

Förstudierapport inom området Drivmedel

23.2-10742-2021



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

1 Sammanfattning	3
2 Inledning	4
3 Föregående upphandling	7
4 Nuvarande ramavtal	8
5 Information om ramavtalen	10
6 Offentlig sektors behov.....	11
7 Marknadsundersökning	19
8 Omvärldsanalys.....	27
9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd.....	28
10 Hållbarhet.....	29
11 Säkerhet	33
12 Krisberedskap.....	35
13 E-handel	37
14 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling.....	38
15 Slutsatser	39
16 Källförteckning.....	40

1 Sammanfattning

Det nuvarande ramavtalet för drivmedel löper ut 2023-09-15, givet att samtliga förlängningsoptioner utnyttjas. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har därav initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling ska genomföras.

Förstudien omfattar en analys av marknaden innehållande utveckling och förändring på området samt en kartläggning av hur myndigheternas behov av drivmedel ser ut. Av direktivet framgår att projektet även ska utreda möjligheten att upphandla laddning för elbilar.

Marknadsundersökningen har skett i form av möten med fyra leverantörer inom det aktuella ramavtalsområdet samt möten med två leverantörer för laddning av elbil, därutöver har möten genomförts med två branschorganisationer. Syftet med mötena var att kartlägga marknadens utbud, att fånga upp deras synpunkter på det befintliga ramavtalet och ge dem möjlighet att komma med synpunkter gällande upplägg av en eventuell kommande upphandling.

Behovsundersökningen har skett i form av en enkät som skickats ut till 222 avropsberättigade myndigheter och som resulterat i 142 svar vilket motsvarar 64 procent av myndigheterna. I enkäten har myndigheterna bland annat fått besvara frågor om hur det nuvarande ramavtalet har fungerat, framtida behov och hur en eventuell upphandling bör utformas. Därtill har två referensgruppsmöte med representanter från olika myndigheter genomförts där ett antal frågor, kopplade till området, har diskuterats mer ingående.

Utöver ovan nämnda delar har projektgruppen haft separata möten med MSB, Energimyndigheten och Drivkraft Sverige i syfte att diskutera krav och förutsättningar för krisberedskap.

Utifrån vad som framkommit från respondenter i myndighetsenkäten, referensgruppsdeltagarna och möten med leverantörer gör projektgruppen bedömningen att nuvarande ramavtal som helhet fungerar bra.

Sammantaget har projektgruppen funnit att det finns behov av ett statligt ramavtal inom området drivmedel och rekommenderar således att Kammarkollegiet beslutar att en ramavtalsupphandling genomförs.

Förstudierapporten framtagen av:

Fredrik Björnström och Matilda Sjögren



2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Kammarkollegiet och omfattar Drivmedel.

Kammarkollegiet har ansvaret för upphandlingsverksamheten inom den statliga inköpssamordningen. Detta innebär att myndigheten har som uppdrag att ingå ramavtal för varor och tjänster som är avsedda för andra statliga myndigheter.

Enligt förordningen (1998:796) om statlig inköpssamordning ska det finnas ramavtal eller andra gemensamma avtal som effektiviserar upphandlingarna för varor och tjänster som myndigheterna upphandlar ofta, i stor omfattning eller som uppgår till stora värden.

2.2 Syfte med förstudien

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

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

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

2.3 Omfattning och avgränsningar i förstudien

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

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

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

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

2.4 Målgrupp

Förstudien riktar sig i första hand till följande målgrupper.

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

2.5 Metod för förstudien

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

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

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

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

Möte har hållits med ansvarig ramavtalsförvaltare från Kammarkollegiet.

Det kommer att göras en samlad bedömning av all information som inkommer i förstudien för att på så sätt undersöka hur en eventuell upphandling ska utformas på bästa sätt. Det



kan innebära att förslag från enskilda intressenter inte alltid kan beaktas vid utformningen av en eventuellt kommande upphandling.

2.6 Definitioner och förklaringar

I förstudien förekommer ett antal begrepp som används i branschen. Dessutom har ett antal andra begrepp som är bra att känna till, med hänsyn till den kommande upphandlingen, definierats och förklarats. Se begrepp nedan:

- **AdBlue** - Är en tillsats för avgasrening i dieslbilar, tillsatsen omvandlar skadliga kväveoxider till ofarligt kväve och vattenånga.
- **Drivmedel** - Med drivmedel avses bränsle avsett för fordon såsom bensen, diesel, E85, fordonsgas eller el.
- **Elbil** - Fordon som drivs uteslutande på el.
- **Fossila drivmedel** - Med fossila drivmedel avses drivmedel som har sitt ursprung från olja eller naturgas såsom bensen, diesel och fordonsgas (om fordonsgasen har sitt ursprung från naturgas).
- **HVO** - HVO är en förkortning av hydrerad vegetabilisk olja. HVO är en fossilfri diesel som kan tillverkas av bland annat vegetabiliska oljor och animaliska fetter. HVO100 innehåller 100 % HVO medan HVO97 innehåller 97 % HVO och 3 % fossil diesel.
- **Laddhybrid** - Fordon som kan laddas med el och drivs med el i kombination med förbränningsmotor, oftast bensen.
- **Normalladdning** - Laddning av elbilar med laddeffekt upp till 22 kW laddning.
- **Raffinaderi** - Vid raffinaderier utvinns genom fraktionerad destillation bland annat bensen och diesel från råoljan.
- **Roaming** - Via roaming är det möjligt att ladda sin elbil hos andra laddnätverk utan att behöva skaffa ett nytt laddkort.
- **Snabbladdning** - Laddning av elbilar med 50 kW laddeffekt eller högre.



3 Föregående upphandling

3.1 Upphandlingsförfarande, tilldelningsgrund och tidpunkter för annonsering m.m.

Den föregående upphandlingen genomfördes enligt ett öppet förfarande och som tilldelningsgrund användes ekonomiskt mest fördelaktiga. Upphandlingsdokumentet annonserades den 2019-04-09 och sista anbudsdag var den 2019-05-13. Ramavtalen började gälla från och med den 2019-09-16.

3.2 Upphandlingens omfattning

Upphandlingen omfattade drivmedel vid stationstankning samt tillhörande varor och tjänster för bilens framförande och nyttjande.

3.3 Synpunkter och erfarenheter från föregående upphandling

Projektgruppen från föregående upphandling hade följande rekommendationer inför nästa upphandling:

- Utöka tidsplanen.
- Se över vilka drivmedelstyper som kan ha tillkommit och vilka som inte längre är aktuella. Utvecklingen och behovet av snabbladdning är särskilt intressant.
- Undersöka hur lagstiftningen på området har förändrats eftersom det politiska intresset för branschen är stort och miljöfokuset i samhället ökar.
- Undersöka hur drivmedlens och dess råvarors spårbarhet kan ha förändrats.
- Utredda vilka krav som kan ställas på leverantörernas krisberedskapsarbete då verksamheten avser en samhällsviktig funktion.
- Förtydliga formerna för inlämnande av stationsförteckning och kompletterande dokument samt hur hänvisning till listpriser ska ske.
- Förtydliga vilka sorters tankstationer som kan ingå i stationsförteckningen och på drivmedelskorten (t.ex. andra leverantörers tankstationer) och vilka priser som ska beaktas i utvärderingen.

4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen, som började gälla från den 2019-09-16, gäller till och med den 2022-09-15, med möjlighet till förlängning till och med 2023-09-15.

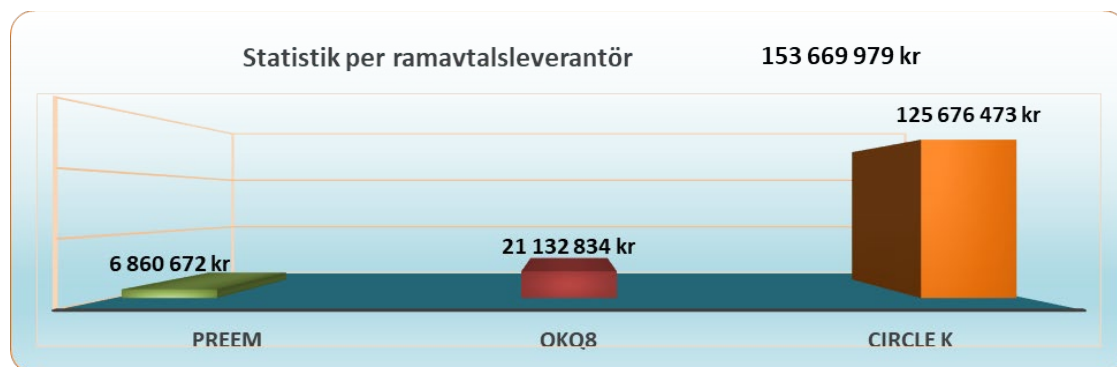
4.2 Antagna ramavtalsleverantörer

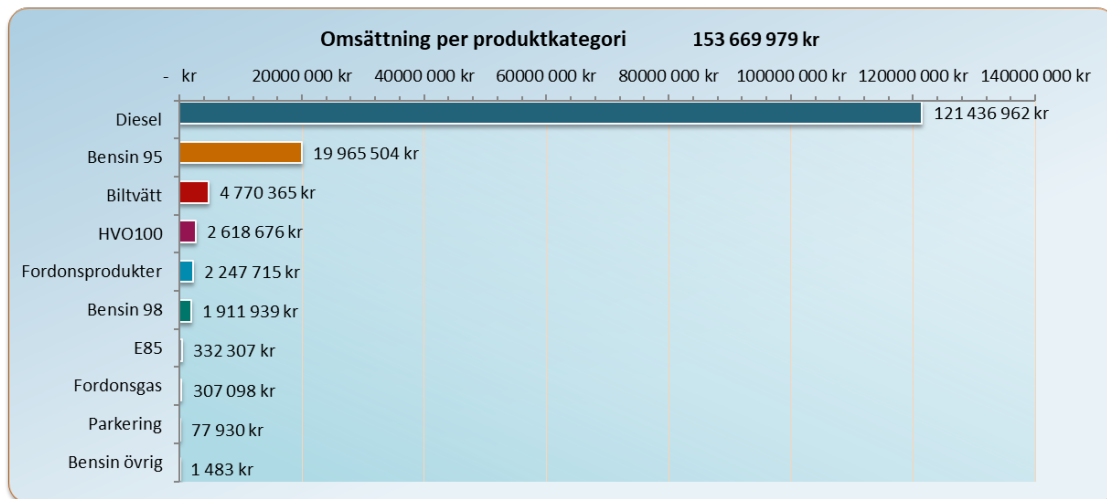
Följande ramavtalsleverantörer antogs:

- Cirkel K Sverige AB
- OK-Q8 AB
- Preem AB

4.3 Omsättning på ramavtalet

Nedan redovisas omsättningsstatistik avseende 2021. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av de tre ramavtalsleverantörerna och är exklusive moms och punktskatter.





4.4 Förvaltning av ramavtalet

Ramavtalet förvaltas av enheten för ramavtalsförvaltning vid Kammarkollegiet.



5 Information om ramavtalen

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

Kammarkollegiet genomför också regelbundet olika typer av seminarier kopplat till respektive ramavtalsområde, två så kallade Avropadagar riktade till myndigheter och tre leverantörsdagar fördelat på leverantörer inom IT-och telekom, resebranschen samt övriga varor och tjänster. Därutöver ges vägledning och stöd i samband med bl.a. avrop från ramavtalen via såväl mail som telefon.



6 Offentlig sektors behov

6.1 Inledning

För att kartlägga behovet inom offentlig sektor gällande det aktuella ramavtalsområdet samt samla in och analysera synpunkter på det befintliga ramavtalet har det i förstudien genomförts dels en enkätundersökning, dels två referensgruppsmöten med bland annat deltagare från de myndigheter som i enkäten, via avropa.se eller på annat sätt anmält sitt intresse för att ingå i referensgruppen.

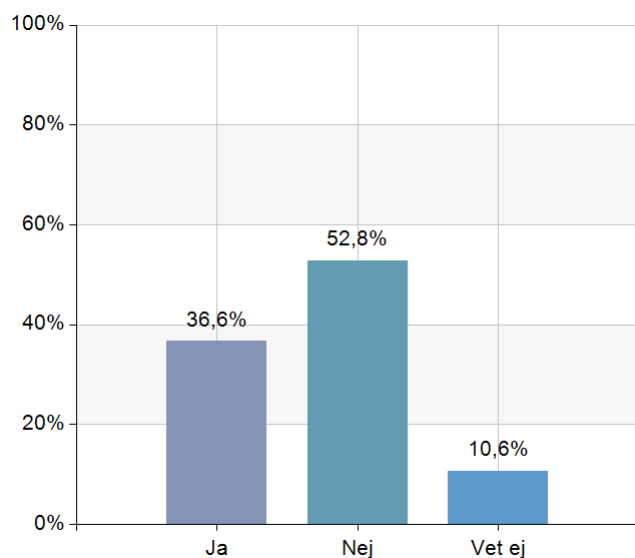
6.2 Myndighetsenkät

En enkät gick ut till 222 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 142 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 64 procent.

Syftet med enkäten var att undersöka behovet av samt önskemål kring varor och tjänster inom ramavtalsområdet. Vidare var syftet att ge myndigheterna möjlighet att dela med sig av sina erfarenheter rörande det befintliga ramavtalet och ge generella synpunkter avseende en eventuellt kommande upphandling av ett statligt ramavtal.

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

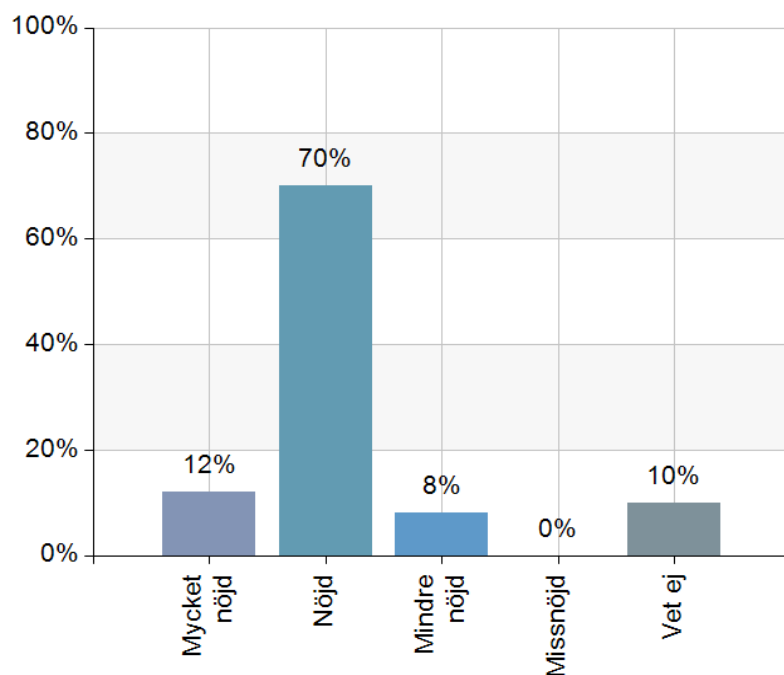
6.2.1 Har myndigheten avropat från det statliga ramavtalet för drivmedel?



36,6 procent av respondenterna har svarat att de har använt ramavtalet för drivmedel.

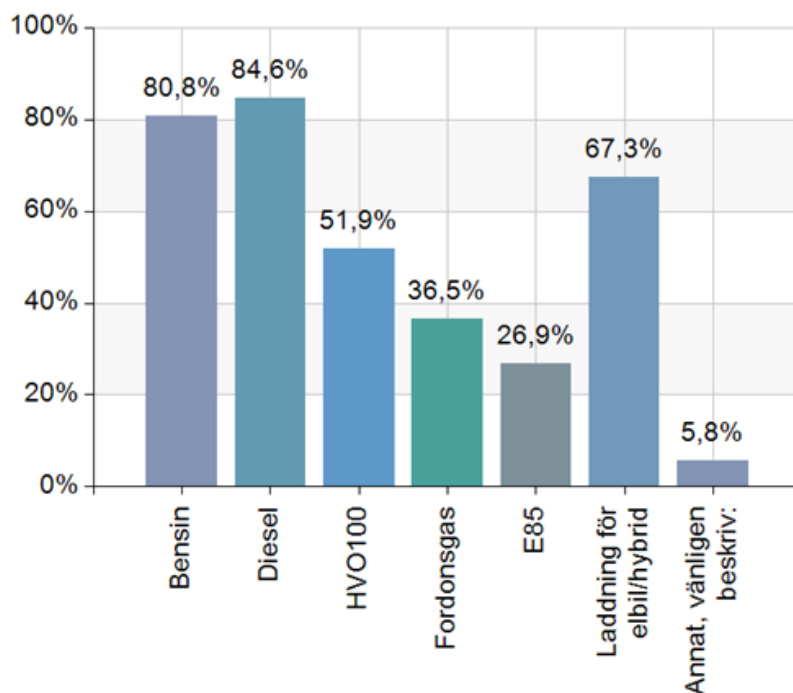
Av de 52,8 procent som angivit att de inte har använt ramavtalet så har 94,7 procent av dessa angivit att det beror på "Inget behov". De fick även frågan om de kommer att använda ramavtalet i framtiden och 98,6 procent svarar "Nej" eller "Vet ej".

6.2.2 Är ni nöjda med det statliga ramavtalet för drivmedel?



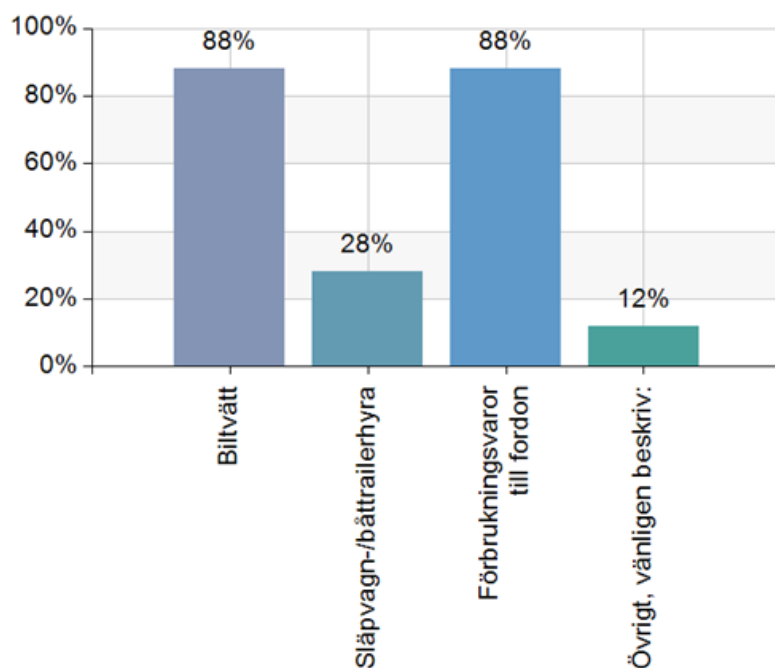
82 procent av respondenterna är "Mycket nöjda" eller "Nöjda" med ramavtalet, inga är "Missnöjda". Bland de "Mindre nöjda" nämns önskemål om bättre geografisk täckning och ökad tillgång till HVO100, fordonsgas och laddning av elbilar.

6.2.3 Vilka drivmedel har ni behov av?



Störst är efterfrågan av diesel följt av bensin vilket även bekräftas av försäljningsstatistiken. Att 67,3 procent efterfrågar laddning av bilar tolkar projektgruppen som att myndigheternas svar avser deras förväntade kommande behov då endast ett fåtal hittills har valt att lägga till möjlighet att snabbbladda på drivmedelskorten.

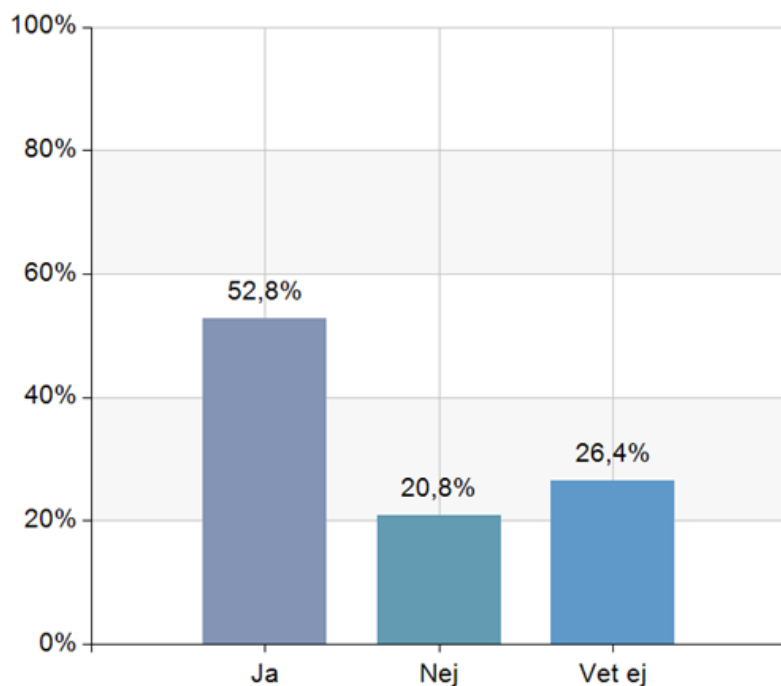
6.2.4 Vilka andra varor eller tjänster efterfrågar ni?



Efterfrågan av att kunna tvätta bilar och köpa förbrukningsvaror till bilar är stor, hela 88 procent, 28 procent efterfrågar hyra av släpvagn/båttrailer. Hyra av släpvagn/båttrailer har tidigare inte omfattats av ramavtalsområdet men lades till efter önskemål från myndigheter vid den senaste upphandlingen.

Av de som angivit "Övrigt" har flera beskrivit att de efterfrågar möjlighet att betala parkering. Betalning av parkering är ingen tjänst som ramavtalsleverantörerna själva tillhandahåller, deras kort kan ofta användas för betalning i P-automater och beloppet genomfaktureras då via drivmedelsleverantörerna, omsättningen av detta ingår inte i ramavtalet.

6.2.5 Har ni idag eller kommer ni under de kommande åren ha behov av att kunna snabbbladda elbilar/laddhybrider "på stan"?



Över hälften har svarat att de har eller kommer ha behov av att ladda bilar "på stan" få har dock kunnat uppskatta hur stort behovet är i kWh och flera av de som gjort en uppskattning anger att osäkerheten är stor.

Frågan var dock inte korrekt formulerad då laddhybrider i dagsläget inte kan snabbbladdas. Under förstudien har projektet begärt in statistik från Transportstyrelsen avseende hur många elbilar statliga myndigheter äger och fått till svar att 153 bilar är elbilar av totalt 15 009 fordon, det vill säga ca 1 %.

6.3 Referensgruppsmöte med myndigheter

De myndigheter som i enkäten, via avropa.se eller på annat sätt anmält intresse att medverka i referensgruppen delades in i två grupper och bjöds in till ett distansmöte för respektive grupp. Sammanlagt deltog tolv personer från totalt nio avropsberättigade myndigheter vid dessa möten.

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

Nedan framgår de viktigaste synpunkterna som framkom.



6.3.1 Hur tycker ni nuvarande ramavtal har fungerat?

Som helhet tycker referensgruppen att nuvarande ramavtal har fungerat bra. Det finns dock några synpunkter som redovisas under respektive rubrik nedan.

6.3.2 Vilka drivmedel efterfrågas?

Flera av representanterna framhåller att de framöver avser köpa mer HVO100 i stället för fossil diesel för att minska klimatpåverkan. Det kan dock komma att ändras om HVO100 inkluderas i reduktionsplikten och får samma beskattning som fossil diesel.

En representant uppger att de köper fordonsgas.

6.3.4 Vilka andra varor och tjänster efterfrågas?

De anser att det är viktigt att möjlighet till att köpa fordonsprodukter, störst efterfrågan är det på automattvätt. En representant uppger att de har upphandlat eget avtal för fordonsprodukter.

Flera framhåller att det är viktigt att det går att betala med drivmedelskortet i P-automater och att det ibland behöver vara chip på kortet för att det ska fungera. Om drivmedelskortet inte kan användas behöver annat betalkort användas alternativt eget utlägg göras vilket medför ökat administrativt arbete och kostnader.

6.3.5 Utbud av tankstationer

Utbudet av tankstationer är som helhet god, men på vissa mindre orter saknar ramavtalsleverantörerna stationer och tankning behöver då ske från drivmedelsleverantörer utanför ramavtalet.

Ibland är det inte dock möjligt att tanka HVO100 och fordonsgas. En representant uppger att de har gjort egen upphandling för att tillgodose behovet av HVO100.

De anser att utbud av tankstationer är lämpligt att ha med som utvärderingskriterium eftersom brett utbud av tankstationer är viktigt för att ramavtalet ska fungera bra.

6.3.6 Snabbladdning

Det är bara en representant som anger att de köper laddbara bilar (laddhybrider) i stor utsträckning, övriga anger att de har relativt få laddbara bilar och att dessa i första hand är poolbilar och förmånsbilar. På sikt tror de dock att antalet laddbara bilar kommer att öka.

Skälen de angav till att de nu har få laddbara bilar var följande:

- Behov av att vid uttryckning kunna köra långa sträckor utan avbrott.
- Kör mycket i glesbygd och där är laddmöjligheterna begränsade.



- Behov av förhöjd markfrigång och fyrhjulsdrift.
- Laddhybrider är endast CO2 fria vid kortare körningar och motsvarar därmed inte myndighetens behov som vill övergå till en helt CO2 fri fordonspark.

De har svårt att uppskatta vilka volymer av snabbladdning de kommer ha behov av, men troligtvis kommer det under de närmsta åren inte vara så stort eftersom andelen laddbara bilar i fordonsparkerna fortfarande är relativt liten och att laddning i första hand sker bilen är parkerad.

Avseende betalning vid snabbladdning påtalade två deltagare att det för dem inte är tillåtet att ladda ner appar i tjänstetelefonen och av den anledningen vore betalning via tagg (blipp) eller kort att föredra.

På marknaden förekommer olika prismodeller med fast månadskostnad, pris per kWh och per minut som bilen laddas. Deltagarna ansåg att ett avtalat pris som endast avser pris per kWh vore enklast.

6.3.7 Övriga synpunkter

- Önskemål om drivmedelskort som bara möjliggör tankning av bensin.
- Önskemål om att kunna få miljöstatistik oftare från leverantörerna (antalet gånger som är möjligt att begära ut statistik från ramavtalsleverantörerna är inte reglerat i befintligt ramavtal).

7 Marknadsundersökning

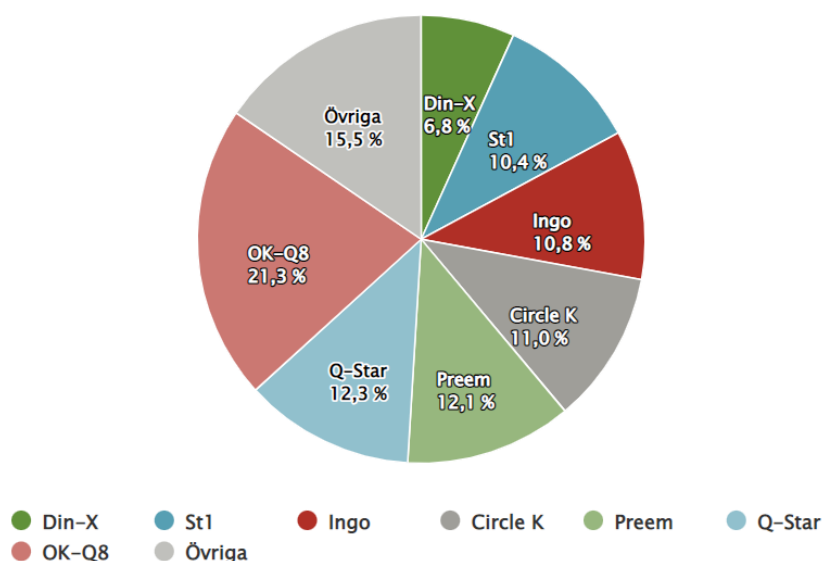
7.1 Inledning

För att kartlägga marknadens utbud inom det aktuella ramavtalsområdet och samla in och analysera synpunkter på det befintliga ramavtalet har det i förstudien genomförts möten med nuvarande ramavtalsleverantörer och en potentiell ramavtalsleverantör avseende drivmedel. Vidare har det i förstudien genomförts möten med två branschorganisationer och två tjänsteleverantörer avseende laddning av elbilar.

7.2 Marknaden

Marknaden för drivmedel är under stor förändring på grund av politiska beslut och övergången till laddbara bilar. Nedan beskrivs drivmedelsmarknaden inklusive marknaden för laddning av elbilar.

Drivmedelsmarknaden i Sverige består av ett flertal aktörer av varierande storlek. Det finns en del mindre bolag som enbart har försäljningsställen i vissa delar av landet och sedan finns det större bolag med försäljningsställen fördelade över hela landet. I diagrammet nedan visas förhållandet mellan antal försäljningsställen indelat per bolag för år 2021.¹

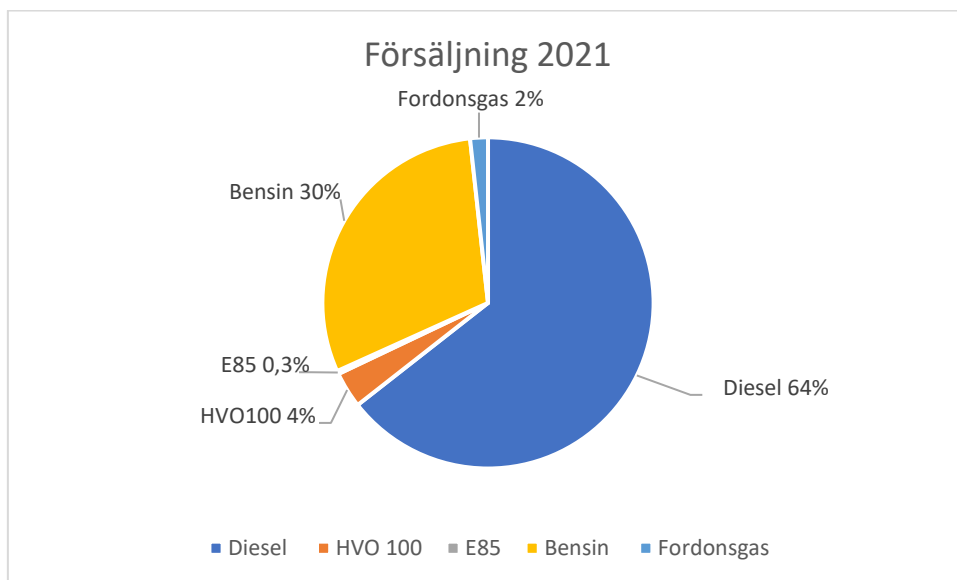


¹ <https://drivkraftsverige.se/statistik/forsaljningsstallen/>

Antalet försäljningsställen förväntas vara detsamma till antalet framöver men utbudet kommer förändras och utvecklas i takt med att efterfrågan och köpmönstret förändras.

Drivmedelstyper

Nedan framgår fördelningen av försäljning² totalt i Sverige av de drivmedel som omfattas av ramavtalet.



Flertalet leverantörer på marknaden köper in sina produkter från andra leverantörer eller raffinaderier men det finns ett fåtal aktörer som har egna raffinaderier och tillverkar sina produkter själva. Raffinaderierna i sin tur köper in råoljan från andra producenter i världen.

Betalningsmetoder

Det finns en rad olika betalningsmetoder på marknaden men det vanligaste sättet, för traditionell stationstankning, är att betalning sker via automaten som är kopplad till pumpen eller i kassan. Betalningen kan göras med vanligt bankkort, med kort som är kopplat till en viss leverantör eller via app i mobiltelefonen. Om betalning sker via app finns även möjlighet hos vissa att automatiskt betala genom att tankstationen läser av registreringsnumret på bilen.

² Diagrammet är baserat på siffror som är hämtade från Drivkraft Sveriges webbsida.



Reduktionsplikten

Den 1 juli 2018 infördes reduktionsplikten för bensin och diesel i Sverige. Reduktionsplikten är framtagen som en av flera åtgärder för att nå det nationella målet om 70 procent minskade växthusutsläpp inom transportsektorn till 2030. Målet uppnås bland annat genom att leverantörerna på marknaden ökar inblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel.

Den 1 augusti 2021 var reduktionsplikten 6 procent för bensin och 26 procent för dieselbränsle. I januari 2022 höjdes reduktionsplikten till 7,8 procent för bensin och 30,5 procent för diesel. Tanken är att fram till 2030 ska årliga stegvisa höjningar av inblandningen göras och 2030 vara 28 procent för bensin och 66 procent för diesel. Uppräkningen av reduktionsplikten medför att priserna på framför allt diesel men även bensin ökar eftersom alternativa drivmedel är dyrare än fossila. På grund av kriget i Ukraina har drivmedelspriserna kraftigt stigit vilket har lett till att uppräknings av reduktionsplikten tillfälligt stoppas under 2023.

Marknaden för snabbladdning

Marknaden för laddning av elbilar växer snabbt i Sverige, men marknaden är fortfarande relativt omogen i den aspekten att öknings av laddpunkter inte sker i samma takt som ökningen av elbilar. Det kan innebära otillräcklig tillgång till laddpunkter på publika laddplatser med risk för tidskrävande köer för elbilsförare.

Det är bara elbilar som kan snabbladdas, laddhybrider kan som regel laddas med en effekt av maximalt 3,7 kW. Andelen elbilar inom statliga myndigheters fordonsparker är än så länge låg, enligt statistik från Transportstyrelsen den 19 april 2022 var 153 elbilar av totalt 15 009 fordon som ägs av statliga myndigheter.

Laddning av elbil kan göras med olika hög effekt. Vilken laddeffekt som laddningen sker med beror på hur många kW laddpunkten kan leverera och vilken laddeffekt bilen kan ta emot. Tidigare hade de flesta publika snabbladdningspunkter en laddeffekt på ca 50 kW men allt eftersom tekniken utvecklas blir det vanliga med laddpunkter som erbjuder mellan 150-300 kW.

Priset för laddning styrs av en rad faktorer såsom elpris, laddeffekt samt var laddningen sker. Betalningen sker antingen per kWh, minut, ett fast pris i form av en abonnemangskostnad eller en kombination av dessa. Betalningen kan ske på tre sätt, via app, nyckelbricka eller kort där den vanligaste formen är via app som laddas ner i mobilen och gör att användaren även kan se information kring förbrukning och tillgängliga laddplatser med mera.

Det finns många leverantörer på marknaden för laddning av elbil. Marknaden består av leverantörer som enbart erbjuder laddning av elbilar och traditionella drivmedelsleverantörer av fossila drivmedel som kompletterar sina drivmedelsstationer laddplats för elbilar. Några leverantörer erbjuder laddplatser geografiskt spridda över landet medan andra har laddpunkter mer lokalt, exempelvis i storstäder. Därtill finns det



en leverantör som i huvudsak säljer elbilar men som också tillhandahåller laddstationer för bilar av det egna märket.

7.3 Leverantörsmöten fossila drivmedel

Projektgruppen genomförde under början av 2022 möten med fyra leverantörer inom drivmedelsbranschen för fossila drivmedel. Tre av dessa leverantörer är ramavtalsleverantörer på nuvarande ramavtal. Samtliga möten genomfördes efter en av Kammarkollegiet framtagna agenda.

7.3.1 Redovisning av leverantörsmöten

Nedan framgår de viktigaste frågorna som diskuterades på mötena.

7.3.2 Tankstationer

7.3.2.1 Geografisk täckning

Alla fyra leverantörerna har tankstationer spridda över hela landet. Stationerna är antingen ägda av kedjan eller drivs som så kallade franchiseföretag under samma varumärke.

7.3.2.2 Ökar/minskar antalet tankstationer

Leverantörerna spår inte att antalet tankstationer kommer minska framöver däremot framhäver leverantörerna att utbudet på stationerna kommer utvecklas och förändras över tid.

7.3.2.3 Andel bemannade stationer

I dagsläget är cirka en tredjedel av alla tankstationer bemannade.

7.3.3 Kvalitet och miljöcertifieringar enligt ISO 9001 och ISO 14001

Två av leverantörerna är ISO certifierade för samtliga delar av sina verksamheter medan två ISO certifierade för delar av verksamheten.

7.3.4 Trender inom branschen

Alla fyra leverantörerna framförde under mötena att elektrifieringen är den största trenden på marknaden. Elektrifieringen leder till minskade försäljning av flytande drivmedel vilket innebär att leverantörerna på sikt behöver ställa om sin verksamhet för att kunna möta det förändrade efterfrågan. En av leverantörerna uppger att de har som mål att kunna erbjuda minst 500 laddplatser år 2025 och 1000 laddpunkter 2030.

Utöver el så ökar efterfrågan på HVO, särskilt för offentlig sektor och leverantörer till offentlig sektor. Därtill ser leverantörerna en ökad efterfrågan avseende gas för tyngre trafik.

7.3.5 Branschens största utmaningar

Den största utmaningen som branschen ser är den stora förändringen som sker just nu och anpassningen till de nya miljökraven samt efterfrågan hos kunderna.

En annan utmaning för branschen är försörjning av biodrivmedel där det råder höga priser och relativt låg tillgång i förhållande till målen i Sverige.

7.3.6 Nuvarande ramavtal

Samtliga ramavtalsleverantörer är överens om att avtalet i sin helhet fungerar bra. En leverantör framförde att det behövs tydligare kommunikation till avropsberättigade myndigheter avseende hur rangordningen är tänkt att fungera då det råder en del missuppfattningen kring det.

7.3.7 Föregående upphandling

Som helhet tyckte leverantörer att föregående upphandling hade ett bra upplägg, att omfattningen var tillräcklig och var positivt inställda till tilldelningskriterierna som användes. Två leverantörer tyckte dock inte om tilldelningskriteriet "tillgänglighet" där mervärde ges utifrån antal stationer. En leverantör menar på att tilldelningskriteriet inte bara bör ta sikte på antal stationer utan även var stationerna är belägna geografisk.

7.3.8 Alternativa drivmedel

HVO100 är ett förnybart drivmedel som är godkänt för att tankas i många nyare diesel dieslbilar. Eftersom HVO100 är ett drivmedel som innehåller 100% förnybart drivmedel räknas det inte in i reduktionsplikten och påverkar därmed inte leverantörernas skyldighet att blanda in förnybart drivmedel i dieseln. I takt med att det blivit brist på HVO och reduktionsplikten kräver högre inblandning av förnybart drivmedel i dieseln har flera drivmedelföretag börjat erbjuda HVO97. HVO97 innehåller 3% fossil diesel och omfattas därav av reduktionsplikten, vilket innebär att om leverantören tillåts minska inblandningen av förnybart drivmedel i övrig diesel eftersom kravet enligt reduktionsplikten då summerar dessa volymer. För att åstadkomma verklig klimatnytta är det därav viktigt att tillse att den HVO som tankas inte omfattas av reduktionsplikten.

7.3.9 Laddning av elbilar

Samtliga ramavtalsleverantörer på nuvarande ramavtal erbjuder laddning för elbilar på en del av sina stationer. I vilken utsträckning som laddning erbjuds varierar men leverantörerna är överens om att efterfrågan ökar och i samband med det så arbetar leverantörerna på att utöka möjligheterna för laddning på fler av sina stationer. En leverantör har som mål att kunna erbjuda laddningsmöjligheter på alla sina bemannade stationer men det ligger några år fram i tiden.



Flera av leverantörerna uppgav att de har samarbeten med andra leverantörer av snabbladdning för att möjliggöra för sina avtalskunder att laddning på fler laddstationer, dock gäller andra priser då.

7.3.10 Upphandlingsmyndighetens kriterier

Vid mötena diskuterades även upphandlingsmyndighetens kriterier.

Leverantörerna påtalade att spårbarheten för fossila drivmedel som importerats raffinerade i dagsläget är begränsad.

Avseende upphandlingsmyndighetens klimatkrav för drivmedel kan dessa krav endast uppfyllas av drivmedel med hög inblandning av förnybart drivmedel t.ex. HVO100/97 och E85.

7.4 Leverantörsmöten snabbladdning

Projektet har under förstudien haft möten med två leverantörer avseende laddning av elbilar. Båda mötena genomfördes efter en av Kammarkollegiet framtagna agenda.

7.4.1 Redovisning av leverantörsmöten avseende snabbladdning

Nedan framgår de viktigaste frågorna som diskuterades på mötena.

7.4.1.1 Marknad

En leverantör nämnde att det dagsläget inte finns någon leverantör som har full teckning avseende laddstationer över hela landet. För den som ska köra långt och geografiskt spritt behöver olika leverantörer därav användas. Antingen kan man ha avtal med flera leverantörer eller ha ett avtal där "roaming" från andra leverantörer medges. Ofta medför roaming-köp att priset blir högre än vid köp direkt av avtalsleverantören, dock kan flera avtal innebära fler och därigenom högre fasta avgifter.

7.4.1.2 Priser

Båda leverantörerna menar att priset sätts per kWh, per minut eller kombination av dessa.

Ena leverantören menade att priserna för dem sätts lokalt och skiljer mellan olika laddplatser samt att det är svårt att sätta ett pris för fyra år framåt och att det av den anledningen är lämpligast att upphandla ett rabattavtal med procentuell rabatt.

Den andra leverantören har samma pris över hela landet menade att prissättning per kWh, minut eller kombination av dessa är möjlig. Vid utvärdering anser leverantören att både anbudsgivarens eget pris och det pris som erbjuds hos samarbetspartners bör utvärderas.

7.4.1.3 Laddeffekt

Laddstationer som byggs idag har laddplatser med 150-300kW.



7.4.1.4 Betalning

Betalning kan ske via app, kreditkort, nyckeltagg (blipp).

Finns även en standard för att automatiskt identifiera bilen för ”betalning”, den har dock inte helt implementerats ännu.

7.5 Möte med branschorganisationerna

7.5.1 Om branschorganisationerna

Bil Sweden

Bil Sweden är en branschorganisation för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Bil Sweden representerar fordonsleverantörer och en förutsättning för att det ska fungera att köra elbil och att deras medlemmar därmed kunna sälja sina elbilar är att det finns laddmöjligheter i Sverige.

Power Circle AB

Power Circle är elkraftbranschens intresseorganisation, en sammanslutning för framtidsfrågor. Verksamheten har ett övergripande uppdraget från partnerföretagen att synliggöra elens roll som möjliggörare för en hållbar samhällsutveckling.

7.5.2 Redovisning av möten med branschorganisationer

7.5.2.1 Branschen

Bilbranschen i Sverige utvecklas alltmer mot elbilar och en förutsättning för att miljömålen ska kunna uppnås framöver är att det finns laddmöjligheter i hela Sverige.

Marknaden för laddning av elbil är en marknad där det finns många aktörer i varierande storlek. Samarbeten mellan olika aktörer i nätverk är vanligt förekommande. En del av leverantörerna arbetar med publik laddning och dessa leverantörer har ofta god geografisk spridning över landet.

7.5.2.2 Laddeffekter

Det finns olika sätt att ladda elbilar, ”normalladdning” används där bilen står parkerad under längre tid, t.ex. vid hemmet över natten. Snabbladdning har högre effekt och används när bilen behövs laddas fort, t.ex. vid längre resor.

Det finns för närvarande ca 200 stationer som erbjuder laddning med 150kWh. Antalet kommer öka framöver allt eftersom det byggs nya stationer och efterfrågan är högst på effektiv laddning.

Effekterna ovan laddar batteriet i elbilen till 80%, de sista 20% går avsevärt mycket långsammare att ladda för att inte batteriet ska ta skada.



7.5.2.3 Tekniska krav

Vid en eventuell upphandling av laddstationer måste man ställa krav på att de EU standarder som finns ska uppfyllas, standarderna tar sikte på krav gällande platsen kring laddstationer och laddstolparna med funktioner såsom betalningsmöjligheter.

7.5.2.4 Avtalens utformning och prismodeller

Det finns en del olika prismodeller som förekommer hos leverantörerna i branschen. Flertalet leverantörer på marknaden tar betalt per kWh, några tar betalt per minut som bilen laddas och en del leverantörer tar betalt per kWh men efter ett visst antal minuter tillkommer en fast avgift. I det flesta fall kan man som kund även teckna ett abonnemang och på sätt oftast få ner priset något, ett exempel på en sådan lösning är att an betalar en fast summa och får ladda obegränsat under en viss period (oftast månad).

7.5.2.5 Laddpriser

I dagsläget är priserna samma över hela landet. De flesta leverantörerna har bundna elavtal som är fördelaktiga och kan därmed erbjuda samma pris oavsett geografisk plats i Sverige. Detta kan dock komma att ändras framöver.

7.5.2.6 Betalningsmöjligheter

Det vanligaste sättet att betala är via app men en del leverantörer erbjuder sina kunder att beställa ett kort eller en nyckelbricka för att kunna starta och stoppa sin laddning.

7.5.2.7 Roaming

En del leverantörer är knutna till ett roamingnätverk vilket innebär att en annan aktör kopplar ihop leverantörerna för att kunna samarbeta och möjliggöra laddning på fler publika stationer. Med roamingtjänsten tillkommer en avgift vilket kan påverka priset för slutkunden.

7.5.2.8 Branschens utveckling

Teknikutveckling går fort och därtill kommer det fler fordon med högre kapacitet gällande laddeffekt, branschen arbetar mot att kunna erbjuda fler laddpunkter på samma plats samt laddpunkter med varierande effekt. Man ser också att det blir allt vanligare att bygga laddpunkter i anslutning till annan verksamhet såsom matställen eller butiker.



8 Omvärldsanalys

Drivmedelspriserna har under 2022 stigit kraftigt på grund av de stigande världsmarknadspriserna på olja till följd av kriget i Ukraina. Regeringen har därav tillfälligt sänkt drivmedelsskatten från 1 maj till 30 september 2022 med 130 öre (inklusive moms) för bensin och diesel utöver den tidigare beslutade sänkningen med 50 öre (inklusive moms) som även den trädde i kraft den 1 maj 2022. Därtill vill regeringen ge privata bilägare 1000 kronor och för personer i glesbygden 1500 kronor i kompensation för de ökade drivmedelskostnaderna.

Priset på diesel har även stigit till följd av kravet på höjd andel inblandning av biodrivmedel enligt reduktionsplikten och av den anledningen har regeringen tagit beslut om att pausa uppräkningsen enligt reduktionsplikten avseende år 2023.

Enligt den promemoria³ från Infrastrukturdepartementet som varit ute på remiss föreslås att E85 och HVO100 inkluderas i reduktionsplikten. Bakgrunden till det är att det är osäkert om dessa höginblandade drivmedel efter 2022 kommer att tillåtas av EU att vara fortsatt befriade från koldioxid- och energiskatt. En konsekvens av detta blir troligtvis i så fall att efterfrågan på E85 och HVO100 minskar drastiskt då priserna på dessa kommer och att stiga. Miljönyttan med att tanka HVO100 eller E85 minskar även eftersom när dessa volymer inkluderas i reduktionsplikten innebär det att inblandningen biodrivmedel i övrig bensin och diesel kan minskas med motsvarande andel.

Även priset på tillsatsen AdBlue har stigit kraftigt till följd av kriget i Ukraina. AdBlue är en tillsats som tillverkas av bland annat av naturgas och behövs till många dieselbilar för avgasreningen. AdBlue omfattas av ramavtalet för drivmedel inom ramen för "förbrukningsvaror till fordon".

³ Promemoria Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel



9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

Drivmedelslag (2011:319)

Denna lag syftar till att förebygga att bränslen avsedda för motordrift skadar eller orsakar olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Drivmedelsförordning (2011:346)

Förordningen innehåller bestämmelser om rapportering, uppföljning och tillsyn inom vissa av de områden som omfattas av drivmedelslagen.

Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Denna lag innehåller bestämmelser om en skyldighet att minska växthusgasutsläppen från bensin, diesel och flygfotogen.

Lag (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

Denna lag syftar till ökad tillgänglighet av förnybara drivmedel.

Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Lagen innehåller bestämmelser om kriterier som biodrivmedel och biobränslen ska uppfylla för att anses vara hållbara (hållbarhetskriterier) och om hållbarhetsbesked som ska visa detta. Lagen innehåller även bestämmelser om anläggningsbesked.

Ransoneringslagen (1978:268)

Lagen gör det möjligt att styra handeln med olika förnödenheter, hur de ska fördelas samt att påverka prissättningen av dem. Lagen gäller om riket är i krigsfara eller om det till följd av krig eller av annan utomordentlig händelse föreligger knapphet.



10 Hållbarhet

10.1 Inledning

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

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

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

Av 4 kap. 3 § lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) framgår att en upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, sociala och arbetsrättsliga hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art motiverar detta. Hållbarhetshänsyn kan tas i alla delar av en upphandling, dvs. som kvalificeringskrav (t.ex. krav på miljöledningssystem), som tekniska krav (t.ex. krav på viss märkning eller certifiering), eller som kontraktsvillkor (t.ex. arbetsrättsliga villkor).

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

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

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

10.2 Miljökrav

Generellt bör ramavtalsleverantörerna inom detta ramavtalsområde, liksom i övriga ramavtalsområden, kontinuerligt arbeta med att förbättra och ta hänsyn till miljöaspekter

för att förebygga och undvika negativ miljöpåverkan. Det handlar om åtgärder för att minska konsumtion och onödig användning av negativt miljöpåverkande resurser som elektricitet, resor, papper och liknande.

Från den 1 oktober 2021 finns det krav på att miljöinformation om drivmedel ska finnas tillgänglig för konsumenten vid bränslepumpen i syfte att förenkla för konsumenterna att kunna jämföra de olika produkterna på marknaden. Dekalen som ska finnas tillgänglig innehåller information om utsläpp av växthusgaser, vilka fossila råvaror eller förnybara råvaror som ingår i drivmedlet samt drivmedlets ursprungsland. Redovisningen av ursprungsland för raffinerade fossila produkter som importeras till Sverige är dock i dagsläget inte möjlig. För dessa produkter anger leverantörerna då att ursprung okänt.

I Goodpoints rapport⁴ till Kammarkollegiet från augusti 2019 lyfts drivmedel fram som ett område med betydande miljöpåverkan/risker. Goodpoint ger i sin rapport förslag på lämpliga krav avseende fossila och alternativa drivmedel samt förslag på hur ställda krav kan kontrolleras.

Miljöinformation 20XX

Produktnamn
Drivmedelstyp

LOGOTYP

För mer information om produkten, råvarorna och deras ursprungsland:
www.bolagetswebb.se/xxx

Klimatpåverkan

Hög **Låg**

Produkten orsakar i genomsnitt ett utsläpp av xx g CO₂ekv/MJ (LCA)

Råvaror

Förnybar energi
XX %

Namn på råvara XX %
 Namn på råvara XX %
 Namn på råvara XX %
 Namn på råvara XX %

Fossil energi
XX %

Namn på råvara XX %
 Namn på råvara XX %

Information för produkten baseras på rapportering till Energimyndigheten för år: 20XX
www.energimyndigheten.se/miljoinfo

⁴ Analys av betydande miljöaspekter/miljörisker inom ramavtalsområden samt förslag på påverkanskrav och kontroll/uppföljning Utg. 2, augusti 2019



Projektet har under förstudien haft ett möte med Upphandlingsmyndigheten. Upphandlingsmyndighetens har framtagna kriterier för drivmedel. Under mötet bekräftades det leverantörerna påtalat, att kravet avseende "Klimatkrav drivmedel stationstankning" inte är möjligt att uppfylla för fossila drivmedel då det endast kan uppfyllas av drivmedel med hög inblandning av alternativa drivmedel som E85 och HVO100/97.

10.3 Sociala krav

Med sociala krav avses villkor om lön, semester och arbetstid vilka de arbetstagare som utför uppdraget minst ska tillförsäkras. Beslut om och i så fall vilka sociala krav ska ställas i en upphandling ska förgås av en så kallad behövighetsbedömning. I denna görs analys av risken för oskäligen arbetsvillkor i den aktuella upphandlingen, samt i förlängningen risken för att konkurrensen snedvrids. Villkoren ska ha en anknytning till det som upphandlas, och vara proportionerliga. Kraven gäller även underleverantörer som direkt medverkar till att fullgöra kontraktet.

Kammarkollegiet anser att varken branschen som sådan medför risk för oskäligen arbetsvillkor eller andra omständigheter medför att det är behövligt att ställa arbetsrättsliga villkor i Sverige. Eftersom upphandlingen avser varor, försvagas även koppling mellan den enskilda arbetstagarens villkor, och upphandlingsföremålet.

10.4 Tillgänglighetskrav

Kammarkollegiet eftersträvar att de varor och tjänster som avropas från de statliga ramavtalen ska vara tillgängliga och användbara för alla, oavsett funktionsförmåga. En bättre funktion och utformning av tjänster i samhället gynnar alla, inte bara personer med funktionsvariationer.

Ett problemområde som har identifierats är betalning med kort vid drivmedelspumparna. Betalningsstationerna är oftast placerade i anslutning till drivmedelspumparna upphöjt med en sarg för att skydda drivmedelspumparna, vilket medför att det kan vara svårt att nå betalstationerna för rullstolsburna. På bemannade stationer kan problemet lösas genom att betalning ske i kassan, men för obemannade stationer finns inte den möjligheten. En annan lösning är att i stället för att betala med drivmedelskort betala med app i mobilen, vilket flera leverantörer erbjuder, men den lösningen begränsas av att flera myndigheter inte tillåter nedladdning av appar i sina tjänstetelefoner.

10.5 Innovativa lösningar

Regeringen har som mål att Sveriges innovationsförmåga och innovationsklimat ska stärkas. Ökad internationell konkurrenskraft, nya jobb och förnyelse av näringslivet är generella samhällseffekter som man önskar uppnå. Regeringen anser vidare att det är viktigt att stimulera såväl utbud av som efterfrågan på nya innovativa lösningar. Ökade inköp av innovativa varor och tjänster kan stimulera till förnyelsearbete inom offentlig



förvaltning. Ett av målen i den nationella upphandlingsstrategin är en offentlig förvaltning som främjar innovationer och alternativa lösningar.

Drivmedelsbranschen avseende flytande drivmedel är att betrakta som en mogen bransch med väl etablerade leverantörer, likartad prissättning. Här bedöms utrymmet för innovativa lösningar som litet.

Avseende snabbladdning är branschen däremot att betrakta som omogen, med många nya leverantörer. Sättet att prissätta skiljer sig åt mellan olika leverantörer, samarbeten mellan leverantörer och roaming är vanligt förekommande. Utrymmet för innovativa lösningar bedöms här vara större.



11 Säkerhet

11.1 Informationssäkerhet

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

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

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

11.1.1 Säkerhetsskydd och Säkerhetsskyddsavtal

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

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

I förstudien har det inte framkommit att det finns något intresse hos myndigheterna att ställa säkerhetskrav på leverantörerna eftersom de inte kommer utföra tjänster i myndigheternas lokaler eller förfoga över uppgifter från myndigheter som motiverar säkerhetsskyddade avtal. Det kan emellertid ändå vara lämpligt att ha med möjligheten med säkerhetsskyddade avtal i de allmänna villkoren för de myndigheter som anser sig ha ett sådant behov.



11.1.2 Dataskydd

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

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



12 Krisberedskap

Under fredstida kriser, höjd beredskap och krig finns det anledning för myndigheter och näringsliv att samarbeta och planera för att tillsammans kunna säkerställa flöden i varukedjor, så kallad försörjningsberedskap. Med försörjningsberedskap säkerställer man att de allra viktigaste samhällsfunktionerna ska fungera även om något inträffar.

Ansvarsfördelning

Det finns inom krisberedskap ett antal aktörer som behöver samarbeta för att kunna säkerställa viktiga funktioner när något inträffar. MSB (Myndigheten för säkerhetsskydd och beredskap) har i uppdrag att ta fram vägledningar och stöd för hur myndigheter kan arbeta med krisberedskap. Dessa vägledningar innehåller strategier och processer för hur myndigheterna kan göra bedömningar över vilka delar i sin verksamhet som behöver säkerställas samt hur dialog kan ske med leverantörer och andra aktörer som är berörda.

MSB har inget uttalat ansvar vad gäller krisberedskap utan arbetar mer utifrån ett paraplyperspektiv som en stödfunktion till övriga myndigheter i detta arbete. Ansvaret i sig ligger mycket på privata aktörer inom näringslivet som i någon form levererar varor eller tjänster till myndigheterna.

Energimyndigheten har ett bredare ansvar gällande krisberedskapsfrågor, bland annat är de tillsynsmyndighet avseende beredskapslager. Beredskapslagret är reglerat i lag och innebär att en del drivmedelsleverantörer ska se till att det finns drivmedel lagrat som räcker för en 90 dagars förbrukning. Själva lagerhållningen står utvalda leverantörer för och Energimyndigheten kontrollerar att reglerna om lagerhållningen efterlevs. Vilka leverantörer som är aktuella för lagerhållningen och i vilken omfattning styrs utifrån nettoimport. När beredskapslagret får användas är reglerat i EU-lag.

Krisberedskap för säkerställning av drivmedel

Begreppet samhällsviktig funktion eller verksamhet används ofta i samband med krisberedskap men det finns i dagsläget ingen tydlig definition av vad som faktiskt ingår i begreppet. Det finns ingen myndighet som har ansvar för att avgöra huruvida en verksamhet ska anses som samhällsviktig eller ej utan myndigheterna avgör själva huruvida deras verksamhet ska anses vara samhällsviktig. I övrigt saknar klassningen praktisk betydelse. Detta gör i sin tur att det kan bli problematiskt med prioritering vid inträffande av händelse som gör att leverans av vara eller tjänst inte kan säkerställas till samtliga som har behov.

Projektet har under arbetet med förstudien haft möte med MSB, Energimyndigheten samt Drivmedel Sverige som är en branschorganisation för drivmedelsleverantörer. Fokus på mötena har varit att kartlägga vilka krav Kammarkollegiet eventuellt kan ställa i en kommande upphandling för att säkerställa leverans. Eventuella krav behöver kombineras och ta sikte på en rad faktorer som behövs för att hela försörjningskedjan ska fungera.

För att säkerställa leverans av drivmedel behöver drivmedelsstationerna fungera vid exempelvis strömavbrott, det kan säkerställas genom reservkraftverk som finns på många ställen runt om i landet men det kräver att leverantören i fråga har anpassat stationen för



möjligheten att ansluta sig till reservkraftverket. Om inte elen fungerar blir det svårt att få ut drivmedel ur pumparna och det skapar i sin tur svårigheter gällande betalningsmöjligheter. Drivmedlet till pumparna fylls på via tankbilar som körs från drivmedelsdepåer vilket innebär att även den leveransen behöver säkerställas. Hur ofta och i vilket omfattning påfyllning från depå behövs är olika från station till station men i princip skulle drivmedlet i pumparna runt om i landet vara slut på mellan 1–3 dygn om påfyllning inte kan ske.

En annan risk är om datakommunikation inte fungerar, då riskerar betalning via drivmedelskort inte kunna ske. Bemannade stationer kan lösa detta via offline-lösningar, men endast under en begränsad tid.

Utöver det som beskrivs i stycket ovan finns det en hel del andra frågor som behöver utredas inför ett eventuellt kravställande för krisberedskap. Projektet behöver utreda hur kraven ska ställas för att vara så heltäckande som möjligt med hänsyn till att varje krav kan bli kostnadsdrivande eftersom det innebär investeringar för leverantörerna på sikt. Många drivmedelsleverantörer har i dagsläget inte möjlighet att ansluta sig till reservkraftverk och hos de företag där anslutningsmöjlighet finns så finns möjligheten enbart på bemannade stationer.

Projektgruppen har även genomfört ett möte med Drivkraft Sverige i syfte att få en bild av branschens arbete avseende krisberedskap.

Därtill har projektet genomfört möte med representanter för Adda inköpscentral. Syfte med mötet var att utbyta erfarenheter kring krisberedskap samt diskutera hur krisberedskap kan beaktas i kommande upphandlingar av drivmedel.



13 E-handel

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

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

Förutsättningarna för att tillämpa e-handel varierar mellan olika ramavtalsområden och branscher. I förstudiearbetet utreds därför förutsättningarna för e-handel för det aktuella ramavtalsområdet. Den 1 april 2019 blev det lag på att alla inköp i offentlig sektor ska faktureras med e-faktura.

Med hänsyn till att tankning sker på tankstationer och betalning sker via drivmedelskort så är inte e-handel aktuell, inga specifika krav för e-handel är därav tillämpliga utöver generella krav på e-faktura.



14 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Eftersom ramavtalet som helhet har fungerat bra behöver inga större förändringar av upplägget göras. Utvärderingskriterierna "tillgänglighet" och "service" är fortfarande de referenspersonerna anser mest relevanta.

Osäkerheten kring framtiden för E85 och HVO bör beaktas vid uppskattning av efterfrågade volymer. Om dessa drivmedel inkluderas i reduktionsplikten och beskattas på samma sätt som fossila drivmedel kan både efterfrågan och utbud av dessa komma att minska drastiskt.

Vara tydligare än i föregående upphandling kring kravet på att endast drivmedelsstationer för personbilar avses samt hur det ska framgå att redovisade stationer uppfyller kravet samt vara tydligare kring hur hänvisning till listpriser ska ske.

För att säkerställa leverans av drivmedel vid händelse av kris behöver projektet vidare utreda möjlighet att ställa lämpliga krav avseende krisberedskap.



15 Slutsatser

Projektgruppen anser att kriterierna för att genomföra en ny upphandling av drivmedel är uppfyllda och rekommenderar att en ny upphandling genomförs.

Kriterierna ”ofta” och ”i stor omfattning” anser projektgruppen vara uppfyllda med hänsyn till att avrop på ramavtalet har skett av 124 myndigheter och att tankning av fordonen sker frekvent.

Även kriteriet ”stora värden” uppfylls då omsättningen för 2021 var 153 669 979 kronor, det vill säga betydligt mer än de totalt minst 30 miljoner kronor som är satt som gräns för att kriteriet ska anses vara uppfyllt.

Med hänsyn till att laddning av laddbara bilar till största delen sker där bilen är parkerad när den inte används och snabbladdning endast är möjlig för fordon som enbart drivs med el det vill säga inte laddhybrider bedöms behovet av snabbladdning för statliga myndigheter än så länge som relativt litet (den 19 april 2022 var 153 elbilar av totalt 15 009 fordon som ägs av statliga myndigheter). Projektgruppen kommer att fortsätta utreda på vilket sätt snabbladdning lämpligast kan inkluderas i kommande upphandling.



16 Källförteckning

16.1 Möten med myndigheter

I projektet har möten genomfört med följande myndigheter:

- Transportstyrelsen
- Tullverket
- Polisen
- Statens institutionsstyrelse
- Jordbruksverket
- Arbetsförmedlingen
- Lantmäteriet
- Länsstyrelsen
- Rättsmedicinalverket
- Sveriges lantbruksuniversitet
- MSB – Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Energimyndigheten

16.2 Möten med branschorganisationer

I projektet har möten genomfört med följande branschorganisationer:

- Mobility Sweden (tidigare Bil Sweden)
- Power Circle AB
- Drivkraft Sverige AB

16.3 Möten med leverantörer

I projektet har möten genomfört med följande leverantörer:

- Circle K Sverige AB
- OK-Q8 AB
- Preem AB
- St1 Sverige AB
- E.ON Sverige Aktiebolag
- Vattenfall AB

16.4 Andra möten

I projektet har möten genomfört med följande organisationer:



Adda Inköpscentral AB

16.5 Enkätutskick till myndigheter

Myndighetsenkät drivmedel. Enkäten skickades ut till 222 myndigheter, 142 respondenter besvarade enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på 64 %.

16.6 Referenslitteratur och andra källor

- Swedwatch - Rapport riskanalys
- MSB - Planering för försörjning av varor och tjänster
- MSB - Strategi för försörjningsberedskap
- FOI - Beredskap i framtida energisystem
- Transportstyrelsen, statistik avseende antal statligt ägda elbilar.
- Trafikverkets webbutbildning "Fakta om laddning och laddbara fordon"
- Goodpoint, Analys av betydande miljöaspekter/miljörisker inom ramavtalsområden samt förslag på påverkanskrav och kontroll/uppföljning Utg. 2, augusti 2019
- Regeringen, Promemoria -Pausad höjning av reduktionsplikten för bensen och diesel 2023
- Regeringen, Promemoria -Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel
- Adda Inköpscentral AB, Upphandlingsdokument Stationstankning 2021 daterat 2021-10-21.
- Upphandlingscenter Falun Borlänge-regionen, Upphandlingsdokument, Stationstankning av drivmedel - ytterområde, obemannad station, Dnr GNU 2021/99.

16.7 Webb sidor

- Kammarkollegiet, <https://www.avropa.se/ramavtal/ramavtalsomraden/transport-och-tjanstefordon/Drivmedel/drivmedel/IngaIndelningar/> (2022-05-13)
- Recharge, <https://www.avropa.se/ramavtal/ramavtalsomraden/transport-och-tjanstefordon/Drivmedel/drivmedel/IngaIndelningar/> (2022-05-13)