

Kandidatuppsats i offentlig förvaltning HT12

Förvaltningshögskolan, Göteborgs universitet

Oliver Bjerhem

Peter Rundblom Andersson

Handledare: Osvaldo Salas

Examinator: Louise Holm

Höga kostnader av en transaktion, rimmar dåligt med deltagandet på en auktion

**- Om transaktionskostnadens påverkan på utbudet av anbudsdeltagare vid offentlig
upphandling**

Förord

Svensk offentlig sektor torde möjligen kunna genomsyras av transformation; i hur den stöps, omformas och ständigt bjuder intressenter att redogöra sina önskemål, men också framföra meningsskiljaktigheter. Likväl torde offentlig upphandling vara ett område som många intressenter och aktörer möter i sin vardag. Möten i form av varor och tjänster som *stat, primärkommuner och sekundärkommuner* förvärvat genom beaktande och tillämpande av upphandlingslagstiftning. Yttermera möter medborgare medierapportering kring upphandlingens tillämpande, opinionsbildare som yrkar, eller åsyftar diverse vägval för den offentliga upphandlingen.

Offentliga upphandlingar låter näringsidkare tävla genom anbud om rätten att erbjuda den upphandlande myndigheten en vara eller tjänst (SFS 2007:1091, SOU 2012:32, s43). SOU utredningen ”*Upphandlingstödets framtid*” åskådliggör denna kontakt med intressenter väl: ”*Hemtjänsten kan utföras av ett företag som deltagit i en upphandling enligt lagen om valfrihetssystem. Det nya kulturhuset kan ha ritats av en arkitektfirma som vunnit en projekttävling inom ramen för upphandlingslagstiftningen*” (Ibid, 2012).

Den statliga-, primärkommunala- och sekundärkommunala sektorn uppskattas årligen upphandla varor och tjänster till ett värde mellan 480 och 580 miljarder kronor, eller motsvarande 15 till 18,5% av BNP (SOU 2011:73 s73). Även om offentlig upphandling i sig inte är något nytt område (SOU 2010:56 s69), bör möjligen den växande omfattningen av upphandlingar föra med sig möjligheter, men även problem. Problem som torde påverka intressenter och aktörer på och utanför upphandlingsmarknaden. Förevarande uppsats har förhoppningar om att tentativt belysa indikationer av faktorer som delvis ligger till grund för upphandlingsproblematik.

BEGREPPSDEFINITIONER

Upphandlade myndighet - De myndigheter, statliga-, -kommunala och -kommunalägda aktiebolag som är skyldiga att beakta och tillämpa upphandlingslagstiftning vid offentliga inköp.

Upphandling - avser de åtgärder som vidtas av en upphandlande enhet i syfte att tilldela ett kontrakt eller att ingå ett ramavtal avseende varor, tjänster eller byggentreprenader. Vanligen syftar benämningen upphandling till offentlig upphandling.

Anbud - Juridiskt bindande svar från leverantör på förfrågningsunderlag från upphandlande myndighet. .

Anbudsgivare – Den eller de leverantörer som lämnar ett anbud.

LOU - Lag (2007:1091) om offentlig upphandling. Lagen trädde i kraft den 1 januari 2008 och ersatte lag (1992:1528) om offentlig upphandling.

Transaktionskostnad – kostnad som uppstår som konsekvens av att söka en affärspartner, samt förhandla och kontrollera det avtal som uppstår av transaktionen.

Formkrav – I uppsatsen sammanhang de tvingande juridiska krav som uppställs i anbudsunderlag och konstitueras av direktiv, lag och förordning.

Anbudunderlag – De beskrivande dokument som upphandlande myndighet tillgängliggör inför en upphandling. Se avsnitt 1.2.

Tröskelvärde – Beloppsvärden som avgör vilka av LOU:s regler som skall tillämpas och i vilken omfattning.

Upphandlingsförfarande – I uppsatsens sammanhang *förenklat förfarande* och *öppet förfarande*. Det *förenklade förfarandet* beaktar kapitel 15 i LOU, medan *öppet förfarande* tillämpar kapitel 4 i LOU.

Tilldelningsbeslut – Upphandlande myndighets beslut om att tilldela ett avtal, samt de skäl som förelegat beslutet.

Sluten budgivning – Budgivning som utförs utan att någon budgivare har kännedom om de andra anbudena.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|---|----|
| 1. Allmän Inledning | 1 |
| 1.1 Motorfordon | 1 |
| 1.2 Offentlig upphandling | 2 |
| 1.3 Motorfordon som upphandlingsobjekt | 4 |
| 2. Diskursiv introduktion | 5 |
| 2.1 Upphandlingsutredningar | 5 |
| 2.2 Problembeskrivning | 6 |
| 2.3 Syfte och hypotes | 7 |
| 2.4 Om litteraturen | 7 |
| 3. Design & Metod | 8 |
| 3.1 Uppsatsdesign | 8 |
| 3.1.1 Statistisk dataanalys | 8 |
| 3.1.2 Kvalitativ innehållsanalys | 9 |
| 3.2 Material | 9 |
| 3.2.1 Beskrivande data | 10 |
| 3.2.2 Uppdragsforskning | 10 |
| 3.2.3 Avgränsningar | 10 |
| 3.3 Design och metoddiskussion | 11 |
| 4. Referensram | 13 |
| 4.1 Konkurrensmodell och dess antaganden | 13 |
| 4.2 Marknadsmislyckande och perfekta kontrakt | 14 |
| 4.3 Transaktionskostnader och formkrav | 16 |
| 5. Empiri | 18 |
| 5.1 Uppdragsforskning | 18 |
| 5.2 Beskrivande data | 19 |
| 5.2.1 Spridning inkomna e-upphandlingsanbud med CPV-kod 341 år 2009 | 20 |
| 5.2.2 Spridning inkomna e-upphandlingsanbud med CPV-kod 341 år 2010 | 20 |
| 5.2.3 Spridning inkomna e-upphandlingsanbud med CPV-kod 341 år 2011 | 21 |
| 5.3 Beskrivande data från Konkurrensverket | 22 |
| 6. Analys | 24 |
| 6.1 Analys av referensramsinnehåll | 24 |
| 6.2 Analys av uppdragsforskning | 25 |
| 6.3 Analys av beskrivande data | 26 |
| 7. Avslutande del | 27 |
| 7.1 Avslutande kommentarer | 27 |
| 7.2 Förslag till framtida forskning | 28 |
| 8. Källförteckning | 29 |

1. ALLMÄN INLEDNING

Kapitlet inleds med en allmän inledning av motorfordon. Därefter ger avsnitt 1.2 en tentativ förklaring av det juridiska ramverk som offentlig upphandling verkar under. Avslutningsvis beskriver avsnitt 1.3 utvecklingen av det juridiska ramverket avseende motorfordon som upphandlingsobjekt.

1.1 MOTORFORDON

Utvecklingen av fordonsindustrin har sedan Henry Fords introduktion av det löpande bandet i avsikt att massproducera personbilar, genomsyrats av innovation. Innovation som möjligen varit en oundviklig konsekvens delvis föranledd av konkurrens på fordonsmarknaden. Konkurrens som nödgat producenter att inta en progressiv hållning till innovation för att tillfredsställa marknadens krav.

Effekten av konkurrens och marknadens förändrade krav har möjligen framkallat omvälvande förändringar av motorfordons tekniska egenskaper och estetiska utformning. Intressenters ökade medvetenhet rörande klimat, miljö och resursfrågors betydelse, har möjligen förändrat samhällsdiskursen. En diskurs som födrat att motorfordonsproducenter anpassat sitt hänsynstagande till uppställda säkerhets- och miljökrav, för att tillfredsställa aktörens intressenter. Vidare har den offentliga sektorn blivit påverkad av sina intressenters önskemål och krav. De överstatliga normgivningsorganen ålägger den svenska nationella nivån att implementera antagna direktiv i nationella lagar, förordningar och diverse styrdokument. Förvaltningsmyndigheter påbjuds således att beakta sådana formkrav vid exempelvis inköp av motorfordon.

Europaparlamentet och rådets antagna direktiv 2008/50EG, innebär att den svenska statens förvaltningsmyndigheter ges en utökad ansvarsroll för miljöhänsynstagande. Implementeringsarbetet märks bland annat i förordningen (SFS 2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. En förordning som innebar mer omfattande hänsynstagande av fordonens miljömässiga- och säkerhetsegenskaper än tidigare förordningar. De nya formkravstilläggen i förordningen omfattar förutom myndigheternas inköp av fordon, även miljökrav för myndigheter vid områden som exempelvis leasingbilar, taxiresor, hyrbilar. Vidare har utökningar gjorts i lag om offentlig upphandling (SFS 2007:1091), där upphandlade myndigheter bör beakta miljöhänsynstagande vid upphandlingar vid bland annat upphandlingar av motorfordon (Prop. 2009/10:180, s 2).

Härvidlag torde det framgå att såväl motorfordonsindustrin som den offentliga sektorn påverkas av intressenters önskemål och krav på den politiska arenan likväl som på fordonsmarknaden. Den offentliga sektorn vid beaktande av formkrav vid upphandlingar och aktörer på fordonsmarknaden som anpassar sina produkter till rådande efterfrågan. Ett hänsynstagande som torde påverka de nämnda huvudaktörerna ömsesidigt vid upphandlingar.

1.2 OFFENTLIG UPPHANDLING

Då en myndighet ämnar införskaffa en vara eller tjänst, omfattas myndigheten i regel av upphandlingsskyldighet och sålunda beaktande av upphandlingslagstiftning. De myndigheter, statliga-, -kommunala och -kommunalägda aktiebolag som är skyldiga att beakta och tillämpa upphandlingslagstiftning vid inköp benämns som *upphandlande myndigheter* (SFS 2007:1091, 2kap, 12§ 19 §).

Andemeningen med offentlig upphandling är att de upphandlande myndigheterna skall allokera samhällsmedel på bästa möjliga sätt, genom att utnyttja konkurrensen på upphandlingsobjektets aktuella marknad.

Regelverket kring dagens svenska offentliga upphandling bygger dels på lagarna: lagen (2007:1071) om offentlig upphandling (LOU), lagen (2007:1072) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) och lagen (2008:962) om valfrihetssystem (LOV). Varvid LOU är av särintresse för uppsatsens senare utformning (Kristian Pedersen, 2011 s 28).

LOU baseras på EU-direktivet 2004/18/EG och utgör ett ramverk för hur *upphandlande myndigheter* föreskrivs genomföra offentliga inköp av varor, tjänster och byggentreprenader. En upphandlande myndighet som avser att genomföra en upphandling av någon av de ovan nämnda upphandlingstyperna, fordras i förväg att bedöma värdet av upphandlingen. Upphandlingens värde är en tröskel avseende i vilken omfattning LOU:s regler fodras tillämpas. Denna tröskel eller mer korrekt de trösklar som avgör förfaranderegler för den fortsatta upphandlingen kallas för *tröskelvärden*.

Upphandlingar enligt LOU kan indelas i A- och B-tjänstekontrakt, vilka påverkar omfattningen i upphandlingsförloppet. Motorfordonsupphandlingar tillhör A-tjänstekontraktgruppen, varvid internationell konkurrens i form av anbudsdeltagare från andra EU-medlemsstater än Sverige är tillåtna att delta (SFS 2007:1091, bilaga 2).

I skrivande stund är tröskelvärdena som avgör upphandlingsförfarandet och sålunda omfattningen av formkrav för upphandlingen, 1 233 401 kronor för statliga upphandlande myndigheter och 1 897 540 kronor för kommunala. Under tröskelvärdena får bland annat *förenklat förfarande* tillämpas och exempelvis *öppet förfarande* vid upphandlingar ovanför tröskelvärdena (Fryksdahl & de Joune, Konkurrensverket, 2012). Det *öppna förfarandet* är mer tidsomfattande och detaljreglerat än det *förenklade förfarandet*. Ändock är formkraven i LOU vid upphandling under tröskelvärdena i högre grad formaliserade och omfattande än vissa andra medlemsstaters upphandlingslagstiftning (SOU 2012:32, s 48).

Upphandlingar av motorfordon kan ses som en process som möjligen initieras av att en myndighet upplever ett behov av nya motorfordon. Möjligen för att ett redan tecknat avtal av upphandlade motorfordon löper mot sitt slut. Följaktligen vore nästa anhalt att myndigheten analyserar hur behovet ser ut för verksamheten och om det berör fallet av att ett avtal löper mot sitt slut, se över om några modifieringar behöver göras inför nästa upphandling (SOU 2011:73 s.352).

Det föregående steget bör därefter ge upphov till att myndigheten analyserar sin omvärld för att finna svar om marknaden kan tillfredsställa myndighetens behov, samt hur budgetutrymmet ser ut. Härvidlag bör myndigheten möjliggjort att viktig information införskaffats för att forma den del av *beskrivande dokument* som alla upphandlande myndigheter skall tillhandhålla, även vid upphandlingar av motorfordon. Närmare bestämt *anbudsunderlag*.

Anbudsunderlaget bör i ringaste utsträckning vid upphandling av motorfordon innehålla:

- **Krav på leverantören:** enligt *öppet- och förenklat förfarande* kan betyda ställda krav på leverantörens ekonomiska sakläge, tekniska- och professionella kapacitet.
- **Uppdragsbeskrivning:** Vidare benämnt som *kravspecifikation*. Uppställa krav eller minimikrav; *skallkrav*.
- **Utvärderingsgrund:** Leverantörens *anbud* kan utvärderas enligt *lägsta pris*, eller *ekonomiskt fördelaktiga*.
- **Tekniska specifikationer:** Vilka prestanda-, -funktionella – och miljöegenskaper motorfordonen skall inneha. Driftkostnader kan inbegripas.
- **Kommersiella villkor:** Regleringar av betalnings- och leveransvillkor.

Anbudsunderlaget skall tillgängliggöras leverantörerna efter *annonsering* och innan leverantören lämnar det juridiskt bindande *anbudet*. *Anbudsunderlaget* skapar dessutom förutsättningar för hur *anbudsgivaren* bör forma sina *anbud* för att undvika att det egna anbudet *diskvalificeras* (Fryksdahl & de Jonge, Konkurrensverket, 2012).

En upphandlande myndighet har i princip i alla upphandlingar en skyldighet (*förutom direktupphandlingar*), att på förhand annonsera vilken motorfordonstyp, som myndigheten avser att införskaffa. Annonsering sker efter att *anbudsunderlag* utarbetats. Motorfordon som kategoriseras som ett A-tjänstekontrakt, utförs vanligen genom *förenklat förfarande* om upphandlingens värde understiger tröskelvärdena och genom *öppet förfarande* ovanför tröskelvärdena (Konkurrensverket 2012:3). Upphandlingsförfarandet avgör hur annonseringen görs tillgänglig. Vid det *förenklade förfarandet* kan annonsering ske genom exempelvis branschtidningar, eller annan rikstäckande tidning. Myndigheten väljer själv vad som är lämpligt utan att ge avkall på en effektiv konkurrens (Ibid). Vid annonsering enligt *öppna förfarandet* skall annonsen göras tillgänglig alla tänkbara leverantörer, oberoende av leverantörens nationalitet. Därvid skall annonsen göras tillgänglig genom EU:s databas *Tender Electronic Daily (TED)* (Ibid).

Därefter inleds *kvalificeringen* av de inkomna *anbud* i enlighet med vad den upphandlande myndigheten angivit i *anbudsunderlaget*. Efter att den upphandlande myndigheten bedömt vilka *anbud* som kvalificerats tar *utvärderingen av anbud* vid. Vid det *förenklade förfarandet* får den upphandlande myndigheten lov att förhandla med en eller flera av *anbudsgivarna*. Det torde kunna vara en tidsomfattande procedur innan ett vinnande anbud utses. Varvid ett *tilldelningsbeslut* offentliggörs (Ibid). De leverantörer som överväger att delta i den auktionsliknande upphandlingsprocessen, överväger sitt *inträdesbeslut* genom *anbudet*, utifrån vilken information förfrågningsunderlaget ger leverantören att bedöma. Information om leverantörens skattade kostnad för anbudsutformning, men också de krav myndigheten efterfrågar av kvalitet och annat hänsynstagande (Estache, m.fl. 2009).

1.3 MOTORFORDON SOM UPPHANDLINGSOBJEKT

Motorfordonsmarknaden beskrevs vara i ständig förändring. Förändring i form nya innovationer och ständig konkurrens om att dels vara först ut på marknaden med nya produkter. Vidare en konkurrens om att behålla eller erövra nya marknadsandelar, men även för att utvärda marknadsfluktuationer. Marknadsfluktuationer som genom tidens gång tvingat motorfordonsaktörer, men även återförsäljare att anpassa sin produktion och försäljning. Offentlig upphandling kan möjligen ses som ett medel för nämnda aktörer på fordonsmarknaden att under överskådlig tid utöka företagets intäkter.

Det torde härvidlag råda konsensus kring att klimat- och -miljöfrågor givits större uppmärksamhet av samhällets intressenter. I takt med att samhällsintressenters medvetenhet eller uppmärksamhet ökat av sådana frågor, vore det troligt att mellanstatliga och statliga beslutsfattare inkorporerar frågorna i lagstiftning. Tidigare avsnitt berörde att EU bland annat antog direktiv 2008/50EG. Direktivet gav den svenska staten och dess myndigheter ökat ansvar för att förbättra luftkvalité och renare luft i det svenska samhället. Direktiv likt 2008/50EG är ett av flera direktiv av liknande karaktär som den svenska staten påbjuds att implementera i svensk lagstiftning.

Sålunda torde upphandling av motorfordon påverkas av direktiv förändringar. Förordningen (SFS 2009:1) nämndes ställa krav på myndigheters inköp, taxiresor av leasing motorfordon i miljö- och -säkerhetshänseende. Under 2011 vann även lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (SFS 2011:846) laga kraft. Lagen påbjöd upphandlande myndigheter att i högre grad ställa miljökrav i *anbudsunderlaget* vid motorfordonsupphandlingar. Förvisso ställde alltjämt förordningen SFS 2009:1 krav på miljö- och säkerhetsfrågor vid upphandling av motorfordon. Emellertid framhävde SFS 2011:846 tvingande tillämpning av miljökrav. Ett förtydligande av att motorfordonsupphandlingar ingalunda är förskonat miljö- och säkerhetsregleringar.

Miljöstyrningsrådet är en viktig statlig aktör för miljöanpassning av upphandling. Rådet utvecklar miljö- och – sociala krav i upphandlingskriterierna. Genom att exempelvis vägleda de upphandlande myndigheterna om vilka krav som förutsätts formuleras i anbudsunderlag.

Den upphandlande myndighetens förmåga att översätta påbjudna formkrav i *anbudsunderlag* så effektivt som möjligt, utan överdimensionering, torde vara av betydande vikt. Kanhända än mer viktigt då omfattningen av formkrav och andra hänsynstaganden antyds öka vid motorfordonsupphandlingar. I synnerhet då LOU:s formkrav under tröskelvärdena är mer vidsträckta än andra medlemsländer i EU. Möjligen definieras effektivitet vid motorfordonsupphandlingar av upphandlande myndighets förmåga att översätta formkrav på ett tillämbart sätt utan överdimensionering. En översättning som ej heller får ge avkall på rättsäkerhet eller konkurrens. Således torde en sådan utmaning kunna ge upphov till problematik som behandlas i nästkommande kapitel.

2. DISKURSIV INTRODUKTION

Kapitlets inleds med avsnitt 2.1 som är tänkt att urmejsla en rådande upphandlingsdiskurs utifrån de hinder som offentliga upphandlingar ställs inför. Avsnittet följs upp av en problembeskrivning (avsnitt 2.2). Ur problembeskrivningen formuleras i avsnitt 2.3 Syfte och hypotes. Avslutningsvis vidrör avsnitt 2.4 den litteratur som tillstått uppsatsförfattarna

2.1 UPPHANDLINGSUTREDNINGAR

Det vore tänkbart att offentliga upphandlingar i takt med dess framfart, även bidrog till att problemområden uppstod (SOU 2012:32, s 43). Det bör möjligen inte te sig förundransvärt att utredningar tillsätts med avsikter att undersöka konsekvenser och föreslå förändringar till flaskhalsar som uppstår. Förevarande uppsats ämnar visserligen inte i det här avsnittet att förklara alla dessa flaskhalsar.

Både SOU-utredarna till *På jakt efter den goda affären* (SOU 2011:73), samt *Upphandlingstödet framtid* (2012:32) menar att dagens upphandlingslagstiftning ibland kan upplevas rigid i sina formkrav för upphandlande myndighet (SOU 2012:32 s125f). Likväl visar intervjuer utförda i förstnämnd SOU-utredning att både anbudsgivare och upphandlande myndigheter kan uppleva processerna i upphandlingsförfarandet som komplexa (SOU 2011:73 s 103ff). *Upphandlingstödet framtid* menar att det går att uppnå kostnadsbesparingar genom att bistå myndigheter och leverantörer med vägledning i upphandlingsprocesserna (SOU 2012:32 s 299).

Genom att förbättra och förenkla de beskrivande dokumenten, *anbudsunderlaget*, menar utredarna till *Upphandlingstödet framtid* att *transaktionskostnaderna* skulle kunna minska för upphandlande myndighet såväl som för leverantör (Ibid). Forskaren Jerker Holm skattar leverantörers transaktionskostnader att uppgå till kring 2,9 miljarder kronor per år för att delta i offentliga upphandlingar (Ibid). En förbättrad vägledning skulle därmed kunna innebära kostnadsbesparingar för leverantören, såväl som för de upphandlande myndigheterna (Ibid).

I Sverige finns idag inte en avgiftsfri nationell databas över aktuella upphandlingar, till skillnad från bland annat Danmark. Således uppstår en *s.k. sök kostnad* för leverantörer, då upphandlingarna är utspridda geografiskt och tillgängliga i varierande omfattning i kommersiella avgiftsbelagda e-upphandlingstjänster (Edwardsson & Moius, 2009, s49).

Leverantörens *inträdesbeslut* behandlades i det avslutande stycket av *avsnitt 1.3*. *Inträdesbeslutet* antyddes avgöras av vilken information leverantören gavs i anbudsunderlagets omfattning av formkrav. Därvid antyddes att leverantörens *inträdesbeslut* påverkades av de skattade kostnaderna för att utforma anbudet, i enlighet till anbudsunderlagets krav. Omfattningen av formkrav torde påverka leverantörens transaktionskostnader, därigenom *inträdesbeslutet*. Därvid menar *Upphandlingstödet framtid* att stödjande insatser riktade till upphandlande myndigheter för att underlätta och göra upphandlingsprocessen mer förutsebar. En insats som kan underlätta leverantörens *inträdesbeslut* och därigenom deras transaktionskostnader (SOU 2012:32 s167ff). Transaktionskostnader som möjligen påverkan anbudsdeltagandet vid offentlig upphandling.

2.2 PROBLEMBESKRIVNING

Föregående avsnitt indikerade att offentlig upphandling möjligen brottades med en problematik rörande leverantörens *inträdesbeslut*, samt hur den upphandlande myndigheten bitvis upplevde de juridiska formkraven i LOU som problematiska. Problematiska i avseendet till de hänsynstaganden den upphandlande myndigheten behöver ta till miljömässiga aspekter, vilka beskrevs i *avsnitt 1.4*. Även den marknadsmässiga analysen inför upphandlingen, om vilka *skallkrav* som upphandlande myndighet behövde ställa på varan vid sådana sammanhang, kunde upplevas som komplex (SOU 2011:73 s 103ff).

Vidare antydde att avsaknaden av en avgiftsfri nationell databas av offentliga upphandlingar kunde leda till *sök kostnader* för den potentielle leverantören. Något som orsakades av spridningen av upphandlingarna i avseende av geografiska områden, men även av olika kommersiella e-upphandlingstjänster som var avgiftsbelagda (Edwardsson & Moius, 2009, s49).

Edwardsson och Moius belyser att både ekonomisk teori och praktiska erfarenheter indikerar att konkurrensen fungerar väl då 5-6 anbudsgivare tävlar om ett kontrakt (Edwardsson & Moius, 2009, s 44; Nilsson m.fl. 2005). Vidare menar Edwardsson och Moius att det generellt sett råder en konsensus kring att det lämnas för få anbud vid upphandling (Ibid).

Edwardsson och Moius markerar emellertid att denna uppfattning troligen beror på hinder som skiljer sig mellan geografiska områden, marknadssegment, konjunkturlägen och branscher (Ibid). Det bör även tilläggas att vissa tecken tyder på att det förekommer upphandlingsområden med låga anbudsdeltaganden mellan 1 och 2 anbud, vilket skulle innebära en negativ påverkan för konkurrensen (Edwardsson & Moius, 2009 s. 85).

De geografiska områden, marknadssegment, konjunkturlägen och branscher, vilka Edwardsson och Moius benämner som anledningar till lägre anbudsdeltagande kan även utvecklas. Utvecklas genom att dessa motiv möjligen kan förvärras om *transaktionskostnaderna* ökar av ineffektiva upphandlingsprocesser.

Det vore möjligt att om anbudsdeltagarna i längden minskar till antalet och de kvarvarande anbuderna ej uppnår *skallkrav*, kommer möjligen myndigheten överväga att driva verksamheten i egen regi (Edwardsson & Moius, 2009, s13).

Ökade transaktionskostnader vid anbudsdeltagande, kan påverka den offentliga upphandlingen negativt. Då effekten möjligen kan bli att leverantörens anser att kostnaden för att delta blir hög. Därmed kan leverantörens *inträdesbeslut* påverkas genom att leverantören beslutar sig för att avstå från att lämna anbud. Sålunda skulle en sådan effekt kunna belysas som ett inträdeshinder, framkallat av transaktionskostnader (Edwardsson & Moius, 2009, s37).

2.3 SYFTE OCH HYPOTES

Omfattande formkrav och sök kostnader antyddes i den *diskursiva introduktionen* utgöra problemområden för den anbudsdeltagande *leverantören*. Således är syftet med uppsatsen att studera om det finns indikationer som tyder på att transaktionskostnadsproblematik påverkar det nuvarande anbudsdeltagandet vid offentliga upphandlingar av motorfordon.

Utgångspunkten är att beskriva anbudsdeltagandets utveckling och om utvecklingen indikerar att påverkas av transaktionskostnader.

Med hänsyn till ovanstående diskursiva inledning och syfte formulerar kursuppsatsförfattarna en arbetshypotes som säger att:

Genomsnittsanbudet per upphandling vid offentliga e-upphandlingar av motorfordon har minskat mellan åren 2009 och 2011.

2.4 OM LITTERATUREN

Förvånansvärt lite forskning har bedrivits kring upphandling och ännu mindre kring den svenska upphandlingen. Den svenska diskursiva kontexten förs i synnerhet genom konkurrensverkets uppdragsforskning, men även genom offentliga utredningar. Avsaknad av en svensk nationell upphandlingsdatabas, kan möjligen försvåra forskning och därigenom viktiga analysjämförelser. Förevarande kursuppsats har sålunda i hög grad varit hänvisad till anslagna uppdragsforskningar som bedrivits på uppdrag av Konkurrensverket.

Teoretiska utgångspunkter utgör sällan en direkt koppling till upphandlingsområdet, varvid kursuppsatsförfattarna har applicerat referensramen till en upphandlingskontext. Den kvalitativa innehållsanalysen har således varit ett viktigt medel i att översätta referensmaterial till studiens område.

De teorier som uppsatsen senare presenterar i referensramen, kan enligt uppsatsförfattarna upplevas som problematiska. Uppsatsens inbegripna teorier är förutom konkurrensteori, sällan omfattande i avseende av att få författare vidrört teorierna och innehållet är knapphändigt. Sålunda upplever uppsatsförfattarna att referensramens innehåll torde påverkas likväl som dess utformning.

3. DESIGN & METOD

Kapitlet ämnar beskriva hur operationalisering av uppsatsens syfte genomförs och motiveras genom design- och – metodval. Tillika utvecklas metodvalen för att i senare avsnitt behandla uppsatsmaterialet och dess avgränsningar. Avsnitt 3.3 är en resonerande diskussion kring uppsatsens tillvägagångssätt och möjliga begränsningar.

3.1 UPPSATSDESIGN

Förevarande kursuppsats syfte var att studera om det finns indikationer som tyder på att transaktionskostnader påverkar anbudsdeltagandet vid upphandlingar av motorfordon. För att möjliggöra en analys av en utveckling använder i kursuppsatsen två variabler, varvid den ena svarar på om en minskning av anbud *de facto* har inträffat. Den andra variabeln är ämnad att ge indikationer om transaktionskostnader påverkar en sådan anbudsutveckling. Således bearbetas de två variablerna utifrån metodverktygen kvalitativ innehållsanalys och statistisk dataanalys. Den förstnämnda variabeln om transaktionskostnaders grad av påverkan ges sålunda en mer analytisk karaktär, medan anbudsutvecklingen blir mer av deskriptiv art (Esaiasson, m.fl. 2007, s 219ff).

Valet av två metodverktyg liknar i viss mån det metodologiska angreppssättet *triangulering*. Den kvalitativa textanalysen ämnar eftersöka indikationer av variabeln: transaktionskostnaders påverkan på anbudsdeltagandet. Den andra variabeln: anbudsdeltagande beskrivs utifrån *beskrivande data* (Bryman 2011, s 354f). Genom förening av en kvalitativ- såväl som en kvantitativ metod, är kursuppsatsförfattarnas förhoppning, ett utjämnande av reliabilitets- och validitetsproblem i variabeln transaktionskostnad.

3.1.1 STATISTISK DATAANALYS

Om den kvalitativa innehållsanalysen inbegriper kvalitativa metodverktyg, så svarar den statistiska dataanalysen för de kvantitativa elementen. Den statistiska dataanalysen är en metod som slutligen är ämnad att besvara den formulerade *arbetshypotesen*, genom *beskrivande data*. Den övergripande innebörden av den statistiska dataanalysen är att åstadkomma en summerad beskrivning av anbudsutvecklingen, genom mått såsom medelvärden. Varvid medelvärdet av varje studerat års data av anbud, sätts i relation till varandra och ger ett svar om anbudsdeltagandet har minskat i genomsnitt (Esaiasson, m.fl. 2007, s 393ff). Sålunda består den statistiska dataanalysen av en envariabelsfråga (univariat) och ger en lägesbeskrivning snarare än en analys av läget. Emellertid går metoden under benämningen *statistisk dataanalys* (Ibid). Vidare utgör medelvärdet av varje studerat års population av anbudsdeltagande enbart en beskrivning, som kan sättas i relation till ett annat medelvärde. En beskrivning om ett anbudsdeltagande har ökat eller minskat. Esaiasson m.fl. (2007) menar att univariata analyser svårligen kan förklara vad som förorsakar en eventuell minskning, eller ökning av anbudsdeltagandet (Ibid s 408). Således har kursuppsatsförfattarna använt sig av ytterligare en metod ämnad att eftersöka indikationer av vad som kan påverka anbudsdeltagandet.

3.1.2 KVALITATIV INNEHÅLLSANALYS

I egenskap att bearbeta förekomsten av transaktionskostnadsproblematik vid offentliga upphandlingar utifrån gällande diskurs och referensrams utgångspunkter, vore kvalitativ textanalys att föredra. Då det centrala i referensramens teoretiska utgångspunkter och empiriavsnittets *uppdragsforskning* är att framhäva helheten av transaktionskostnaders närvaro (Ibid, s 237ff).

Genom att bearbeta de väsentliga villkoren i de teoretiska utgångspunkterna tillsammans med empiriavsnittets *uppdragsforskning*, urmejslas en analytisk kontext om transaktionskostnaders närvaro. En närvaro av transaktionskostnader som kan appliceras vid motorfordonsupphandlingar. Än mer ger den kvalitativa textanalysen möjligheter att eftersöka förtäckta processer i texter som kan associeras eller hänföras transaktionskostnader (Ibid).

Enligt Esaiasson kan diskursanalysen, som är en vidareutveckling av den kvalitativa textanalysen, uppmärksamma aspekter såsom transaktionskostnader, vilka möjligen ses som oundvikliga vid upphandlingssammanhang. Varvid eftertanke om konsekvenserna av höga transaktionskostnader möjligen annars förbises. Diskursanalys från bland annat officiella dokument kan möjligen resultera i ett vidrörande av textens innehåll som urskiljer transaktionskostnader som en bidragande variabel i anbudsdeltagandet. Därvid öppnas utrymme för s.k. *genetiska analyser*, som syftar till att exponera tecken eller indikationer på hur X indikerar att påverka Y. Sålunda ger den kvalitativa textanalysen genom *genetiska analyser* kursuppsatsen metodologiska verktyg. Verktyg för att analysera om det finns indikationer på att transaktionskostnader påverkar anbudsdeltagandet (Ibid, s 242ff).

Följaktligen beaktar kursuppsatsförfattarna viss eftertänksamhet, genom att markera att transaktionskostnadernas påverkan av anbudsdeltagandet i avseende av *genetiska analyser* enbart kan finna indikationer och tecken. Sålunda utesluter, förevarande kursuppsats, genom textanalysen negativa linjära sammanband.

3.2 MATERIAL

Uppsatsmaterialet består av *beskrivande data* och *uppdragsforskning*. Den *beskrivande datan* är en sammanställning av uppsatsförfattarnas egna studier av motorfordonsupphandlingar enligt CPV-kod 341 som är insamlad från Visma Opic AB. CPV-koden är ett upphandlingssystem för att sortera en viss typ av upphandlingsobjekt i en kategori. Motorfordon sorterar under huvudkategorin: Transport och transporthjälpmedel, med CPV-kod 34. Vidare består den *beskrivande datan* av en rapport från Konkurrensverket, som sammanställer huvudupphandlingskategorier med höga respektive låga anbudsdeltagande. *Uppdragsforskning* består av främst av forskning utförd på uppdrag av Konkurrensverket, men även angränsande forskning som underbygger transaktionskostnaders inverkan vid offentlig upphandling.

3.2.1 BESKRIVANDE DATA

Beskrivande data införskaffas primärt från Visma Opic AB, i form av publicerade e-upphandlade motorfordonstjänster. Insamlade datauppgifter tillhör kategorigruppen motorfordon med CPV-kod 341. Kategorin består av personbilar, motorfordon för godstransport, motorfordon för transport av tio personer eller fler, samt tyngre motorfordon och simulatorer.

Den utförda sökningen beaktar enbart upphandlingar där anbudstiden utgått och information om tilldelningsdokument erhållits, vilket justeras med hjälp av en filtreringsfunktion när sökningen utförs. Publicerade e-upphandlade tjänster som studerats, uppgår till 50 stycken per år och berör åren 2009-2011. Urvalet baseras på den begränsade tid och resurser vilka varit uppsatsförfattarna till förfogande (Bryman 2011, s190). Urvalet torde vara skäligt för att möjliggöra en beskrivning i huruvida anbudsdeltagandet utvecklats under de jämförda åren. Upphandlingarnas geografiska område är inte begränsat. Visma Opic:s databas slumpar sökningens träffar, vilket bidrar till en slumpmässig spridning av e-upphandlingarnas geografiska område. E-upphandlingarna sprids slumpmässigt ut vid sökningen. Sålunda rangordnas ej sökträffarna direkt efter inkomna upphandlingar med få respektive många anbudsgivare.

Sekundärt görs tillägg av den *beskrivande datan*, genom en rapport från Konkurrensverket. Rapporten sammanställer huvudupphandlingskategorier med lägst respektive flest genomsnittsanbud per upphandlingsområde under året 2010. Statistiken från Konkurrensverket är tänkt att underbygga uppsatsförfattarnas insamlade statistik från Visma Opic AB. Understöd i form av en kompletterande beskrivning av upphandlingskategorier karakteriserade av lågt anbudsdeltagande. Förvisso omfattar statistiken enbart året 2010, men kan tillika ge kompletterande information, om än knapphändig.

3.2.2 UPDRAGSFORSKNING

Uppdragsforskning består delvis av inhämtad forskning utförd på uppdrag av Konkurrensverket, SOU-utredningar (SOU 2011:73 & SOU 2012:32) och annan forskning kring auktions- och transaktionsproblematik. SOU-utredningen 2011:73 inbegriper framförallt forskaren Jerker Holm studie av transaktionskostnader i offentliga upphandlingar. Sammantaget är tanken att studera om forskningen utkristalliserar omfattande *formkrav* och *sök kostnader* som bidragande faktorer till transaktionskostnadsproblematik. Vidare om transaktionskostnader indikerar att påverka den *beskrivande datans* beskrivning av anbudsutvecklingen.

3.2.3 AVGRÄNSNINGAR

Avgränsningen att enbart studera e-upphandlade tjänster med publicerade tilldelningsdokument, motiveras genom att undersökningen enbart åsyftar att eftersöka hur många anbud som har inkommit. Utan publicerade tilldelningsdokument är sådan information ej möjlig att observera. Publicerade tilldelningsdokumentet innehåller viktig information om hur många anbudsgivare som deltagit i upphandlingen, vilket *upphandlingsförfarande* och *värderingskriterium*.

Uppsatsförfattarna har valt att enbart studera primärkommunal upphandling och sorterat bort ramavtal, sekundärkommunal-och – statlig upphandling. Den juridiska kunskap som fordras för att genomföra den typen av undersökning besitter ej uppsatsförfattarna.

I anslutning till ovanstående stycke blir avropsprocessen vid ramavtalsupphandlingar för komplex för uppsatsförfattarna. Begränsningen av tid och ekonomiska resurser motiverar således uppsatsmaterialets avgränsning.

Det skall tilläggas att den *beskrivande datan* från Visma Opic ursprungligen var tänkt omfatta fem års jämförelse istället för tre år. Emellertid var publicerad tilldelningsinformation ej tillgänglig vid fem års jämförelse.

Ursprungligen åsyftade uppsatsförfattarna att finna kompletterande datauppgifter som möjliggjorde en mer tidsomfattande beskrivning av anbudsdeltagande vid motorfordonsupphandlingar för jämförelser. Emellertid saknades sådan information eller annan relaterad jämförbar information. Sålunda är den kompletterande deskriptiva statistiken från konkurrensverket den närmaste betydande och angränsade informationen som uppsatsförfattarna funnit om anbudsdeltagande i Sverige.

3.3 DESIGN OCH METODDISKUSSION

Reliabiliteten uttrycker hur tillförlitlig forskningen är, huruvida forskningen kan replikeras och uppnå överensstämmande resultat. Kursuppsatsens *beskrivande data* torde innehålla i högre grad av reliabilitet. Datainsamlingen kan genomföras på samma sätt, inom samma område och därmed uppnå överensstämmande resultat (Bryman 2011, s 49).

Validitetsmålet är till för att se huruvida forskningen verkligen mäter vad den avsedd att mäta. Denna typ av mätvaliditet är vanligt förekommande i kvantitativ forskning. Den *beskrivande datan* är ursprungligen insamlad av Visma Opic och Konkurrensverket, varvid uppsatsförfattarna enbart sammanställt sådana datauppgifter. Visma Opic:s och Konkurrensverkets insamlade data antas redan genomgått reliabilitetstest. Vidare torde styrkan av reliabiliteten i Visma Opic:s databas vara hög då uppsatsförfattarnas sökträffar initialt har slumpats (Esaiasson, m.fl. 2007, s235 f). Arbetshypotesen som formulerades sade att: *Genomsnittsanbudet per upphandling vid offentliga e-upphandlingar av motorfordon har minskat mellan åren 2009 och 2011*. Arbetshypotesen testas då den deskriptiva statistiken operationaliserar om genomsnittsanbudet *de facto* har minskat. Således bör studien mäta vad den är avsedd att mäta. Sålunda vore den deskriptiva statistiken valid (Ibid s 63f).

Materialet till *uppdragsforskningen* som främst ligger till grund för den kvalitativa innehållsanalysen är tänkt att bestå av sekundärdata i form av tidigare empirisk forskning. Materialet till uppdragsforskningen antas redan genomgått tester av reliabilitet och validitet, varvid ett sådant urval motiveras. Därvid antas uppsatsförfattarna ej nödvändigtvis utföra egna reliabilitets- och -validitetstester av uppdragsforskningsmaterialet och tidsåtgången optimeras. Däremot den kontextuella tolkningen som uppsatsförfattarna avser att tillämpa kan emellertid antas vara svår att bedöma genom validitets- och – reliabilitetsmått. Uppsatsens utvalda *uppdragsforskning* bearbetas genom en kvalitativ innehållsanalys utifrån uppsatsens kontext. Därvid kan replikation av studien försvåras. Uppsatsförfattarna är medvetna om eventuella brister i metodvalet av kvalitativ innehållsanalys. Då begränsade resurser i form av tid och ekonomi föreligger studien, upplever uppsatsförfattarna att egna beräkningar av transaktionskostnader genom intervjuer ej varit möjliga. Den kvalitativa innehållsanalysen upplevs utifrån studiens förutsättningar vara lämplig av uppsatsförfattarna. Lämplig att studera indikationer av transaktionskostnaders möjliga påverkan av anbudsdeltagandet (Bryman 2011 s 50f).

Uppsatsförfattarna är medvetna om att studien möjligen kan stöta på begränsningar. Den *beskrivande datan* insamlad från Visma Opic undersöker enbart tre år. Således förtydligar uppsatsförfattarna att den beskrivning av anbudsutvecklingen som ges, enbart kan ses inom ramen för den begränsade tidsjämförelse som ges i studien. I anknytning till den jämförda tidsaspektens begränsning i den deskriptiva statistiken, kan studien ytterligare problematiseras. I synnerhet då den deskriptiva statistiken ej tar hänsyn till faktorer som exempelvis tillfälliga konjunktursvängningar på marknaden. Faktorer som i sin tur möjligen kan påverka anbudsdeltagandets vid motorfordonsupphandlingar.

Uppsatsförfattarna är medvetna om att valet av e-upphandlade tjänster kan ifrågasättas. Då upphandlingar som inte inkommer elektroniskt bortfaller. Det vore möjligt att en del av anbudsgivarna inte är bekanta med e-upphandlingsformen. Sådan tänkbar begränsning kan möjligen ej ses som helt representativ för all motorfordonsupphandling. Emellertid motiveras valet av e-upphandlade motorfordonstjänster utav de tids- och – resursbegränsningar som studien lyder under. Tillika av normgivningsmaktens strävan att förskjuta fler upphandlingsområden till elektroniskt upphandlingsförfarande (SOU 2012:32).

Uppsatsen kan bitvis karaktäriseras av metodologiska begränsningar i överensstämmelse av validitet- och reliabilitetsgrad. Emellertid är transaktionskostnadsbegreppet av komplex art, som enligt vissa forskare problematiseras av att vara svår att fånga likväl mäta (SOU 2011:73 s 420). Varvid uppsatsförfattarna avstått från att studera transaktionskostnader utifrån egen framtagen intervju- och enkätdata.

Uppsatsförfattarna har bedömt att riskerna med att fel utforma surveymaterial, samt urval av intervjuer har varit överhängande och sålunda avfärdats. Det vore möjligen tänkbart att validiteten reducerats ytterligare vid sådant tillvägagångsätt. Begränsningar av tid- och - monetära resurser, torde ge inverkan på möjlighet att sammanställa en tillfredställande spridning av enkäter. Vidare torde enkätförande riskera att ådra sig betydande bortfall. Genom intervjumaterial eller informantförfarande i avsikt att eftersöka transaktionskostnader i form av tidsåtgång vid upphandling, upplever uppsatsförfattarna tveksamhet. Tveksamhet om den upphandlande myndigheten eller vilka anbudsgivare som i så fall bör ges mest utrymme. Det vore möjligen svårt att finna tillfredställande svar på ovan nämnda frågeställning.

Uppsatsförfattarnas utgångspunkt har därigenom varit att bereda plats för erfarna forskares studier i uppsatsens kvalitativa delmoment. En etablerad forskare kan möjligen i högre grad överbygga logiska och metodologiska fallgropar.

4. REFERENSRAM

I kapitlet redogörs för teoretiska bieffekter som antas uppstå på en marknad som ej uppnår fullständig konkurrens. Därvid inleds kapitlet med en kort redogörelse om fullständig konkurrens och dess grundantaganden. Det nästföljande avsnittet 4.2 vidareutvecklar marknadsmisslyckande faktorer som motverkar att fullständig konkurrens uppstår. Den röda tråden i marknadsmisslyckande faktorer är regleringar, vilka vidareutvecklas i avsnitt 4.3 genom att belysa hur transaktionskostnadsproblematik kan uppstå som en konsekvens av ett marknadsmisslyckande.

4.1 KONKURRENSMODELL OCH DESS ANTAGANDEN

I den klassiska mikroekonomin framställs en teoretisk utgångspunkt, benämnd fullständig konkurrens. Den fullständiga konkurrensen betraktas som ett optimalt marknadstillstånd, där en jämvikt mellan efterfrågan och utbud möts för att bestämma priset på marknaden. Aktörer verksamma på en sådan marknad kan inte påverka marknadspriset utan blir pristagare. Aktörernas oförmåga att styra marknadspriset beror på en rådande jämvikt, där aktörerna kan sälja så mycket de förmår till det givna marknadspriset. Med ett högre pris än marknadspriset kommer aktörerna att mista sina kunder till andra aktörer som säljer till rådande marknadspris. Det som kan styra försäljningen är kvantiteten i form av producentens egna kostnader för framställning av produkten eller tjänsten (Lundmark 2010, s 258f).

Ovanstående stycke presenterade kort fullständig konkurrens på en marknad. Emellertid fodras vissa antaganden för att avgöra om en marknad präglas av fullständig konkurrens. Samtliga antaganden förutom antagandena om *många köpare och säljare* likväl *inga eller låga transaktionskostnader* förklaras och hänförs e-upphandlingen av motorfordon i detta avsnitt. Transaktionskostnader behandlas i det egna avsnittet 4.3, medan antagandet om *många köpare och säljare* behandlas i analysavsnitt 6.1. Övriga nedanstående antaganden redogörs i nuvarande avsnitt, likväl som i senare analysavsnitt 6.1.

Antaganden för fullständig konkurrens:

- *Många köpare och säljare*

- *Homogena varor*

- *Fritt in- och utträde på marknaden*

- *Inga eller låga transaktionskostnader*

- *Fullständig information*

Villkoret om *homogena varor* förutsätter att det ej förekommer några eller obetydliga differenser mellan varorna. Det innebär även om varorna existerar på samma marknad räknas de inte automatiskt som homogena. Upphandlingsområdet av motorfordon genomsyras av att tekniska- och -estetiska egenskaper kan skilja sig mellan fordonsmodeller (Lundmark, 2010 s 258f).

Det fria in- och utträdet på marknaden kan avse vilken svårighetsgrad som föreligger aktören i form av hinder, eller avsaknad av hinder för att etablera eller lämna marknaden.

Vilka potentiella hinder, som aktören kan möta, avgörs inte enbart av ekonomiska inträdesvillkor, utan kan även tillskrivas juridiska, administrativa, institutionella och tekniska formkrav. Vid upphandlingar av motorfordon är det myndigheten som avgör om de har något behov av nya motorfordon. Därefter administrerar myndigheten upphandlingen, genom att i upphandlingsannonsen, definiera vilka typer av motorfordon som efterfrågas. Myndigheten ställer institutionella krav på anbudsgivarens utformande av anbudet, som rent juridiskt sett är bindande. Utifrån lagstiftningen LOU, bestäms hur de tekniska kriterierna av motorfordonen skall värderas eller viktas. Det är myndigheten som senare bestämmer vilken anbudsgivare de skall tilldela kontraktet. Det vinnande anbudet är juridiskt bindande att leverera varan under avtalstiden. Varvid avsteg från avtalet i avsikt för leverantören att utträda tjänsteavtalet och marknaden, kan ge upphov till vitesföreläggande (Fryksdahl & de Jounge, Konkurrensverket, 2012; SFS 1915:218).

Det avslutande villkoret om *fullständig information* avser ett antagande om att alla marknadsaktörer besitter tillfredställande information. Ett företag behöver därför kännedom om vilka tillverkningsprocesser som är mest fördelaktiga att tillämpa. Vidare hur dessa tillverkningsprocesser kan allokeras på ett fullkomligt kostnadseffektivt sätt. Företaget behöver även kunskap om till vilket pris de kan sälja sina varor. Om konsumenten besitter kännedom om de egna preferenserna av vilka varor de önskar och till vilket pris de kan införskaffas, bör därför *fullständig information* uppnått (Lundmark 2010, s 258ff). Vid upphandlingssammanhang fodras den upphandlande myndigheten ha kännedom om hur fordonsmarknaden avspeglas av olika fordonstillverkare och andra aktörer. Yttermera vilka tekniska och estetiska preferenser de uppnår högst nyttomaximering av. *Anbudsgivaren* behöver däremot veta vilka fordonstyper och vilket pris som satisfierar den upphandlande myndigheten. Likaså utan att ge avkall på den egna vinsten.

Fullständig konkurrens är ett närmast utopiskt tillstånd, men tillika eftersträvansvärt. Om marknaden ej lyckas uppnå de ovan redogjorda antagandena och därmed ej heller marknadsjämvikt mellan utbud och efterfrågan genereras ett s.k. marknadsmisslyckande.

4.2 MARKNADSMISSLYCKANDE OCH PERFEKTA KONTRAKT

Fullständig konkurrens är eftersträvansvärt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, då det ger upphov till samhällsekonomiska positiva fördelningseffekter, s.k. *paretoeffektivitet* (Cooter & Ulen 2004 s 44). Motsatsen till sådan samhällsoptimering kan delvis förklaras av marknadsmisslyckanden.

De bakomliggande faktorer som ger upphov till marknadsmisslyckanden är flera till antalet varav *extern påverkan och informationsasymmetri* är betydande faktorer för uppsatsen (Ibid s 218). Omständigheten av extern påverkan kan uppstå på en marknad som i viss mån bär karaktärsdrag av att vara fullkomlig. En marknad där prismekanismen må ha bidragit till att skapa en form av jämvikt mellan utbud och efterfrågan. Den externa effekten inverkar i sådant läge genom intervenering av en tredje part, vars agerande eller beslut påverkar marknadsaktörer. Regleringar av normgivande organ kan utgöra en sådan intervenering från tredje part om effekten av regleringen påverkar den rådande jämvikten på marknaden. Om regleringen påverkar kostnaden för marknadsaktörer kan konsekvensen påverka utbudssidan (Ibid, s 44).

I ett upphandlingssammanhang kan det ovanstående stycket översättas genom att den tredje parten utgörs av en statlig eller mellanstatlig reglering som skall implementeras vid offentlig upphandling. Den upphandlande myndigheten kan genom regleringen påbjudas att göra ett tillägg i anbudsunderlaget, varvid anbudsgivares kostnader för att delta vid upphandlingen antas påverkas. Då en aktör har ett informationsövertag gentemot en annan aktör uppstår som konsekvens informationsasymmetri. En säljare som besitter explicit kunskap om en produkts fördelar, men även tänkbara begränsningar antas bidra till ett informationsövertag gentemot köparen. Om köparen ej förfogar över samma information som säljaren, kan köparens bedömningsunderlag påverkas negativt (Ibid s 44). I ett upphandlingssammanhang sker budgivning genom en sluten anbudsgivning, varvid anbudsgivaren i förväg ej antas besitta kunskap om konkurrenters anbudsprissättning. Det antas ej heller explicit existera något rådande marknadsjämviktspris vid upphandlingen, då det är fritt för anbudsgivaren att prissätta anbudet efter egen preferens. Likväl som den upphandlande myndigheten i viss mån kan förkasta anbudet. Emellertid antas de upphandlande tjänstemännen ej besitta samma kunskap om motorfordonets eventuella begränsningar i samma omfattning som anbudsgivaren.

Informationsasymmetri kan vidareutvecklas genom beslutsrationalitet, eller ibland avsaknaden av rationalitet inför ett beslut. Enligt nyttofunktionen antas en aktör på marknaden uppleva varierande nyttonivåer av olika transaktioner. Innan nyttan av transaktionen uppenbarar sig för beslutsfattaren kan antaganden göras att beslutsfattaren initialt har en viss kännedom om sina preferenser. Preferenserna antas härleda till rationalitet. En beslutsfattare antas sålunda gradera resultatet av olika beslut eller transaktioner grundat på rationella val. Om beslutsfattaren har en begränsad information om de olika resultaten som transaktionen ger upphov till, antas nyttofunktionen men även beslutet påverkas (Ibid, s 218f). Preferenserna må vara klara för beslutsfattaren, men om det föreligger osäkerhet huruvida resultatet av transaktionen avspeglar preferenserna, antas beslutsfattarens beslutsrationalitet påverkas.

Osäkerheten antas kunna regleras genom ett kontrakt för att stärka att parternas preferenser uppfylls genom avtalskrav. Ett perfekt kontrakt är komplett och förutser samtliga tänkbara händelser för båda avtalsparter. Enligt Coase-ansatsen skapas det perfekta kontraktet då transaktionskostnaderna är noll eller ej existerar. Utifrån Coase-ansatsen antas tillägg i form av nya tilläggsregleringar ej medföra ytterligare kostnader, så även om normgivningsmakt påbjudit sådana tillägg. Därvid kan båda parternas ömsesidiga preferenser fulländas i kontraktet (Ibid s 218ff).

Om däremot huvudantagande görs att motorfordonsupphandlingar ej inbegrips av: homogena produkter, beslutsfattare ej har fullständig information och det ingalunda föreligger fritt in- och – utträde på marknaden för anbudsgivaren, antas ett marknadsmisslyckande uppstå. Om tillika antagande görs att transaktionskostnader ökar i omfattning då kontraktsparterna utökar formkrav i kontraktet, antas perfekta avtal ej vara möjliga att forma vid upphandlingar. Varvid marknadsmisslyckande antas kunna ge upphov till transaktionskostnadsproblematik.

4.3 TRANSAKTIONSKOSTNADER OCH FORMKRAV

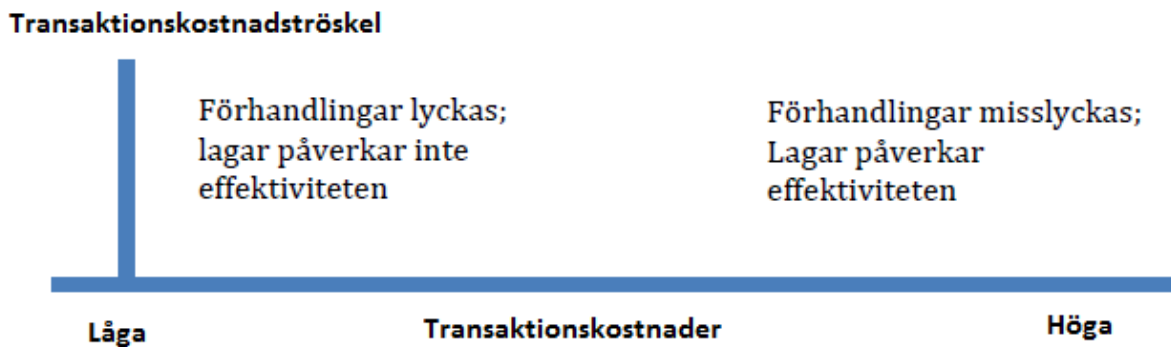
Teorin om transaktionskostnader, liksom många andra ekonomiska teorier, behöver ett utgångsläge om vilken tillgång till information en aktör förfogar över. Utgångsläget kan sedan antas föranleda en verkan. Transaktionskostnadsteorin bör utgå från grundantagande om begränsad rationalitet. Således bör en aktör i en beslutsituation förfoga över en begränsad mängd information. Den bakomliggande orsaken kan förklaras av att individen har en begränsad möjlighet att tillgodogöra sig all information. Följaktligen begränsas aktörens möjligheter att formulera beslutsalternativ i kontrast till antagandet om *fullständig information* (Krzeminska, 2008, s 32ff).

Enligt teorin om transaktionskostnader antas en transaktionskostnad delvis uppstå som en konsekvens av en aktörs ambition att finna en affärspartner, den *s.k. sök kostnaden*. Förhandlingar som väntas leda fram till ett avtal antas än mer ge upphov till transaktionskostnader (Cooter & Ulen 2004, s.92). Det finns mer vidsträckta antaganden om orsaker som ger upphov till transaktionskostnader. Edwardsson och Moius (2009) menar att: ”Transaktionskostnader är detsamma som utgifter, tidsåtgång, besvär, trassel och annan ”friktion” för att genomföra en affär” (Edwardsson & Moius, 2009, s19).

Ronald Coase är en av de främsta forskarna kring transaktionskostnader och etablerade antaganden om hur transaktionskostnader som fenomen uppstår och påverkar en affärssuppgörelse. Ett av Coase huvudsyften var att påvisa effekter som olika regelverk och regleringar har när transaktionskostnader förekommer. Coase konkretiserade att ett antal faktorer, däribland att lagar förhindrar önskvärda transaktioner på en marknad. Hinder som bidrar till att kostnader och tidsåtgång vid förhandlingar ökar i omfattning (Cooter & Ulen 2004, s 93ff). Coase-ansatsen som avsåg att perfekta kontrakt kunde utformas då transaktionskostnaderna är obefintliga, försvåras av de hinder som nämndes ovan. I avsnittet om marknadsmisslyckanden (avsnitt 4.2) redogjordes att ett perfekt kontrakt ömsesidigt gynnade de förhandlande parterna, då det ej förelåg några transaktionskostnader. Vid sådant antagande var kostnaden obefintlig för kontraktsparterna att göra ytterligare ett kontraktstillägg i avsikt att reglera alla tänkbara händelser. Likväl förutsatte ovanstående antagande att transaktionskostnaderna för påverkande lagkrav i anslutning till formandet av det perfekta kontraktet var obefintliga. Om effekten av lagkrav innebar ökade transaktionskostnader för kontraktsparterna är Coase-ansatsen ej tillämplig (Ibid, s 95).

Coase-ansatsen beskrev främst en transaktion mellan två företag på en marknad i klassisk mening. Om Coase-ansatsen applicerades vid en motorfordonsupphandling antas marknadsförhållandet vara annorlunda gentemot den klassiska marknaden. Det perfekta kontraktet som Coase-ansatsen beskrev, förutsatte att kontraktsparterna gavs ömsesidiga möjligheter vid utformningen och att transaktionskostnaderna var obefintliga. Vid upphandlingssammanhang antas formkrav i form av upphandlingslagstiftning inverka i motsats till Coase-ansatsen. Den upphandlande myndigheten påbjuds att forma anbudsunderlag utifrån sina preferenser i överensstämmelse med upphandlingslagstiftning. Sålunda antas ej anbudsgivaren tillåtas göra omfattande förändringar i kontrakt utifrån egna preferenser, utan åläggs anpassa sig till den upphandlande myndighetens villkor.

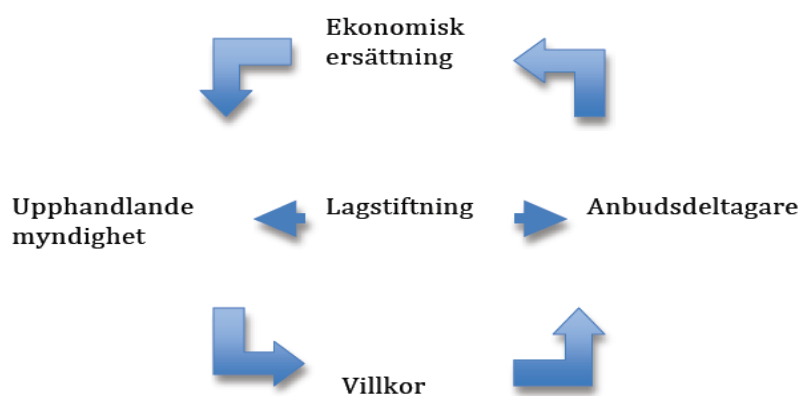
Figur 1 illustrerar i vilka lägen Coase-ansatsen är tillämpbar. I de lägen då lagstiftning ej inverkar på transaktionskostnader vid förhandlingar inför kontrakt genomförs affärstransaktionen. Ansatsen är härvid tillämplig. Då lagstiftning och – förhandlingar ger upphov omfattande transaktionskostnader, är Coase-ansatsen ej tillämplig (Ibid s 95).



Figur 1: Coase-ansatsens tillämplighet.

Källa: Uppsatsförfattarnas egna bearbetning efter Cooter & Ulen (2004), *Law and Economics* s 95.

Figur 2 illustrerar uppsatsförfattarnas antagande att Coase-ansatsen ej är tillämpbar vid motorfordonsupphandlingar. Anbudsdeltagarna antas ej ha möjlighet att påverka gällande upphandlingslagstiftning, eller de villkor som upphandlande myndighets påbjuds ställa vid upphandlingar. Därvid antas anbudsdeltagare ej ha möjlighet att ingå ett ömsesidigt perfekt kontrakt. Ytterligare formkravstillägg, avseende miljö- och – säkerhetslagstiftning antas medföra ökade transaktionskostnader för anbudsdeltagaren att förhålla och anpassa sig till. Istället antas anbudsdeltagaren enbart ha möjlighet att påverka den ekonomiska ersättning som denne kräver för att ingå ett avtal med den upphandlande myndigheten.



Figur 2: Inbördes beroende vid upphandling.

Källa: Uppsatsförfattarnas egna antagande illustrerar hur anbudsdeltagare ej kan påverka avtalsvillkor.

Upphandlingslagstiftning avgör de påbjudna spelreglerna mellan den upphandlande myndigheten och försäljningssidans anbudsdeltagare. Om påbjudna formkrav framkallar omfattande transaktionskostnader är Coase-ansatsen ej tillämpbar och antas förskjuta den perfekta marknadens jämvikten, som annars en fullständig konkurrens skulle skapa (Ibid s 95). Således antas transaktionskostnader utvecklas i relation till formkravens omfattning.

5. EMPIRI

Kapitlet är uppbyggt av uppdragsforskning och beskrivande data. Avsnitt 5.1 ämnar presentera empiriska belägg av hur transaktionskostnadsproblematik kan indikera påverka anbudsdeltagande vid offentliga upphandlingar. Beskrivande data i efterföljande avsnitt ämnar redogöra för material som skall hjälpa att besvara arbetshypotesen.

5.1 UPPDRAGSFORSKNING

Det genomsnittliga anbudsdeltagandet som huvudupphandlingsområdet ”Transportutrustning och transporthjälpmedel”, uppgår under 2010 till 3.2 anbud per upphandling (Konkurrensverket 2012:3 s 65). Motorfordon sorterar under denna huvudgrupp. Edwardsson och Moius menar upphandlingskonkurrensen generellt fungerar väl vid ett anbudsdeltagande mellan fem till sex anbudsgivare (Edwardsson & Moius, 2009, s44).

Ett av villkoren inom perfekt konkurrens förutsatte låga eller inga transaktionskostnader. Bergman och Stake finner empiriska belägg för att de samlade anbudsgivarnas totala transaktionskostnad för en upphandling genomsnittligen uppgår till mellan fem och sex procent av upphandlingens totala värde. Bergman och Stake, gör vidare en reservation om att anbudsgivarnas totala transaktionskostnader ibland kan uppgå till mellan tio och femton procent av upphandlingens totala värde (Bergman & Stake, 2012). Ytterligare transaktionskostnader kan adderas till Bergmans och Stakes uppgifter, genom anbudsgivarnas nyttjande av avgiftsbelagda e-upphandlingsdatabaser i syfte att finna en upphandling (Edwardsson & Moius, 2009, s49).

Bergman och Stake, visar utifrån undersökningar utförda på uppdrag av EU kommissionen att medlemsländernas anbudsgivare i genomsnitt lägger ned 16 dagar per upphandling. Det klargörs ej om uppgifterna innefattar *sök kostnader*. Anbudsgivarnas transaktionskostnader vid relativt lågt värderade upphandlingar, är även enligt Bergman och Stake ansevärd. Transaktionskostnader som föranleds av tidsomfattningen för anbudsgivaren att delta i upphandlingen (Bergman & Stake, 2012). Edwardsson och Moius framhäver att upphandlingar med detaljerade formkrav leder till ökade transaktionskostnader för anbudsgivare genom utformningen av anbudet. Risken att anbudsgivarens anbud diskvalificeras av smärre formalia fel, ökar anbudsgivarens transaktionskostnader i form av kontrollkostnader av anbudet. Edwardsson och Moius konkluderar att konsekvensen av anbudsgivarnas upplevelse av regelverkets komplexitet, kan medföra att den potentielle anbudsgivaren avstår från upphandlingen (Edwardsson & Moius, 2009, s52). Sofia Lundberg (2005) finner empiriska belägg för att anbudsdeltagandet vid offentlig upphandling är beroende av myndighetens omfattning av formkrav i underlag som *kravspecifikation* (Lundberg, 2005, s340). Edwardsson och Moius uttrycker i uppdragsforskningens slutsats att det finns ett samband mellan omfattande formkrav och höga transaktionskostnader (Edwardsson & Moius, 2009, s9). Vidare antar Edwardsson och Moius att höga transaktionskostnader, leder till färre lämnade anbud (Ibid, s13)

Jerker Holm (2011) menar att beräkningar av transaktionskostnader i offentlig upphandling härleds till tidsåtgång. Enligt Holm bestäms transaktionskostnaden av den totala tidsåtgång som allokteras i delmomenten innan upphandlingen genomförs, såväl som efterföljande utvärderings- och kontrollprocesser. Holm multiplicerar den totala tidsåtgången med lönekostnader för att räkna ut transaktionskostnaden (SOU 2011:73, s 384ff).

Holm visar genom sina uträkningar att den upphandlande myndighetens tidsåtgång vid *förenklat förförande* i genomsnitt uppgår till 95 timmar. Det mest tidskrävande förfarandet är enligt Holm, *det öppna förfarandet*, som varierar från den lägsta tidsåtgången, 142 timmar till den högsta tidsåtgången, 333 timmar. Holms vägda genomsnitt av *det öppna förfarandet* allokera 255 timmar.

Ronald M. Harstad (2008) visar vidare i sin studie att en säljare vid ett auktionsförfarande, i viss utsträckning väljer att begränsa antalet anbudsgivare vid auktionen. Harstad visar att säljarens motiv att begränsa antalet budgivare, kan härledas till att det vid en given gräns inte tillför säljaren ökad vinst med en ytterligare budgivare (Harstad, 2008).

Jerker Holms (2011) slutsats pekar på att anbudsgivaren i sitt anbud kompenserar de föranledda transaktionskostnaderna för att delta vid upphandlingen, genom att höja anbudspriseringen.

Bergman och Stakes (2012) empiriska studie visar att transaktionskostnaderna är höga vid upphandlingsområden som karaktäriseras av få anbudsgivare. Likväl att de höga transaktionskostnaderna vid upphandlingsområden med få anbudsgivare, avskräcker nya aktörer från att söka sig till upphandlingsområdet. Yttermera visar studien att upphandlingsområden där upphandlingens värde, är att betrakta som relativt låga, lockar färre anbudsgivare att delta. Högre värderade upphandlingar, lockar fler anbudsgivare att delta och transaktionskostnaderna är vid dessa upphandlingar lägre (Bergman & Stake, 2012).

5.2 BESKRIVANDE DATA

Tabell 1.2 visar en sammanställning av genomsnittsanbudet för åren 2009-2011, inom e-upphandlingskategorin motorfordon. Undersökningen studerade 50 e-upphandlingar per år och totalt 150 e-upphandlingar. I tabellen nedan illustreras en nedåtgående anbudsutveckling över studerade år. Året 2009 är genomsnittsanbudet tre anbud per upphandling, för att sedan avta till 2,46 anbud per upphandling år 2010. Året 2011 uppvisas en minskning av genomsnittsanbudet. Genomsnittsanbudet är då 2,34 anbud per upphandling.

| År | Genomsnittsanbud per upphandling | Skillnad i genomsnittsanbud per upphandling |
|------|----------------------------------|---|
| 2009 | 3 | |
| 2010 | 2,46 | - 0,54 |
| 2011 | 2,34 | - 0,12 |

Tabell 1: Utveckling av genomsnittsanbud vid motorfordonsupphandlingar 2009-2011

Källa: Uppsatsförfattarnas bearbetade data från Visma Opic.

5.2.1 SPRIDNING INKOMNA E-UPPHANDLINGSANBUD MED CPV-KOD 341 ÅR 2009

Av de totalt 50 studerade upphandlingarna var 39 stycken upphandlingar utförda enligt ett förenklat förfarande. I sju av de studerade upphandlingsfallen var anbudsdeltagandet fler än fem anbudsgivare per upphandling. Upphandlingar vilka bestod av fyra inkomna anbud eller färre förekom i 43 upphandlingsfall. Kategorin med ett anbud återfanns i fem upphandlingar, medan vanligaste förekommande anbudsdeltagandet per upphandling var två och tre inkomna anbud. I 11 upphandlingar var anbuderna tre till antalet, emellertid var det anmärkningsvärda att 19 studerade upphandlingar visade två inkomna anbud.

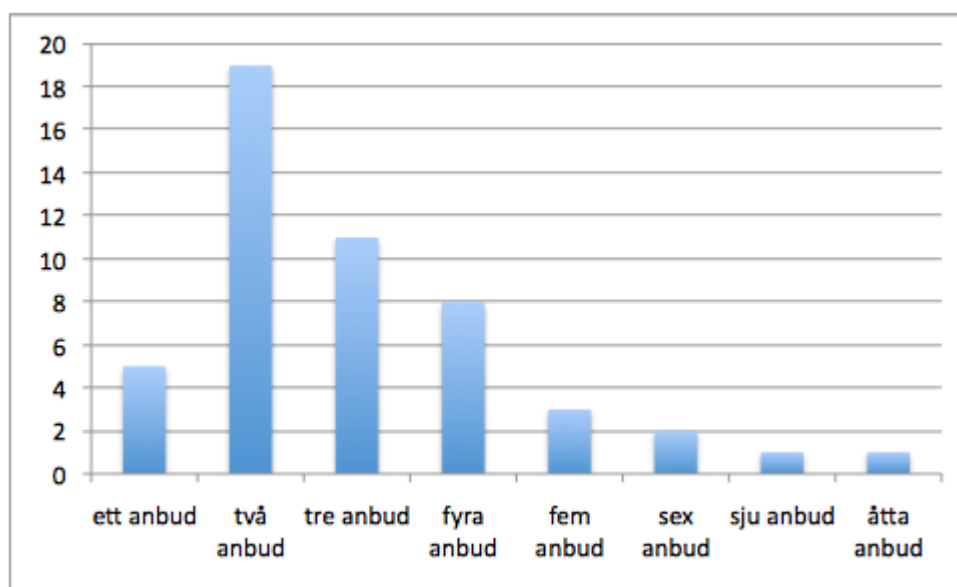


Diagram 1.1: Spridning av inkomna anbud vid motorfordonsupphandlingar 2009

Källa: Uppsatsförfattarnas bearbetade data från Visma Opic.

Vidare visar 2009 års studerade upphandlingar att åtta upphandlingsfall hade fyra anbudsgivare, medan tre studerade upphandlingsfall inbegrep fem anbudsgivare. I två upphandlingar inkom sex anbud. Upphandlingar med sju respektive åtta anbudsgivare förekom i en upphandling vardera.

5.2.2 SPRIDNING INKOMNA E-UPPHANDLINGSANBUD MED CPV-KOD 341 ÅR 2010

Nedanstående diagram redovisar anbudsstatistiken för år 2010. I nio studerade upphandlingar uppgick antalet inkomna anbud till fyra eller fler. Studerade upphandlingsfall med tre eller färre inkomna anbud var 41 till antalet. Studerade upphandlingar år 2010 visar en markant ökning av upphandlingar med endast ett inkommet anbud, vilka förekom i totalt 13 upphandlingar. Vanligast inkomna anbudsantal i upphandlingar var två anbudsgivare, vilket förekom i 16 upphandlingar. Upphandlingsfall med tre anbudsgivare förekom i 12 studerade upphandlingar. Således noteras en ökning av upphandlingsfall med tre anbudsgivare i relation till 2009 års studerade data.

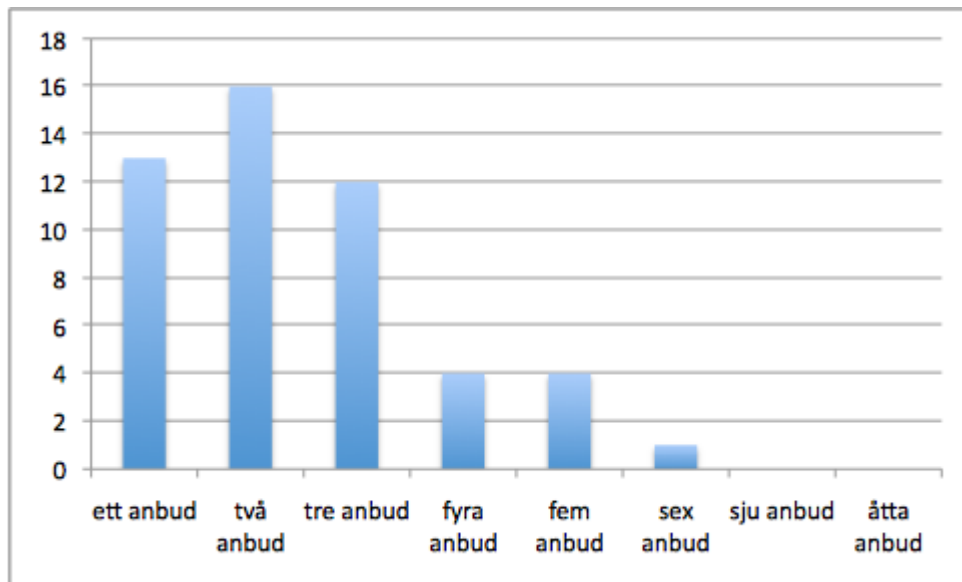


Diagram 1.2: Spridning av inkomna anbud vid motorfordonsupphandlingar 2010

Källa: Uppsatsförfattarnas bearbetade data från Visma Opic.

Upphandlingar med fyra anbudsgivare halveras i relation till 2009 och förekommer i fyra upphandlingsfall. Studerade upphandlingar med fem anbudsgivare har ökat till fyra upphandlingar, medan upphandlingar med sex anbud återfinns i en upphandling. Upphandlingar med sju eller åtta anbud återfinns inte i någon av studerade upphandlingsfall. Under år 2010 utfördes majoriteten av upphandlingar genom förenklat förfarande, närmare bestämt i 33 av 50 studerade upphandlingar.

5.2.3 SPRIDNING INKOMNA E-UPPHANDLINGSANBUD MED CPV-KOD 341 ÅR 2011

Upphandlingsförfarandet för majoriteten av studerade upphandlingar skiljer sig inte från tidigare år, utan 33 av upphandlingarna utförs enligt förenklat förfarande. Observerade upphandlingar för året 2011 visar att fyra och fem anbudsgivare förekommer i åtta studerade upphandlingsfall. I 42 upphandlingar inkommer tre anbudsgivare eller färre. År 2011 förekommer 13 stycken upphandlingsfall med en anbudsgivare och utgör ingen skillnad från 2010 års resultat. Under året 2011 är upphandlingar med två anbudsgivare vanligast förekommande. Vilka förekommer i 17 studerade upphandlingsfall.

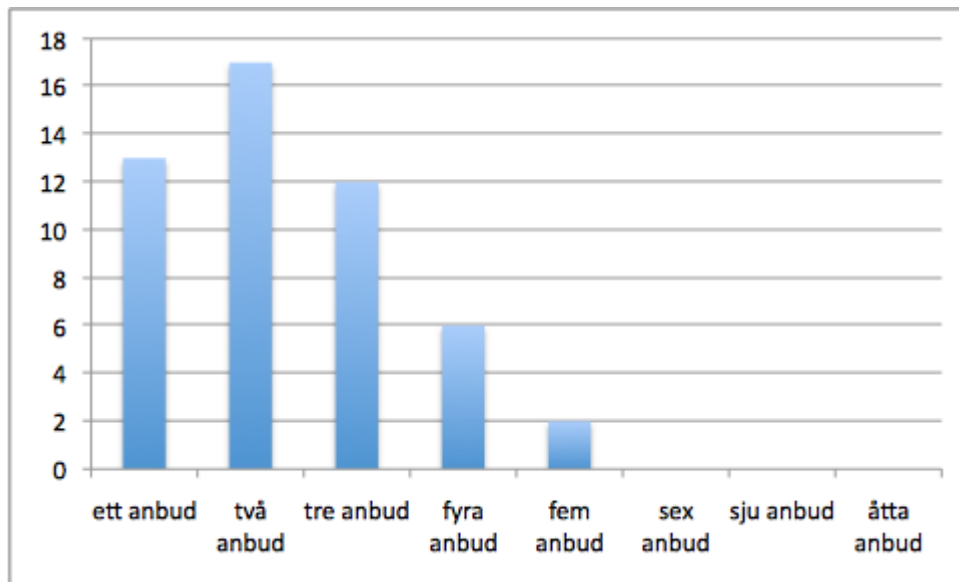


Diagram 1.3: Spridning av inkomna anbud vid motorfordonsupphandlingar 2011

Källa: Uppsatsförfattarnas bearbetade data från Visma Opic.

Vid första anblicken av diagram 1.3 observeras en avsaknad av upphandlingar med sex anbudsgivare eller fler. Upphandlingar med fyra anbudsgivare har emellertid ökat och förekommer i sex upphandlingsfall. Kategorin med fem anbudsgivare har halverats från 2010 års resultat och förekommer under 2011 i två upphandlingsfall.

5.3 BESKRIVANDE DATA FRÅN KONKURRENSVERKET

Nedanstående tabell inhämtad från konkurrensverkets rapport 2012:3 visar upphandlingsområden med lägst antal anbudsgivare per upphandling och hur många upphandlingar som utförts inom respektive område. Transportutrustning och transporthjälpmedel är huvudkategorin vilken inbegriper uppsatsens egna studerade upphandlingsområde motorfordon. Även huvudkategorin i sin helhet karaktäriseras av lågt anbudsdeltagande i genomsnitt. Noterbart är att kategorin är ett område där upphandlingsfrekvensen är hög. Enligt nedanstående tabell utförs 1170 upphandlingar inom kategorin transportutrustning och transporthjälpmedel under 2010. Således är upphandlingsfrekvensen inom nämnda område fler till antalet än andra upphandlingsområden med låga genomsnittsanbud per upphandling.

| CPV-huvudgrupp | Antal anbudsgivare i genomsnitt | Antal upphandlingar |
|---|---------------------------------------|------------------------|
| 16 Jordbruksmaskiner | 2,8 | 137 |
| 24 Kemiska produkter | 2,8 | 168 |
| 38 Laboratorieutrustning, optisk utrustning och precisionsutrustning (exkl. glas) | 3,0 | 647 |
| 14 Gruvprodukter, basmetaller och tillhörande produkter | 3,1 | 108 |
| 34 Transportutrustning och transport- hjälpmedel | 3,2 | 1 170 |
| 73 FoU-tjänster samt tillhörande konsulttjänster | 3,2 | 138 |
| 65 El-, vatten- och energiverk | 3,5 | 236 |
| 66 Finans- och försäkringstjänster | 3,6 | 381 |
| 03 Jordbruks-, jakt-, fiske- och skogs- bruksprodukter samt tillhörande produkter | 3,6 | 164 |
| 48 Programvara och informations- system | 3,6 | 398 |

Tabell 1.2 Upphandlingsområden med lägst anbudsgivare per upphandling 2010.

Källa: Visma Opic & Konkurrensverket (2012), *Rapport 2012:3*.

Nedanstående tabell är likaså inhämtad från konkurrensverkets rapport 2012:3 och visar de upphandlingsområden med flest genomsnittsanbudsgivare per upphandling. Likväl som antalet utförda upphandlingar inom varje område. Intervallet mellan lägsta respektive högsta genomsnittsanbud är 4,9 till 6,4 anbud per upphandling, vilket är väsentligt högre än upphandlingsområdet med CPV-kod 34 i tabell 1.2.

| CPV-huvudgrupp | Antal anbudsgivare i genomsnitt | Antal upphandlingar |
|--|---------------------------------------|------------------------|
| 55 Hotell-, restaurang- och detalj- handelstjänster | 6,4 | 196 |
| 85 Hälsa- och sjukvård samt social- vård | 6,3 | 703 |
| 79 Företagstjänster: lagstiftning, marknadsföring, rådgivning, rekrytering, tryckning och säkerhet | 5,8 | 1 739 |
| 71 Arkitekt-, bygg-, ingenjör- och besiktningstjänster | 5,8 | 1 800 |
| 22 Trycksaker och tillhörande produkter | 5,5 | 183 |
| 92 Fritids-, kultur- och sporttjänster | 5,1 | 258 |
| 18 Kläder, skor, väskor och tillbehör | 5,1 | 218 |
| 80 Undervisning och utbildning | 5,1 | 598 |
| 41 Uppsamlat och renat vatten | 5,0 | 7 |
| 51 Installation (utom programvara) | 4,9 | 581 |

Tabell 1.3 Upphandlingsområden med flest anbudsgivare per upphandling 2010.

Källa: Visma Opic & Konkurrensverket (2012), *Rapport 2012:3*.

6. ANALYS

Den kvalitativa innehållsanalysen utförs på grundval av en analys av referensramens innehåll (avsnitt 6.1) och uppdragsforskningen (avsnitt 6.2). Avslutningsvis presteras den sammanställda redogörelsen av beskrivande data (avsnitt 6.3), vilken är av mer beskrivande art.

6.1 ANALYS AV REFERENSRAMSINNEHÅLL

De grundläggande antagandena för att *fullständig konkurrens* skall råda på en marknad, vore tvivelaktiga att hänföra en upphandlingsmarknad. Då en upphandlingsmarknad regleras av en upphandlingslagstiftning vore förutsättningarna annorlunda. Budgivningen sker genom en sluten anbudsgivning av anbudet där anbudsgivarens prissättning kan variera. Följaktligen vore antagandet om *fullständig information* ej applicerbart på en upphandlingsmarknad i avseende att anbudsgivaren på förhand ej har insikt i anbudskonkurrenters prissättning. Likväl torde den upphandlande myndigheten innan driftsatt avtal ej kunna tillgodogöra sig *fullständig information* om de egna preferenserna uppfylldes av motorfordonet.

Sålunda kan antagandet om *fritt in- och – utträde* på upphandlingsmarknaden enligt antagandet om *fullständig konkurrens* ifrågasättas. *Det fria utträdet* kan på den traditionella marknaden gestaltas av att en producent kan lämna marknaden eller stänga ned produktionen. Ett anbud vid offentlig upphandling är emellertid juridiskt bindande och om den vinnande leverantören lämnar marknaden exempelvis på grundval av minskad lönsamhet, kan sådan åtgärd vara förenligt med avtalsbrott. Varvid avtalsvitesförläggande kan utdömas.

Det råder tvivel om antagandet *många köpare och säljare* går att applicera i uppsatsens studie av motorfordonsupphandlingar. Uppsatsstudien vidrör ej ramavtal, varvid den upphandlande myndigheten är den enda beställaren. Således har den upphandlande myndigheten en ensidig rättighet att utifrån upphandlingslagstiftning avgöra om de har behov av nya inköp. Antagandet om *homogena varor* vore likväl tvivelaktig vid motorfordonsupphandlingar. I synnerhet då det vore möjligt att differentiera motorfordonsvarors tekniska- och – estetiska utformning, inom ramen för de *skallkrav* myndigheten formar i *anbudsunderlag*. Härvidlag torde upphandlingsmarknaden av fordon påverkas av faktorer som marknadsmisslyckanden kännetecknas av och därmed ej uppnå *fullständig konkurrens*.

Faktorerna *extern påverkan* och *informationsasymmetri* torde bidra till marknadsmisslyckandet. Extern påverkan torde vara hänförlig till påbjuden upphandlingslagstiftning och tillägg som normgivningsmakten ratificerar. Tillägg i form av miljölagstiftning (SFS 2011:846) och säkerhets- och – miljö förordningar (SFS 2009:1) vid upphandlingar av motorfordon. Sådana tillägg kan göra den externa påverkan mer omfattande. Det vore möjligt att anta att beslutsfattare ej kan tillgodogöra sig all information, eller på förhand förutse samtliga tänkbara händelser. Således vore beslutsinformationen begränsad. Kontraktstyrning som instrument att reglera sådan osäkerhet var enligt Coase-ansatsen fördelaktigt om kontraktsparternas transaktionskostnader var obefintliga vid utformningen. Kontraktet vore att betrakta som ömsesidigt fördelaktiga för kontraktsparterna, då ytterligare reglering av kontraktsparternas preferenser var förenlig med obefintliga transaktionskostnader. Emellertid kan den externa påverkan av upphandlingslagstiftning påbjuden upphandlande myndighet att forma kontraktskrav, som anbudsgivaren i större omfattning ej kan påverka.

Således vore anbudsgivarens möjligheter till förhandling av egna preferenser i kontraktet ej lika omfattande som den upphandlande myndighetens. Anbudsgivaren kräver huvudsakligen den ekonomiska ersättning som denne fodrar för att leverera motorfordonstjänsten. Extern påverkan av normgivningsmakts ytterligare lagtillägg som upphandlande myndighets påbjuds formulera i anbudsunderlaget torde öka omfattningen av formkrav i anbudsunderlaget. Anbudsgivaren fodras styrka att eventuella leveranser av motorfordon möter formkraven i anbudsunderlaget, vilket kan indikera på ökade transaktionskostnader. En effekt som möjligen inträffar då marknadsmisslyckande föreligger upphandlingsmarknaden av motorfordon.

6.2 ANALYS AV UPPDRAGSFORSKNING

Edwardsson och Moius konstaterade att det fanns ett samband mellan omfattande regelkrav i upphandlingslagstiftning och höga transaktionskostnader. Det första- och -andra kapitlet vidrörde att diverse EU-direktiv, lagar och förordningar ökade omfattningen av formkrav vid motorfordonsupphandlingar. Ökade formkrav i avseende att *upphandlande myndigheter* fodrades göra fler tillägg i *anbudsunderlaget* i uppgift efterleva miljö- och – säkerhetsregleringar. Då fler regleringar skall implementeras i *anbudsunderlag*, torde den *upphandlande myndighetens* tidsåtgång för att utforma *anbudsunderlag* öka. Tidsåtgång för att operationalisera miljömål i motorfordonsupphandlingar, torde innebära ökade *transaktionskostnader*.

Anbudsgivarens relation till transaktionskostnader härleds till den ökade omfattningen av formkrav som den *upphandlande myndigheten* påbjuds formulera i *anbudsunderlaget*. *Anbudsgivarens* utformnings- och – kontrollkostnader för att säkerställa att diskvalificering av *anbud* ej sker, kan bli mer tidsomfattande ju fler formkrav som formuleras i anbudsunderlaget. Den potentielle *anbudsgivaren*, förväntas bland annat säkerställa att ledig kapacitet och leversmöjligheter av motorfordon föreligger. Likväl utformning av underlag som styrker anbudsgivarens möjlighet att leverera motorfordon med efterfrågade tekniska egenskaper, bör utgöra en betydande del av tidsomfattningen. Varvid ökade formkrav torde lämna mindre utrymme för anbudsgivaren att inte kompensera sina egna transaktionskostnader i anbudet. En analys som bör ligga i linje med Jerker Holms antagande om att anbudsgivare kompenserar sin prissättning, ju högre transaktionskostnaderna skattas bli.

Då den svenska upphandlingslagstiftningen valt en mer omfattande reglering även under *tröskelvärdena*, bör upphandlingar av motorfordon enligt det *förenklade förfarandet* bli påverkade. Ronald M Harstads konkluderade att auktionsförrättaren, vid ett givet stadiet ämnar begränsa antalet budgivare, då ytterligare deltagare ej tillför auktionsförrättaren ökad nytta. I kontexten av motorfordonsupphandlingar, vore auktionsförrättaren den upphandlande myndigheten. Varvid de ökade formkraven som formuleras i *anbudsunderlag*, senare vid utvärderingen av de inkomna anbudet torde bli mer tidsomfattande. Jerker Holm beräknade att en *upphandlande myndighets* tidsåtgång vid ett *förenklat förfarande*, i genomsnitt uppgår till 95 *timmar*. Således vore ytterligare ett inkommit anbud anknutet till en kontrollkostnad i form av utvärdera anbudet. Då Jerker Holms antagande knyts till att anbudsgivare tenderar att kompensera ökade transaktionskostnader genom ökad anbudsprissättning, torde ytterligare ett anbud ej tillföra den upphandlande myndigheten ökad nytta. Tidsåtgången för att utvärdera ytterligare ett anbud bör beaktas som en transaktionskostnad för myndigheten. Om Harstads slutsats vore applicerbar i upphandlingssammanhang, vore potentiella leverantörer påverkade. Då Bergman och Stake konkluderar att upphandlingar med få deltagande *anbudsgivare*, karaktäriserades av höga transaktionskostnader, torde leverantörens *inträdesbeslut* av en sådan upphandling kunna påverkas negativt.

Bergman och Stakes empiriska studie som visade att *anbudsdeltagandet* var lägre vid lågt värderade upphandlingar, kan få betydelse vid motorfordonsupphandlingar. Majoriteten av studerad *beskrivande data* i form av motorfordonsupphandlingar genomfördes enligt *förenklat förfarande*, under *tröskelvärdet*. Det vore sålunda tänkbart att potentiella *anbudsgivare* i viss utsträckning upplevde upphandlingsvärdet som relativt lågt värderat. I kombination med högre transaktionskostnader vid upphandlingar med få anbudsdeltagare, torde uppsatsens studerade upphandlingar under tröskelvärdet, enligt *förenklat förfarande*, kunna indikera på en problematisk samvariation. Problematiskt då *anbudsgivarnas* beteende kan tyda på att de även möter omfattande formkrav vid motorfordonsupphandlingar under tröskelvärdet. Således kan det indikera på att anbudsgivaren bedömer transaktionskostnaderna vid en redan relativt lågt värderad upphandling som höga. Varvid anbudsgivaren möjligen avstår från att delta. Följaktligen kan det indikera på att *anbudsdeltagandet* vid motorfordonsupphandlingar är lågt eller minskar som en konsekvens av transaktionskostnaderna. Transaktionskostnader som enligt Bergman och Stake är höga vid upphandlingar med få deltagare. Edwardsson och Moius framställda antagande om att höga transaktionskostnader leder till färre lämnade anbud torde kunna appliceras i sammanhanget. Ett anbudsdeltagande som enligt Sofia Lundberg är beroende på omfattningen av formkrav i anbudsunderlaget.

6.3 ANALYS AV BESKRIVANDE DATA

Slutligen då *beskrivande data* genomförts enligt en univariat studie, bör uppsatsförfattarna göra en reservation. En reservation i form av att enbart en lägesbeskrivning kan ges av de studerade datauppgifterna. Förevarande uppsats kan konstatera att genomsnittsanbudet har minskat under den studerade tiden. En iakttagelse av genomsnittsanbud som är lägre än Edwardsson och Moius antagande om att upphandlingskonkurrensen fungerar väl vid ett anbudsdeltagande mellan fem och sex anbudsgivare. Den *beskrivande datan* inhämtad från Konkurrensverket, beskriver e-upphandlingsområden med lägst respektive flest anbudsgivare under året 2010. Notera att statistiken från konkurrensverket beskriver huvudkategorier varvid: motorfordon sorterar under Transportutrustning och transporthjälpmiddel med CPV-kod 34. Upphandlingsområdet med CPV-kod 34 är ett av de upphandlingsområdena med lägst anbudsdeltagande. Emellertid utmärker sig CPV-klass 34 genom att vara ett av upphandlingsområdena med flest genomförda antal upphandlingar under 2010.

7. AVSLUTANDE DEL

Kapitlet inleds med uppsatsförfattarnas avslutande kommentarer i avsnitt 7.1. De avslutande kommentarerna summerar hur transaktionskostnader indikerar att påverka anbudsdeltagandet. Likväl besvaras arbetshypotesen i avsnittet. Avslutningsvis ger uppsatsförfattarna förslag till framtida forskning i avsnitt 7.2.

7.1. AVSLUTANDE KOMMENTARER

Avsikten i förevarande uppsats har ej varit att finna ett negativt linjärt samband mellan höga transaktionskostnader och lågt anbudsdeltagande. Följaktligen kan inte transaktionskostnader entydigt förklara ett minskande anbudsdeltagande vid motorfordonsupphandlingar. Istället bör transaktionskostnader beaktas som en av flera faktorer som kan påverka anbudsdeltagande. Varvid omfattande transaktionskostnader kan bidra såväl som indikera på ett minskande anbudsdeltagande vid motorfordonsupphandlingar.

Insamlad *beskrivande data* har besvarat formulerad arbetshypotes. Sålunda har genomsnittsanbudet minskat vid motorfordonsupphandlingar mellan åren 2009-2011. Transaktionskostnaders påverkan av anbudsdeltagandet, bör förklaras utifrån en kombination av bidragande faktorer. Utrymme bör främst ges åt anbudsunderlagets omfattning av formkrav, där varje tilläggskrav torde medföra ytterligare tids- och – resursutnyttjande. Tids- och – resursutnyttjande som påverkar den upphandlande myndigheten, men främst med bakgrund av uppsatsens syfte, anbudsgivaren. Utökningar av direktiv, lag och förordning som skall implementeras i upphandlande myndighets anbudsunderlag kan tyda på ökade transaktionskostnader för deltagande anbudsgivare. Likväl som att avskräcka denne. Sådana utökningar av formkrav kan delvis härledas till tillägg av miljö- och – säkerhetskrav vid motorfordonsupphandlingar, vars utveckling blivit mer extensiv.

Upphandlingens värde torde även påverka anbudsdeltagandet. Majoriteten av de studerade primärkommunala motorfordonsupphandlingarna understiger tröskelvärdet. Myndigheten påbjuds ändock beakta tämligen omfattande regelkrav i upphandlingslagstiftning, trots upphandlingens möjligen lågt betraktade värde. Indikationer av det lågt betraktade upphandlingsvärdet och tämligen höga transaktionskostnader torde påverka anbudsgivarens inställning att delta.

Avsaknaden av en sammanställd svensk nationell upphandlingsdatabas, tyder på att potentiella motorfordonsleverantörer föranleds abonnera på avgiftsbelagda upphandlingsdatabaser. Kommersiella databaser som genom avgiftsersättning sammanställer gångna såväl som aktuella motorfordonsupphandlingar. Därvid torde tillgången av sådana databaser påverka anbudsgivarens transaktionskostnader i avseende av sök kostnader.

Uppsatsförfattarna ser vidare för egen del fördelen som en effektivare informationsdatabas kunnat ge förevarande uppsats i avseende av jämförelser. En tillgänglig nationell databas som samlade fler aspekter upphandlingsrelaterad information, torde möjliggöra betydande infallsvinklar. Infallsvinklar som i uppsatsens hänseende tillät att fler år av motorfordonsupphandlingar studerades. Därigenom torde möjligen uppsatsen kunna ges förbättrad information om anbudsdeltagandet minskade nämnvärt då miljö- och – säkerhetskrav utökades. Information som möjligen kunnat stärka ansatsen om transaktionskostnadsproblematik vid motorfordonsupphandlingar.

7.2 FÖRSLAG TILL FRAMTIDA FORSKNING

Planerandet och operationaliseringen av uppsatsen har gett uppsatsförfattarna lärrika erfarenheter. Dels i form av vilka faktorer uppsatsförfattarna skulle beaktat annorlunda om uppsatsen skulle utföras på nytt. Uppsatsförfattarna upplever att transaktionskostnader inom upphandlingsområdet är problematiska likväl som relevanta att studera. Därvid bör ytterligare forskning kunna bidra till att fylla luckor inom ett relativt outforskat område.

Uppsatsförfattarna upplever att behov finns för att genomföra mer tidsomfattande jämförelser av anbudsdeltagande. Jämförelser som tar hänsyn till faktorer såsom konjunktursvängningar såväl som hur upphandlingsvärdet indikerar att påverka anbudsdeltagandet.

Uppsatsförfattarna upplever att en erfaren nationalekonom möjligen kunnat överföra och anpassa Jerker Holms beräkningar av transaktionskostnader till anbudsgivaren/leverantören.

Om så vore möjligt, torde mer entydiga svar om hur transaktionskostnader påverkar anbudsgivaren. Möjligen skulle sådana studier ge betydande infallsvinklar om hur mindre företag genom anbudsförfarande skulle kunna ges bättre förutsättningar vid offentlig upphandling.

8. KÄLLFÖRTECKNING

Bryman, Alan, 2011: Samhällsvetenskapliga metoder (uppl. 2), översättning Björn Nilsson, Malmö, Liber AB 2011.

Cooter, Robert, Ulen, Thomas, 2004: Law and economics (uppl. 4). Pearson Education Inc. Boston, 2004.

Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik, Wängnerud, Lena, 2007: Metodpraktikan – *Konsten att Studera Samhälle, Individ och Marknad*. Norstedts Juridik AB. Vällingby 2010.

Pedersen, Kristian, 2011: Upphandlingens grunder – *en introduktion till offentlig upphandling och upphandling i försörjningssektorerna*. Jure förlag. Stockholm 2011.

Krzeminska, Anna, 2008: Determinant and management of Make-and-Buy – *An extension to transaction cost economics*. Gabler förlag. Wiesbaden 2009.

Lundmark, Robert, 2010: Mikroekonomi – *Teori och tillämpning*. Studentlitteratur AB, Lund 2010.

Nilsson, Jan-Eric, Bergman, Mats, Pyddoke, Roger, 2005: Den svåra beställarrollen – *Om konkurrensutsättning och upphandling i offentlig sektor*. SNS förlag. Elanders infologistics väst AB, Mölnycke 2005

Statens offentliga utredningar, 2011: På jakt efter den goda affären– *analys och erfarenheter av den offentliga upphandlingen, delbetänkande av Upphandlingsutredningen 2010* (SOU 2011:73). Finansdepartementet, Stockholm 2011.

Statens offentliga utredningar, 2012: Upphandlingsstödet Framtid (SOU 2012:32). Socialdepartementet, Stockholm, 2012.

Statens offentliga utredningar, 2010: Innovationsupphandling (SOU 2010:56). Näringslivsdepartementet, Stockholm 2010.

Estache, Antonio & Iimi, Atsushi, 2009: Bidder's Entry and Auctioneer's Rejection – *Applying a Double Selection Model to Road Procurement Auctions*. Policy research working paper 4855, World Bank, 2009.

Harstad, Roland M, 2008 : Does a Seller Really Want Another Bidder?, *Applied Economics Research Bulletin*, Mars 2008, Missouri.

Edwardsson, Eva & Moius, Daniel, 2009: Effektivare offentlig upphandling – *problem och åtgärder ur ett rättsekonomiskt perspektiv*”, Forskningsrapport, 2009:4, Skriven på uppdrag av Konkurrensverket, Stockholm 2009.

Lundberg, Sofia 2005: Restrictions on competition in municipal competitive public procurement in Sweden, *International Advances in Economic Research*, Volume 11, Issue 3, s 329-342, Dordrecht Augusti 2005.

Bergman, Mats & Stake, Johan 2012: Bid distribution and transaction costs. Nationalekonomiska Institutionen, Stockholms Universitet, Stockholm, mars 2012.

Fryksdahl, Ann & de Jounge, Malin 2010: Upphandlingsreglerna – *en introduktion*. Upphandlingsskrift skriven på uppdrag av Konkurrensverket, Stockholm ISBN 978-91-88566-09-6.

Prop. 2009/10:180: Nya rättsmedel på upphandlingsområdet, Socialdepartementet, Stockholm 2009.

SFS 2007:1091: Lag om offentlig upphandling

SFS 2008:962: Lag om valfrihetssystem

SFS 2009:1: Förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor

SFS 2011:846: Lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Direktiv 2008/50/EG: Om luftkvalitet och renare luft i Europa

Rapport 2012:3: Siffror och fakta om offentlig upphandling, Rapport skriven på uppdrag av Konkurrensverket, Stockholm 2012.

Bilaga 1 Studerade motorfordonsupphandlingar år 2009

| <u>Annons-ID</u> | <u>Diariennr./Datum</u> | <u>Antal anbud</u> | <u>Förfarande</u> | <u>Värderingskriterie</u> | <u>Kommun</u> |
|------------------|-------------------------|--------------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| 2279259 | 010-2009 | 5 | öppet | Lägsta pris | Nässjö |
| 2169105 | 2009-010 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Strömsund |
| 2320396 | 2009.1605.054 | 4 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Karlskrona |
| 2218773 | 2009-26 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Kalmar |
| 2324293 | 5975 | 4 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Västervik |
| 2358958 | 5982 | 4 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Västervik |
| 2152483 | 5913 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Västervik |
| 2211413 | 2009/56 | 4 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Sala |
| 2135251 | 56/2009 | 1 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Sala |
| 2348645 | 2009/987-VMA-061 | 3 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Västerås |
| 2119510 | TN226/2009 | 5 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Örebro |
| 2105851 | 09-000056 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Laholm |
| 2364367 | KS2009/0294 | 7 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Halmstad |
| 2147136 | KS2009/0110 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Halmstad |
| 2107220 | 2008-2412 | 1 | förenklat | Lägsta pris | KF Gävleborg |
| 2194958 | 09;89 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Kristinehamn |
| 2299641 | DNR2009/111 | 2 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Säffle |
| 2320402 | DNR2009-242 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Arvika |
| 2119483 | TN09/63 050 | 4 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Kils |
| 2304835 | (9451-09-01) | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Karlstad |
| 2196225 | (9375-08-01) | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Karlstad |
| 2369676 | UH-09-60 | 3 | öppet | Lägsta pris | Sundsvall |
| 2317963 | UH-09-65 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Sundsvall |
| 2358018 | KS2009/474 | 4 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Vansbro |
| 2369850 | 2009-049 | 6 | öppet | Lägsta pris | Uppsala |
| 2278297 | (2009-08-31) | 6 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Eksjö |
| 2319330 | IN422541-skåpbil | 4 | förenklat | Lägsta pris | Tranås |
| 2352847 | (2009-12-02) | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Eksjö |
| 2185761 | IN422529-hyrpersonbilar | 2 | förenklat | Lägsta pris | Tranås |
| 2270977 | IN422539-transport | 3 | öppet | Lägsta pris | Tranås |
| 2105824 | 01/2009 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Vaggeryds |
| 2112108 | IN422523-personbilar | 1 | förenklat | Lägsta pris | Tranås |
| 2157720 | IN422526-transport | 5 | öppet | Lägsta pris | Tranås |
| 2124215 | (09-03-26) | 8 | öppet | Lägsta pris | Sävsjö |
| 2172213 | (2009-04-21) | 4 | förenklat | Lägsta pris | Kinda |
| 2231532 | UH-09-70 | 3 | förenklat | Lägsta pris | Motala |
| 2350426 | UH-09-191 | 2 | öppet | Lägsta pris | Skellefteå |
| 2308258 | UH-09-162 | 3 | förenklat | Lägsta pris | Skellefteå |
| 2264333 | UH-09-122 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Skellefteå |
| 2259084 | 2009-281 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Ängelholm |
| 2345934 | 2009/1393-070 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Kristianstad |
| 2231489 | (2009-09-01) | 2 | förenklat | Lägsta pris | Eslöv |
| 2295494 | 2009/1053.070 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Kristianstad |
| 2131049 | (2009-04-06) | 3 | förenklat | Lägsta pris | Sjöbo |
| 2144011 | (2009-06-02)visab | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Malmö |
| 2160334 | 2009/452.070 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Kristianstad |
| 2219933 | KS2009/0475 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Lund |
| 2214724 | KS2009/0388 | 3 | förenklat | Lägsta pris | Lund |
| 2251304 | (2009-09-25) | 3 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Udevalla |
| 2281211 | (0867/09) | 3 | förenklat | Lägsta pris | Öckerö |

Bilaga 2 Studerade motorfordonsupphandlingar år 2010

| <u>Annons-ID</u> | <u>Diariennr.</u> | <u>Antal anbud</u> | <u>Förfarande</u> | <u>Värderingskriterie</u> | <u>Kommun</u> |
|------------------|------------------------|------------------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| (8697-06-25 00) | 0154/10UH-10-2 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Göteborg |
| 2614829 | KSF2010/154 | 1 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Sala |
| 2676527 | 10-13-leasingbilar | 3 | öppet | Lägsta pris | Tingsryd |
| 2524011 | U-10-32 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Växjö |
| 2623233 | TSN§183/20101118 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Vimmerby |
| 2634673 | 2010-26 | 6 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Kalmar |
| 2624329 | 2010/57 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Sala |
| 2625601 | 2011-02-10-sopbil | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Karlskoga |
| 2622959 | 2010 296 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Nora |
| 2478530 | KS282/2009 | 1 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Örebro |
| 2470590 | 2010-ks0104 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Falkenberg |
| 2578898 | 2010 ks-430 | 5 | förenklat | Lägsta pris | Falkenberg |
| 2589225 | ks2010-459 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Falkenberg |
| 2552126 | 2010-ks422 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Falkenberg |
| 2591416 | ks2010460 | 1 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Falkenberg |
| 2440460 | svn 2010/0007 | 4 | öppet | Lägsta pris | Varberg |
| 2848302 | ks2010/0431 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Halmstad |
| 2457231 | 2010-3033 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Gävleborg |
| 2422962 | IE2010/11 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Sandviken |
| 2447793 | 2009-2832 | 2 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Gävleborg |
| 2502493 | 2010-3047 | 2 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Gävleborg |
| 2408528 | ks/2010:108-054 | 1 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Katrineholm |
| 2653599 | ks/2010:646-051 | 5 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Katrineholm |
| 2426887 | 2010-204 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Arvika |
| 2470576 | UPH2010/19 | 1 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Årjäng |
| 2679518 | (2011-01-31) | 1 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Timrå |
| 2676499 | 12285 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Sundsvall |
| 2583042 | (2010-09-17) | 1 | förenklat | Lägsta pris | Sundsvall |
| 2507624 | 014-2010 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Nässjö |
| 2525578 | 007-2010 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Nässjö |
| 2400777 | 2010-003 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Uppsala |
| 2449378 | KS2010/89 | 4 | öppet | Lägsta pris | Enköping |
| 2574103 | 10-020 | 5 | öppet | Lägsta pris | Uppsala |
| 2675400 | 2E+07 | 3 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Nässjö |
| 2679670 | vsn2010/111 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Enköping |
| 2581043 | 40/2010-hyrbilar | 4 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Värnamo |
| 2678314 | UH-2010-5 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Vetlanda |
| 2622720 | 10/131 | 3 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Jönköping |
| 2420588 | 10TEK126 | 2 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Piteå |
| 2585243 | leasingminibuss2010-09 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Kiruna |
| 2620970 | (66/10) | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Piteå |
| 2583049 | UC-2010-155 | 5 | öppet | Lägsta pris | Linköping |
| 2505142 | UC-2010-94 | 2 | förenklat | Lägsta pris | Linköping |
| 2471709 | UH-10-45 | 2 | öppet | Lägsta pris | Linköping |
| 2551054 | (2010:8) | 4 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Storuman |
| 2635658 | 10117 | 3 | förenklat | Lägsta pris | Umeå |
| 2467203 | UH-10-14 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Lycksele |
| 2414790 | UH-10-6 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Lycksele |
| 2414790 | UH-10-6 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Lycksele |
| 2438037 | 2010/203-050 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Trollhättan |

Bilaga 3 Studerade motorfordonsupphandlingar år 2011

| <u>Annons-ID</u> | <u>Diariennr.</u> | <u>Antal anbud</u> | <u>Förfarande</u> | <u>Värderingskriterie</u> | <u>Kommun</u> |
|------------------|-----------------------|--------------------|-------------------|---------------------------|---------------|
| 2820271 | 11-715-61 | 2 | Öppet | Lägsta pris | Gislaved |
| 2727137 | 11/009 | 1 | Förenklat | Lägsta pris | Härjedalen |
| 2734406 | 11/7 | 1 | Förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Alvesta |
| 2906429 | sopmaskin(2011-10-06) | 4 | Förenklat | Lägsta pris | Ronneby |
| 2897008 | KS.SEF.2011.116.050 | 3 | Öppet | Ek. mest fördelaktiga | Karlskrona |
| 2723462 | 6111 | 2 | Förenklat | Lägsta pris | västervik |
| 2770173 | 6204 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Oskarshamn |
| 2959884 | upphandling-hyrbil | 2 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Mörbylånga |
| 2944876 | 2011-59 | 4 | öppet | Lägsta pris | Kalmar |
| 2798736 | TFK2011/19 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Sala |
| 2759038 | (11/12) | 2 | öppet | Lägsta pris | Fagersta |
| 2817861 | (2011-06-17) | 3 | förenklat | Lägsta pris | Hällefors |
| 2714576 | TN232/2011 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Örebro |
| 2827985 | 11-619-62 | 3 | förenklat | Lägsta pris | Hylte |
| 2834633 | KS2011/0702 | 1 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Varberg |
| 2945865 | KS2011/0587 | 4 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Halmstad |
| 2803059 | UH-11-41 | 2 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Kungsbacka |
| 2730437 | 2011-3482 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Gävleborg |
| 2878775 | KK11/311 | 3 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Nyköping |
| 2752951 | UH-11-6 | 2 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Eskilstuna |
| 2801628 | 2011-220 | 1 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Arvika |
| 2797160 | (2011-06-21) | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Kil |
| 2810207 | (18:2011) | 1 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Sunne |
| 2884587 | (9615-11) | 2 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Hammarö |
| 2939696 | 2011/255 | 5 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Smedjebacken |
| 2977308 | 11-049 | 4 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Uppsala |
| 2750538 | 017-2011 | 3 | förenklat | Lägsta pris | Nässjö |
| 2800490 | IN422599 – Pick-Up | 2 | förenklat | Lägsta pris | Tranås |
| 2993502 | UH-2011-41 | 3 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Vetlanda |
| 2743978 | Ks 166-2011 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Boden |
| 2734494 | SSK 2011-02 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Kiruna |
| 2757794 | AME 2011-03 | 1 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Kiruna |
| 2756732 | (2011-06-16) | 4 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Piteå |
| 2919214 | UH-11-69 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Mölby |
| 2893471 | UH-2011-036 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Motala |
| 2992486 | UH-2011-116 | 5 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Skellefteå |
| 2903332 | 11064 | 3 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Umeå |
| 2760237 | 2011/375.070 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Kristianstad |
| 2935831 | 11/14) | 2 | förenklat | Lägsta pris | Eslöv |
| 2776036 | 40/2011 | 4 | öppet | Lägsta pris | Uddevalla |
| 2808843 | KS2011/1257 | 2 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Kungälv |
| 2780067 | 2011.158 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Alingsås |
| 2711091 | (2011-02-25) | 2 | förenklat | Lägsta pris | Vara |
| 2791318 | (2011-05-24) | 2 | förenklat | Lägsta pris | Munkedal |
| 2738723 | 11/6) | 3 | förenklat | Lägsta pris | Marks |
| 2725787 | KS 2011-064 | 3 | öppet | Lägsta pris | Munkedal |
| 2719209 | 110006 | 3 | öppet | Ek. mest fördelaktiga | Skövde |
| 2712293 | KA 2011/78 | 1 | förenklat | Ek. mest fördelaktiga | Sotenäs |
| 2708379 | (2011-01-31) | 2 | förenklat | Lägsta pris | Lysekil |
| 2717763 | 2011:20 | 1 | förenklat | Lägsta pris | Botkyrka |

