

Standardisering av avtal inom offentliga godstransportupphandlingar vid kommunalt samordnad varudistribution

Standardization of contracts in public
transport procurements at municipal
coordinated distribution of goods.

Chatarina Axelsson 880824

Åsa Persson 800822

Abstract

Our study is based on the agreements established between municipalities and suppliers in the projects known as *Municipal coordinated distribution*. Although the number of municipalities currently affected by this arrangement is constantly increasing, there is no mandatory environmental profile and not yet a standardized contractual basis. This has made us question if that would be possible and what advantages and disadvantages such arrangement would entail. By examining parts of the municipalities' existing agreements by contract period, evaluation grounds and price index – a delimitation necessary due to the scope of the agreements in number and size – and setting these against an analysis model consisting of theories within the principal-agent-theory, transaction-cost-analysis and the sustainability perspective, we concluded that there is absolutely potential for a standardization, but that more research within the subject is required.

Key words: agreement, contract period, price indexes, public procurement, standardization, transaction cost analysis (TCA)

Sammanfattning

Vår studie har sin utgångspunkt i avtalen som upprättas mellan kommuner och leverantörer i de projekt som kallas *kommunal samordnad varudistribution*. Trots att antalet kommuner som idag berörs av detta upplägg ständigt ökar, finns det ingen obligatorisk miljöprofil och ännu inga standardiserade avtalsunderlag. Detta har gjort oss frågande till om det inte finns möjlighet till detta och vilka fördelar och nackdelar det skulle innebära. Genom att granska delar av kommunernas befintliga avtal utifrån avtalstid, utvärderingsgrunder och prisindex – en avgränsning som var nödvändig på grund av avtalens omfattning till antal och storlek – och ställa dessa mot en analysmodell bestående av teorier inom principal-agent-teorin, transaktionskostnadsanalys och hållbarhetsperspektivet kom vi fram till att det absolut finns potential till en standardisering, men att mer forskning inom ämnet krävs.

Nyckelord: avtal, avtalstid, offentlig upphandling, prisindex, standardisering, transaction cost analysis (TCA)

Innehållsförteckning

1 Inledning	1
1.1 Problemformulering	2
1.2 Syfte	3
1.3 Forskningsfrågor	3
1.4 Avgränsning	3
1.5 Disposition	4
2 Metod	5
2.1 Val av studie	5
2.2 Metodval	5
2.3 Bearbetning av data.....	6
2.4 Tillvägagångssätt	6
2.5 Studiens trovärdighet	7
2.6 Etiska överväganden	8
3 Kommunala varuleveranser och upphandling	10
3.1 Varuleveranser inom våra kommuner.....	10
3.2 Offentlig upphandling.....	11
4 Teoretisk referensram	16
4.1 Transaction cost analysis (TCA).....	16
4.2 Principal agent teorin (PAT).....	17
4.3 Avtalstid.....	17

4.4 Utvärdering	18
4.5 Hållbarhetsperspektivet.....	19
4.6 Green public procurement.....	20
4.7 Analysmodell	21
5 Sammanställning av insamlat material	23
5.1 Utvärderingsgrunder	23
5.2 Avtalstid.....	26
5.3 Prisindex	29
6 Analys	31
6.1 Partnerskap och avtalstid	31
6.2 Utvärderingsgrunder	32
6.3 Hållbarhet och green public procurement.....	34
6.4 Prisindex	35
6.5 Koppling mellan avtalstid, utvärderingsgrund och prisindex	35
7 Slutsats	37
Referenser	40
Bilagor.....	45
Bilaga 1. Samtliga avtal och avtalstider samt kommuner som ingår i dessa.	45
Bilaga 2. Samtliga 39 prisindex	47
Bilaga 3. Sammanställning av samtliga undersökta punkter	54

1 Inledning

Offentlig upphandling ses politiskt sett som ett styrmedel¹ i EU:s 2020-strategi för att göra Europa till en smart och hållbar ekonomisk sfär (Europeiska kommissionen, 2011) och i Sverige upphandlas det årligen för runt 680 miljarder kronor inom den offentliga sektorn (Konkurrensverket, 2018). Vår studie har sin utgångspunkt i avtalen som upprättas mellan kommuner och leverantörer i de projekt som kallas *kommunal samordnad varudistribution*. I Sverige finns det för närvarande 290 kommuner (SKL, 2019). Av dessa är 40 part i någon av de 19 upphandlingsavtal kring samordnad varudistribution som till dags datum har tecknats mellan kommuner och transportföretag efter en offentlig upphandling (Samordnad varudistribution, u.å.).

Dessa 19 är:

- Borlänge
- Ludvika
- Växjö
- Borås
- Nacka
- Växjö (Kronoberg)
- Halmstad
- Norrköping
- Ystad
- Jönköping
- Sandviken
- Ängelholm
- Kalmar
- Södertörn
- Örebro
- Karlstad
- Sölvesborg
- Värnamo
- Linköping

Samordnad varudistribution resulterade inom Ystad-Österlenregionen i att de av varutransportörer körda milen (för leverans av kommunalt gods) reducerades med 75 procent (Moen, 2013). Då inrikes vägtransporter idag står för nära en tredjedel av de svenska växthusgasutsläppen (Trafikverket, 2019) skulle effekten – om de övriga 250 kommunerna i landet anslöt sig till en samordnad distribution – kanske kunna bli märkbar. Ett möjligt hinder till detta är det omfattande arbetet som en upphandling innebär och avsaknaden av standardavtal inom just kommunalt samordnad varudistribution. Vår tes är att en

¹ Styrmedel är exempelvis skatter, avgifter och bidrag som myndigheter använder för att försöka påverka marknaden i önskad riktning, exempelvis mot bättre miljömedvetenhet.

standardisering skulle locka fler kommuner att samordna sina varudistributioner, och för att undersöka för och nackdelar med ett sådant arrangemang har vi skapat en analysmodell bestående av teorier inom principal-agent-teorin, transaktionskostnadsanalys och hållbarhetsperspektivet.

1.1 Problemformulering

En bra och hållbar upphandling kräver enligt forskningen både vana, beställarkompetens och professionalism (Edler, Papadakou, Ruhland, Hafner, Rigby, Georghiou, Hommen, Edquist, Rolfstam, & Tsipouri, 2005; Moen, 2013; Wijkman, 2013) – något som inte är en självklar resurs i kommunerna (Wijkman, 2013). Trots att antalet kommuner som idag berörs av samordnad varudistribution ständigt ökar, finns det dock ännu inga standardiserade förfarande i avtalsprocessen. Varje upphandlande myndighet får självständigt och efter bästa förmåga upprätta ett förfrågningsunderlag och sedermera välja ut en lämplig aktör för uppdraget, så länge de följer LOU – lag om offentlig upphandling. Utifrån ett transaktionskostnadsperspektiv är detta suboptimalt. Både förarbetet inför ett kontraktskrivande och uppföljningar innebär indirekta kostnader som även dem bör tas med i beräkningarna (Williamson, 1981). Avsaknaden på en standardprocess har dessutom utmynnat i att alla kommuner som idag har samordnad varudistribution exempelvis har olika långa avtal, med olika utvärderingsmodeller och prisindex. Då transportbolagen ofta lägger anbud i flera regioner, kan detta ifrågasättas.

Under förhoppning om att grönare offentliga upphandlingar som synliggörs tydligt för både anställda, allmänheten och andra organisationer ska skapa incitament för privata företag att följa de offentliga myndigheternas exempel tillhandahåller Europeiska unionen (2016) verktyget *Green public procurement*. Verktyget sägs vara utformat och anpassat för att utan vidare appliceras i en offentlig upphandling inom unionen (Europeiska unionen, 2016), vilket väcker frågan om varför verktyget inte redan är en del av processen vid kommunal samordnad varudistribution.

Kritiker menar dock att offentlig upphandling som miljöpolitiskt verktyg är ineffektivt (Marron, 1997; Brännlund, Lundberg och Marklund, 2009; Wijkman, 2011; Lundberg, Marklund och Strömbäck, 2016). Marrons (1997) argument är att offentlig upphandling är en så liten andel av totala handeln, vilket stöds av Brännlund, Lundberg och Marklund (2009) som dessutom menar att miljöfrågan redan bearbetas från annat håll. Lundberg, Marklund

och Strömbäck (2016) diskuterar även att prismekanismen, i bästa fall kommer göra det till ett nollsummespel, i värsta kontraproduktivt, medan Wijkman (2011) anser att det saknas tillräckligt med forskning på ämnet.

Att det inom transportsektorn redan finns flera olika standardavtal, exempelvis Incoterms² (DHL, 2019) ställer oss – trots ovanstående forskares kritiska ståndpunkt i sakfrågan – undrandes till om inte ett standardavtal anpassat efter offentliga upphandlingar och samordnad varudistribution skulle vara fördelaktigt, både ur ett ekonomiskt och ett hållbarhetsperspektiv.

1.2 Syfte

Syftet med denna studie är att undersöka samtliga 19 avtal och med hjälp av vår analysmodell och teoretiska referensram utforska för och nackdelar med att standardisera avtalen för kommunalt samordnad varudistribution.

1.3 Forskningsfrågor

- Skulle en standardisering av avtalen vara fördelaktigt för våra kommuner?
- Går det att med existerande avtal utröna om en utvärderingsmodell är bättre än en annan?
- Skulle ett standardavtal ha en positiv effekt på kommunernas hållbarhetsarbete?

1.4 Avgränsning

Materialet hämtades ut i april, 2019, och studien kommer således inte beröra avtal gjorda efter det. Då materialet är omfattande tvingas vi dessutom att begränsa vår studie och utesluta alla avtalspunkter som inte berör avtalstid eller vilka utvärderingsmodeller och prisindex som använts. Vi kommer inte heller att vidga hållbarhet utanför de punkter som tas upp kring upphandling som styrmedel och green public procurement.

² Incoterms är en uppsättning regler, framtagna av Internationella Handelskammaren (ICC), som definierar och preciserar ansvarsfrågor och riskövergång rörandes transport av varor, från säljare till köpare (Incoterms, u.å).

1.5 Disposition

Uppsatsen innehåller sju kapitel sammanlagt, där det nästkommande är metodkapitlet. I det kapitlet beskrivs vårt val av metod som föll sig på en kvalitativ studie, vi förklarar vårt tillvägagångssätt som var att till en början överskåda det empiriska materialet följt av en litteraturgenomgång av bland annat tidigare forskning och Lagen om offentlig upphandling. Vidare diskuteras studiens trovärdighet samt etiska överväganden.

I kapitel tre har vi valt att göra en kort presentation av hur varuleveranser inom våra kommuner fungerar, följt av en beskrivning av offentliga upphandlingar, som till stor del innefattar lagen om offentlig upphandling. Vi beskriver även olika delar som ingår i ett upphandlingsförfarande.

Kapitel fyra utgörs av vår teoretiska referensram som kommer användas för att analysera vårt material. Där finns bland annat tidigare forskning kring gröna upphandlingar, transaction cost analysis och principal agent teorin.

Kapitel fem är en sammanställning av vårt empiriska material där vi presenterar både med text och illustrationer, de punkterna i avtalen som vi undersökt.

I det sjätte kapitlet presenteras analysen av det material som sammanställts i föregående kapitel, som gjorts med hjälp den teoretiska referensramen och analysmodellen.

Slutligen i det sjunde kapitlet sammanställs slutsatserna som vi dragit från analysen, samt några förslag till vidare forskning.

2 Metod

Detta kapitel redogör bland annat för hur vi valde att utföra denna studie, hur vi bearbetat det empiriska materialet och hur studien gått tillväga. Vår studie har tillkommit genom ett samarbete med Energikontor Sydost³ som har ställt det empiriska materialet till vårt förfogande.

2.1 Val av studie

Vår studie har som utgångspunkt de 19 avtal som tecknats mellan kommuner och distributörer i *kommunal samordnad varudistribution*. Anledningen till att vi valde att utföra denna studie föll sig genom att energikontor sydost, som arbetar med kommunal samordnad varudistribution, kom till universitetet och sökte studenter som hade intresse av att skriva sin kandidatuppsats i samarbete med dem. Vi tackade ja till deras erbjudande och blev därav tilldelade vårt empiriska material som består av dessa 19 avtal. Under studiens gång har vi haft en värdefull dialog med både energikontoret och vår handledare om dess målsättning och uppläggning.

Vi enades sedan om att det vore intressant att undersöka om en standardisering av avtal inom just samordnad varudistribution är möjlig och vilka fördelar det skulle kunna innebära. Bland annat valde vi att undersöka möjligheten att minska transaktionskostnaderna i samband med implementering, vilket också skulle kunna innebära att det blir enklare att genomföra upphandlingsprocessen.

2.2 Metodval

Då syftet med studien är att undersöka för- och nackdelar med att standardisera avtalen har vår studie antagit en kvalitativ ansats vilket enligt Bryman och Bell (2013) ger möjlighet till ett tolkande perspektiv och att förhålla sig på ett induktivt sätt mellan teori och praktik.

Med *induktivt* menar Bryman och Bell (2013) att det empiriska materialet avgör valet av teoretisk referensram – vilket var fallet i vår studie – medan ett *deduktivt* sätt att arbeta

³ Energikontor Sydost är en projektorganisation som arbetar för en hållbar regional utveckling. Ägarna bakom organisationen består av kommuner, landsting och regionförbund i sydost; Blekinge, Kalmar och Kronobergs län.

innebär tvärtom att teorin avgör vad som kan finnas i det empiriska materialet (Bryman & Bell, 2013). Samtidigt beskriver de att ett induktivt sätt att arbeta ofta får inslag av deduktion då det ibland krävs ytterligare insamling av material för att kunna gå vidare med undersökningen enligt de fynd som påträffats.

Ett sådant sätt att forska, menar Bryman och Bell (2013), kan benämnas som *iterativt*, och innebär att vi gått fram och tillbaka mellan empirin och teorin. Teorierna har hjälpt oss att göra upptäckter i empirin, varpå ett behov av att utöka vår teoretiska referensram ytterligare generades.

2.3 Bearbetning av data

De 19 avtal vi haft tillgång till har varit av det slag som Bryman och Bell (2013) benämner som *officiella dokument från statliga myndigheter*. Eftersom avtalen innehåller mycket information och studien har en tidsbegränsning så valde vi i samråd med Energikontor Sydost att begränsa vår studie till tre punkter i avtalen, nämligen avtalstid, utvärderingsgrund och prisindex. Det innebär att vi har utfört en kvalitativ innehållsanalys (Bryman & Bell, 2013) där vi valt ut och kodat kategorier i avtalen, något som enligt Bryman och Bell (2013) är ett viktigt steg när en innehållsanalys utförs. Därigenom fick vi ett mer relevant resultat. Sammanställning av materialet gjordes genom att vi skapade en kategori för varje punkt i avtalen som vi skulle undersöka, för att sedan lägga in allt som berörde den specifika punkten för var och ett av avtalen i den kategorin. På så vis fick vi en överblick över de tre kategorierna för alla avtal och kunde sedan göra en sammanställning i tabellform där vi exempelvis skrev in de olika utvärderingsgrunderna som användes i avtalen och vilka avtal som använde sig av vilka utvärderingsgrunder. Det är alltså dessa kategorier som presenteras i kapitel 5 ”Sammanställning av insamlat material” och senare analyserats med hjälp av vår teoretiska referensram, för att kunna besvara syftet med studien.

2.4 Tillvägagångssätt

Punkterna som vi har undersökt i avtalen är som tidigare nämnt *avtalstid*, *utvärderingsgrund* och *prisindex*. Efter en första granskning av det empiriska materialet – det vill säga avtalen – valde vi att göra vad Bryman och Bell (2013) kallar för litteraturgenomgång. Med det menas att se över den existerande litteraturen som finns inom området för studien. Därför började vi med att söka efter tidigare forskning i ämnet, på digitala plattformar som Malmö Universitets

bibliotekshemsida, Google Scholar och Web of Science. Sökorden som användes var bland annat: agreement, contract, public procurement, TPL, TCA, PAT, standardization och price indices. En del av materialet som vi använt oss av har vi fått genom vår handledare – däribland information om Green public procurement. Referenser i dessa artiklar har lett oss vidare.

Valet av de teorier som utgör vår teoretiska referensram skedde genom att vi på ett eller annat sätt såg en koppling till det empiriska materialet som vi haft till vårt förfogande. Då vi inte hade en klar bild av vilka fynd som skulle kunna hittas i det empiriska materialet har vi försökt att ha en öppenhet kring teoretiskt material för att på detta sätt inte låsas fast vid en specifik tolkning av empirin. Det var dock inte helt lätt att finna fakta i ämnet. Mycket har skrivits om exempelvis förhållandet mellan uppdragsgivare och agent (se PAT-teorin) och hållbarhet, men tillgången på artiklar som konkret studerar avtalslängd, utvärderingsmodeller eller prisindex upplevde vi som obetydligt. Om detta beror på att det är utforskade områden eller om vi på något vis ändå använt oss av fel söktermer är svårt att säga.

Vi har utöver den tidigare forskning sökt information på myndighetssidor gällande offentlig upphandling i form av Lagen om offentlig upphandling (LOU), där vi tagit del av generella lagar och regler som gäller vid offentlig upphandling.

För att få struktur i vår analys, förtydliga hur vi tänkt arbeta med teorierna och vilka funderingar de är tänka att svara på skapade vi sedan en analysmodell. Analysmodellen användes på ett sådant sätt att vi i analysen följde strukturen enligt modellen samt använde var och en av frågeställningarna som modellen innehåller för att sedan sammanfatta den analys som framkom i en slutsats.

2.5 Studiens trovärdighet

För att säkerställa trovärdigheten hos en studie finns två kriterier som bör uppfyllas, dessa är reliabilitet och validitet. Det är enligt Bryman och Bell (2013) inte alltid enkelt att definiera och uppfylla dessa kriterier vid undersökning enligt en kvalitativ ansats. Reliabilitet avser huruvida studien går att replikera, det vill säga att någon annan kan göra om den med samma resultat, eller om den blir påverkad av andra slumpmässiga eller tillfälliga faktorer (Bryman & Bell, 2013). Validitet syftar till bland annat huruvida resultatet av studien är sannolikt och generaliserbart eller ej. Svårigheten med detta vid en kvalitativ studie menar Bryman och Bell

(2013) är bland annat att en sådan studie kan variera i resultat beroende på exempelvis den sociala verklighet som forskarna vid studiens utförande befinner sig i.

Vi har därför valt att utgå ifrån Lincoln och Gubas (1985; i Bryman & Bell, 2013) definitioner för reliabilitet och validitet som lämpar sig bättre för kvalitativa studier; tillförlitlighet, överförbarhet, pålitlighet och konfirmering.

Tillförlitlighet syftar till huruvida ett resultat kan ha uppstått på grund av slumpen, det vill säga kausalitet. Det menas alltså hur sannolikt resultatet av studien kan anses vara (Lincoln & Guba, 1986; i Bryman & Bell, 2013). I vår studie har vi försökt uppnå tillförlitlighet genom att använda oss av ett antal olika teorier för att undersöka samma parametrar ur olika vinklar för att se om där finns en korrelation eller ej.

Överförbarhet innebär en fråga om ifall studiens resultat kan generaliseras eller ej (Lincoln & Guba, 1986; i Bryman & Bell, 2013) För att säkerställa att vår studie innehar överförbarhet så har vi studerat samtliga avtal som tecknats för kommunalt samordnad varudistribution, istället för att bara studera ett urval av dessa.

Med pålitlighet menas, likt reliabilitet, ifall samma studie skulle kunna få samma resultat vid ett annat studietillfälle, med andra ord om den går att replikera (Lincoln & Guba, 1986; i Bryman & Bell, 2013). Detta har vi försökt uppnå på så vis att vi använt oss av olika teorier för att undersöka samma sak, detta för att få olika perspektiv. Då vi i viss mån även gjort beräkningar, har dessa beskrivits i berört stycke (se kapitel 5.2).

Det sista kriteriet konfirmering syftar till att forskarna, med vetskap om att det kan vara svårt att hålla sig objektiv under studiens gång, säkerställer sig om att deras egna värderingar med mera inte påverkar studiens resultat (Lincoln & Guba, 1986; i Bryman & Bell, 2013). För att säkerställa att vi uppfyller detta kriterium har vi hållit våra personliga åsikter vid sidan av studien samt försökt att hitta flera studier som även framför kritik mot en del av de teorier som vi använt oss av. Detta bidrar även till en mer nyanserad bild av verkligheten.

2.6 Etiska överväganden

Det finns några viktiga etiska principer att beakta vid bedrivande av en studie, enligt Bryman och Bell (2013): informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitet- och anonymitetskravet, nyttjandekravet och falska förespeglingar.

Forskaren ska informera de berörda personerna om studiens syfte samt vilka moment som ingår i studien enligt Informationskravet, samt att enligt samtyckeskravet skall dessa berörda personer även meddelas om att det är frivilligt att delta i studiens undersökning och att de har rätt att avbryta eller ångra sig om de så önskar. Enligt konfidentialitet- och anonymitetskravet så ska alla personuppgifter hanteras på ett konfidentiellt sätt och så att ingen obehörig har tillgång till dem. Uppgifter som samlas in i syfte att användas i studien får inte användas utöver ändamålet för studien, enligt nyttjandekravet, och till sist innebär falska förespeglningar att de som bedriver forskningen aldrig ska ge undersökningsspersoner felaktig eller vilseledande information angående studien (Bryman & Bell, 2013).

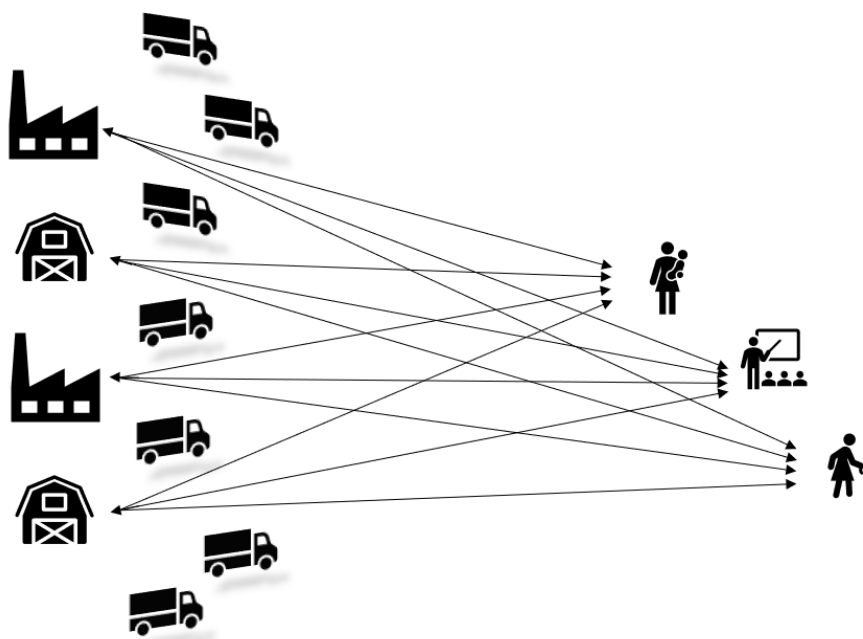
I vår studie har inga intervjuer gjorts, vilket gör att dessa etiska principer inte har behövts beaktas. De organisationerna som vi samarbetat med under studiens gång är offentliga och nämns inte vidare i studien. Vårt empiriska material är offentliga handlingar i form av upphandlingsavtal och förfrågningsunderlag från de kommuner som ingått avtal i kommunal samordnad varudistribution och dessa kommer heller inte att anonymiseras. Vad gäller informationskravet är samtliga kommuner, vars avtal vi använt som empiriskt underlag, meddelade av våra samarbetspartners om att studien utförs.

3 Kommunala varuleveranser och upphandling

För att ge en grundförståelse kommer vi i detta avsnitt att överskådligt presentera hur varuleveranser inom våra kommuner-, samt offentlig upphandling - fungerar.

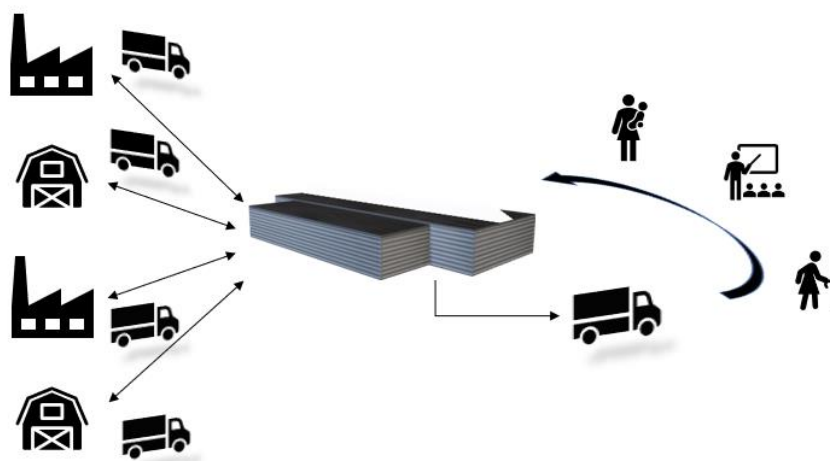
3.1 Varuleveranser inom våra kommuner

I Sverige ansvarar kommunerna för en stor del av den befintliga lokala samhällsservicen, som exempelvis förskola, skola, socialtjänst och äldreomsorg. På 1990-talet gick den kommunala trenden från att tidigare ha haft stora centrala förråd för sina enheters varor, till att enheterna själva fick lägga beställningar till leverantörerna (Braic, Josephson, Stavenow & Wenström, 2012). Upplägget innebar i nästa steg så kallad fri leverans, i vilken transporterna ingick som en del av varupriset, varpå kommunerna kunde sänka sina interna kostnader för lagerlokaler och deras bemanning (Braic et al., 2012). Fri leverans innebar å andra sidan även att det inte längre fanns någon kontroll över hur stor del av den totala kostnaden som var transportrelaterad (Moen, 2013). Av upplägget följde även att logistiken och transporterna kring varuleveranserna inom kommunen blev omfattande (Moen, 2013). Se Figur 1 för illustration.



Figur 1. Fri leverans.

På senare år har dock ett antal kommuner (se samtliga i Bilaga 1) börjat med samordnade varudistributioner (Moen, 2016). Detta innebär att en, eller flera kommuner i samverkan – istället för de individuella kontakterna med leverantörer – upprättar ett centrallager dit leverantörerna kan leverera godset, varefter det görs en offentlig upphandling för en distributör för att få ut varorna till serviceenheterna (se figur 2). Fördelarna är många – med resultat som ett begränsat antal avbrott i huvudverksamheten för enheterna, och kraftigt reducerad godstrafik – som några av dem.



Figur 2. Samordnad varudistribution.

I Ystad-Österlenregionen kunde exempelvis – som tidigare nämnts – de av varutransportörer körda milen (för leverans av kommunalt gods) inom de tre kommunerna reduceras med 75 procent⁴ (Moen, 2013).

3.2 Offentlig upphandling

Till grund för ovan nämnda leveranser ligger en kommunal upphandling, där transportörer får lämna anbud utefter ett öppet förfarande. Detta går i korthet ut på att kommunerna upprättar ett förfrågningsunderlag med kravspecifikation som sedan offentliggörs (Konkurrensverket,

⁴ Detta genom att ett ruttplaneringsprogram som var kalibrerat efter de enskilda enheternas behov, vilka skiljer sig åt i volym och frekvens beroende på om de exempelvis var ett tillagnings- eller mottagningskök, användes i kombination med ett krav på att transportören använde sig av just denna körslina (Moen, 2013).

2019c). Intressenter får sedan lägga anbud, varpå en urvalsprocess inleds. Förhandlingar är inte tillåtet (Konkurrensverket, 2019c). Den intressent som bäst matchar kravspecifikationen tilldelas kontraktet. Upphandlingen måste följa regelverket enligt lagen om offentlig upphandling och gällande EU-direktiv (Konkurrensverket, 2019c), men i övrigt utformar varje kommun eller upphandlande myndighet förfrågningsunderlaget efter eget tycke.

3.2.1 Tröskelvärden

Det finns olika bestämmelser för upphandling beroende på om en upphandlings värde är över eller under de så kallade tröskelvärdena. För kommunala myndigheters inköp av varor eller tjänster måste en offentlig upphandling utföras så snart det framtida kontraktets värde uppskattas överstiga ett tröskelvärde på 2 096 097⁵ kronor (Konkurrensverket, 2019b). Tröskelvärdena beslutas och revideras av EU vartannat år (Konkurrensverket, 2019b), och innebär rent konkret att processerna vid ekonomiskt omfattande inköp måste ske inom de (EU-)direktivstyrda ramarna för lagen om offentlig upphandling (LOU). Dessa regler är gemensamma för hela EU:s inre marknad, i syfte att bland annat att främja resursallokering av våra skattemedel, och värna om den fria rörlighet och konkurrensen inom EU (Upphandlingsmyndigheten, 2018b). En upphandlingsprocess kan ha olika förfaranden, men brukar enligt Moen (2013) alltid innehålla de tre grundläggande stegen med kravspecifikation, urval och avtal. Efter att förarbetet med att utse en upphandlingsansvarig, och bestämma principer, värde och vilken form förfarandet skall ske under, börjar processen med att upphandlande myndighet upprättar ett förfrågningsunderlag (Moen, 2016).

3.2.1 Förfrågningsunderlag

Ett förfrågningsunderlag ska innehålla kravspecifikationen på den vara eller tjänst som ska upphandlas, i termer av volymer, förutsättningar och datum som anbudsgivarna måste förhålla sig till. Underlaget måste, förutom lagtexten, gå i linje med de fem grundläggande principerna som lagstiftningen kring offentlig upphandling bygger på *icke-diskriminering, likabehandling, proportionalitet, öppenhet* och *ömsesidigt erkännande* (Konkurrensverket, 2019a). Dessa gör gällande att anbudssökande och anbudsgivare från andra orter ska behandlas på samma sätt som företag från den egna kommunen (Konkurrensverket, 2019a). Det får heller inte förekomma någon diskriminering av leverantörer baserat på nationalitet,

⁵ gällande från 1 januari 2018 (Konkurrensverket, 2019b)

etablerings- eller verksamhetsland. Certifikat som har utfärdats av en myndighet inom EU:s medlemsstater ska vara giltiga inom hela unionen och ESS. Vidare ska alla potentiella leverantörer ges samma förutsättningar, och måste exempelvis få tillgång till samma information samtidigt, så att ingen leverantör får övertag. Utöver det så ska de krav och villkor som ställs i upphandlingen stå i rimlig proportion till vad som upphandlas.

Tillämpad LOU innebär bland annat ett krav på att leverantören ska förfoga över nödvändiga tekniska resurser (SFS 2016:1145:14 Kap, 5§) – såsom transportmedel. Detta har enligt Moen (2013) tidigare utgjort det största hindret för små- och medelstora företag att delta i kommunala upphandlingar. EU:s förordningar om att det ska råda fri handel inom unionen är även ett hinder för upphandlarna att få med närproducerade livsmedel i överenskommelserna (Ryegård, 2013). Detta har inom Sverige lett till en oligopolsituation på leverantörssidan, med två dominerande grossister, Martin & Servera och Menigo, som år 2012 stod för 51 procent av livsmedelsförsäljningen till svensk offentlig sektor (Ryegård, 2013).

3.2.2 Utvärdering av anbud

I förfrågningsunderlaget ska även de kriterier som myndigheten kommer utvärdera anbudena utefter anges (Upphandlingsmyndigheten, 2018a). Enligt 16 kapitlet 1§ i Lagen om offentlig upphandling (LOU, SFS 2016:1145) ska den anbudsgivare som givit det ekonomiskt mest fördelaktiga budet tilldelas kontraktet av den upphandlande myndigheten, vilket kan utvärderas på tre olika grunder, bästa förhållandet mellan pris och kvalitet, kostnad eller pris – vilka kommer förklaras i följande stycken. Vilken utvärderingsgrund som den upphandlande myndigheten använder sig av bestämmer de själva. De måste dock vara tydliga med vilka krav och kriterier som utvärderas (Upphandlingsmyndigheten, 2018a).

3.2.3 Bästa förhållande mellan pris och kvalitet (Mervärdesmodellen)

Denna utvärderingsgrund innebär att den upphandlande myndigheten har andra krav än bara priset, exempelvis att de sätter värde på transportörens miljöarbete. I förfrågningsunderlaget ska det anges vilka dessa är, hur de räknas ut och i vilken ordning de prioriteras – viktas (Upphandlingsmyndigheten, 2018a). Vanligtvis räknas de sedan om till poäng eller kronor och den anbudsgivare som får bäst slutresultat när kriterierna och priset vägts ihop blir tilldelad avtalet. Som tidigare nämnts är det viktigt att den upphandlande myndigheten ställer relevanta krav som är i proportion med vad som ska utföras, och att de är kopplade till vad

som av anbudsgivare eventuellt behöver anskaffas vid tilldelning av avtalet. Grunden bytte år 2017 namn från ekonomiskt mest fördelaktiga och har därför angetts vid det namn i avtal tecknade före dess.

3.2.4 Kostnad

Utvärderingsgrunden kostnad tillkom som en ny grund den 1 januari 2017, till följd av att de tidigare två utvärderingsgrunderna gjordes om (Konkurrensverket, 2018). Vid grunden kostnad bedöms kostnadseffektiviteten hos anbudsgivaren. Med det menas att även framtida utgifter tas med i beräkningarna, exempelvis genom att livscykelkostnaderna för varan eller tjänsten analyseras och räknas in i priset (Upphandlingsmyndigheten, 2018a).

Livscykelkostnader definieras enligt Europeiska unionen (2016) som alla kostnader som uppkommer under produktens, arbetets eller tjänstens hela livstid.

3.2.5 Pris

När denna utvärderingsgrund används så ska den upphandlande myndigheten beskriva vad avtalet innefattar och hur anbudsgivare ska ange sina priser (Upphandlingsmyndigheten, 2018a). De kan exempelvis anges totalt per år, per månad eller per timme. De bör även meddela sina betalningsvillkor, då dessa kan ha effekter på själva prisbilden. Värt att nämna är att denna utvärderingsgrund före år 2017 benämndes lägsta pris (Konkurrensverket, 2018), därför benämns den även så i avtal tecknade innan dess.

Även om enbart pris – vilket innebär det lägsta priset – används som utvärderingsgrund kan andra kriterier som kvalitet eller miljöegenskaper vägas in om så önskas, men de ska i så fall meddelas som ska-krav. Det vill säga krav som anbudsgivaren måste uppfylla för att vara aktuell för utvärderingen (Upphandlingsmyndigheten, 2018a).

3.2.6 Prisindex

Index kan betyda olika saker beroende på i vilket sammanhang det påträffas, men i kontexten av pris så syftar det till de genomsnittliga prisförändringar som skett mellan en överenskommen start- eller basmånad till den tidpunkt där prisjusteringar sker. Till grund ligger SCB:s (statistiska centralbyråns) mätningar av kostnadsutvecklingen, som – genom att vara metodiskt utförda under sekretess – generellt anses vara ett rättvist sätt för båda parter att få en prissättning som håller över tid (Sveriges åkeriföretag, u.å.).

Inom transportsektorn är prisutvecklingarna för förar- och dieselkostnad de två som är viktigast att mäta då dessa står för sammanlagt ungefär två tredjedelar av transporternas kostnader (Sveriges åkeriföretag, u.å.). Transportindex används främst för att minska osäkerheten för transportmarknaden gällande långvariga affärsuppgörelser, eftersom prisfluktuationerna inom transportbranschen är relativt stora (Sveriges åkeriföretag, u.å.).

DMT (drivmedelstillägg) är ett exempel på en typ av kostnadsslag, och används för att beräkna en rörlig priskomponent (Sveriges åkeriföretag, u.å.). Det innebär att när kunder köper en transporttjänst så utgår ett fast pris enligt en offert. Sedan korrigeras slutfakturan med DMT då priset på drivmedlet är antingen högre eller lägre än vad offerten utgått ifrån.

De index som köparen och säljaren kommer överens om att använda beror delvis på i vilken bransch de befinner sig i. Det finns 39 olika indexserier (Statistiska centralbyrån c, u.å.) och alla dessa finns att se i bilaga 2.

Tjänsteprisindex för vägtransporter av gods (SNI 60.240) är ett indextal som hittas under standarden för ”svensk näringsgrensindelning” (SNI). Standarden används för att klassificera företag och arbetsställen efter den ekonomiska aktiviteten (Statistiska centralbyrån a, u.å.).

SPIN (svensk produktindelning efter näringsgren) är ett annat system som används för klassificering. Denna typ av klassificering grupperar varor och tjänster efter ursprung i produktionen, i syfte att bland annat ta fram statistik på produktion, utrikeshandel och transport av produkterna (Statistiska centralbyrån b, u.å.). I SPIN hittas bland annat indexet Transport- och magasineringstjänster.

Det finns även en serie indextal för lastbilstransporter, som heter T08. Den innehåller tio olika index för typtransporter, varav den första är T08SÅ11 Lokaldistribution och den sista är T08SÅ20 anläggningstransport med släp (Sveriges åkeriföretag, u.å.).

4 Teoretisk referensram

I detta avsnitt kommer ett ramverk presenteras, ämnat att senare användas vid analys av materialet. Det kommer beröra transaktionskostnadsperspektivet, relationen mellan en uppdragsgivare och en anlita aktör, utvärderingsgrunder och hur offentlig upphandling relaterar till hållbarhet.

4.1 Transaction cost analysis (TCA)

Transaction cost analysis (TCA) är sprungen ur Ronald Coases artikel “The Nature of the Firm”, från 1937. Modellen är inriktad på att hitta en styrform som gör att varje aktivitet kan utföras till lägsta möjliga kostnad, vid en jämförelse mellan alternativen att utföra aktiviteten internt eller att outsourca den (Coase, 1937) och har sedermera utvecklats av exempelvis Williamson (1973; 1981). En transaktionskostnad är en kostnad som uppkommer i samband med ett ekonomiskt utbyte och grundantagandet i modellen är att ett utbyte mellan två aktörer bygger på ett kontrakt (Coase, 1937). Alla moment som leder fram till kontraktskrivandet – och att upprätthålla en relation med en extern part – har indirekta kostnader för ett företag i form av tid och engagemang, och dessa bör tas med i beräkningarna (Williamson, 1981). Hur stora dessa kostnader är beror enligt Van Weele (2018) på tre faktorer: hur ofta transaktionen sker, hur stora transaktionsspecifika investeringar som görs vid varje tillfälle och hur stor osäkerhet som är knuten till transaktionen. Transaktionsspecifika investeringar kan exempelvis vara verktyg eller fordon som krävs för att utföra uppgiften, och osäkerheten syftar till om det riskerar uppkomma några oförutsedda kostnader. Ju högre osäkerhet, desto mer ovillig kommer en leverantör att ställa sig till kontrakt med fasta priser (Van Weele, 2018). Rädsla för att bli utsatt för opportunistiskt beteende från en partner påverkar även transaktionskostnaderna (Williamson, 1973; Halldorsson, Kotzab, Mikkola & Skjøtt-Larsen, 2007). Detta kan dock stävjas med hjälp av långsiktiga kontrakt, straffklausuler knutna till prestationsbrister, eller att det görs gemensamma investeringar (Halldorsson et al., 2007). Genom att samarbeta med ett annat företag kan alltså de totala transaktionskostnaderna reduceras.

4.2 Principal agent teorin (PAT)

Principal-agent-teorin avser att förklara relationen mellan en ”principal” det vill säga uppdragsgivare, och agenten, som i detta fall kunnat vara en kontrakterad distributör (Ross, 1973) och kan användas för att upprätta bästa möjliga kontrakt mellan parterna (Eisenhardt, 1989; Halldorsson et al., 2007). Teorin bygger på ett antagande om att människan handlar utifrån egenintresse vilket resulterar i att uppdragsgivare och agent har olika målbilder (Eisenhardt, 1989). Ett underliggande problem kan vara att agenten har mer information än uppdragsgivaren, så kallad informationsasymmetri – med konsekvensen att uppdragsgivaren varken vet hur agenten ska agera eller om agenten agerar i uppdragsgivarens bästa intresse (Lane, 2013). Problemet kan även mynna ut i dåligt utformade kontrakt eller att den agenten har en dold agenda (Lane, 2013). Teorin är sammanlänkad med begreppet ”moral hazard”, som innebär att ett kontrakt leder till att arbetet utförs sämre (Eisenhardt, 1989.). Exempelvis, att de anställda jobbar på sämre om anställningsskyddet är för bra, eller att moment som skulle kunna ge materiella skador på en arbetsplats utförs mer lättsinnigt om en försäkring har tecknats. Detta blir enligt Lane (2013) extra påtagligt vid långa kontraktstider. Korta avtalstider, å andra sidan, ökar risken för att anbudsgivare kommer låtsas vara bättre än de är, och begära betalt därefter (Lane, 2013). Halldorsson et al. (2007) föreslår samfinansiering från både huvudman och agentens sida för att stärka banden mellan parterna och skapa en grund för långsiktiga relationer.

4.3 Avtalstid

LOU ger enbart vägledning angående ramavtal, vad gäller kontraktslängd. Ett ramavtal definieras enligt 1 kap 20 § LOU: “Med ramavtal avses ett avtal som ingås mellan en eller flera upphandlande myndigheter och en eller flera leverantörer i syfte att fastställa villkoren i kontrakt som senare ska tilldelas under en given tidsperiod.” (SFS nr: 2016:1145), och får enligt LOU 7 kap 2 § endast tecknas i upp till fyra år, såvida det inte finns särskilda omständigheter (SFS nr: 2016:1145). Särskilda omständigheter skulle exempelvis kunna vara ett unikt projekt (Konkurrensverket, 2019c).

Den akademiska litteraturen säger inte så mycket om kontraktstid, om man bortser från ovan nämnda Lane (2013), som varnar för ”moral hazard” vid långa kontraktstider, och en ökad risk för att anbudsgivare kommer låtsas vara bättre än de är, vid de kortare. Men vad är en lång och vad är en kort kontraktstid inom transportbranschen? Nationellt hade enligt

Konkurrensverket (2018) de upphandlingar som annonserades 2017 en genomsnittlig avtalsperiod om 2,2 år. I denna siffra var dock inte förlängningsklausulerna inkluderade, då det vid beräkandet fortfarande var oklart i vilken utsträckning dessa skulle komma att användas. Om så var fallet, skulle 68 procent av upphandlingarna avse en avtalsperiod på 3–4 år (Konkurrensverket, 2018).

4.4 Utvärdering

Statistiken mellan 2012-2017 visar att fördelningen mellan de som använt sig av tilldelningsgrunderna *bästa förhållandet mellan pris och kvalitet* samt *pris* i de svenska upphandlingarna är relativt jämn (Konkurrensverket, 2018). Men då tilldelningsgrunderna förändrades den 1 januari 2017 menar Konkurrensverket (2018) att jämförelser mellan siffrorna från år 2017 och de från tidigare år bör göras med viss försiktighet. Vidare får upphandlingar med *bästa förhållandet mellan pris och kvalitet* som tilldelningsgrund i genomsnitt fler anbud än upphandlingar med tilldelningsgrunderna *pris* eller *kostnad* enligt den nationella statistiken (Konkurrensverket, 2018).

Bergman och Lundberg (2013) är kritiska till kvalitetsmetoder som utvärderingsgrund, och pekar på att de är olämpligt av flera skäl. Främst på grund av deras godtycklighet. De lämnar dessutom utrymme för manipulation, då poängskalor och kriterier kan skrivas för att passa in på en i förhand favoriserad anbudsgivare. Enligt Wijkman (2011) kan det vara svårt för upphandlande myndighet att värdera kvalitet i samband med upphandling av tjänster, i synnerhet när det kommer till att analysera den ”upplevda kvaliteten”. Som konsekvens ges anbudsgivarnas referenser stor betydelse vid utvärderingen, något som kan göra det svårare för nyetablerade företag att delta i offentliga upphandlingar (Wijkman 2011). För att upphandla till både rätt kvalitet och bra priser krävs erfarenhet, kunskap och kompetens (Edler et al., 2005; Moen, 2013; Wijkman, 2013), något som kan vara extra svårt om den upphandlande myndigheten är av mindre storlek (Wijkman, 2013). Dessa kan enligt Wijkman (2013) av samma skäl heller inte förväntas bygga upp den nödvändiga kompetensen för upphandling som de egentligen har behov av.

4.5 Hållbarhetsperspektivet

Edler et al. (2005) hävdar att det bästa sättet att förstå omfattningen av den totala kostnaden för en upphandling är genom att beräkna och utvärdera livscykelkostnader. Ett livscykelperspektiv är något som även Europeiska unionen (2016) framhåller är ett effektivt sätt att uppnå hållbar utveckling i EU.

Pålssons och Johanssons (2016) studie pekade på tre faktorer som påverkar ett företags incitament för att minska transportutsläppen: upplevd potential att lyckas, företagsstorlek och huruvida företaget är varuägare eller enbart transportör av godset. För transportören är godstransporter själva kärnaktiviteten – vilket gör den mer benägen att tänka på bränsleförbrukning, tomkörning och ruttplanering. Hos varuägaren å andra sidan, tenderar transportutsläpp att hamna i skymundan då deras fokus ligger på själva produktionen (Pålssons & Johanssons, 2016). Som förstärkning av Pålssons och Johanssons (2016) fynd, kan Lammgård och Anderssons (2014) studie om miljömässiga överväganden vid inköp av transporttjänster nämnas, vars resultat visade att priset var det som i högsta grad avgjorde val av transportör. Bara 8 procent av de tillfrågade transportköparna övervägde miljöeffektivitet (Lammgård & Andersson, 2014). Resultaten jämfördes med en liknande studie från 2003, med slutsats att miljöfrågor inte bara har en låg prioritet bland transportköpare – den har heller inte ökat med åren, trots att miljöengagemanget generellt i samhället har blivit större (Lammgård & Andersson, 2014).

Europeiska kommissionen (2008) hävdar att offentliga upphandlingar kan sporra den privata sektorns teknologiska utveckling att bli mer miljövänlig. Detta genom att myndigheter i upphandlingarna efterfrågar miljövänliga produkter och tjänster. Marron (1997) argumenterar för att offentlig upphandling är ett ofullständigt instrument för miljöpolitiken. Om de gröna produkterna som upphandlas är snarlika sina mindre gröna alternativ har upphandlingspolitiken i huvudsak inte någon effekt på marknadsresultaten, då konsumenter tenderar att förändra sitt beteende på sätt som kompenserar regeringens politik (Marron, 1997). Marron (1997) pekar även på faktumet att offentlig upphandling bara är en liten del av den totala marknaden och menar även att det inte tar itu med det faktiska problemet – som är en ökad konsumtion.

Brännlund, Lundberg och Marklund (2009) gör i sin rapport på ämnet slutsatsen att det inte är helt enkelt att utöva miljöpolitik via upphandlingskriterier. De menar att det är onödigt att ta

med miljömål som styrmedel i upphandlingar om det redan finns liknande styrmedel från annat håll, som håller på att bearbeta problemet. Detta då det kan innebära att de ämnen eller halter som styrmedlet ämnar justera, reduceras mer än vad de nationellt fastställda målsättningarna kräver. Wijkman (2011) vill mena att det saknas tillräckligt med studier kring användandet av offentlig upphandling som styrmedel för att kunna dra allmängiltiga slutsatser.

4.6 Green public procurement

Inom ramen för offentliga upphandlingar har Europeiska unionen (2016) tagit fram ett verktyg som heter Green public procurement, avsett för att enkelt kunna införa en miljöpolicy vid upphandling. Enligt Europeiska kommissionen (2008) så ska green public procurement definieras som:

”en process där de offentliga myndigheterna söker att upphandla varor, tjänster och arbete med minskad miljöpåverkan under hela deras livscykel, jämfört med varor, tjänster och arbete med samma primära funktion som annars skulle upphandlats” (s. 4).

Europeiska unionen, (2016) menar att Green public procurement är ett pedagogiskt, effektivt och enkelt tillvägagångssätt mot en implementering av ”gröna” kontrakt. Utformningen samspelar med EU:s lagar och regler gällande offentliga upphandlingar och efterföljer samma logik och struktur som redan finns i upphandlingsförfaranden, vilket gör att green public procurement enkelt kan appliceras direkt på upphandlingsprocessen och i avtalet (Europeiska unionen, 2016). Green public procurement innehåller även förslag på kriterier för gröna inköp som kan appliceras direkt i förfrågningsunderlaget, tänkt att besparade enskilda myndigheterna besvarar med egen efterforskning och marknadsanalys gällande miljöegenskaper (Europeiska unionen, 2016). Redan idag finns sektorspecifik EU-lagstiftning som gör att vissa förpliktelser vid upphandling av exempelvis vägtransporter är obligatoriska (Europeiska unionen, 2016). Enligt den måste alla upphandlande myndigheter ta hänsyn till den operativa energianvändningen och den miljöpåverkan av fordon som en del av upphandlingsprocessen.

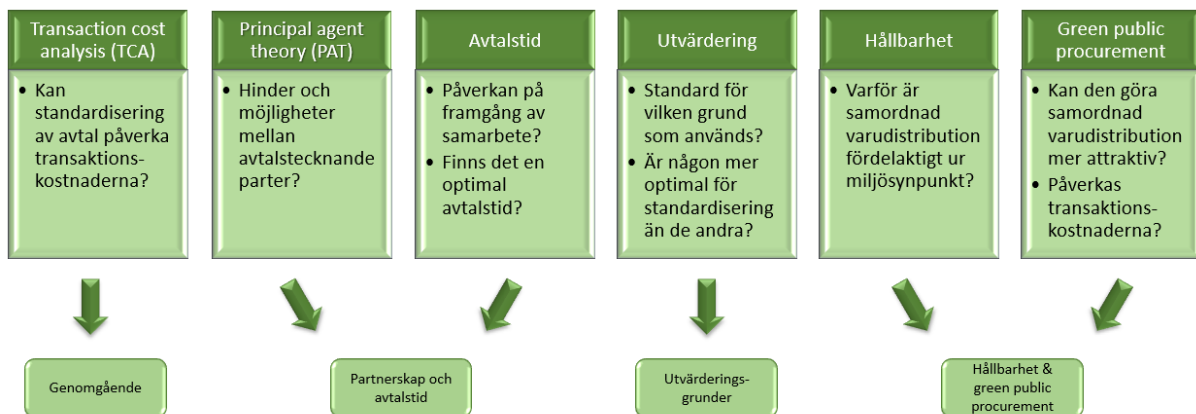
Europeiska unionen (2016) belyser att det är extra viktigt med rätt kunskap och information vid utvärdering av tilldelningskriterierna samt uppföljning av avtal. Bland annat behöver de som hanterar upphandlingar veta hur de ska bedöma och verifiera att en anbudsgivares

miljöarbete inte rör sig om greenwashing⁶ och hur de ska utvärdera livscykelkostnader i anbuden. Europeiska unionen (2016) menar även att det är viktigt att green public procurement inom en organisation synliggörs för alla, både anställda, marknaden och allmänheten (Europeiska unionen, 2016), detta för att fler ska ta efter.

Lundberg, Marklund och Strömbäck (2016) ställer sig dock frågande till green public procurement som ett miljöpolitiskt styrmedel och menar att den på grund av prismetanismen rent av kan vara kontraproduktiv. Utifrån deras resultat måste konsumenterna vara oelastiska i sin efterfrågan för att en miljöanpassad offentlig upphandling ska kunna anses som framgångsrik – det vill säga de måste vilja ha lika mycket av produkten oavsett priset på den. Detta är ingen självklarhet, vilket gör att nettoeffekten av en implementering av green public procurement riskerar att bli plus-minus-noll (Lundberg, Marklund & Strömbäck, 2016).

4.7 Analysmodell

För att beskriva hur de olika teorierna hänger ihop och hur de är tänkta att användas i analysen, presenteras nedan en illustration (figur 3) av den analysmodellen vi kommer utgå ifrån.



Figur 3. Analysmodell

Modellen är tänkt att läsas som att TCA är den teorin som återkommer i varje avsnitt i analysen. Därefter kommer PAT och teorier kring avtalstid att tillsammans användas för att analysera partnerskap och avtalstid, då dessa hänger ihop med varandra. Sedan analyseras

⁶ Greenwashing är när en organisation påstår att deras miljö- eller hållbarhetsarbete är mer omfattande än vad det egentligen är. (Europeiska unionen, 2016)

utvärderingsgrunderna med hjälp av teorierna inom det området. Till sist analyseras hållbarhetsperspektivet och möjligheter med green public procurement med hjälp av det teoretiska ramverket kring ämnet. Modellen är tänkt att användas genom att dessa olika frågor, som vi tänkt att teorierna ska kunna hjälpa oss att svara på, ställs mot materialet i analysen – likt att ta på sig ett par andra glasögon. Som helhet ämnar detta teoretiska ramverk och analysmodellen föra diskussionen kring varför standardisering av avtal kan vara aktuellt och vilka fördelar som kan följa av att standardisera avtal, specifikt inom samordnad varudistribution. Under studien har vi valt ut tre punkter att granska i samtliga avtal, vilka väckte frågan om varför alla kommuner har gjort på olika sätt.

5 Sammanställning av insamlat material

I detta avsnitt kommer delar av avtalen inom kommunal samordnad varutransport att presenteras, i form av utvärderingsgrunder, avtalstid och de prisindex som de upphandlande enheterna valt att använda sig av.

5.1 Utvärderingsgrunder

När sista anbudsdagen passerat ska alla anbud utvärderas för att avgöra vem av anbudsgivarna som ska bli tilldelade kontraktet. I tabell 1 visas vilka avtal som använde vilken grund för utvärdering.

Tabell 1. Utvärderingsgrunder

Utvärderingsgrund	Används i avtalen
Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Halmstad Jönköping Kalmar Karlstad Ludvika Norrköping Södertörn Växjö Växjö(Kronoberg) Ängelholm Örebro
Kostnad	Ingen
Lägsta pris	Borlänge Borås Linköping Nacka Sandviken Sölvesborg Värnamo Ystad

Av de totalt 19 avtal som granskades har 11 använt utvärderingsgrunden bästa förhållande mellan pris och kvalitet. Ingen använde sig av grunden kostnad, medan åtta avtal har använt grunden lägsta pris.

5.1.1 Bästa förhållande mellan pris och kvalitet (mervärdesmodellen)

I samtliga avtal som använde bästa förhållande mellan pris och kvalitet angavs grunden som ekonomiskt mest fördelaktiga, till följd av att de tecknats före 2017 års namnbyte. I avtalen som använde denna grunden är kriterierna varierande. Detaljerna för alla avtalens viktning kommer ej tas upp i sin helhet men som exempel valde Växjö (Kronoberg) att vikta 60% för pris och 40% för miljö. Detta räknades sedan om till poäng och de med högst poäng tilldelades avtalet.

Örebro valde att vikta flera olika kriterier; pris (25% fasta kostnader och 75% rörliga), miljö, ruttoptimering och lokalisering. Dessa kriterier blev poängsatta på en skala på ett till tio där poängen sedan tilldelades ett värde i kronor, sedan drogs dessa kronor av från anbudssumman och då fick de fram slutsumman av allt sammanvägt. Avtalet med lägsta slutsumman blev tilldelade kontraktet.

Jönköping hade en mervärdesmodell där kriterierna viktades och tilldelades ett mervärde i kronor. När alla mervärden hade summerats så subtraherades den summan från anbudssumman vilket genererade en anbudsgivare med lägsta anbudssumma.

Halmstad tog hänsyn till följande viktade kriterier i sin utvärdering; pris, kvalitet och miljö. Här valde de att använda en uppräkningsmodell där varje uppfyllt kriterium som anbudsgivaren angivit poängsattes. Maxpoängen som kunde uppnås subtraherades sedan med summan av poängen som anbudsgivaren fått och det blev en siffra som kallas kvalitetsavvikelse. Varje procent av kvalitetsavvikelsen räknades sedan upp med ett uppräkningsstal som tagits fram och lades till på anbudspriset.

Kalmar valde att använda sig av kriterierna pris och lokalisering, där det senare kriteriet tilldelades ett ekonomiskt värde som sedan lades på anbudspriset. När processen var klar så hade de fått fram lägsta sammanlagda summan.

Karlstad valde att göra utvärderingen med kriterierna distribution (pris per stopp), tilläggstjänster och placering. Det sistnämnda kriteriet gavs ett ekonomiskt värde baserat på avstånd till deras distributionscentral. Priserna plus tillägget för lokalisering summerades och gav då en anbudsgivare med lägsta pris.

Utöver kriteriet pris, utvärderade Ludvika med kriterierna ruttoptimering och miljöbelastning, dessa tilldelades sedan ett värde som drogs bort från anbudspriset.

Norrköping använde sig av en mervärdesmodell, där anbudsgivarna fick offerera anbudspris beräknade på 18 000 stopp, 1 års hantering av omlastningscentral och 400 tilläggstjänster. Av dessa skulle en viss procent av det totalt offererade anbudspriset motsvaras av "Transport", "Omlastningscentral" respektive "Transport - Tilläggstjänster". En rabatt på upp till 500 000 kr drogs av beroende på hur nära omlastningscentralen låg Norrköpings rådhus.

Även Södertörns upphandlingsområde har använt sig av en mervärdesmodell, enligt utvärderingskriterierna Pris, Kvalitet, Bränsle och Teknisk utrustning. Detta med ett absolut värde för kriterierna Kvalitet, Bränsle och Teknisk utrustning. Med det avses en modell där anbudsgivaren i utvärderingen får ett avdrag i kr på sitt jämförelsepris beroende på hur denne uppfyller kriteriet. Vid den tekniska gjordes en sammantagen bedömning av uppfylld kvalitet, som poängsattes utifrån en skala på 0-3, beroende på hur väl respektive anbudsgivarens beskrivning motsvarade det som efterfrågats, dess tydlighet, trovärdighet och relevans. Samma skala användes för att utvärdera anbudsgivarens plan för hur denne avsåg att uppnå att uppdraget till minst 50 procent genomfördes med fordonsgas eller el som drivmedel, senast 18 månader efter uppstart. Anbudsgivare som hade utrustning för att underlätta spårbarhet och/eller transportavisering erhöll ett prisavdrag på 1 000 000-2 000 000 kr.

5.1.2 Pris

Borlänge, Borås, Linköping, Nacka, Sandviken, Sölvesborg, Värnamo och Ystad-Österlen meddelade i sina förfrågningsunderlag att av de anbudsgivare som uppfyller alla krav kommer anbuden utvärderas enligt grunden lägsta pris. Detta baseras som tidigare nämnts på begärd ersättning för antal fraktade kilon, antal kilometer, antal arbetade timmar – och i vissa fall en fast summa för oförutsedda expresseleveranser.

5.2 Avtalstid

Som tabell 2 visar är avtalstiderna olika långa i de olika avtalen. Avtalstiden för Ängelholm och Växjö framgick ej med tydlighet i de dokument vi haft tillgång till.

Tabell 2. Avtalstider

Avtal	Avtalstid (år)
Växjö (Kronoberg)	1+2+2
Borlänge	3+1
Ludvika	4+1
Södertörn	4+2
Jönköping	4+2+2
Kalmar	
Norrköping	
Sölvesborg	
Värnamo	
Ystad	
Örebro	
Borås	4 + < 4
Halmstad	
Karlstad	5+2+2
Linköping	
Nacka	5år 8 mån + 2år
Sandviken	6+1
Växjö	ospec
Ängelholm	

Av de övriga 17 avtalen har den genomsnittliga avtalsperioden räknats fram för att kunna jämföras med Konkurrensverket (2018). Beräkningen av genomsnittlig avtalstid gjordes genom att antalet år för de 17 avtal adderades, vilket gav en summa på 69,67 som kan ses i tabell 3. Summan delades sedan med 17, vilket gav värdet 4,1 år.

4,1 år är alltså den genomsnittliga avtalstiden, förutsatt att kommunerna inte förlänger kontraktet.

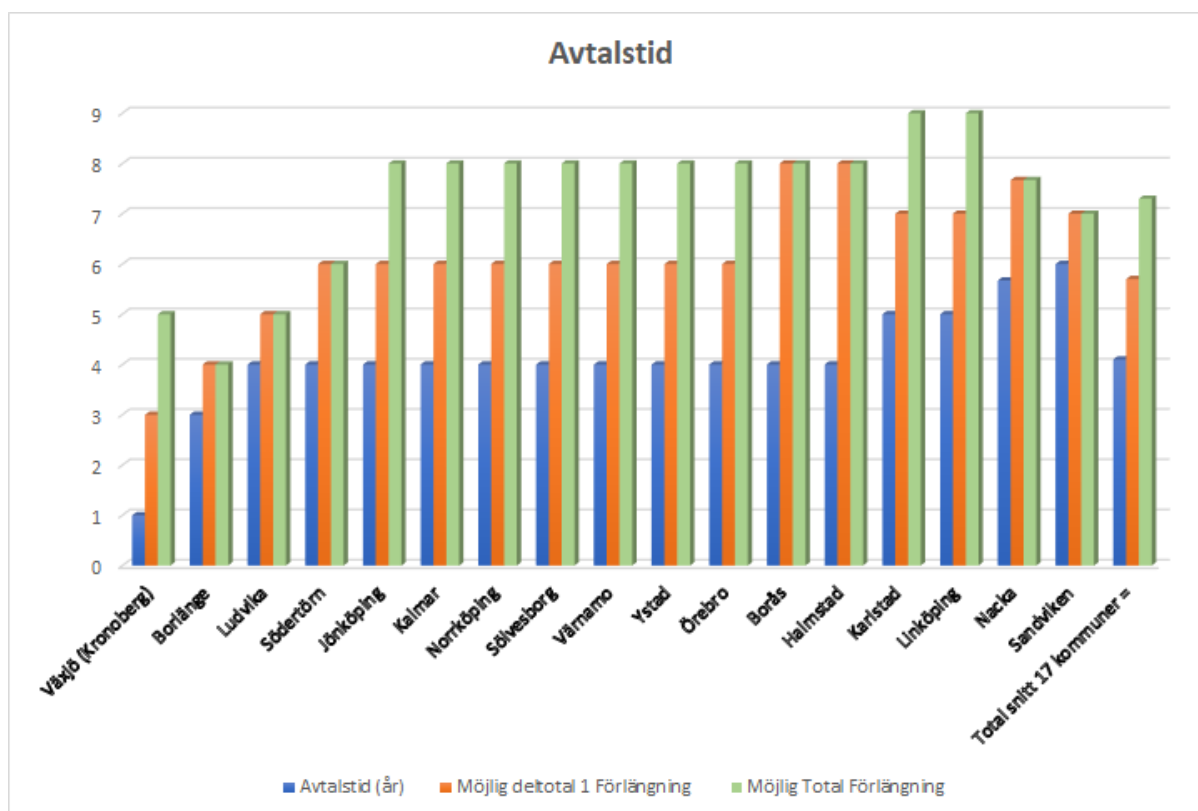
Tabell 3. Avtals- och (möjliga) förlängningstider

Avtal	Avtalstid (år)	Förlängning 1	Förlängning 2
Växjö (Kronoberg)	1	2	2
Borlänge	3	1	
Ludvika	4	1	
Södertörn	4	2	
Jönköping	4	2	2
Kalmar	4	2	2
Norrköping	4	2	2
Sölvesborg	4	2	2
Värnamo	4	2	2
Ystad	4	2	2
Örebro	4	2	2
Borås	4	4	
Halmstad	4	4	
Karlstad	5	2	2
Linköping	5	2	2
Nacka	5,67	2	
Sandviken	6	1	
Växjö	ospec		
Ängelholm			
Summa	69,67	35	20
Total snitt 17 kommuner =	4,1	6,2	7,3

Därefter adderades totalen av Förlängning 1 (35) med ursprungssumman (69,67) och dividerades med 17, vilket gav medelvärdet 6,2. Slutligen adderades totalen för Förlängning 2 (20) med ursprungssumman (69,67) och Förlängning 1 (35), och dividerades med 17, vilket gav medelvärdet 7,3. Resultatet kan för bättre överskådlighet även ses illustrerat i Diagram 1.

Den uppmärksamme har kanske noterat att Borås och Halmstad hade formulerat förlängningsmöjligheten till maximal fyra år, vilket i praktiken kan innebära allt mellan ett och fyra år. För att beräkningen skulle låta sig göras har vi här valt att beräkna enbart på fyra år.

Diagram 1. Avtalstid



Att inkludera förlängningsklausulerna kan betraktas som spekulativt, men skulle alla välja att utnyttja möjligheten minst en gång, hamnar den genomsnittliga avtalstiden enligt uträkningarna på mellan 6,2 och 7,3 år. Om så är fallet har 13 av 17 kommuner – dvs. 76,5 procent – en avtalstid som avser mer än 6 år.

5.2.1 Metodkritik

Som metodkritik kan nämnas att Konkurrensverket (2018) inte utförligt beskrivit hur de utfört sina beräkningar, varpå relevansen i jämförelsen blir osäker. Medelvärdena är dessutom enbart giltiga i extremvarianterna, om alla väljer att förlänga vid ett-, och om alla väljer att förlänga vid två tillfällen. Inte desto mindre ger det en indikation på vilka förhållanden som råder.

5.3 Prisindex

Avtalen som studien undersöker har angett vilka prisindex de justerar priserna efter. De anger även vilken basmånad de utgår ifrån vid tidpunkten för justeringarna. De prisindex (Statistiska centralbyrån c, u.å.) som angetts i avtalen är listade i tabell 4. Där syns att de flesta använder någon form av tjänsteprisindex och endast i sex av avtalet används T08-lastbilstransportindex.

Tabell 4. Prisindex

Index	Förklaring	Används i avtal
Arbetskostnadsindex (AKI)	Omfattar lön för arbetad och ej arbetad tid, förmåner och arbetsgivaravgifter enligt lag och avtal inkl. löneavgift, sjuklön och särskild löneskatt.	Örebro
Konsumentprisindex (KPI)	Visar hur konsumentpriserna i genomsnitt utvecklar sig för hela den privata inhemska konsumtionen. Priserna som mäts är de som konsumenterna faktiskt betalar.	Örebro
Lastbilstransportindex (T08)	Lastbilstransportindex mäter förändringar i kostnader för olika typransporter. Indexalen beräknas månadsvis.	Kalmar, Ludvika, Sandviken, Södertörn, Värnamo och Ystad
Producentprisindex för tjänster (Tjänsteprisindex- TPI)	Producentprisindex för tjänster mäter prisutvecklingen för produkter som produceras av svenska företag, dels totalt och dels för olika produktgrupper.	Borlänge, Borås, Halmstad, Jönköping, Karlstad, Linköping, Nacka, Sölvesborg, Växjö, Ängelholm och Örebro

Tabellen visar bland annat att Örebro använder sig av tre olika index, varav ett är DMT som är ett sätt att justera priser på bränslekostnaden. De kommunerna som använder sig av procentprisindex för tjänster/tjänsteprisindex (TPI) använder två olika varianter vilka är Tjänsteprisindex för vägtransporter av gods och Transport- och magasineringstjänster. Vilka kommuner som använder vilken variant kan ses i tabell 5.

Tabell 5. TPI-varianter

De avtal som använder sig av TPI som index varierar mellan:	Avtal
TPI för vägtransport av gods (SNI 60.240)	Borlänge & Ängelholm.
Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)	Borås, Halmstad, Jönköping, Karlstad, Linköping, Nacka, Norrköping, Sölvesborg, Växjö och Örebro.

De två varianterna av TPI skiljer sig åt genom att de härstammar från olika standarder: Vägtransporter av gods kategoriseras av standarden SNI medan Transport- och magasineringstjänster kategoriseras av standarden SPIN.

Att det står 2007, 49-53 betyder att den följer SPIN versionen från år 2007 och 49-53 är de klasserna som innefattas i avtalet (Statistiska centralbyrån b, u.å.). För SNI är siffrorna 60.240 koden för just vägtransporter av gods (Statistiska centralbyrån a, u.å.).

Även inom T08 indexet finns några olika kategorier att välja mellan men de kommuner som använder T08 har angett T08SÅ11 Lokaldistribution som det valda indexet.

En sammanställning av samtliga punkter som har undersökts kan ses i Bilaga 3.

6 Analys

I detta kapitel kommer vi att presentera vår analys av det empiriska materialet, i förhoppning om att kunna besvara studiens syfte. Analysen är gjord och strukturerad med hjälp av vår analysmodell.

6.1 Partnerskap och avtalstid

När ett avtal sluts uppstår enligt Coase (1937) en transaktionskostnad. Både i avseende att ett ekonomiskt utbyte görs, men även – som Williamson (1981) diskuterar – på grund av den tid och personlig insats som leder fram till ett avtalsskrivande. Utöver de momenten menar Williamson (1981) att även upprätthållande av en relation med en extern part skapar transaktionskostnader. Om ett avtal är av kortare karaktär behöver den upphandlande myndigheten följaktligen teckna avtal betydligt oftare. Eventuellt innebär det även att myndigheten behöver byta distributör, vilket gör att en ny relation måste upprättas och vårdas. Litteraturen avslöjar inte vad som kan bedömas vara lång respektive kort avtalstid när det kommer till transportupphandling. Det enda vi vet är att de som varit med och utformat lagen om offentlig upphandling har enats om 4 år (SFS nr: 2016:1145) som ett rimligt maximalt tidsspänn för ramavtal, och att det nationella genomsnittet ligger på 2,2 år för avtal inom offentlig upphandling.

Bland de studerade avtalen för kommunalt samordnad varudistribution råder viss variation, men i snitt är de tecknade på 4,1 år. Om de olika förlängningsklausulerna inkluderas kommer den genomsnittliga avtalstiden hamna på mellan 6,2 och 7,3 år. Majoriteten av upphandlingarna (76,5 procent) kommer då ha fortgått i över 6 års tid. Konkurrensverkets (2018) statistik visade att den nationella majoriteten (68 procent) under samma förhållande skulle avse en avtalsperiod på 3–4 år.

Sammantaget var de studerade avtalens genomsnittstider alltså nästan dubbelt så långa som de nationella jämförelsetalen, både med och utan förlängning. Understrykas skall att metoden som använts för att beräkna avtalstidernas genomsnitt i denna studie, enbart gör dem giltiga i extremvarianterna – det vill säga, om alla väljer att förlänga vid ett tillfälle, och om alla väljer att förlänga maximalt. Inte desto mindre ger det en indikation på hur högt över det nationella genomsnittet som de kommunala avtalen ligger. Vad talet inte berättar för oss är vilken kontraktslängd som är den mest fördelaktiga.

Van Weele (2018) pekar på att transaktionsfrekvensen samt storleken på de transaktionsspecifika investeringar som görs vid varje avtalstillfälle påverkar transaktionskostnaderna, och som nämnts i kapitel 3 innebär tillämpad LOU bland annat ett krav på att leverantören ska förfoga över nödvändiga tekniska resurser (SFS 2016:1145:14 Kap, 5§). Då de studerade avtalen gäller transport skulle ett exempel på nödvändiga investeringar kunna vara inköp av nya fordon, vilket i sin tur skulle kunna betyda att transportörer behöver ange ett högre pris vid anbudsgivning av kortare avtalstider än vid längre avtalstider, om affären ska betala sig.

Halldorsson et al. (2007) menar att risken för höga transaktionskostnader skulle kunna stävjas genom gemensamma investeringar, vilket samtidigt skulle kunna stärka relationen mellan parterna. Då det enligt lag är den anbudsgivare som matchar kravspecifikationen bäst som ska tilldelas kontraktet (Konkurrensverket, 2019c) skulle dock samfinansierade lösningar kunna bli problematisk att uppnå vid offentliga upphandlingar, då myndigheten vid varje utlöst avtalsperiod måste göra en ny upphandling, vilket innebär att ett fortsatt samarbete inte kan utlovas.

Ur ett TCA-perspektiv tycks alltså längre kontrakt vara att föredra, men enligt Eisenhardts (1989) ”moral hazard” begrepp finns en risk att kontrakt leder till sämre arbete, en risk som Lane (2013) menar ökar i de avtal som löper över längre tid.

Ur ett principal-agent-perspektiv kan kortare avtalstider göra att anbudsgivare utger sig för att vara bättre än vad de är (Lane, 2013). Då skulle exempelvis transportörernas angivna miljökriterier kunna röra sig om greenwashing. Det skulle dessutom kunna resultera i högre priser (Lane, 2013).

6.2 Utvärderingsgrunder

Transaction cost analysis (TCA) används för att bedöma huruvida en aktivitet bör utföras internt eller att outsourcas (Coase, 1937). Modellen bör således även kunna användas för att bedöma vilket anbud som är mest fördelaktigt vid en upphandling. Enligt Williamson (1981) bör alla moment som leder fram till kontraktsskrivandet och sedermera upprätthålla en relation med en extern part tas med i beräkningarna, inklusive tid och engagemang. Om kommunerna

idag utför sådana beräkningar framgår dock inte av det erhållna materialet. Dock är enligt Van Weele (2018) transaktionsfrekvens, transaktionsspecifika investeringar som görs vid varje tillfälle och hur stor osäkerhet som är knuten till transaktionen även det relevanta punkter i en kostnadsanalys. Av de i denna studie 19 avtalen som undersökts har 11 angett *bästa förhållande mellan pris och kvalitet* som utvärderingsgrund. De övriga åtta har använt grunden *pris*. Att ingen använt sig av utvärderingsgrunden *kostnad* kan delvis bero på att den är förhållandevis ny.

Jämfört med de nationella förhållandena som i princip är i jämvikt (Konkurrensverket, 2018) har *bästa förhållande mellan pris och kvalitet* en högre användningsfrekvens i kretsarna för samordnad varudistribution. En möjlig förklaring kan vara att denna utvärderingsgrund i genomsnitt får fler anbud (Konkurrensverket, 2018) vilket ur de upphandlande myndigheternas synvinkel är fördelaktigt, då det ökar chansen ytterligare att få ett anbud som matchar kravspecifikationen så bra som möjligt.

Det kan dock även vara så att kommunerna använder sig av utvärderingsmodellen för att kunna manipulera fram en viss utkomst (Bergman & Lundberg, 2013) och potentiellt kringgå någon av LOUs paragrafer. Tillämpad LOU innebär bland annat ett krav på att leverantören ska förfoga över nödvändiga tekniska resurser (SFS 2016:1145:14 Kap, 5§), vilket har utgjort det största hindret för små- och medelstora företag att delta i kommunala upphandlingar (Moen, 2013). Så, lagstiftningen är till för att främja konkurrensen, men skapar alltså i själva verket ett marknadsmisslyckande. Med "rätt" kombination av förhållande mellan pris och kvalitet i förfrågningsunderlaget skulle således en upphandlande myndighet exempelvis kunna möjliggöra för de lokala åkerierna att ta plats i anbudsgivningen, trots att de prismässigt inte kan konkurrera med de större.

Mångfalden av varianter på vad de olika upphandlingsområdena anser borde generera det bästa förhållandet mellan pris och kvalitet är slående. Om kommunerna hade använt sig av en och samma utvärderingsgrund och standard skulle – utifrån grundantagandena i TCA – transaktionskostnaderna kunnat minskas, eftersom en gemensam standard kräver färre arbetsmoment. Då fraktbolagen ofta lägger anbud på flera olika ställen, borde inkonsekvensen vara en källa till huvudbry och osäkerhet, något som i så fall även det höjer transaktionskostnaderna enligt Van Weele (2018).

Till de upphandlande myndigheternas försvar är det inte helt lätt att värdera kvalitet i samband med tjänsteupphandling, då den till viss del är abstrakt och värderas efter känslor (Wijkman, 2011). Detta ger viss substans till Bergman och Lundbergs (2013) kritik angående utvärderingsmodellernas godtycklighet. Den varierande beställarkompetensen i kommunerna (Wijkman, 2013) kan även den ställa till med svårigheter, då erfarenhet och professionalism är essentiellt för att upphandla till rätt kvalitet och bra priser (Edler et al., 2005; Moen, 2013; Wijkman, 2013).

Europeiska unionen (2016) menar liksom Edler et al. (2005) att livscykelkostnader är en väsentlig kostnad att beräkna, analysera och använda sig av. Väsentlig eller ej, kan det förmodas att även detta kräver mycket arbete, stor kunskap och hög kompetens – något som redan på beställarnivå har konstaterats vara en bristvara i våra kommuner. Att beräkna en produkts livscykelkostnad skulle också kunna drivas in absurdum. Ska beställaren exempelvis väga in att de sociala konsekvenserna i samhället blir större om ett visst anbud avvisas än om ett annat gör det? Enbart under utvärderingsgrunden kostnad står livscykelkostnader som det föreslagna sättet att räkna på. Inga av de undersökta avtalen har angett grunden kostnad, varpå ingen tagit med livscykelkostnader i beräkningarna.

6.3 Hållbarhet och green public procurement

Pålsson och Johansson (2016) menar att transportutsläpp lätt hamnar i skymundan hos varuägare – som kommunerna i detta fall kan betraktas som – då transport inte är deras kärnaktivitet. Kommunerna måste förvisso, i egenskap av upphandlande myndighet, redan idag förhålla sig till miljöfrågan utifrån EU-lagstiftning (Europeiska unionen, 2016), men vilka miljökrav som de ställer på transportören i förfrågningsunderlagen är upp till var och en och variationerna är många.

Vid första anblick skulle green public procurement kunna vara lösningen till ett nationellt enhetligt upphandlingsförfarande. Då green public procurement anpassats för miljövänliga upphandlingar skulle den enkelt kunna appliceras på modellerna för samordnad varudistribution. På så vis hade vissa punkter så som utvärderingsgrunder kunnat förenklas och – menar Europeiska unionen (2016) – förarbetena förenklas. Potentiellt skulle det även göra bedömningskriterierna mer enhetliga, istället för som att i nuläget, nästintill alla kommuner räknar enligt olika metoder samt på olika kriterier. Summerat – en sänkning av transaktionskostnader. Kanske skulle det även kunna inspirera transportköpare i allmänhet till

ett större miljöengagemang och förbättra Lammgård och Anderssons (2014) dystra statistik, som visar att miljöfrågor inte bara har en låg prioritet bland transportköpare – den har heller inte ökat med åren.

Men, alla är inte positivt inställda till offentlig upphandling som styrmedel. Även om Europeiska kommissionen (2008) hävdar att det kan främja den privata sektorns teknologiska utveckling genom efterfrågan på miljövänliga produkter och tjänster, finns det en risk att det inte kommer ha någon verkan. Den riskerar till och med ha motsatt effekt (Lundberg, Marklund & Strömbäck, 2016). Dels på grund av det faktum att de offentliga inköpen bara är en liten del av den totala marknaden (Marron, 1997) och dels på grund av att marknaden har en tendens att söka sig till jämvikt, vilket resulterar i ett nollsummespel (Marron, 1997; Lundberg, Marklund & Strömbäck, 2016). Varför Brännlund, Lundberg och Marklunds (2009) farhåga om att miljömål som styrmedel i upphandlingar riskerar att resultera i att ämnen eller halter reduceras mer än vad de nationellt fastställda målsättningarna kräver, i sig skulle vara ett problem ställer vi oss dock frågande till. Wijkman (2011) slutsats om att det krävs mer forskning i ämnet tycks aktuell än idag.

6.4 Prisindex

Utan en teoretisk ram är det svårt att göra någon slutsats utifrån de olika indexval som gjorts. Det finns heller inte några tydliga samband mellan avtalstiden, vilken utvärderingsgrund och prisindex som användes i avtalet. Möjligen tycks de som valt lägsta pris som utvärderingsgrund ha något längre avtalstider, men kopplingen är inte självklar.

6.5 Koppling mellan avtalstid, utvärderingsgrund och prisindex

Någon egentlig koppling mellan avtalstid, utvärderingsgrund och prisindex har inte hittats. Tänkbart hade kunnat vara, att den upphandlande myndigheten lagt ner mer tid och omsorg på sina kriterier när *bästa förhållande mellan pris och kvalitet* används som utvärderingsgrund, samt att de varit noggranna med sina val. Detta skulle logiskt sett ha kunnat leda till längre avtalstider, men tre av de fyra avtal som har längre (grund-)avtalstid än fyra år använder sig av lägsta pris. Endast två avtal har kortare avtalstid än fyra år – Borlänge och Växjö (Kronoberg) – men dessa avtal använder sig inte av samma utvärderingsgrund.

Eftersom priser på bränsle fluktuerar kraftigt (Sveriges åkerier u.å.) så skulle det vara mindre riskabelt för kommunerna att ha kortare avtalstider vid val av lastbilstranportindex eller DMT. Men Örebro är det enda avtalet som använder DMT som index och de har en genomsnittlig avtalstid.

Borlänge och Växjö (Kronoberg) har kortare avtalstider än de andra men de delar inte val av prisindex: Borlänge har *TPI* för vägtransporter av gods medan Växjö (Kronoberg) har *Transport- och magasineringstjänster*.

Av de 11 avtal som har en avtalstid på fyra år, är det sex som använder sig av prisindexet *Transport- och magasineringstjänster*. De övriga fem avtalen använder sig av *Lastbilstransportindex*.

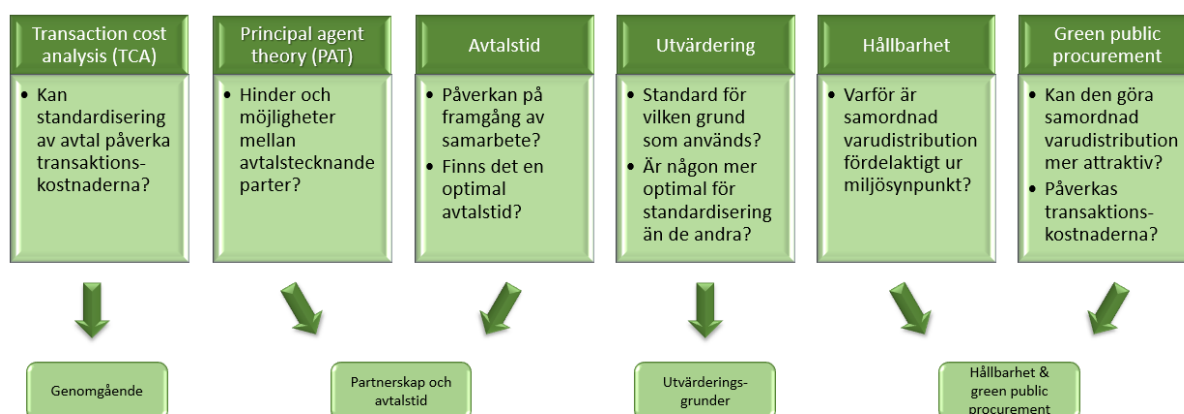
Av de avtal som sträcker sig längre än fyra år är det tre av fyra som använder *Transport- och magasineringstjänster* och en som använder *Lastbilstransportindex*. Även här är det svårt att finna en koppling mellan avtalstid och valt index.

7 Slutsats

I detta kapitel sammanställs och utvecklas fynden från vår analys, i förhoppning om att vi ska kunna ge svar på vårt syfte. För att svara på syftet har vi ställt tre forskningsfrågor;

- Skulle en standardisering av avtalen vara fördelaktigt för våra kommuner?
- Går det att med existerande avtal utröna om en utvärderingsmodell är bättre än en annan?
- Skulle ett standardavtal ha en positiv effekt på kommunernas hållbarhetsarbete?

Vi skapade även en analysmodell av de teorier vi valt, presenterandes kärnfrågor ämnade att hjälpa oss att besvara uppsatsens syfte och forskningsfrågor:



Figur 4. Repetition av Analysmodell (Figur 3.)

En standardisering skulle enligt analysen kunna resultera i generellt lägre transaktionskostnader, samt enklare implementering av samordnad varudistribution, eftersom utvärderingsgrundernas alla variationer av utförande kan liknas vid att varje kommun vid förberedelserna inför upphandling “uppfinner hjulet”.

Avtalstidens längd tycks baserat på teoristudierna både kunna främja och hindra ett hållbarhetsarbete. Det gick däremot inte att avgöra vilken längd på avtalen som är den mest optimala. En förlängd avtalstid och en (för transportören) fördelaktigare prisbild kan ge incitament att investera i miljömässigt hållbarare transportmedel, vilket stöttar miljöperspektivet. Samtidigt går den tekniska utvecklingen fort framåt. En potentiell fara som

inte nämnts i den litteratur vi överskådat är den som är knuten till att binda sig till en viss typ av teknik. Det som är modernt idag kommer kanske kännas avlägset redan om tio år. Hur ska kommunerna kunna säkerställa att de har den bästa möjliga lösningen för sina invånare om de är upplåsta i långa kontrakt? Halldorsson et al. (2007) tes om att en samfinansiering från både huvudman och agentens sida skulle stärka banden mellan parterna och skapa en grund för långsiktiga relationer kan vara svaret på frågan. Samtidigt konstaterade vi att en sådan lösning kan vara svår att realisera då offentlig upphandling inte har utrymme för löften om kontraktsförlängningar. Ur kommunernas synvinkel skulle projekten med samordnad varudistribution dessutom med ens bli något dyrare. Å andra sidan skulle det vara ett steg i hållbarhetsarbetets rätta riktning. Frågan är vart kommunens grundläggande avsikter med samordnad varudistribution ligger.

Av vårt material framgår det att majoriteten av avtalen har använt utvärderingsgrunden *bästa förhållande mellan pris och kvalitet*, men alla använder olika kriterier, viktning och beräkningsmodeller av dessa. Att en skulle vara bättre än en annan går däremot inte att avgöra utifrån vårt teoretiska ramverk, och det framgår heller inte varför valet av prisindex varierar mellan de olika avtalen. Om en standardisering av valet av prisindex är möjlig eller lönsam ur ett transaktionskostnadsperspektiv är därmed svårt att dra någon slutsats om. Det kan dock misstänkas att även prisindex hade varit enklare att hantera om det vore standardiserat.

Utöver standardiseringsperspektivet har analysen visat att det kan finnas möjlighet för den upphandlande myndigheten att manipulera fram ett visst utfall med hjälp av utvärderingsgrunden *bästa förhållande mellan pris och kvalitet*, baserat på Bergman och Lundbergs (2013) teori. Vi målade upp ett möjligt scenario i hur "rätt" kombination av viktningdetaljer således skulle kunna möjliggöra för lokala och mindre aktörer, som egentligen inte hade konkurrenskraft, att bli tilldelade avtal. Ett sådant kryphål i reglementet skulle i och för sig kunna ha vissa miljöfördelar då de har närmre till distributionscentralen, och det är ett spännande tema, men för att bringa klarhet i en sådan spekulering krävs en framtida studie, där varje avtal i sin helhet studeras grundligt. En kartläggning över hur stor del av de inrikes vägtransporterna som leveranserna av kommunalt gods står för hade även det varit ett intressant bidrag till forskningen.

Europeiska unionen (2016) tillhandahåller green public procurement – där även utvärdering ingår – som ett möjligt verktyg för att standardisera upphandlingsprocessen. Då det finns diskussioner kring hur effektiv green public procurement verkligen är krävs dock ytterligare fördjupning i dess för och nackdelar samt hur det samspelar med upplägget av samordnad varudistribution. Det skulle oavsett kunna förutsättas att en gemensam standard kan utvecklas av Sveriges kommuner själva.

Sammanfattningsvis, vårt syfte var att utforska för och nackdelar med att standardisera avtalen för kommunalt samordnad varudistribution. Att vissa kommuner gått samman i flera av de befintliga avtalen bör ha bidragit till reducerade transaktionskostnader och en samhällsekonomisk besparing. Med ett standardiserat avtalsförfarande borde dessa transaktionskostnader kunna minska än mer, vilket med andra ord skulle innebära en besparing för samtliga berörda kommuner – något som dessutom skulle kunna göra en implementering av samordnad varudistribution mer attraktiv för de kommuner som ännu inte berörs av upplägget. Vårt material kan dock inte ge ett enhetligt svar. Det ska heller inte glömmas är att vi enbart analyserat avtalstid, utvärderingsgrunder och prisindex i vår studie. Ämnet kräver i sin helhet kompletterande studier som tar upp övriga avtalspunkter för att göra en fullständig bedömning av möjligheten att utforma ett standardavtal.

Referenser

- Bergman, M. A., & Lundberg, S. (2013). Tender evaluation and supplier selection methods in public procurement. *Journal of Purchasing and Supply Management*, 19(2), 73–83. <https://doi.org/10.1016/J.PURSUP.2013.02.003>
- Braic, D., Josephson, M., Stavenow, C., Wenström, E. (2012) *Strategisk offentlig upphandling*. Stockholm: Jure Förlag
- Bryman, A., & Bell, E. (2013). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. Stockholm (Polen): Liber
- Brännlund, R., Lundberg, S., & Marklund, P.-O. (2009). Assessment of Green Public Procurement as a Policy Tool: Cost-Efficiency and Competition Considerations. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1831089>
- Coase, R. H. (1937). The Nature of the Firm. *Economica*, 4(16), 386–405. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0335.1937.tb00002.x>
- DHL. (2019). Incoterms 2010 | DHL Freight | Sverige. Hämtad 4 Maj, 2019, från <https://www.logistics.dhl/se-sv/home/vara-divisioner/frakt/kundservice/incoterms-2010.html>
- Edler, J., Papadakou, M., Ruhland, S., Hafner, S., Rigby, J., Georghiou, L., Hommen, L., Edquist, C., Rolfstam, M., & Tsipouri, L. (2005). *Innovation and Public Procurement. Review of Issues at Stake*. (EU (No ENTR/03/24)). Fraunhofer ISI. Hämtat från https://www.researchgate.net/publication/270795583_Innovation_and_public_procurement_Review_of_issues_at_stake
- Eisenhardt, K. M. (1989). Agency Theory: An Assessment and Review. *The Academy of Management Review*, 14(1), 57. <https://doi.org/10.2307/258191>
- Europeiska unionen. (2016). *Buying Green! A handbook on green public procurement. [Comprando verde! Un manual de Compras Públicas Verdes]*. <https://doi.org/10.2779/246106>
- Europeiska kommissionen. (2008). *Public procurement for a better environment, Communication From The Commission To The European Parliament, The Council,*

The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions. Hämtad 8 Maj, 2019, från https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52008DC0400&fbclid=IwAR2O19jbKL_Ebeu7Le7s8ts9PFX-2Q6TtOha3FUilQz52X3uf5-IFlBzzdU

Europeiska kommissionen. (2011). *Grönbok: Om modernisering av EU:s politik för offentlig upphandling med sikte på en effektivare europeisk upphandlingsmarknad*. Hämtad 8 Maj, 2019, från <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/04a30c4a-e533-41ec-a039-231f1aa39645/language-sv>

Halldorsson, A., Kotzab, H., Mikkola, J. H., & Skjøtt-Larsen, T. (2007). Complementary theories to supply chain management. *Supply Chain Management: An International Journal*, 12(4), 284–296. <https://doi.org/10.1108/13598540710759808>

Incoterms (u.å). Hämtat från <https://http://incoterms.se/>

Konkurrensverket. (2018). *Statistik om offentlig upphandling 2018 - Upphandlingsmyndigheten Rapport 2018:2 - Konkurrensverket Rapport 2018:9*. Hämtat från http://www.konkurrensverket.se/globalassets/publikationer/rapporter/rapport_2018-9_statistikrapport_2018_webb.pdf

Konkurrensverket. (2019a). Grundläggande principer för offentlig upphandling. Hämtat 15 Maj, 2019, från <http://www.konkurrensverket.se/upphandling/om-lagstiftningen/upphandlingsprinciperna/>

Konkurrensverket. (2019b). Tröskelvärden. Hämtat 15 Maj, 2019, från <http://www.konkurrensverket.se/upphandling/om-lagstiftningen/troskelvarden/>

Konkurrensverket. (2019c). *Upphandlingsreglerna – en introduktion*. Informationsmaterial. Hämtat från <http://www.konkurrensverket.se/globalassets/publikationer/informationsmaterial/upphandlingsreglerna--en-introduktion.pdf>

Lammgård, C., & Andersson, D. (2014). Environmental considerations and trade-offs in purchasing of transportation services. *Research in Transportation Business & Management*, 10, 45–52. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2014.04.003>

- Lane, J.-E. (2013). The Principal-Agent Approach to Politics: Policy Implementation and Public Policy-Making. *Open Journal of Political Science*, 03(02), 85–89. <https://doi.org/10.4236/ojps.2013.32012>
- Lundberg, S., Marklund, P.-O., & Strömbäck, E. (2016). Is Environmental Policy by Public Procurement Effective? *Public Finance Review*, 44(4), 478–499. <https://doi.org/10.1177/1091142115588977>
- Marron, D. B. (1997). Buying Green: Government Procurement as an Instrument of Environmental Policy. *Public Finance Review*, 25(3), 285–305. <https://doi.org/10.1177/109114219702500302>
- Moen, O. (2013) *Samordnad varudistribution 2.0. Logistik i kommunens varuförsörjningskedja*. Lund: Studentlitteratur.
- Moen, O. (2016). *Femstegsmodellen. Affärsmodell med ruttoptimering för ökad transporteffektivitet vid urbana godstransporter*. Trafikverket. Publ.nr: 2016:100. Hämtat från <https://trafikverket.ineko.se/se/femstegsmodellen-aff%C3%A4rsmodell-med-ruttoptimering-f%C3%B6r-%C3%B6kad-transporteffektivitet-vid-urbana-godstransporter>
- Pålsson, H., & Johansson, O. (2016). Reducing transportation emissions. *Benchmarking: An International Journal*, 23(3), 674–703. <https://doi.org/10.1108/BIJ-03-2014-0025>
- Ross, S. (1973). The Economic Theory of Agency: The Principal's Problem. *The American Economic Review*, 63(2), 134-139. Hämtat från <http://www.jstor.org.proxy.mau.se/stable/1817064>
- Ryegård, O. (2013). *Offentlig marknad för livsmedel i Sverige samt import av livsmedel till aktörer i offentlig sektor*. Hämtad från <http://www.livsmedelsverket.se/globalassets/matvanor-halsa-miljo/maltider-vard-skola-omsorg/fakta-om-offentliga-maltider/rapport-lrf-offentlig-marknad-2013.pdf>
- Samordnad varudistribution. (u.å.). Kommunalt samordnad varudistribution. Hämtat från <http://www.samordnadvarudistribution.com/wp-content/uploads/Samordnad-varudistribution-2014.pdf>

SFS 2016:1145. Lag om offentlig upphandling. Hämtad 3 maj, 2019, från Riksdagen, https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20161145-om-offentlig-upphandling_sfs-2016-1145

SKL - Sveriges Kommuner och Landsting. (2019). Fakta om kommuner och regioner. Hämtat från <https://skl.se/tjanster/kommunerlandsting/faktakommunerochlandsting.432.html>

Statistiska centralbyrån a. (u.å.). Standard för svensk näringsgrensindelning (SNI). Hämtat 30 April, 2019, från <https://www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standarder/standard-for-svensk-naringsgrensindelning-sni/>

Statistiska centralbyrån b. (u.å.). Standard för svensk produktindelning efter näringsgren (SPIN). Hämtat 30 April, 2019, från <https://www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standarder/standard-for-svensk-produktindelning-efter-naringsgren-spin/>

Statistiska centralbyrån c. (u.å.). SCB:s olika index. Hämtat 9 Maj, 2019, från <https://www.scb.se/vara-tjanster/scbs-olika-index/>

Sveriges åkeriföretag. (u.å.). Index. Retrieved April 30, 2019, from <https://www.akeri.se/sv/transportekonomi/index>

Trafikverket. (2019). Transportsektorns utsläpp. Hämtat 25 Maj 2019, från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/>

Upphandlingsmyndigheten. (2018a). Anbudsutvärdering. Hämtat 6 Maj, 2019, från <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/upphandla/Processen-for-LOU/upphandlingen/Utforma-upphandlingsdokument/anbudsutvardering/>

Upphandlingsmyndigheten. (2018b). Om regler för upphandling. Hämtat 2 Maj från <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/upphandla/om-upphandlingsreglerna/>

Van Weele, A. (2018). *Purchasing and Supply Chain Management* (7th ed.). Hampshire: Cengage Learning EMEA.

Wijkman, A. (2011). *På jakt efter den goda affären - analys och erfarenheter av den offentliga upphandlingen*. Stockholm: Statens Offentliga Utredningar (SOU 2011:73)

Wijkman, A. (2013). *Goda affärer – en strategi för hållbar offentlig upphandling*. Stockholm: Statens Offentliga Utredningar (SOU 2013:12)

Williamson, O. E. (1973). Markets and Hierarchies: Some Elementary Considerations. *The American Economic Review*, 63(2), 316–325. Hämtat från <http://www.jstor.org.proxy.mau.se/stable/1817092>

Williamson, O. E. (1981). The Economics of Organization: The Transaction Cost Approach. *American Journal of Sociology*, 87(3), 548–577. Hämtat från <http://www.jstor.org/stable/2778934>

Bilagor

Bilaga 1. Samtliga avtal och avtalstider samt kommuner som ingår i dessa.

Avtal	Kommuner	Avtalstid (år)
Borlänge (2009)	Borlänge Gagnef Säter Smedjebacken	3+1
Borås (2018)	Borås	4+ <4
Halmstad (2012)	Halmstad	4+ <4
Jönköping (2015)	Jönköping Habo Mullsjö	4+2+2
Kalmar (2014)	Kalmar Nybro Torsås	4+2+2
Karlstad (2015)	Karlstad	5+2+2
Linköping (2016)	Linköping	5+2+2
Ludvika (2015)	Ludvika Borlänge Falun Säter Gagnef	4+1
Nacka (2014)	Nacka	5 år 8 månader + 2 år
Norrköping (2017)	Norrköping	4+2+2
Sandviken (2017)	Sandviken	6+1

Södertörn (2014)	Botkyrka	4+2
	Haninge	
	Huddinge	
	Nykvarn	
	Nynäshamn	
	Salem	
	Södertälje	
	Tyresö	
Sölvesborg (2018)	Sölvesborg	4+2+2
	Karlshamn	
Värnamo (2016)	Värnamo	4+2+2
Växjö (2010)	Växjö	ospecificerat
Växjö (Kronoberg) (2015)	Alvesta	1+2+2
	Ljungby	
	Tingsryd	
Ystad (2017)	Simrishamn	4+2+2
	Tomelilla	
	Ystad	
Ängelholm (2013)	Ängelholm	ospecificerat
Örebro (2015)	Örebro	4+2+2

Bilaga 2. Samtliga 39 prisindex

Index	Förklaring	Används av kommuner
Anläggningsmaskinindex	Mäter förändringar i kostnader för maskinentreprenadarbeten.	Ingen
Arbetskostnadsindex (AKI)	Omfattar lön för arbetad och ej arbetad tid, förmåner och arbetsgivaravgifter enligt lag och avtal inkl. löneavgift, sjuklön och särskild löneskatt.	Örebro
Avfallsindex	Mäter kostnadsförändringar för avfallshantering på förbränningsanläggningar.	Ingen
Bevakningsindex	SCB mäter på uppdrag av Transportföretagen upp detta index. Kan användas som underlag och stöd för justeringar av priser i avtal. (Transportföretagen, n.d.)	Ingen
Byggnadsprisindex (BPI)	Mäter prisförändringar från ett byggherreperspektiv när det gäller uppförande bostadshus. Det är den färdiga produkten- priset inkluderar vinst och produktivitet- som mäts.	Ingen
Byggproduktionsindex	Mäter förändringen i den ekonomiska aktiviteten inom byggindustrin.	Ingen
Detaljhandelsindex (DHI)	Visar detaljhandels omsättningsutveckling.	Ingen

Entreprenadindex	Mäter entreprenörens eller installörens kostnader.	Ingen
Exportprisindex (EXPI)	Mäter prisutvecklingen för exporterade produkter producerade av svenska företag, både totalt och för olika produktgrupper.	Ingen
Faktorprisindex för byggnader (FPI)	Mäter prisutvecklingen för en verksamhets olika produktionsfaktorer. Indexutvecklingen vägs samman till ett totalindex med den andel de utgör av totalkostnaden.	Ingen
Fastighetsförvaltningsindex	SCB mäter på uppdrag av Fastighetsägarna MittNord detta index uppdelat på bostäder samt kontor och butiker. Det som mäts är förändringar i drift- och underhållskostnader för dessa byggnader.	Ingen
Fastighetsprisindex (FASTPI)	Mäter pris- och värdeutvecklingen på det befintliga beståndet av permanenta småhus, fristidhus och lantbruksenheter.	Ingen
Fastighetsserviceindex	På uppdrag av Fastighetsentreprenörerna tar SCB fram detta index. Syftet är att mäta ändringar i kostnader för fastighetsservicetjänster.	Ingen
Gatubelysningsindex	Mäter kostnadsförändringar för gatubelysningsarbeten. Finns i två varianter- inklusive och exklusive jordarbeten.	Ingen

Harmoniserat index för konsumentpriser (HIKP)	Utvecklades av EU:s statistikorgan Eurostat i samarbete med olika EU-länders statistikmyndigheter. Indexet är utformat för att mäta inflationen på ett harmoniserat sätt i alla EU:s medlemsländer.	Ingen
Harmoniserat konstantskatteindex (HIKP-KS)	Komplement till HIKP. Det beräknas så att direkta effekter av ändrade skattesatser inte redovisas som prisförändringar.	Ingen
Hemmamarknadsindex (HMPI)	Mäter prisutvecklingen för av svenska företag producerade produkter för försäljning i Sverige, både totalt och för olika produktgrupper.	Ingen
Importprisindex (IMPI)	Mäter prisutvecklingen för Sveriges importerade produkter, både totalt och för olika produktgrupper.	Ingen
Index för industrins omsättning	Visar månadsvis utvecklingen av omsättningen inom industrin, både totalt och inom branscher. Indexet finns både som ett volymindex och som ett index i löpande priser.	Ingen
Index för industrins order	Visar månadsvis utvecklingen av orderläget inom industrin, totalt och inom branscher. Indexet finns både som ett volymindex och som ett index i löpande priser.	Ingen

Industriproduktionsindex (IPI)	Visar månadsvis förändringen av produktionen inom industrin, total och inom branscher, när det gäller förädlingsvärdevolymer. Indexet är ett volymindex.	Ingen
Konsumentprisindex (KPI)	Visar hur konsumentpriserna i genomsnitt utvecklar sig för hela den privata inhemska konsumtionen. Priserna som mäts är de som konsumenterna faktiskt betalar.	Örebro
KPI med fast ränta (KPIF)	Är ett mått på underliggande inflation och syftar till att ta bort effekten av förändrade räntesatser från KPI.	Ingen
Köpkraftspariteter (PPP)	Köpkraftspariteter (Purchasing Power Parity – PPP) används för ekonomiskanalytiska ändamål. Paritetstal för köpkraft är omräkningstal för olika valutor.	Ingen
Labour Cost Index – löner (WAG)	Labour Cost Index – löner (WAG) är ett index över lönekostnader för arbetad tid. Indexet är likt Labour Cost Index (LCI) uppdelat efter arbetare och tjänstemän.	Ingen
Labour Cost Index (LCI)	LCI är ett index över arbetskostnader. Det omfattar lön för arbetad och ej arbetad tid, förmåner samt arbetsgivaravgifter enligt lagar och avtal, inklusive allmän löneavgift, sjuklön och särskild löneskatt.	Ingen

Lastbilstransportindex (T08)	Lastbilstransportindex mäter förändringar i kostnader för olika typtransporter. Indextalen beräknas månadsvis.	Kalmar, Ludvika, Sandviken, Södertörn, Värnamo och Ystad
Löneindex för arbetad tid (LÖI)	Lönekostnadsindex (LÖI) är ett index över lönekostnader för arbetad tid. Indexet beräknas för samma grupper som Arbetskostnadsindex (AKI), och publiceras med samma periodicitet som AKI.	Ingen
Prisindex för inhemsk tillgång (ITPI)	Prisindex för inhemsk tillgång (ITPI) mäter prisutvecklingen för produkter som förbrukas inom Sverige, dels totalt dels för olika produktgrupper.	Ingen
Producentprisindex (PPI)	Producentprisindex (PPI) mäter prisutvecklingen för produkter producerade av svenska företag, dels totalt dels för olika produktgrupper.	Ingen
Producentprisindex för tjänster (Tjänsteprisindex-TPI)	Producentprisindex för tjänster mäter prisutvecklingen för produkter som produceras av svenska företag, dels totalt dels för olika produktgrupper.	Borlänge, Borås, Halmstad, Jönköping, Karlstad, Linköping, Nacka, Sölvesborg, Växjö, Ängelholm och Örebro
Produktionsvärdeindex	Statistiken mäter månadsvis utvecklingen av svensk handel, tjänste- och varuproduktion. På kvartalsbasis publiceras även lagerkorrigerat produktionsvärdeindex, som används som underlag för BNP-	Ingen

	beräkningarna. Undersökningen är samordnad med andra konjunkturbaserade undersökningar.	
Restaurangindex	Restaurangindex mäter omsättningen och förändringen i restaurangbranschen.	Ingen
Saneringsindex	Saneringsindex mäter kostnadsförändringar för saneringsarbeten. Modellen har tagits fram i samarbete med Saneringsföretagens Riksförbund.	Ingen
Skogsmaskinindex	Skogsmaskinindex mäter förändringar i kostnader för skogsmaskinarbeten gällande skotare och skördare. Därutöver redovisas ett separat index för löner.	Ingen
Städindex	Städindex mäter prisutvecklingen för städverksamhetens olika kostnader. Modellen har tagits fram i samarbete med Almega Serviceentreprenörerna.	Ingen
Taxi-index för anropsstyrd trafik	SCB tar på uppdrag fram ett taxiindex för anropsstyrd trafik.	Ingen
Tvätt- och textilserviceindex	Tvätt- och textilserviceindex mäter förändringar i kostnader för tvätterinäringen. Modellen har tagits fram i samarbete med Sveriges Tvätteriförbund.	Ingen

Index för varuexport och varuimport	Volymindex för Sveriges varuexport och varuimport beräknas kvartalsvis och visar värdeutvecklingen i fasta priser. Indexen är ett kedjeindex	Ingen
-------------------------------------	--	-------

Bilaga 3. Sammanställning av samtliga undersökta punkter

Avtal	Avtalstid (år)	Utvärderingsgrund	Prisindex
Borlänge	3+1	Lägsta pris	TPI för vägtransport av gods (SNI 60.240)
Borås	4+4	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)
Halmstad	4+4	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)
Jönköping	4+2+2	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)
Kalmar	4+2+2	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Lastbilstransportindex (T08)
Karlstad	5+2+2	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)
Linköping	5+2+2	Lägsta pris	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)
Ludvika	4+1	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Lastbilstransportindex (T08)
Nacka	5år 8mån + 2år	Lägsta pris	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)
Norrköping	4+2+2	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)
Sandviken	6+1	Lägsta pris	Lastbilstransportindex (T08)
Södertörn	4+2	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Lastbilstransportindex (T08)
Sölvesborg	4+2+2	Lägsta pris	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)
Värnamo	4+2+2	Lägsta pris	Lastbilstransportindex (T08)
Växjö	ospecificerat	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	ospecificerat
Växjö (Kronoberg)	1+2+2	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53)
Ystad	4+2+2	Lägsta pris	Lastbilstransportindex (T08)
Ängelholm	ospecificerat	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	TPI för vägtransport av gods (SNI 60.240)
Örebro	4+2+2	Bästa förhållande mellan pris och kvalitet	Transport- och magasineringstjänster (SPIN 2007, 49-53), Arbetskostnadsindex (AKI) och drivmedelstillägg (DMT)