	MILJÖSTYVRINGSRÅDET	DATUM	2009-12-21	SIDOR	1 (4)
	BEHOVS- OCH MARKNADSANALYS	UPPHANDLING AV NYA FORDON			

INFORMATION INFÖR BEHOVS- OCH MARKNADSANALYS VID UPPHANDLING AV NYA FORDON

BEHOVSANALYS VID UPPHANDLING AV PERSONBILAR, MINIBUSSAR OCH LÄTTA LASTBILAR

Inför en upphandling måste beställaren dvs. de som ska använda fordonen, tillsammans med den som ansvarar för upphandlingen göra en behovsanalys för att komma fram till vilka utrymmesbehov som de upphandlade fordonen ska fylla. som, vilken sammansättning en fordonsflotta ska ha, vilka miljö- och säkerhetskrav som ska ställas osv. Ett behov kan täckas på flera sätt, t ex med 9 småbilar och en familjebuss alternativt 10 mellanstora bilar.

En bedömning måste göras av om en s.k. minibuss är ett lämpligt alternativ för att lösa ett transportbehov. I många fall behöver man inte optimera för de gånger en stor bil behövs utan kan i sådana fall hyra bil. Miljö- och trafiksäkerhetsaspekter kan inte beaktas på samma sätt som för personbilar och man bör därför ta hänsyn till vilka andra alternativ som kan vara möjliga.

När det handlar om större fordon står valet oftast mellan att köpa fordonet själv eller köpa in tjänsten som fordonet ska utföra, alternativt korttidshyra det större fordonet. De båda sistnämnda alternativen brukar vara ekonomiskt fördelaktigast.

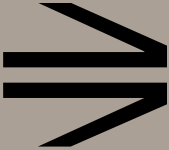
Exempel på frågor att ställa till sig själv och användarna för att komma fram till vilken typ av fordon som ska skaffas:

- Hur många ska kunna åka?
- Hur många timmar per arbetsdag ska människor sitta i bilen?
- Ska barn/ungdomar åka?
- Hur är väglag och andra trafikförhållanden?
- Ska rörelsehindrade åka? Behövs plats för rullstol/rullator?
- Ska gods köras? I så fall hur skrymmande?

Bränsleförbrukningen ökar med motorstorleken. Bränsleförbrukningen skiljer sig i allmänhet 15-30 % mellan modeller med olika motorstyrka eller cylindervolym i samma storlekssegment.

Oavsett vilken storlek på bil man kommer fram till bör man ställa sig frågan;

- Räcker det med någon av de minsta motorstorlekarna?
- Behövs automatväxel? (Ökar bränsleförbrukningen i vissa fall. För en del modeller är bränsleförbrukningen densamma eller t o m lägre.)

	MILJÖSTYVRINGSRÅDET	DATUM	2009-12-21	SIDOR	2 (4)
	BEHOVS- OCH MARKNADSANALYS	UPPHANDLING AV NYA FORDON			

Ta även reda på om extrautrustning är motiverat, så som:

- Behövs AC? (Ökar bränsleförbrukningen)
- Är vägarna så dåliga att det behövs fyrhjulsdrift (Ökar bränsleförbrukningen)? Är den upphandlande enheten en kommun är det motiverat att överväga om det istället för fyrhjulsdrift går att reparera vägen eller ge bidrag till enskild väghållare att rusta upp vägen.
- Behövs stödsystem för sparsam körning? Är förarna utbildade i sparsam körning kan stödsystem hjälpa dem att fortsätta köra sparsamt. Även ej utbildade förare kan ha nytta av denna typ av stödsystem.
- Finns behov av andra hjälpmedel för sparsam körning, som växlingsindikator?

När behovsanalysen är genomförd är det lämpligt att välja en bil med låg bränsleförbrukning och hög krocksäkerhet i EuroNCAP (för personbilar, normalt fem stjärnor och minst fyra stjärnor) som uppfyller alla övriga behov. **”Låg bränsleförbrukning” är ett viktigt krav ur såväl miljömässig som ekonomisk synvinkel även om man inte avser att köpa ett s.k. ”miljöfordon”. Tänk på att det bör finnas trepunktsbälte och nackstöd på alla platser som används.**

Ta för vana att undersöka marknadens tillgång av efterfrågade egenskaper och särskilda utrustning innan upphandlingen startas. Tänker man begära farthållare, färddator med visning av bränsleförbrukning, antisladdsystem (ESC), bältespåminnare, whiplash-skydd, skydd för oskyddade trafikanter rekommenderas en marknadsanalys först för att se att urvalet av fordon blir tillräckligt. I analysen bör man tänka på att nya bilmodeller introduceras kontinuerligt och att marknadsanalysen i möjligaste mån bör spegla det urval som bedöms vara möjligt för avrop under avtalstiden. Urvalet av bilmodeller som klarar de skarpare kraven kan således öka under avtalstiden.

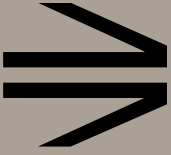
”Marknaden” består både av de lokala leverantörerna av fordon och förväntade anbudsgivare, men också den internationella marknaden av fordonstillverkare.

Finns det beslut i organisationen om att en viss andel av nyinskaffade fordon ska vara s.k. miljöfordon så måste behovs- och marknadsanalysen utgå från det. Undersök om de tänkta miljöfordonen uppfyller en tillräcklig hög grad av krocksäkerhet, helst 5 stjärnor i Euro NCAP (www.euroncap.com).

För att de krav som ställts i en upphandling ska få bästa möjliga effekt behöver det framgå av avtalet att endast sådana fordon som uppfyller kraven får levereras. Leverantören har vanligtvis andra fordon att erbjuda som kan vara både mer miljöbelastande, osäkrare och dyrare. De som gör avropen måste också ha klart för sig vilka modeller som får avropas. Det vanligaste sättet att få avtal om vissa bilmodeller att fungera är att centralisera både upphandlingar och avrop.

BEHOVSANALYS VID UPPHANDLING AV TUNGA FORDON

Den som ansvarar för upphandlingen behöver göra en behovsanalys för att komma fram till vilken typ av fordon och vilken storleksklass som ska köpas eller vilken sammansättning en fordonsflotta ska ha och vilka miljö- och trafiksäkerhetskrav som man önskar uppnå. När det handlar om större fordon står valet oftast mellan att köpa

	MILJÖSTYVRINGSRÅDET	DATUM	2009-12-21	SIDOR	3 (4)
	BEHOVS- OCH MARKNADSANALYS	UPPHANDLING AV NYA FORDON			

fordonet själv eller köpa in tjänsten som fordonet ska utföra, alternativt korttidshyra det större fordonet. De båda sistnämnda alternativen brukar vara ekonomiskt fördelaktigast.

Ta för vana att undersöka marknadens tillgång av efterfrågade egenskaper/utrustning innan upphandlingen startas. Det rekommenderas dessutom att möjligheterna att upphandla fordon som kan drivas med förnybara bränslen undersöks inför varje upphandling.

Alternativbränsle för tunga fordon utgörs idag av etanol för dieselmotorer¹, biogas eller RME. På sikt kommer även andra bränsle att bli aktuella som DME² och syntetisk diesel baserad på biomassa. För tunga fordon krävs normalt en infrastruktur för bränslehantering och tankning av fordon varför upphandling av tunga alternativbränslefordon delvis skiljer sig från upphandling av lätta miljöfordon där den allmänna infrastrukturen för bränslen kan nyttjas. Vid upphandling av tunga alternativbränslefordon måste därför särskild hänsyn till tillgång på aktuellt bränsle och infrastruktur för tankning m.m. tas.

”Marknaden” består både av de lokala leverantörerna av fordon och förväntade anbudsgivare, men också den internationella marknaden av fordonstillverkare.

KÄLLOR TILL INFORMATION OM MILJÖ- OCH TRAFIKSÄKERHET FÖR FORDON

För statliga myndigheter gäller förordning SFS 2009:1 om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. De statliga ramavtalen för bilar och finns tillgängliga på www.avropa.nu.

Konsumentverkets nybilsguide är en databas över nya bilmodeller med information om miljö och säkerhet www.konsumentverket.se.

Gröna Bilister rankar varje år de miljöbästa bilarna på marknaden. www.gronabilister.se.

ÖVRIG INFORMATION

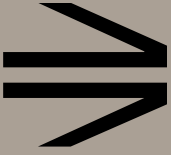
SIS Miljömärkning har kriterier för svanenmärkning av bl.a. däck, bilvårdsmedel och biltvättar. Läs mer på www.svanen.nu.

Vägverket ger råd och har publikationer kring både trafiksäkerhet, miljö och hållbart resande och kvalitetssäkring av transporter, se www.vv.se.

Mer information om olika stödsystem för sparsam körning finns i Vägverkets publikation 2009:63 ”Klimatsmart val av IT-stöd kan öka lönsamheten - Kartläggning av uppföljningssystem och stöd för förare under färd”.

¹ Etanol för dieselmotorer utgörs till skillnad från E85 endast av etanol med tillsats av tändförbättrare för att bränslet ska fungera i en dieselmotor där antändning av bränslet sker med kompression (utan tändstift).

² DME= Dimetyleter, gasbränsle som tillverkas genom ex vis förgasning av biomassa.

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-12-21	SIDOR	4 (4)
	BEHOVS- OCH MARKNADSANALYS	UPPHANDLING AV NYA FORDON			

Transportstyrelsen utformar regler, prövar och ger tillstånd samt utövar tillsyn inom vägtransportområdet, Transportstyrelsen ger information om bland annat miljöbilsförordningen och uppföljningen av denna, www.transportstyrelsen.se.

SIKA Statens institut för kommunikationsanalys gör bl.a. samhällsekonomiska beräkningar av utsläpp. Dessa kan användas för att prissätta minskade utsläpp i upphandlingar. Se www.sika-institute.se

Svensk Kollektivtrafik har verktyg för upphandling av kollektivtrafik. Miljö- och trafiksäkerhetskrav återfinns i ”Buss 2000” och ”Svensk Kollektivtrafiks miljöprogram” inkl bilagan ”Miljökravsbilaga vid trafikupphandling 2009”, www.slutf.se.

Svenska bussbranschens riksförbund ger ut en checklista lämpad för upphandling av enstaka busstransporter. I ”Boka Bra Buss” finns grundläggande säkerhetskrav. Checklistan finns att ladda ner från www.busstorget.com.

Sveriges Åkeriföretags Miljövarudeklaration Fordon MDF 2000. Se www.akeri.se.

TRB är ett företag inom åkeribranschen som publicerar sina tester på däck, oljor, alkolås mm offentligt inklusive listor på produkter de rekommenderar, se www.trb.se.

För entreprenadupphandlingar där tunga fordon ingår rekommenderas de gemensamma upphandlingskraven för Göteborgs stad, Malmö stad, Stockholms stad och Vägverket ”Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster” Vägverkets publikation 2006:105.

EXEMPEL PÅ LAGKRAV

Statliga myndigheters inköp av personbilar och lätta lastbilar regleras i Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

Definitionerna av olika slags fordon finns i Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Miljöklasserna för fordon regleras i Lag (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

Lagar som rör transporter, fordon och trafik finns samlade på www.vv.se/lagrum.

Serviceanläggningar är anmälnings- eller tillståndspliktiga. Som upphandlare kan man ställa krav på att de serviceanläggningar fordonen servas på följer tillsynsmyndighetens beslut.