

Förstudie

Drivmedel

Bakgrund

Nuvarande ramavtal för drivmedel löper ut den 15 september 2027. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har därför genomfört en förstudie för att utvärdera hur tidigare ramavtal har fungerat. Förstudiens syfte har bland annat varit att identifiera eventuella förändringar i den offentliga sektorns behov, kartlägga efterfrågan och analysera marknadens utbud.

Av förstudien framgår att det finns ett fortsatt intresse och behov av ramavtal för drivmedel bland de avropsberättigade myndigheterna. De nuvarande ramavtalen tillgodoser till stor del de behov som finns av de drivmedel som tillhandahålls inom ramavtalet.

Omsättning på nuvarande ramavtal

Omsättningsstatistiken nedan avser perioden kvartal fyra (4) år 2023 till och med kvartal tre (3) år 2025. Statistiken baseras på uppgifter från de tre ramavtalsleverantörerna och är angiven exklusive moms och punktskatter.

Tabell 1. Omsättning per år och kvartal (SEK)

ÅR	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Totalt
2023				81 292 090	81 292 090
2024	52 484 630	53 692 007	41 393 760	47 165 371	194 735 768
2025	42 129 650	36 805 284	39 067 088		118 002 0222
Totalt SEK					394 029 880

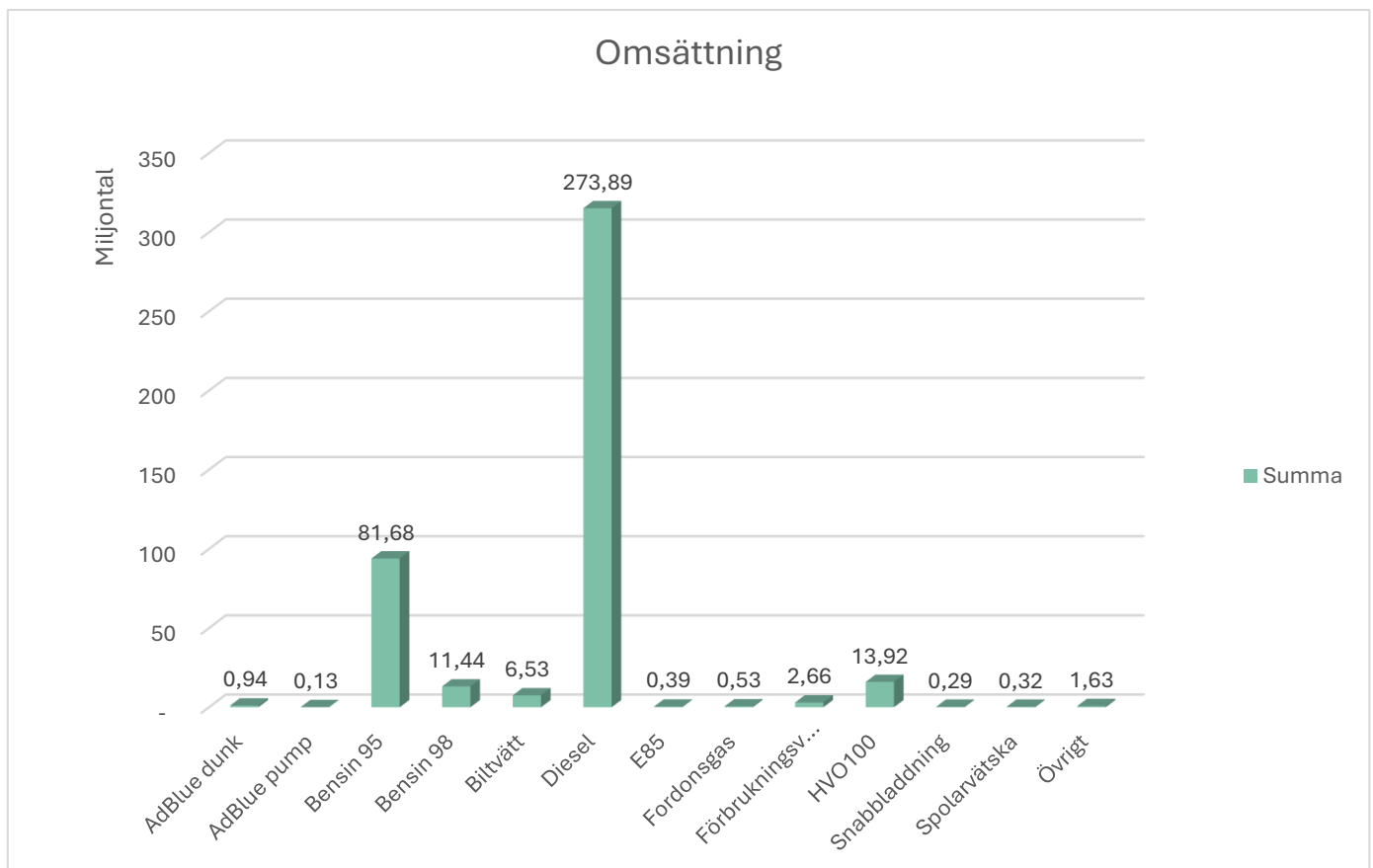
Statistiken baseras på omsättningen som ramavtalsleverantörerna har redovisat



Omsättning på nuvarande ramavtal, fortsättning

Statistiken baseras på omsättningen som ramavtalsleverantörerna har redovisat

Diagram 1. Perioden kvartal fyra (4) år 2023 till och med kvartal tre (3) år 2025 (SEK)



Statistiken baseras på omsättningen som ramavtalsleverantörerna har redovisat



Sammanfattning av myndighetsenkät

- Av totalt 216 tillfrågade myndigheter var det 150 myndigheter som inte besvarade enkäten.
- Bland de myndigheter som besvarade enkäten hade 34 myndigheter genomfört avrop från det aktuella ramavtalet, medan 32 myndigheter inte hade gjort några avrop.
- Den huvudsakliga orsaken till att nuvarande ramavtalet inte användes var att fordon saknas hos myndigheten.
- Av de myndigheter som svarat på enkäten uppgav 46 procent att de planerar att avropa även från det kommande ramavtalet. Ytterligare 15 procent var osäkra på om de kommer att avropa framöver.
- 38 procent av de myndigheter som avropat från ramavtalet uppger att mer än hälften av deras fordonsflotta kommer att vara eldriven inom fem år.
- 37 procent av de avropsberättigade myndigheterna anger att de dagligen använder publika laddstationer.
- 80 procent uppger att de har behov av snabbladdning längs större vägar på väg mot slutdestination.
- 80 procent anger att myndighetens egna miljömål är en viktig faktor vid val av drivmedel.
- Majoriteten av myndigheterna föredrar att betala drivmedel med drivmedelskort, medan endast en mindre andel använder appbetalning eller vanliga betalkort.

Sammanfattning av referensgruppen

- Myndigheterna upplever att ramavtalet erbjuder god täckning för fossila drivmedel.
- Flera myndigheter framhåller att inte alla stationer erbjuder snabbladdning för elfordon, vilket begränsar tillgängligheten.
- En majoritet av myndigheterna i referensgruppen har redan en betydande andel elfordon i sin fordonsflotta eller planerar att öka andelen eldrivna fordon inom de närmaste åren.
- Referensgruppen uttrycker ett behov av tillgång till obemannade laddstationer för elfordon.
- Ett mindre antal myndigheter efterfrågar även möjlighet till långsamladdning.



- Några myndigheter har miljöpolicys som styr mot ökat nyttjande av HVO100, vilket påverkar deras behov och val av leverantör.
- Myndigheterna värdesätter möjligheten att betala drivmedel med drivmedelskort, som upplevs som ett effektivt och administrativt enkelt betalningssätt.
- Det finns en uppfattning om att tillgängligheten av HVO100 varierar mellan leverantörerna, vilket påverkar myndigheternas möjlighet att följa sina miljömål.
- Myndigheterna uppskattar att ramavtalet även möjliggör köp av fordonstvätt och tillhörande produkter.

Sammanfattning av leverantörsmöten –Fokus på Fossila bränslen

- Samtliga aktörer som deltagit i dialogen uppger att de har full nationell täckning av tankstationer för fossila drivmedel.
- Antalet bemannade respektive obemannade stationer varierar mellan aktörerna.
- Tillgången till fordonstvättar skiljer sig åt mellan leverantörerna, både i antal och geografisk spridning.
- Leverantörerna erbjuder generellt ett brett och varierat produktsortiment, och strävar efter att hålla ett så enhetligt utbud som möjligt i sina butiker.
- Efterfrågan på fordonsgas för personbilar har minskat successivt under senare år.
- HVO100 lyfts fram som ett mer förnybart alternativ, men den högre produktionskostnaden innebär högre prisnivåer för kunden.
- Utbyggnaden av tankstationer som erbjuder HVO100 sker i olika takt hos de olika aktörerna.
- Leverantörerna framhåller att marknadsutvecklingen och politiska beslut har stor påverkan på dagens prisnivåer för fossila och förnybara drivmedel.
- Under förstudien har projektet även träffat externa aktörer som erbjuder drivmedelskort och betalningslösningar, fristående från både fossila och eldrivna leverantörskedjor.



Sammanfattning av leverantörsmöten –Fokus på snabbladdning (el)

- Laddinfrastrukturen har expanderat kraftigt under de senaste åren, och utvecklingen bedöms fortsätta i snabb takt hos majoriteten av aktörerna på marknaden.
- Marknaden består av olika typer av aktörer, vars tjänsteutbud och tekniska lösningar varierar.
- Flera aktörer arbetar successivt med att bygga ut laddinfrastruktur i områden där täckningen i dag är bristfällig.
- Samtliga laddinfrastrukturaktörer erbjuder RFID-baserade betalningslösningar (taggar) som komplement till app- och/eller kortbetalning.
- Leverantörerna uttrycker ett behov av incitament för att kunna utveckla och expandera sina tjänster och produkter, särskilt i områden där utbyggnaden är kostsam eller kommersiellt utmanande.

Sammanfattning av Bransch/expertorganisations och expertmyndighetsmöten

Projektet har under förstudien fört dialog med branschorganisationer, expertorganisationer och relevanta myndigheter inom drivmedelsområdet för att få en samlad och aktuell bild av marknadsstrukturen.

- Teknikutvecklingen inom drivmedels- och fordonsområdet går mycket snabbt, vilket påverkar både utbud och efterfrågan.
- Elektrifieringen av transportsektorn är en central del av omställningen från fossila till förnybara drivmedel, och utvecklingen är tydligt pågående både vad gäller fordonsflottan och utbyggnaden av laddinfrastruktur.
- Tillgången till HVO100 ökar successivt, i takt med att efterfrågan stiger från både tung trafik och personbilar. HVO100 utgör i dag cirka 10 procent av den totala dieselmarknaden.
- Biogasens infrastruktur är inte heltäckande, utan i högre grad anpassad efter lokala och regionala behov.



- EU:s AFIR¹-förordning ställer krav på transparens och tillgänglighet vid publik elbilsladdning, bland annat genom krav på tydlig prisinformation och möjlighet till direktbetalning.
- Reduktionsplikten styr mot ökad användning av biodrivmedel med god klimatprestanda, vilket påverkar både produktion och efterfrågan på marknaden.

Sammanfattning av fokusområden

Under förstudien har Kammarkollegiet arbetat med ett antal centrala fokusområden som bedömts vara särskilt viktiga för den kommande upphandlingen. Nedan följer en sammanfattning av de huvudsakliga iakttagelser och områden som förstudien har kunnat identifiera.

Miljö och Hållbarhet

- Spårbarhet för samtliga drivmedel är av stor betydelse, särskilt för att säkerställa miljöprestanda och uppfylla myndigheternas hållbarhetskrav.
- Det finns begränsningar i möjligheten att ta fram fullständig spårbarhetsdokumentation för fossila bränslen, vilket påverkar transparensen i leverantörskedjan.
- Det reviderade förnybartdirektivet (RED III) ställer krav på transparens och spårbarhet för förnybar energi. För el som används som drivmedel säkerställs spårbarheten genom EU:s system med ursprungsgarantier, vilket gör det möjligt att verifiera elens förnybara ursprung.
- I dagsläget finns endast en Svanen-certifierad tankstation avseende fordonstvätt, vilket visar att marknaden fortfarande är under utveckling inom detta område. Samtliga aktörer som projektet har fört dialog med uppger dock att deras tvättanläggningar använder miljömärkta produkter och att anläggningarna är godkända enligt respektive kommuns krav.
- EU:s medlemsstater förväntas höja sina nationella krav på inblandning av förnybara drivmedel för att uppfylla sina klimatåtaganden till år 2030.

¹ [Alternative Fuels Infrastructure Regulation](#).



Informationssäkerhet

- Samtliga leverantörer arbetar enligt framtagna kvalitetssäkerhetsrutiner.

Försörjningstrygghet

- Vid kris eller krig kan förutsättningarna för drivmedelsförsörjningen förändras avsevärt. Energimyndigheten är sedan tidigare sektorsansvarig myndighet för energiförsörjningen inom beredskapssektorn.
- Myndigheter arbetar i olika omfattning med frågor kopplade till försörjningstrygghet.
- Marknadsaktörer har i dagsläget olika typer av lösningar och rutiner för hantering vid kris eller krig, vilket innebär att beredskapsnivån varierar mellan aktörerna.

Tillgänglighet

- Drivkraft Sverige och Svenska institutet för standarder (SIS) har tagit fram en teknisk specifikation, *Tillgängliga laddningsplatser för elfordon – Krav och rekommendationer (SIS PK642)*. Under augusti har även ett standardiseringsarbete påbörjats på EU-nivå med fokus på tillgänglighet vid laddning.
- Tillgängligheten vid vissa tankstationer är begränsad för personer med funktionsnedsättning, och en viktig orsak är hur pumparnas reglage är utformade för att uppfylla säkerhetskrav. Europeiska standarden SS-EN 13617-1 anger säkerhetskrav för konstruktion och utformning av drivmedelspumpar.

E-handel

- Aktörer på marknaden kan erbjuda PEPPOL-fakturer. För att detta ska fungera korrekt är det dock avgörande att leverantörerna får samtliga nödvändiga uppgifter från kunden samt att avropande myndigheter aktivt följer upp att de mottar PEPPOL-fakturer från sina operatörstjänster.
- Att få rabatter visualiserade på fakturer i PEPPOL-format kräver ett fortsatt arbete.

Utvecklingsområden och slutsatser

Förstudien visar att marknaden befinner sig i en kraftig omställning, där elektrifiering, hållbarhet och försörjningstrygghet driver utvecklingen. Samtidigt kvarstår betydande skillnader mellan marknadsaktörer när det gäller tillgänglighet, spårbarhet och beredskap. Myndigheternas behov förändras snabbt, särskilt



kopplat till eldrift och snabbladdning, vilket ställer högre krav på kommande ramavtal. Nedan följer en sammanfattning av de huvudsakliga slutsatser som framkommit genom iakttagelserna under förstudien.

- Ramavtalets omsättning uppgår till cirka 394 miljoner kronor för perioden Q4 2023 – Q3 2025. Omsättningen fördelas mellan ramavtalsleverantörerna Circle K, OKQ8 och Preem, i nämnd ordning.
- Myndigheterna visar ett starkt skifte mot eldrift, med stort behov av snabbladdning längs större vägar.
- Tillgången till HVO100 och andra förnybara drivmedel varierar mellan leverantörer och kan påverka myndigheternas möjligheter att nå miljömål.
- Laddinfrastrukturen byggs ut snabbt, men täckningen är ojämn och utvecklingstakten skiljer sig åt mellan aktörer.
- Elektrifieringen och EU-krav (RED III, AFIR) driver marknaden mot ökad transparens, spårbarhet och tillgänglighet.
- Spårbarheten för fossila bränslen är begränsad, medan elens ursprung kan verifieras via ursprungsgarantier.
- Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning är otillräcklig vid vissa tank- och laddstationer, särskilt på trånga ytor.
- Leverantörer har olika nivåer av beredskap och rutiner för kris och krig; Energimyndigheten är sektorsansvarig för energiförsörjningen.
- Marknaden erbjuder PEPPOL-fakturerings.
- Myndigheterna värdesätter drivmedelskort, god geografisk täckning och enkel administration, samtidigt som efterfrågan på obemannade laddstationer ökar.