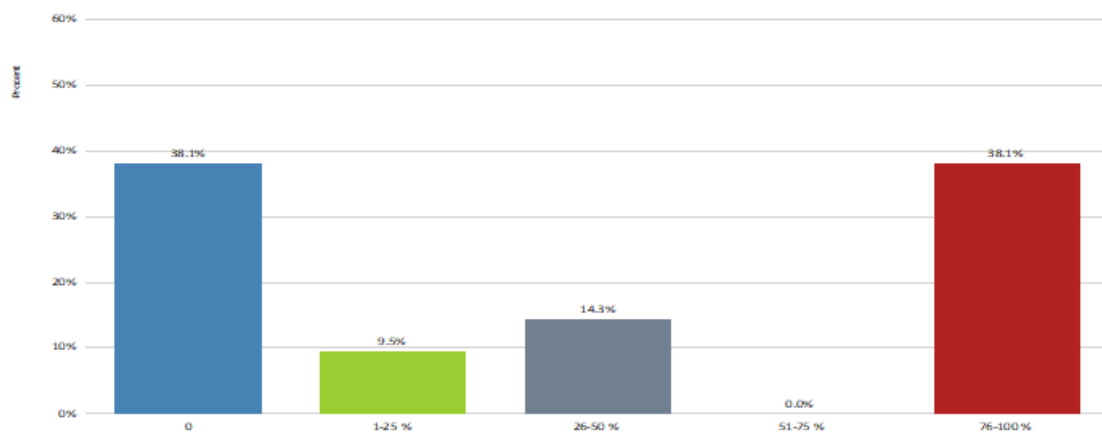
7.3.10 Hur stor andel av era lastbilar drivs med förnybara eller fossilfria drivmedel (t.ex. HVO100, etanol, biogas, el)?



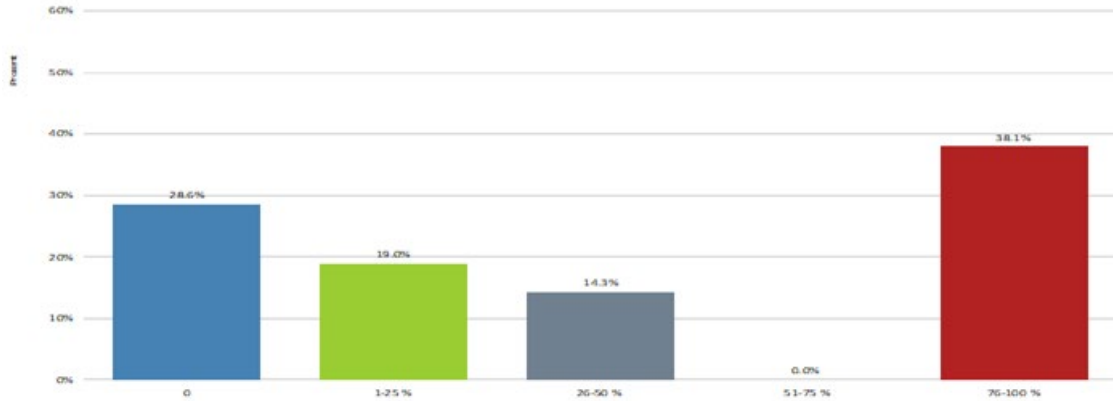
Av diagrammet ovan framgår hur stor andel av leverantörernas lätta lastbilar som drivs med förnybart drivmedel. Av diagrammet nedan framgår motsvarande siffror för tunga lastbilar. Utifrån svaren är det något högre andel tunga lastbilar som drivs med förnybart drivmedel, men skillnaden är liten.



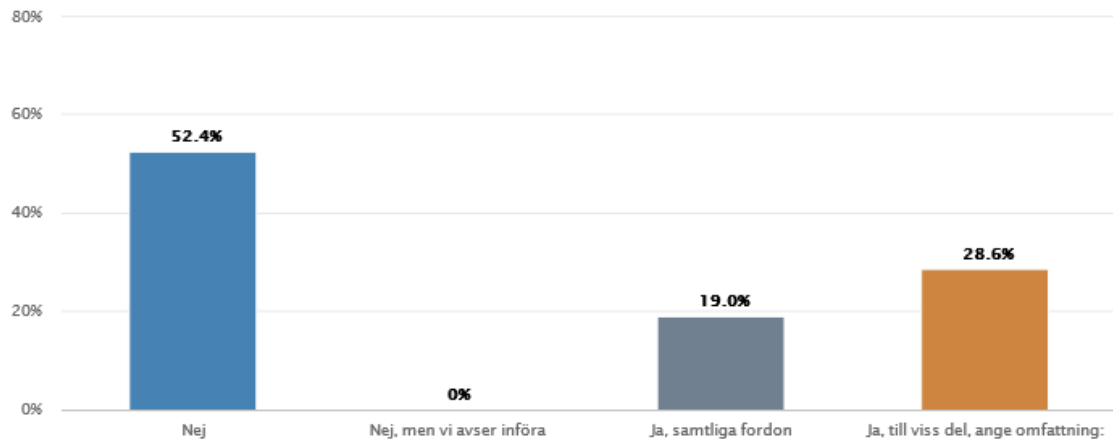
7.3.11 Hur stor andel av era lastbilar har alkolås?



Av diagrammet ovan framgår hur stor andel av leverantörernas lätta lastbilar som är utrustade med alkolås. Av diagrammet nedan framgår motsvarande siffror för tunga lastbilar. Något högre andel tunga lastbilar är utrustade med alkolås, men även här är skillnaden liten mellan lätta och tunga lastbilar.

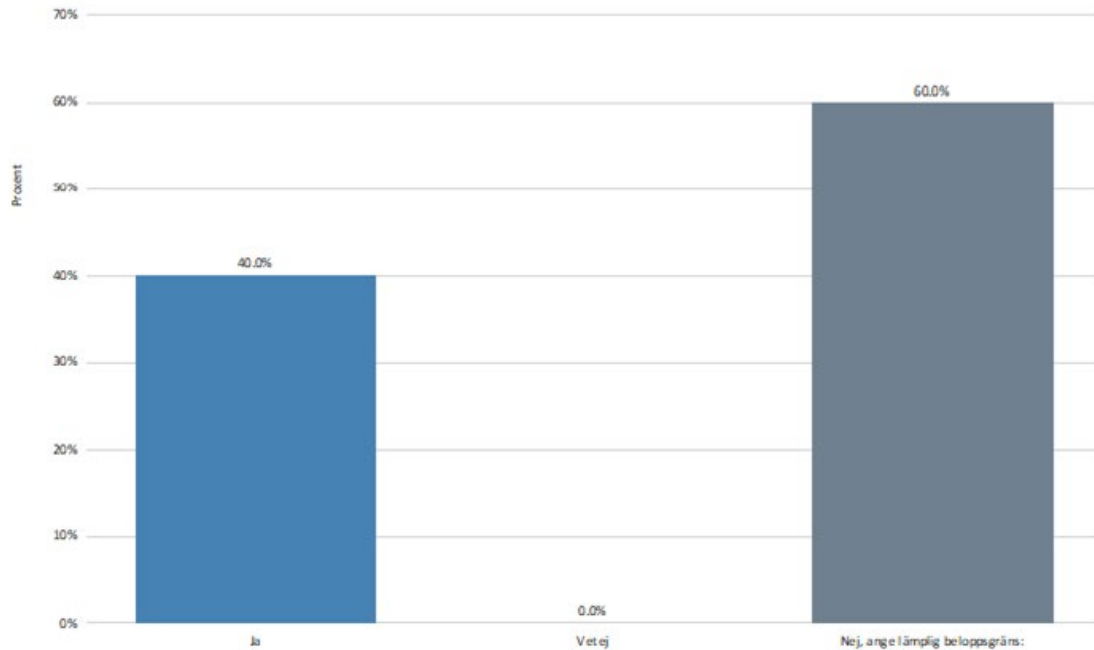


7.3.12 Är era fordon utrustade med "Stöd för Anpassning av hastighet", ett så kallat ISA-Intelligent system (systemet ska ge föraren återkoppling på körsättet med information om medel- och momentanförbrukning av bränsle)?



Sex leverantörer har svarat "Ja, till viss del" och har angett en omfattning från 20 procent till att nästan alla lastbilar har ISA.

7.3.13 Anser ni att nuvarande beloppsgränsen 50 000 SEK är lämplig för förnyad konkurrensutsättning?



Endast de som angivit att de är leverantör på nuvarande ramavtal har fått frågan. De sex som anser att annan beloppsgräns vore lämpligare har angett olika belopp inom spannet 10 000–500 000 SEK.

7.3.14 Sammanfattning av leverantörsenkät

- Hälften av respondenterna är leverantörer på nuvarande statligt ramavtal
- Ingen respondent är verksam i samtliga län, inom fyra län har bara en respondent angivit att de är verksamma.
- Samtliga respondenter har kollektivavtal.
- Samtliga respondenter uppger att de arbetar utifrån ett kvalitetsledningssystem.
- Den fordonstyp som flest angivit att de har i sin fordonspark är lätta lastbilar upp till 3,5 ton.
- Ungefär hälften anger att de har lastbilar som drivs med förnybart drivmedel.
- Andelen fordon som är utrustade med alkolås eller ISA varierar bland respondenterna.
- 60 procent av de ramavtalsleverantörer som besvarat enkäten tycker att annan beloppsgräns än 50 000 SEK vore lämpligare.

7.4 Möten med leverantörer

7.4.1 Trender och utmaningar inom branschen

Nedan följer ett urval av de synpunkter som framkom vid leverantörmötena avseende branschtrender och de största utmaningarna inom branschen.

De trender som nämns av leverantörerna är följande:

- Branschen försöker höja statusen på jobbet genom certifieringar och utbildningar, men även genom att erbjuda fler tjänster såsom demontering/montering och projektledning.
- Försäljningen av flyttjänster till privatpersoner har ökat, tack vare RUT-avdraget.
- Det har blivit vanligare att personal rapporterar sina arbetstider i en app istället för i tidblock.
- Besiktningar av kommande flyttuppdrag görs ofta digitalt istället för på plats.
- Ökat fokus på miljö i form av återbruk och återvinning.
- Svart arbetskraft är inte lika vanligt längre, för att få ned kostnaderna används istället utländsk arbetskraft.
- Utländska företag har kommit in på marknaden i form av beställningssajter som själva inte utför flyttar utan använder sig av underleverantörer som gör jobbet.

Utmaningar inom branschen som lyfts fram är följande:

- Tuff konkurrens med pressade priser.
- Oseriösa leverantörer. Det förekommer till exempel leverantörer som saknar trafiktillstånd för att utföra yrkesmässiga transporter, dessa är ofta inriktade mot bohagsflyttar åt privatpersoner.
- Ökat användande av utländsk arbetskraft kan medföra att risken för olyckor ökar på grund av att de inte talar svenska.
- Vid upphandlingar är det vanligt med taktisk prissättning med nollpriser för vissa tjänster.
- Vanligt att det faktureras för fler personer än som varit på plats och utfört flytten.
- Svårt att rekrytera bra personal till flyttbranschen, speciellt personer med C-körkort.
- Coronaviruset har under april-maj lett till att flyttbranschens omsättning minskat med 30–40 procent.
- Beställningssajter pressar priserna ytterligare för leverantörerna.

7.4.2 Avropsform

De flesta leverantörerna tycker att upplägget med rangordning och förnyad konkurrensutsättning över ett visst belopp är bra. Det är lite skilda åsikter om hur högt detta belopp ska vara, några leverantörer är nöjda med gränsen på 50 000 kronor medan några tycker att den är för låg och borde höjas. Åsikten om hur stort beloppet ska vara

varierar från 60 000 kronor ända upp till 500 000 kronor. Flera leverantörer konstaterar dock att en gräns på 500 000 kronor är för hög då en flytt väldigt sällan kostar 500 000 kronor.

7.4.3 Synpunkter på nuvarande ramavtal

7.4.3.1 Länsindelning

Nuvarande indelning i anbudsområden utifrån län uppskattas av flertalet leverantörer. Flera leverantörer poängterar att anbudsområdena inte bör göras större och några föreslår också att det vore bra att dela upp storstäderna i fler anbudsområden.

7.4.3.2 Ställkostnader

Villkoret avseende ställkostnader (kostnad som enligt ramavtalet får debiteras per dag för personal/fordon 30 minuter före start och 30 minuter efter avslut av flyttuppdrag) som finns i nuvarande ramavtal anses överlag vara bra. Den kritik som framförs handlar framförallt om att villkoret lämpar sig bra inom storstäder/städer men sämre för långa sträckor. Det föreslås att företagen då borde ha möjlighet att ta ut en kilometertaxa alternativt timkostnad.

7.4.3.3 Flyttkartonger

Flera leverantörer konstaterar att det är mycket administration kring hantering av flyttkartonger. Synpunkter på villkoret avseende flyttkartonger i nuvarande ramavtal är att tiden kunden har på sig att lämna tillbaka kartongerna är för lång. Ett par leverantörer föreslår att tiden ska kortas från 45 dagar till 14-15 dagar. Några leverantörer tycker också att ersättningen per kartong är lite för låg.

7.4.3.4 Andra synpunkter på nuvarande ramavtal

Ytterligare synpunkter på nuvarande ramavtal som framkom vid mötena med leverantörerna:

- Negativ till möjligheten att nolla en priskategori i den föregående upphandlingen.
- En sak som kan vara värd att fundera på är tippavgifter. Idag har man inte rätt att göra något påslag för tippavgifter men hanteringen är förknippad med den del kostnader för flyttfirman. Ersättningen för utläggerna för tippavgifter räknas därtill in i omsättningen på avtalet, borde exkluderas från omsättningsredovisningen. Samtidigt svårt att bryta ut ur redovisningen, då behöver tippavgifterna separatfaktureras vilket ger en ökad administration. Kanske bättre att låta det vara som det är.
- Tycker att avtalet fungerar bra. Många av kunderna är väldigt nöjda.
- Upphandlingsdokumenten är för omfattande och tidskrävande för att små företag ska ta sig tid att svara på dem. Sträva efter att förenkla underlagen.
- Viktigt att ha med goda referenser i upphandlingen.
- Kontroll så att det inte debiteras för mer än vad som gjorts, att de personer som är på plats är de som debiteras för, kanske med hjälp av ID-06 eller liknande.



- Certifieringar, premiera om man har t.ex. ISO-certifieringar. Tar mycket tid att hantera detta. Bör få en fördel om man har ordning och reda i verksamheten. ISO 14001 eller SMF vore bra (om man gjort allt i SMF väldigt nära ISO 14001).
- Ställa krav på att ha ett visst antal tillsvidareanställda, kanske i förhållande till omsättning eller antal anställda.
- Etiketter, datapåsar, m.m. ska inte ingå i priserna, då blir tjänsten dyrare för dem som inte har behov av det.

7.4.4 Personalkategorier

7.4.4.1 Relevanta personalkategorier

Majoriteten av leverantörerna tycker att personalkategorierna "expressarbetare" och "packmästare" kan slås ihop till en kategori, som t.ex. kallas flyttarbetare. Det kan dock innebära att kravställningen avseende rollen behöver ses över. Några leverantörer anser att kategorierna i nuvarande ramavtal är relevanta och ska behållas som de är.

Åsikterna om när en arbetsledare behövs går isär. Två leverantörer menar att arbetsledare aldrig behövs medan en leverantör hävdar att arbetsledare behövs på alla flyttupdrag. Flertalet leverantörer anser dock att behovet av arbetsledare bestäms av antalet flyttarbetare som är engagerade i flyttupdraget och/eller flyttupdragets komplexitet. Även uppdragets tidsmässiga längd uppges av en leverantör vara en faktor.

7.4.4.2 Golvpriser

Golvpriserna för de olika personalkategorierna anses av majoriteten av leverantörerna vara för låga, men det finns också de som anser att golvpriserna är på en rimlig nivå.

Leverantörerna som har synpunkter på nuvarande timpriser har lämnat förslag på priser inom nedan redovisat prisspann:

- Expressarbetare: 356-475 kr/tim (golvpris i nuvarande ramavtal 319 kr/tim)
- Packmästare: 340-475 kr/tim (golvpris i nuvarande ramavtal 322 kr/tim)
- Arbetsledare: 356-550 kr/tim (golvpris i nuvarande ramavtal 346 kr/tim)

Ett par leverantörer har även föreslagit timpriser på 700-890 kronor för en projektledare och en leverantör har föreslagit timpriset 340-350 kronor för en möbelsmontör.

En leverantör konstaterade att uppdragen ofta är små ute i landet och att timpriserna då bör vara högre, i Stockholm är uppdragen större och då kan timpriset sättas lägre.

7.4.5 Fordon & miljökrav

Vid upphandlingen av nuvarande ramavtal för flyttjänster efterfrågades tre fordonstyper:

- Lätt lastbil under 3,5 ton med 15-20 kbm skåp
- Lätt lastbil under 3,5 ton med 21-39 kbm skåp



- Tung lastbil över 3,5 ton med minst 40 kbm skåp

Lätt lastbil under 3,5 ton med 15-20 kbm skåp ansåg de flesta är relevant att efterfråga då sådana fordon är vanligt förekommande i branschen. En leverantör ansåg att intervallet istället borde vara 15–22 kbm skåp. Fördel med dessa är att de kan köras av personal med endast B-körkort, nackdelen är deras begränsade lastkapacitet i vikt räknat, vilket lätt kan leda till att bilen körs med överlast. I nuvarande ramavtal finns ett golvpris om 446 kronor per timme för dessa fordon inklusive förare. Huruvida golvpriset är ett rimligt pris fanns det delade meningar om, flera tyckte det var rimligt medan andra ansåg att det var för lågt.

Lätt lastbil under 3,5 ton med 21-39 kbm skåp ansåg samtliga bör tas bort då dessa inte förekommer alls på grund av att den tillåtna lastvikten blir för låg med så stort skåp på en 3,5 tons bil.

Tunga lastbilar över 3,5 ton minst 40 kbm ansåg samtliga vara relevant att efterfråga. De flesta tyckte att en kategori av tunga lastbilar räcker, men några ansåg att ytterligare uppdelning skulle kunna vara relevant. Ett förslag var att skilja på lastbilar över och under 12 ton. För dessa lastbilar ansågs rimligt pris ligga inom intervallet 511–800 kronor per timme.

I nuvarande ramavtal är fordonen endast prissatta per timme, för korta flyttar är det inget problem med en sådan prissättning, men flera leverantörer menade att de vid längre transporter utöver timkostnad även bör kunna ta ut en kilometerkostnad för att täcka fordonets driftkostnader.

Servicebil finns inte med i nuvarande ramavtal. Flera menade att den typen av fordon är relevant till exempel vid internflyttar då personal och redskap behöver köras till arbetsplatsen. Dessa bilar har oftast en fast kostnad om 300-500 kronor per dag.

Bil + släp. En leverantör uppgav att de har börjat köra med bil och stort släp, där BE-kort krävs, eftersom det är brist på förare med C-kort och BE-kort är betydligt enklare och billigare att ta än C-kort. Fördelen jämfört med att köra med lätt lastbil med skåp är att lastvikten för dessa ekipage kan vara betydligt högre.

Ingen av leverantörerna har erfarenhet av eller kunskap att göra fullständiga miljökonsekvensberäkningar för flyttuppdrag. En leverantör uppgav att denne beräknat CO₂-utsläpp för fordonen för ett flyttuppdrag, och flera uppgav att de har möjlighet att göra det om det efterfrågas.

Eftersom fordonen vid flytt står stilla under stor del av uppdragen och många uppdrag har kort körsträcka, ofta inom samma stad, blir fordonens miljöpåverkan inte lika stor som för speditiönsföretagen. Att ställa miljökrav för fordonen ansågs ändå vara relevant. De flesta angav att deras lastbilar klarar Euro VI och ansåg att det är ett rimligt krav. Flera uppgav att de kör på HVO100, tillgången på HVO100 är dock begränsad. Att ställa miljökrav avseende däcken var också något som föreslogs.



7.5 Möte med branschorganisationen Sveriges möbeltransportörers förbund

7.5.1 Om branschorganisationen

Sveriges möbeltransportörers förbund (SMF) har ca 35 medlemmar runt om i landet. För att bli medlem i SMF måste företaget ha kollektivavtal, vara medlem i Sveriges Åkeriföretag (åkerinäringens branschorganisation) och följa SMF:s branschstandard (som bygger på den europeiska kvalitetsstandard SS-EN 12522-1/2:1998, vilken sedan anpassats till flyttbranschen).

Kollektivavtal för branschen upprättas mellan Svenska Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

7.5.2 Mötets viktigaste frågor

7.5.2.1 Marknaden

Konkurrensen varierar i landet och är störst i Stockholm, Göteborg och Malmö. Det finns inga rikstäckande bolag men däremot en del partnerskap mellan olika bolag.

En trend i branschen är att mängden små flyttföretag har ökat under senare år, dessa företag riktar sig främst till privatpersoner ("RUT-flyttar").

De statliga och kommunala upphandlingarna är viktiga för att ha jobb under hela året och "hålla igång folket". Vissa tider är det fullt tryck i branschen och andra tider är det lugnare, då är det bra att ha avtal med kunder som inte följer samma mönster.

7.5.2.2 Nuvarande ramavtal

Anbudsområden

SMF anser att den nuvarande indelningen i anbudsområden utifrån län är bra och bör behållas. I de mindre länen är det bra att ha ramavtal med 2-3 leverantörer och i de större länen (storstäderna) kan det vara lämpligt att ha ramavtal med 4-5 leverantörer.

Flyttjänster

Enligt SMF är även den nuvarande indelningen av flyttjänster bra.

De flesta flyttföretagen kan erbjuda magasinering, antingen i egna lokaler eller genom att hyra in sig i andras lokaler. Erbjudanden om magasinering till en låg kostnad eller kostnadsfritt kan bero på att leverantörerna har tillgänglig plats i egna lokaler och ser till hela affären.

Speciellt tunga föremål definieras i nuvarande ramavtal som föremål som väger mer än 700 kilo. Denna gräns anser SMF är bra eftersom enklare hjälpmedel kan användas upp till den vikten. Över 700 kilo börjar det bli tungt och det finns då speciella leverantörer som kan hantera flytt av sådana föremål. Dessa leverantörer kan vara bra att ha med som underleverantörer i ramavtal.



Vad gäller flyttjänster till/från annat land så finns det några nischade bolag som kör internationellt. Det är inte svårare att köra inom EU, inga extra papper krävs, däremot är det en mer omfattande pappersexercis om man kör till länder utanför EU.

Vid flyttar som avser längre sträckor (såväl inom Sverige som internationellt) planeras rutter i detalj för att genomföras så effektivt som möjligt sett till kör- och vilotider, ibland kan man välja att skicka två chaufförer.

Personalkategorier

Vad gäller personalkategorier i nuvarande ramavtal så föreslår SMF att kategorierna expressarbetare och packmästare slås ihop till en kategori förutsatt att kravet samtidigt höjs för vad en expressarbetare ska kunna utföra. SMF anser vidare att arbetsledare enbart behövs när uppdragen omfattar fem personer eller fler.

Hantverkare såsom elektriker och VVS bör inte ingå i ramavtalet, dessa personalkategorier finns normalt inte anställda på flyttfirmor.

Fordonstyper

Indelningen av fordonstyper i nuvarande ramavtal är inte bra enligt SMF. Fordon under 3,5 ton är endast lämpliga för materialtransport eftersom de lätt får överlast om de används som flyttbilar. SMF föreslog att följande fordonstyper ska efterfrågas i en eventuell kommande upphandling:

- Servicebil (för personal, material samt verktyg m.m.)
Servicebilar är till exempel lämpliga att använda vid interna flyttar (en del verktyg och annan utrustning behövs alltid). Servicebilar brukar debiteras för en timme till flyttplatsen och en timme därifrån.
- Fordon 3,5-12 ton max 30-35 kbm
- Fordon 12 ton och uppåt

Tågtransport har testats men fungerar inte särskilt bra, dels på grund av att kravet på emballage blir större då tåg är ett betydligt stötigare färdssätt än bil, dels på grund av att den som lastat bilen bör vara med vid upppackningen. Det finns också vissa utmaningar med att få med sådana containrar med godstransporter på järnvägen då den typen av transporter inte prioriteras.

Tillgång till kranbil diskuterades och SMF konstaterade att få flyttfirmor har egen kranbil men kan ha tillgång till sådan via underleverantör. ”Alla orter i Sverige har närhet till kranbil.”

Beloppsgräns

Beloppsgränsen för rangordning för uppdrag på upp till 50 000 kronor anser SMF vara något låg och föreslår istället att den höjs till 100 000 kronor.

Avtalsvillkor

SMF är nöjda med nuvarande villkor avseende ställkostnad.



Någon generell avbeställningsklausul finns inte i branschen enligt SMF. Ofta kommer man överens genom dialog i det enskilda fallet.

7.5.2.3 Upphandling

Ett problem vid upphandlingar som SMF särskilt lyfte var möjligheten att lägga anbud med nollpriser.

Certifieringar enligt olika standarder så som ISO 9001, ISO 14001, FR2000 är inte vanligt förekommande i flyttbranschen.

SMF ser gärna en tätare/mer frekvent uppföljning av ställda krav under avtalstiden.

Viktigt att företagen har trafiktillstånd.

Utvärderingskriterier

SMF skulle gärna se någon form av ”utbildningspoäng”. Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) har tidigare haft en packmästarkurs (är dock pausad just nu). SMF erbjuder sina medlemmar branschspecifika utbildningar, bl.a. en arbetsledarutbildning (där intyg ges efter avslutad utbildning).

7.5.2.4 Hållbarhet - miljö

Generellt kan sägas att medlemmarnas fordonsflotta uppfyller Euroklass V. I mindre städer används bilarna längre än i storstäderna.

Vad gäller bränslen så är HVO100 bra och fungerar i nya lastbilar. Biogas är svårare eftersom det är begränsad tillgång till tankplatser i många delar av landet.

7.5.2.5 GDPR

De personuppgifter flyttföretagen behandlar är kontaktuppgifter till beställare av flyttuppdrag och tillhör kategorin ”vanliga personuppgifter”, ingen information av typen ”känsliga personuppgifter” hanteras. I samband med flyttuppdragen hanteras inga personuppgifter för att identifiera till vilken plats ett objekt ska flyttas, för detta ändamål används framförallt rumsnummer.

8 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

Nedan redogörs för lagstiftning, förordningar och föreskrifter som projektgruppen bedömt är relevant för området flyttjänster.

- **Kör- och vilotider**
För fordon tyngre än 3,5 ton gäller EU:s regelverk om kör- och vilotider som hänvisas till i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. I förordningen finns bland annat bestämmelser om färdskrivarutrustning och färdskrivarkort. För lätta fordon under 3,5 ton gäller förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet.
- **Miljözoner**
Trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng och reglerar bland annat bestämmelser om miljözoner.
- **Säkerhetskänslig verksamhet**
Säkerhetsskyddslag (2018:585) gäller för utövare av säkerhetskänslig verksamhet. Lagen innehåller bland annat grundläggande bestämmelser om säkerhetsskydd, däribland regler gällande säkerhetsskyddsavtal i samband med upphandling, och bestämmelser om säkerhetsprövning. Som komplement till lagen finns en säkerhetsskyddsförordning (2018:658).
- **Utsläppsklasser**
Avgasreningslagen (2011:318) har som syfte "... att förebygga att utsläpp av avgaser och andra föroreningar från bränslen i motorfordon skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön". Lagen reglerar bland annat utsläppsklasser, så kallade Euroklasser.
- **Yrkesförarkompetens**
Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens reglerar grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon (yrkesförarkompetens). För tillämpningen av lagen finns också förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om yrkesförarkompetens (TSFS 2020:29).
- **Yrkestrafiktillstånd**
För att bedriva yrkesmässig trafik med godstransporter på väg krävs ett yrkestrafiktillstånd. Yrkestrafiktillstånd regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (SFS 2012:210), samt yrkestrafikförordningen (SFS 2012:237).



9 Hållbarhet

9.1 Inledning

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

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

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

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

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

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

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

9.2 Miljökrav

Generellt bör ramavtalsleverantörerna inom detta, liksom i övriga, ramavtalsområden kontinuerligt arbeta med att förbättra och ta hänsyn till miljöaspekter för att förebygga och undvika negativ miljöpåverkan. Det handlar om åtgärder för att minska konsumtion och



onödig användning av negativt miljöpåverkande resurser som elektricitet, resor, papper och liknande. Inom flyttjänster utgörs den största miljöpåverkan av utsläpp från de fordon som utför transportererna.

9.2.1 Utsläppsklasser

Nya personbilar och transportfordon upp till 3,5 ton ska uppfylla krav som följer av EU bestämmelser och klassas i utsläppsklass Euro 6, för tunga fordon över 3,5 ton gäller utsläppsklass Euro VI.¹ Som komplement kan de även klassas som El, Hybrid och Laddhybrid om de är utrustade med sådan teknik.

Det är avgasutsläppen av koloxid (CO), kolväten (HC), kväveoxider (NO_x) och partiklar som styr utsläppsklassningen. Utsläpp av koldioxid (CO₂) ingår inte.²

9.2.2 Miljözoner³

Kommuner kan som en åtgärd för att förbättra luftkvaliteten besluta om att stänga ute vissa fordon från särskilt miljö känsliga områden. Sedan den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözon klass 1, 2 eller 3.

9.2.2.1 Miljözon klass 1

Grundregeln är att en tung lastbil eller tung buss får köra i en miljözon klass 1 i sex år från första registrering, innevarande år oräknat. Undantag från grundregeln är att

- fordon som uppfyller avgaskrav bättre än Euro II (från 1 september 2013, bättre än Euro III) får köra i miljözoner i åtta år, registreringsåret oräknat
- Fordon som uppfyller utsläppskrav enligt Euro VI får köras i denna miljözon.

Miljözon klass 1 för tunga fordon finns för närvarande i Stockholm, Göteborg, Malmö, Mölndal, Uppsala, Helsingborg, Lund och Umeå.

9.2.2.2 Miljözon klass 2

Miljözon klass 2 omfattar personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. För att få köra i denna zon måste fordonen med gnisttända motorer (t.ex. bensinmotor) och kompressionstända motorer (dieselmotor) uppfylla Euro 5 eller Euro 6. Från och med den 1 juli 2022 ska bilar med kompressionstända motorer uppfylla Euro 6.

9.2.3 Miljözon klass 3

I miljözon klass 3 ställs högst krav. Här får lätta fordon som är renodlade elbilar, bränslecellsbilar och gasbilar som klarar Euro 6 köra. När det gäller tunga fordon får

¹ <https://www.miljofordon.se/bilar/vad-aer-miljoebil/miljoeklasser/>

² <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Luftkvaliet-i-tatorter/Avgaser/>

³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/miljo/miljozoner/>

elfordon, bränslecellsfordon, samt laddhybrider och gasfordon som klarar Euro VI köra i zon 3.

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

Upphandlingsmyndigheten har gjort en riskbedömning av oskäligen arbetsvillkor inom området flyttjänster och kommit fram till att det finns risk för oskäligen arbetsvillkor i upphandlade kontrakt av flyttjänster. Myndigheten drar slutsatsen att fem indikationer pekar på att det finns risk för oskäligen arbetsvillkor: personaltillgång, skattemässiga risker, överträdelse av arbetstidslagen, låg utbildningsnivå samt utländsk arbetskraft.⁴ Arbetsrättsliga villkor att ställa vid upphandling av flyttjänster finns att tillgå i Upphandlingsmyndighetens kriteriebank.

Då Upphandlingsmyndigheten gjort en behövlighetsbedömning och tagit fram fastställda nivåer som är tillämpbara vid en eventuellt kommande upphandling av flyttjänster har det inom ramen för förstudien inte funnits behov av att göra någon dokumenterad behövlighetsbedömning och samråda med arbetsmarknadens parter om nivåer.

⁴ <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/socialt-ansvarsfull-upphandling/arbetsrattsliga-villkor/villkor-enligt-kollektivavtal/behovlighetsbedomning-nar-ska-villkoren-stallas/genomforda-behovlighetsbedomingar/flyttjanster2/>



10 Säkerhet

10.1 Informationssäkerhet

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

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

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

10.1.1 Säkerhetsskydd och Säkerhetsskyddsavtal

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

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

I förstudien har det framkommit att det föreligger intresse hos myndigheterna att ställa säkerhetskrav på leverantörerna eftersom det förekommer att flyttarbetare rör sig självständigt i myndigheters lokaler och hanterar känsligt material. Sådana krav kommer därför högst troligt att ställas, det exakta innehållet i dessa kommer att utformas i kommande upphandling.

10.1.2 Dataskydd

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



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

11 E-handel

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

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

Förutsättningarna för att tillämpa e-handel varierar mellan olika ramavtalsområden och branscher. I förstudiearbetet utreds därför förutsättningarna för e-handel för det aktuella ramavtalsområdet. Flyttjänster är en bransch där e-handel är mindre förekommande och villkoren bör innebära att leverantörerna kan ta emot beställningar som skickas som vanliga e-postmeddelanden från kundens e-handelssystem.

Den 1 april 2019 blev det lag på att alla inköp i offentlig sektor ska faktureras med e-faktura.

12 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Som helhet bedömer projektgruppen att föregående upplägg med hänsyn till branschens förutsättningar har fungerat bra. Dock bör nedanstående punkter beaktas i en eventuell kommande upphandling.

- Föregående upphandling tillämpade golvpriser för flera tjänster, enligt domstolspraxis är golvpriser inte längre möjligt att tillämpa.
- Inom tio län finns på nuvarande ramavtal endast en (1) ramavtalsleverantör. Med hänsyn till att avrop alltid ska ske genom förnyad konkurrensutsättning för flera tjänster och vid samtliga avrop över 50 000 SEK bör avropsmodellen förändras.
- Med hänsyn till att de tio län med högst omsättning står för 89 procent av omsättningen bör det övervägas om ramavtalet ska omfatta samtliga län.
- Fordonsindelningen bör ses över, i synnerhet *Flyttfordon, under 3,5 ton med skåp, inklusive förare, 21–39 m3 lastutrymme* då dessa inte är vanligt förekommande.
- Indelningen i personalkategorier bör ses över och rollerna förtydligas.

13 Slutsatser

Nedan följer en bedömning av flyttjänster utifrån de tre kriterier som Kammarkollegiet tillämpar för att bedöma om ett upphandlingsområde är lämpligt för ett statligt ramavtal.

Med kriteriet ”ofta” avses när myndigheter upphandlar varor och tjänster löpande eller flera gånger årligen. Utifrån ovanstående definition av ”ofta” kan flyttjänster anses uppfylla kriteriet eftersom myndigheter utöver flyttar till nya lokaler frekvent använder flyttföretag för mindre, interna uppdrag.

”I stor omfattning” innebär att myndigheter införskaffar stora mängder av en vara eller tjänst. Kriteriet är uppfyllt eftersom myndigheters flyttar till nya lokaler är stora flyttuppdrag.

Även kriteriet ”stora värden” anser projektgruppen är uppfyllt. Omsättningen för ramavtalet var under år 2019 cirka 42,9 miljoner kronor vilket innebär att omsättningen överstiger 30 miljoner kronor som är gränsen för att kravet ska anses uppfyllt. Det bör dock beaktas att de tio län med högst omsättning stod för 89 procent av ramavtalets totala omsättning.

Projektet rekommenderar att Kammarkollegiet beslutar att en ny ramavtalsupphandling genomförs.

Geografiskt bör det övervägas om en ny upphandling ska begränsas till de tio län där omsättningen varit högst, med hänsyn till att ramavtal med lokala leverantörer för geografiska områden med låg eller ingen omsättning i första hand innebär administrativa kostnader för såväl ramavtalsleverantörer som Kammarkollegiet.

14 Källförteckning

14.1 Möten med myndigheter

Projektgruppen har genomfört möten med följande myndigheter:

- Arbetsförmedlingen
- Konkurrensverket
- Malmö universitet
- Musikverket
- Polismyndigheten
- Riksdagsförvaltningen
- Riksgälden
- Skatteverket

14.2 Möten med leverantörer

Projektgruppen har genomfört möten med följande leverantörer:

- AB SBK Moving
- Acta Flytt och Logistik Syd AB
- Flyttningsbyrå Halmstad AB
- Flyttpoolen Miljö Sverige AB
- Gefleborgs Flyttservice AB
- GLC Flytt AB
- Möbelexpressen i Vänersborg AB
- Norrland Express AB
- OCT Office and Computer Transport AB
- Rexab Flytt- & Tunghantering AB

14.3 Möte med branschorganisation

Projektgruppen har haft möte med branschorganisationen Sveriges möbeltransportörens förbund (SMF).



14.4 Enkätutskick till myndigheter

En myndighetsenkät benämnd "Flyttjänster 2020" skickades våren 2020 ut till 244 myndigheter. 120 respondenter besvarade enkäten vilket ger en svarsfrekvens på 49,2 procent.

14.5 Enkätutskick till leverantörer

En leverantörsenkät benämnd "Flyttjänster 2020" gick våren 2020 ut till 50 leverantörer på marknaden. Enkäten besvarades av 21 respondenter vilket ger en svarsfrekvens på 42 procent.

14.6 Referenslitteratur och andra källor

Dokument & litteratur:

- Förfrågningsunderlag från Kammarkollegiet – Flyttjänster dnr 23.3.5425-16
- Förstudierapport inom Flyttjänster 2016, dnr 96-56-2015
- Kammarkollegiets ramavtal - Flyttjänster, dnr 23.3.5425-16

Lagar & regler:

- Avgasreningslagen (2011:318)
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009
- Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.
- Förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens
- Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens
- Säkerhetsskyddsförordning (2018:658)
- Säkerhetsskyddslag (2018:585)
- Trafikförordningen (1998:1276)
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om yrkesförarkompetens (TSFS 2020:29)
- Yrkestrafikförordningen (SFS 2012:237)
- Yrkestrafiklagen (SFS 2012:210)

Webbsidor:

- [Miljöfordon.se](https://www.miljofordon.se)
<https://www.miljofordon.se/bilar/vad-aer-miljoebil/miljoeklasser/>
- [Transportstyrelsen](https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Luftkvalitet-i-tatorter/Avgaser/)
<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/miljo/miljozoner/>
- [Upphandlingsmyndigheten](https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/socialt-ansvarsfull-upphandling/arbetsrattsliga-villkor/villkor-enligt-)
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/socialt-ansvarsfull-upphandling/arbetsrattsliga-villkor/villkor-enligt->



[kollektivavtal/behovlighetsbedomning-nar-ska-villkoren-stallas/genomforda-behovlighetsbedomingar/flyttjanster2/](#)