

Förstudierapport inom Flygresor inrikes

23.2-7883-19



KAMMARKOLLEGIET



Innehåll

| | |
|--|----|
| 1 Sammanfattning | 3 |
| 2 Inledning | 4 |
| 3 Föregående upphandling | 9 |
| 4 Nuvarande ramavtal | 12 |
| 5 Information om ramavtalen | 14 |
| 6 Offentlig sektors behov..... | 15 |
| 7 Marknadsundersökning | 24 |
| 8 Omvärldsanalys..... | 30 |
| 9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd..... | 31 |
| 10 Hållbarhet..... | 34 |
| 11 Säkerhet | 47 |
| 12 Dataskyddsförordningen..... | 50 |
| 13 E-handel | 51 |
| 14 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling..... | 52 |
| 15 Slutsatser | 53 |
| 16 Källförteckning..... | 54 |

1 Sammanfattning

De nuvarande ramavtalen för inrikes flygresor löper ut den 30 november 2021. Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet har därför initierat en förstudie för att utreda om en ny upphandling ska genomföras.

Informationsinhämtning har skett genom att en enkät till myndigheter avseende inrikes flygresor skickats ut, därtill har ett referensgruppsmöte hållits där representanter från åtta olika myndigheter har deltagit och bidragit med värdefull information och synpunkter. Dessutom hölls ett telefonmöte med ytterligare en myndighet. Leverantördialog har skett i form av tre leverantörsmöten.

Härutöver har projektgruppen haft möten med representanter från bransch- och arbetsgivarförbundet Transportföretagen Svenska Flygbranschen, SkyNRG samt Transportstyrelsen. Det som har framkommit vid informationsinhämtningen har sammanfattats i denna rapport.

Genom inhämtande av försäljningsstatistik från befintliga ramavtal har det visat sig att ramavtalen inom området nyttjas i hög utsträckning och årligen omsätter stora belopp, 2018 omsatte avtalen ca 284 miljoner kronor.

Förstudierapporten innehåller även en redogörelse för hur flygbranschen hanterar utmaningar på miljöområdet samt en beskrivning av relevant lagstiftning.

De inkomna svaren i myndighetsenkäten och från referensgruppsmötet har visat att det är uppskattade avtal som över lag fungerar bra och underlättar myndigheternas anskaffning av inrikes flygresor.

Projektgruppen har funnit att det finns ett behov av statliga ramavtal för inrikes flygresor och rekommenderar således att en upphandling genomförs.

Förstudierapporten framtagen av:

Hanna Silwer och Fredrik Björnström



2 Inledning

2.1 Bakgrund till förstudien

Förstudien är genomförd av Kammarkollegiet och omfattar inrikes flygresor.

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 förordning (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 Mål med förstudien

Syftet med förstudien 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

Syftet med förstudierapporten har inte varit att ta fram en kravspecifikation till en kommande upphandling, och således är eventuella krav som kan ställas endast beskrivna på en övergripande nivå. Förstudierapporten beskriver nuläge och erfarenheter av användningen av ramavtalen inom området. Den innehåller avropande myndigheters och leverantörers synpunkter på nuvarande ramavtal samt deras förslag rörande upplägg av en eventuellt kommande upphandling. Därtill innefattar förstudierapporten en analys av myndigheters behov och marknadens utbud.

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



Kommuner och landsting 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,
- 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 nuvarande ramavtal 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 en branschorganisation för att få deras syn på såväl nuvarande ramavtal 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 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.

AOC

Air Operator Certificate. Om flygbolaget ska transportera passagerare med luftfartyg krävs ett drifttillstånd, AOC (Air Operator Certificate), i enlighet med Kommissionens Förordning (EU) Nr 965/2012, Air Operations (vanligen benämnd EASA-OPS). Transportstyrelsen är den myndighet som utfärdar tillstånd och utför tillsyn.

Block space-avtal

Genom en sådan överenskommelse har ett flygbolag tilldelats ett visst antal platser på en flygning som utförs av ett annat flygbolag. Det första flygbolaget utställer dock biljetter som om det vore en flygning i egen regi. Normalt använder båda flygbolagen sina respektive prefix (flygbolagskod) på en sådan flygning. Beroende på de ekonomiska villkoren för arrangemanget kan ett blocked space-avtal mer eller mindre påminna om ett wet lease-avtal. Detta kräver inget särskilt godkännande från ansvarig luftfartsmyndighet i respektive land.

Civil luftfart

Luftfart som bedrivs enligt civila föreskrifter.

Code sharing

Code sharing innebär att ett flygbolag, genom överenskommelse med ett eller flera andra flygbolag, använder sitt prefix på flygningar som utförs av det eller de övriga flygbolag som omfattas av överenskommelsen. Detta kräver inget särskilt godkännande från ansvarig luftfartsmyndighet i respektive land.

Dry lease

Ett luftfartyg hyrs in eller hyrs ut utan besättning. Luftfartyget opereras av det företag/AOC som inhyraren har. Inhyraren har här det fulla ansvaret för luftfartyget med hänvisning till operation och luftvärdighetsstatus.

Fast track

Fast track är en separat kö som tillåter passagerarna att passera snabbare och smidigare genom säkerhetskontrollen.

Genomgående biljett

En biljett som omfattar hela resan, från avreseort till destination inkl. mellanlandningar. Med en genomgående biljett är flygbolaget ansvarigt för hela resan.

IATA

IATA (International Air Transport Association) är en internationell branschorganisation för flygbolag.

**Klimatkompensation**

En kompensation som innebär att myndigheten kompenserar i pengar för de koldioxidutsläpp som deras resor orsakar. Pengarna kan i sin tur investeras i olika miljöprojekt.

Resepolicy

Myndighetens riktlinjer för resande.

EASA

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) är en av Europeiska unionens byråer och den gemensamma europeiska flygsäkerhetsmyndigheten. EASA tar fortlöpande över allt fler av de tillstånds- och tillsynsuppgifter som tidigare utfördes av de europeiska ländernas egna flygsäkerhetsmyndigheter. EASA:s regelverk överförs till svensk luftfart och svenska förhållanden av Transportstyrelsen.

ICAO

ICAO (International Civil Aviation Organization) är ett FN-organ vars främsta uppgift är att skapa och harmonisera regelverket för det globala flyget. ICAO:s medlemmar är världens stater.

Linjefart

Linjefart (luftfart i regelbunden trafik) är en serie flygningar där varje flygning utförs med luftfartyg för befordran av passagerare, gods eller post mot betalning, på ett sådant sätt att det på varje flygning finns platser som allmänheten kan köpa på individuell basis (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess agenter eller återförsäljare). Vidare bedrivs denna serie av flygningar så att den betjänar trafiken mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen enligt en utgiven tidtabell, eller så regelbundet eller tätt att flygningarna utgör en tydlig och planmässig serie.

GDS

GDS (Global Distribution System) är ett globalt distributionssystem som möjliggör transaktioner mellan leverantörer i resebranschen, främst flygbolag, hotell, biluthyrningsföretag och resebyråer. En GDS kan länka tjänster, priser och bokningar som konsoliderar produkter och tjänster i resebranschen.

NDC

NDC (New Distribution Capability) är ett distributionssystem för resebranschen som lanserats av IATA för utveckling av marknaden och anpassning mot en ny XML-baserad dataöverföringsstandard (NDC Standard). Den är öppen för tredje part, mellanhand, IT-leverantör och icke-IATA-medlem, att implementera och använda.

Wet lease

Wet lease innebär att ett flygföretag hyr in eller hyr ut ett luftfartyg med besättning. Till skillnad från dry lease opereras luftfartyget inom ramen för det uthyrande flygföretagets

drifttillstånd (AOC) och står flygsäkerhetsmässigt under tillsyn av detta flygföretags flygsäkerhetsmyndighet. Wet lease i flera led godtas inte utan särskilt tillstånd.



3 Föregående upphandling

3.1 Upphandlingsform och tidpunkter för anbudsgivning och tilldelning

Den föregående upphandlingen genomfördes enligt ett öppet förfarande enligt lag (2007:1091) om offentlig upphandling, och som tilldelningsgrund användes lägsta pris. Upphandlingsdokumentet publicerades den 2017-03-28 och sista anbudsdag var den 2017-05-10. Ramavtalen började gälla från och med den 2017-12-01.

3.2 Upphandlingens omfattning

Den föregående upphandlingen omfattade flygresor till inrikes destinationer från avreseorter i Sverige.

3.2.1 Anbudsområden

Upphandlingen bestod av tre områden,

- Anbudsområden,
- säsongsflyg, och
- övriga erbjudanden.

3.2.1.1 Anbudsområden

Inom delområdet anbudsområden fanns ett antal avreseorter och destinationer specificerade, vilket innebar ett antal flygsträckor. Varje sådan flygsträcka utgjorde ett anbudsområde, t.ex. Stockholm Arlanda - Göteborg. De flygsträckor som fanns angivna inom delområdet skulle trafikerats året om. Anbud kunde lämnas på ett eller flera anbudsområden. Delområdet innefattade 67 flygsträckor. De 67 angivna flygsträckorna var det enda som utvärderades i upphandlingen.

3.2.1.2 Säsongsflyg

Inom delområdet säsongsflyg kunde anbudsgivare offerera sådana flygsträckor som trafikerats under en viss säsong av året, t.ex. Visby - Karlstad. Fyra flygsträckor fanns föreslagna i prisbilagan, men anbudsgivare kunde välja att offerera andra eller fler sträckor utöver de redan angivna. För flygsträckor som trafikerades med säsongsflyg skulle anbudsgivaren redovisa erbjuden rabatt på det publika priset per bokningsklass och flygsträcka. Rabatten skulle gälla både enkelresor och tur- och returresor. Området för säsongsflyg utvärderades inte.



3.2.1.3 Övriga erbjudanden

Inom delområdet övriga erbjudanden kunde anbudsgivare lämna övriga erbjudanden som denne ville offerera, exempelvis hel- och halvårskort samt rabatt på dessa. Området för övriga erbjudanden utvärderades inte.

3.3 Leverantörskvalificering

Utöver de enligt lag angivna uteslutningsgrunderna ställdes även krav på att anbudsgivare skulle vara registrerad i aktiebolags- eller handelsregister, eller liknande register.

Vad gäller miljökrav skulle anbudsgivare påvisa att de bedrev ett aktivt miljöarbete genom att minst ha en tydlig handlingsplan för minskade utsläpp på grund av användning av fossila bränslen. Anbudsgivare skulle även i anbudet ange en ansvarig person för miljöfrågor i verksamheten.

3.4 Utvärdering

Det var endast de 67 specificerade flygsträckorna som angivits under området Anbudsområden som utvärderades. De tre anbudsgivare med lägst pris per anbudsområde tilldelades ramavtal.

I upphandlingen tillämpades dynamisk prissättning, vilken innebar att anbudsgivarna skulle redovisa sitt publika pris och erbjuda en rabatt på det publika priset per anbudsområde.

I utvärderingssyfte skulle anbudsgivarna offerera fem bokningsklasser, två av dessa skulle vara flexibla och tre skulle vara med restriktioner. Under ramavtalsperioden har ramavtalsleverantörerna dock haft möjlighet att ladda samtliga sina bokningsklasser.

För att kunna redovisa ett specifikt publikt pris skulle anbudsgivarna ange ett pris som kunde bokas inom ett fastslaget datumintervall. Avresedatum skulle också återfinnas inom ett fastslaget datumintervall. Anbudsgivarna fick således välja ett bokningsdatum och ett avresedatum för en resa, vars publika pris sedan skulle kombineras med den offererade rabatten. Det lämnade priset skulle gälla per passagerare och avse pris för enkelbiljett. Den offererade rabatten skulle däremot avse både enkelresor och tur- och returresor. I jämförelsepriset skulle även bränsletillägg samt eventuella skatter och avgifter inräknas.

De bokningsklasser med högst tillgänglighet skulle offereras, alltså de bokningsklasser med flest antal stolar per avgång.

3.5 Överprövning

Den föregående upphandlingen överprövades inte.

3.6 Kompletterande upphandling

Eftersom två av ramavtalsleverantörerna, NextJet Sverige AB och Sparrow Aviation AB, gick i konkurs under ramavtalsperioden, genomfördes 2018 en kompletterande upphandling av 17 flygsträckor som i samband med konkurserna blev avtalslösa.

Den kompletterande upphandlingen genomfördes enligt ett öppet förfarande enligt lag (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU), och som tilldelningsgrund användes ekonomiskt mest fördelaktiga utifrån pris. Upphandlingsdokumentet publicerades den 2018-12-13 och sista anbudsdag var den 2019-02-14.

I den kompletterande upphandlingen användes samma upplägg vad gäller utvärdering och kvalificering som tidigare genomförd upphandling. Resultatet blev att ramavtal kunde tecknas med två leverantörer som trafikerar tre av de 17 sträckor som upphandlingen omfattade. Ramavtalen tecknades med samma löptider som föregående upphandling för att avtalen skulle vara synkroniserade.

Upphandlingen blev inte överprövad.

4 Nuvarande ramavtal

4.1 Avtalens löptid

Ramavtalen, som började gälla från den 2017-12-01, gäller till och med den 2021-11-30 vid utnyttjande av samtliga förlängningsoptioner.

4.2 Antagna ramavtalsleverantörer

Följande ramavtalsleverantörer antogs:

- BRA Sverige AB
- Norwegian Air Shuttle ASA
- Scandinavian Airlines System AB
- Nextjet Sverige AB (avtalsperiod: 2017-12-01 – 2018 05-17)
- Sparrow Aviation AB (avtalsperiod: 2017-12-01 - 2018-06-24)

Efter det att Nextjet Sverige AB och Sparrow Aviation gått i konkurs genomfördes en kompletterande upphandling av ett antal sträckor som blivit avtalslösa i samband med konkurserna. I den kompletterande upphandlingen antogs BRA Sverige AB och Scandinavian Airlines System AB på tre av de 17 sträckor som blivit avtalslösa, resterande sträckor saknar således täckning.

4.3 Total omsättning på nuvarande ramavtal

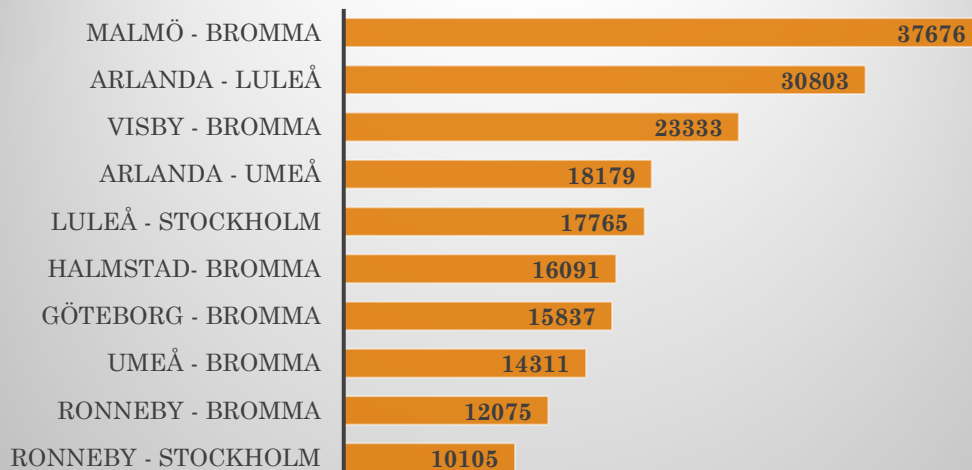
År 2018 omsatte ramavtalen för inrikes flygresor ca 284 miljoner. Statistiken baseras på uppgifter redovisade av de tre¹ ramavtalsleverantörerna.

4.4 Mest trafikerade sträckor

Statistiken baseras på uppgifter redovisade av de tre ramavtalsleverantörerna.

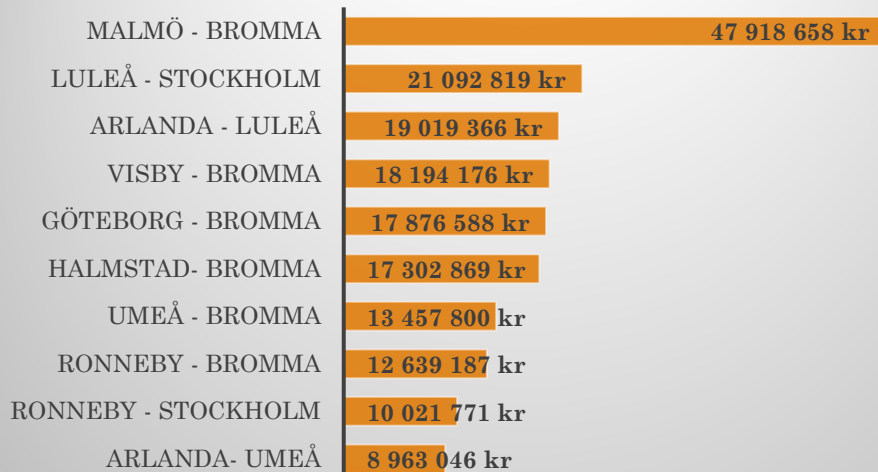
¹ BRA, Norwegian och SAS. NextJet redovisade ingen omsättningsstatistik år 2018. Sparrow Aviation redovisade endast omsättning för första kvartalet 2018.

Topp tio mest trafikerade sträckor



Statistiken avser antal resor. Det bör noteras att vissa flygbolag har rapporterat "Stockholm", andra har rapporterat "Arlanda" respektive "Bromma".

Topp tio sträckor med högst försäljningsbelopp



4.5 Förvaltning av nuvarande ramavtal

Ramavtalen 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 fånga in och analysera synpunkter på befintliga ramavtal har det i förstudien genomförts dels en enkätundersökning dels ett referensgruppsmöte med bl.a. deltagare från de myndigheter som i enkäten anmält sitt intresse för att ingå i referensgruppen.

6.2 Enkät till myndigheter avseende inrikes flygresor

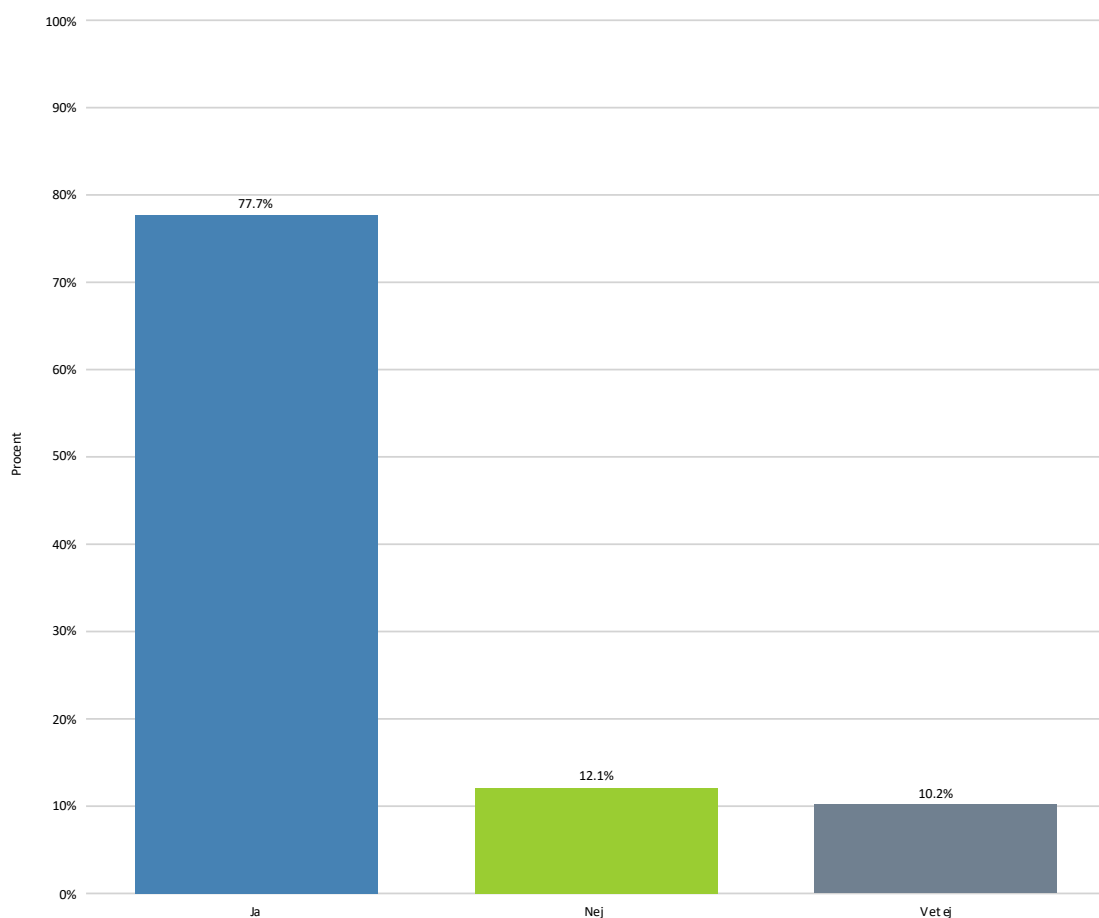
En enkät gick ut till 243 avropsberättigade myndigheter. Enkäten besvarades av 157 respondenter, vilket ger en svarsfrekvens på 65 procent.

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

Redovisning av myndighetsenkät

Här följer ett urval av svar på frågor som ställdes i enkäten. För att se samtliga svar från enkäten, se bilaga Enkät till myndigheter avseende Flygresor inrikes 2019.

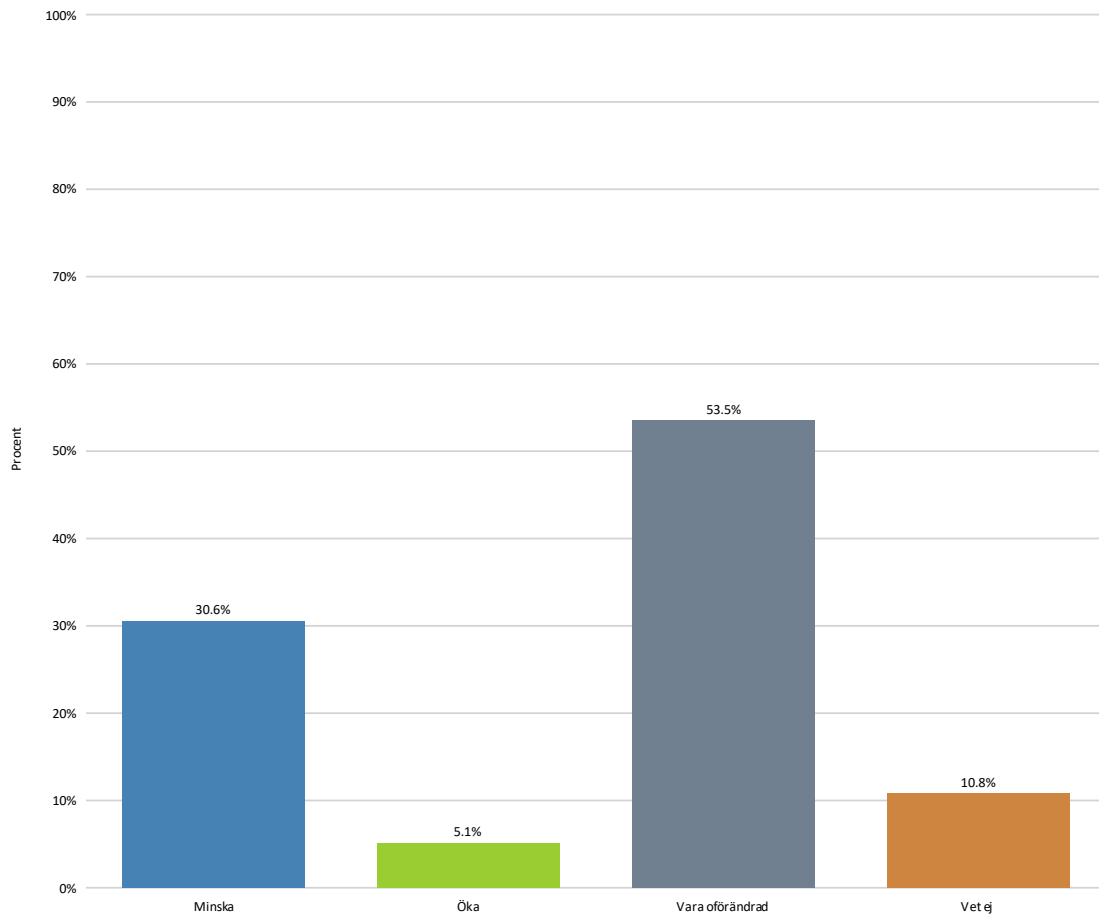
6.2.1 . Har myndigheten avropat från nuvarande statliga ramavtal för inrikes flygresor?



Så mycket som 77,7 procent anger att de har använt ramavtalen, vilket visar på att ramavtalen används i stor utsträckning.

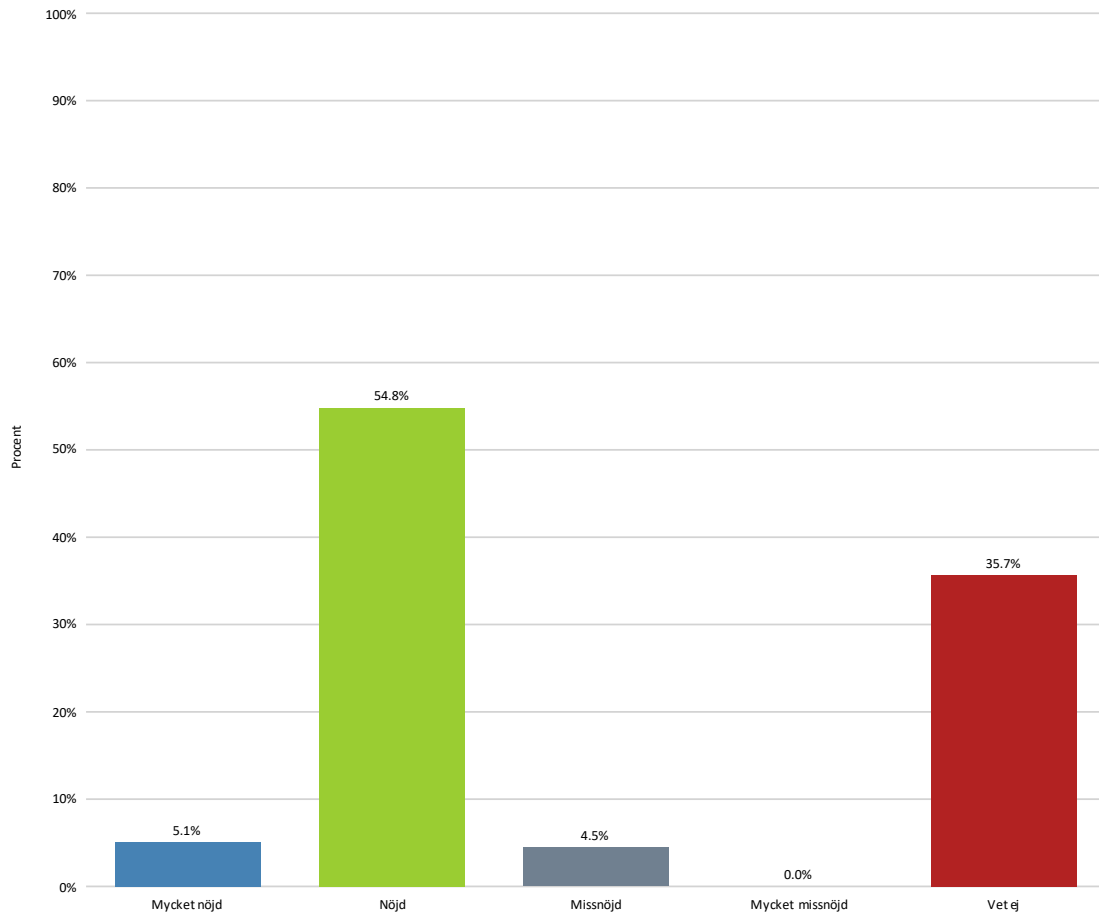
Av de 12,1 procent som angivit att de inte använt ramavtalen har över hälften av dessa angivit att de inte har behov eller bara har mindre behov som därmed kan direktupphandlas.

6.2.2 Hur kommer er efterfrågan på inrikes flygresor att utvecklas de kommande åren?



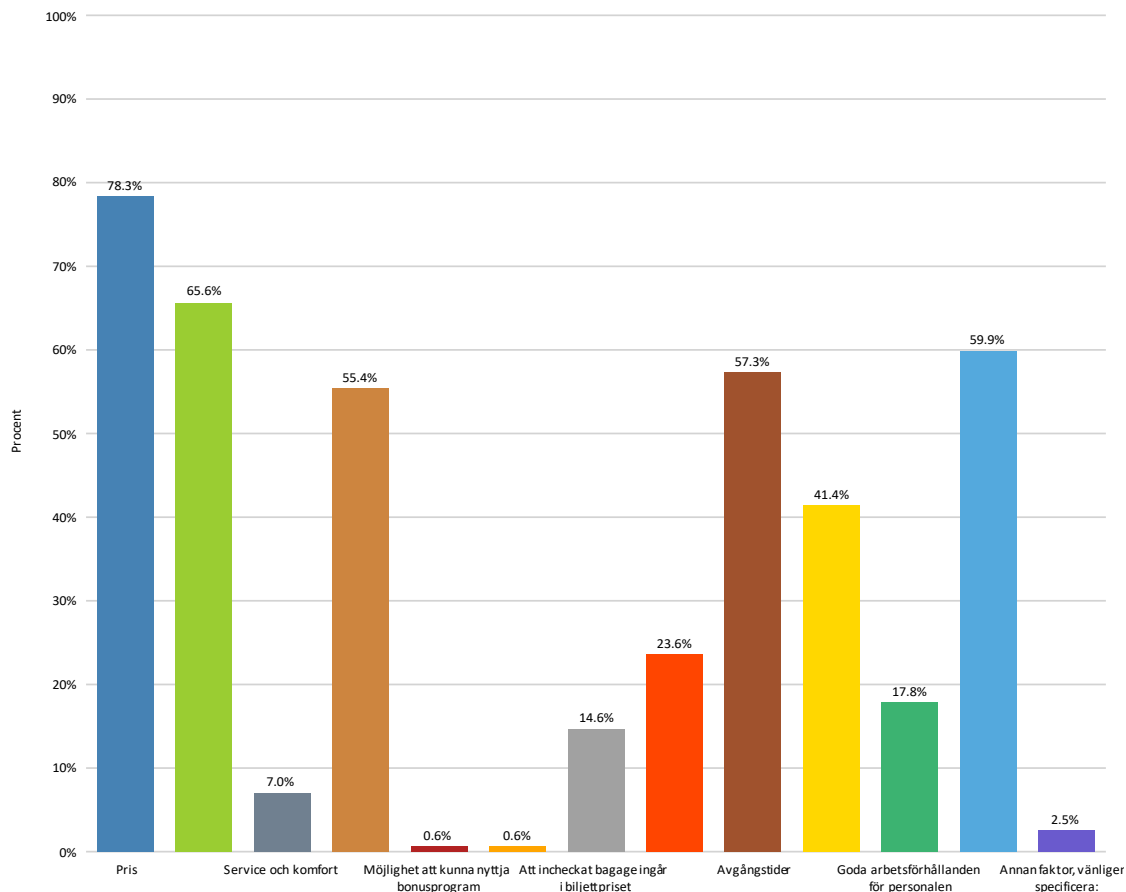
Utvecklingen inom branschen visar på ett generellt minskat resande med inrikesflyg, vilket även återspeglas till viss del i respondenternas svar. 30,6 procent har angivit att de förutspår en minskad efterfrågan på inrikes flygresor de kommande åren. Däremot har 53,5 procent angivit att behovet kommer att vara oförändrat, vilket kan tyda på att myndigheternas resande med inrikesflyg till viss del är nödvändigt för verksamheterna.

6.2.3 Hur nöjda är ni med befintliga ramavtal?



Av svaren i enkäten framgår att majoriteten av respondenterna är nöjda med befintliga ramavtal. De 4,5 procent som har angett att de är missnöjda har även fått en följdfråga om varför de är missnöjda, någon har då angett att de vill kunna avropa direkt från flygbolagens företagsportaler i stället för att använda resebyrå, andra har beskrivit anledningar som i första hand hänför sig till deras resebyrå och inte ramavtalsleverantörerna för inrikes flygresor.

6.2.4 Vid beställning av inrikes flygresor, vilka faktorer är viktigast? (Max fem svarsalternativ kunde väljas)

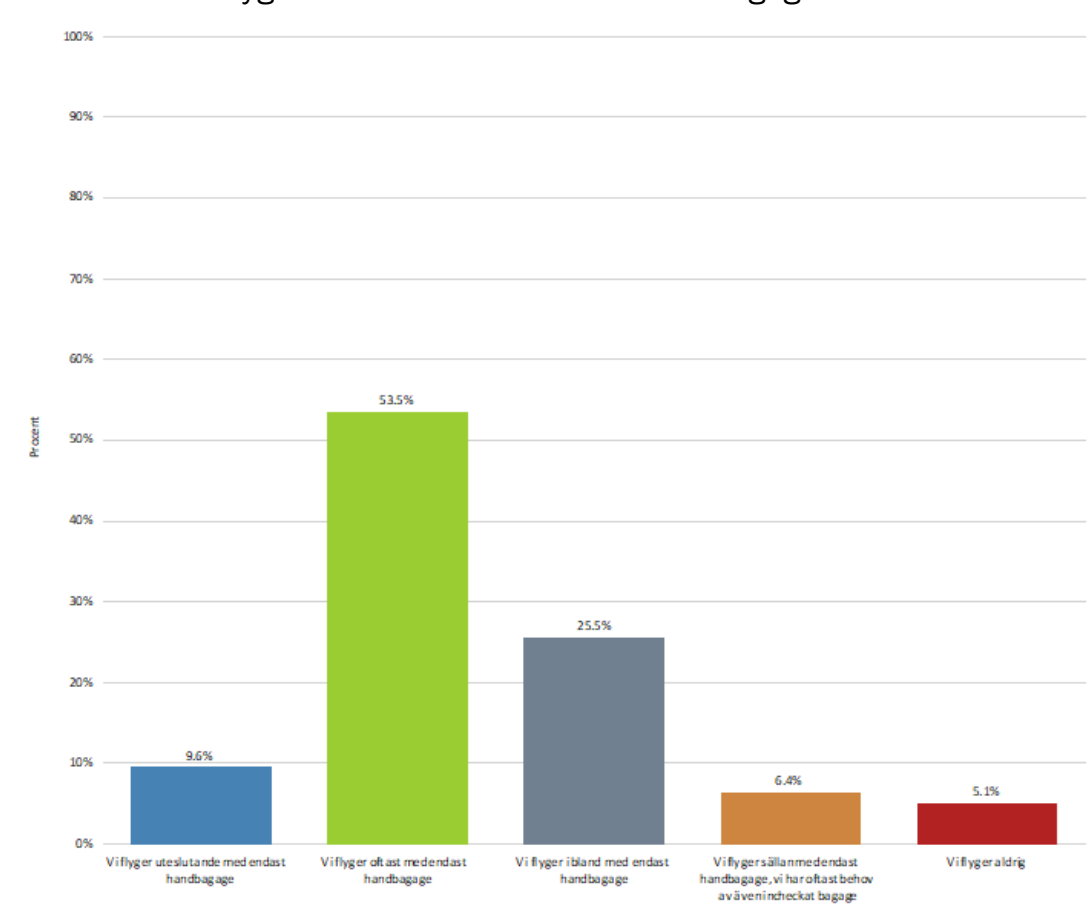


Diagrammet ovan avser från vänster: Pris, Total restid, Service och komfort, Om- och avbokningsregler, Möjlighet att kunna nyttja bonusprogram, Möjlighet att ta med extra bagage, Att incheckat bagage ingår i biljettpriset, Antal avgångar per destination, Avgångstider, Säkerhet, Goda arbetsförhållanden för personalen, Miljö, Annan faktor, vänligen specificera.

Som framgår i tabellen ovan ansågs följande fem områden vara viktigast:

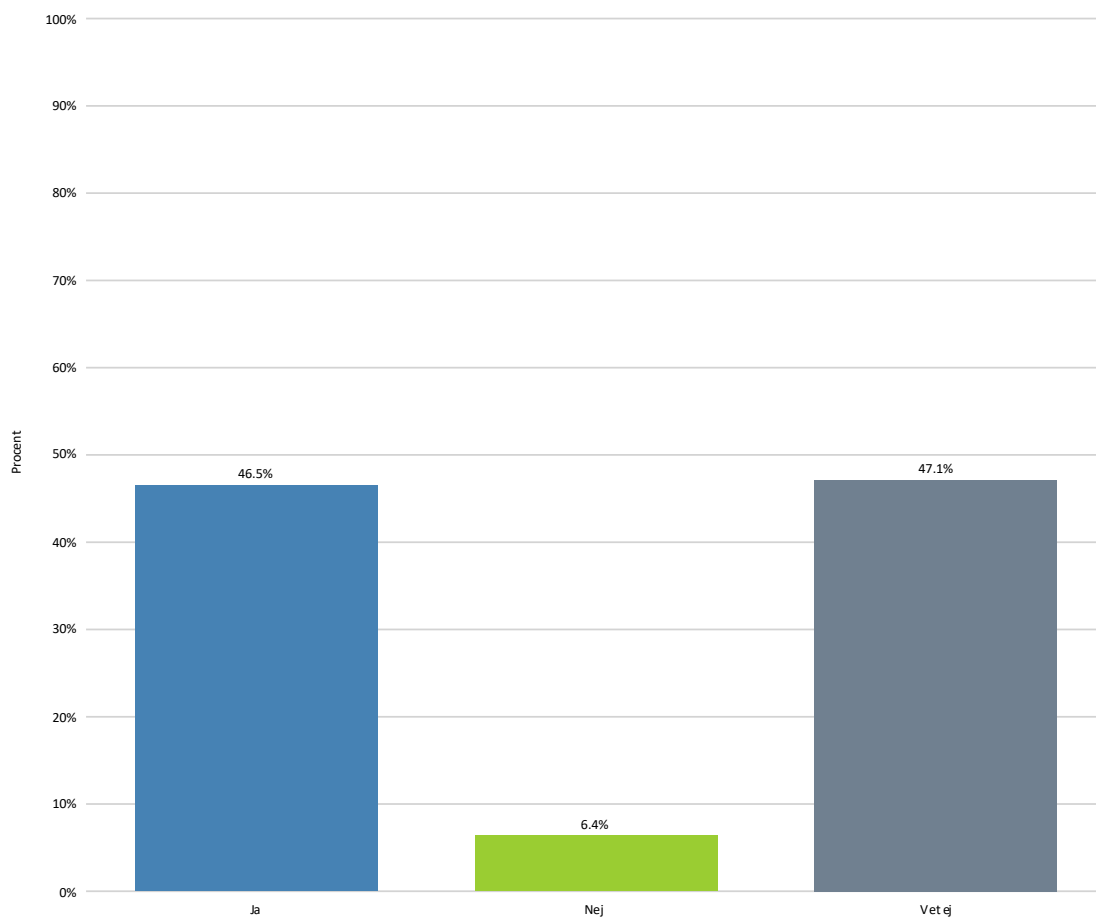
1. Pris – 78,3 procent
2. Total restid – 65,6 procent
3. Miljö – 59,9 procent
4. Avgångstider – 57,3 procent
5. Om- och avbokningsregler – 55,4 procent

6.2.5 Hur ofta flyger ni inrikes med endast handbagage?



Av svaren framgår att en mycket stor andel av respondenterna reser med endast handbagage. Med hänsyn till ovanstående svar ställdes frågan till leverantörerna om de erbjuder biljetter utan incheckat bagage, se avsnitt 7.3.4 Biljetter utan incheckat bagage.

6.2.6 Om det fanns möjlighet att boka mer miljövänliga flygresor, hade ni bokat det trots att det innebar en merkostnad?



I befintliga ramavtal finns ingen möjlighet att betala extra för att flyga mer miljövänligt, t.ex. med biobränsle för flyg. Utifrån respondenternas svar kan konstateras att det finns ett stort intresse för mer miljövänliga flygresor, däremot har även en stor andel av respondenterna besvarat frågan med ett "Vet ej".

6.2.7 Sammanfattning av myndighetsenkät

- Myndigheterna är i huvudsak nöjda med ramavtalen.
- Ramavtalen används i stor utsträckning av de myndigheter som har behov av inrikes flygresor.
- De flesta myndigheterna anser att deras behov kommer vara oförändrat eller minska de kommande åren.
- Pris, total restid, avgångstider, om- och avbokningsregler och miljö är de fem viktigaste faktorerna att beakta vid bokning av inrikes flygresor.
- En stor andel av flygresorna sker med endast handbagage.
- Intresset för att betala extra för att flyga mer miljövänligt är stort.



6.3 Referensgruppsmöte med myndigheter

De myndigheter som i enkäten, via avropa.se eller på annat sätt anmält intresse att medverka i referensgruppen bjöds in till ett möte på Kammarkollegiet.

Sammanlagt bjöds 18 avropsberättigade myndigheter in till referensgruppsmöte. Tio personer från totalt åtta myndigheter deltog. Därutöver hölls ett telefonmöte med två representanter från ytterligare en myndighet.

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

Nedan framgår de viktigaste punkterna som diskuterades.

6.3.1 Om nuvarande ramavtal

I huvudsak ansåg referensgruppen att befintliga ramavtal har fungerat bra.

6.3.2 Miljö

Miljöfrågan var den frågan som diskuterades mest under referensgruppsmötet.

Diskussioner fördes kring krav på viss inblandning av biobränsle och begränsningar i LOU avseende kopplingen mellan upphandlingsföremål och eventuella krav. Även frågan om tillgången av biobränsle för flyg lyftes.

Flera av flygbolagen erbjuder idag resenärerna möjlighet att köpa till tjänster för att få resan klimatkompenserad eller utförd med biobränsle. Referensgruppen framförde dock att det bara är möjligt att själv göra tillägget för de myndigheter som har inskrivet i sitt regleringsbrev att anslagen får gå till sådant. För myndigheter som inte har den möjligheten enligt sitt regleringsbrev måste kostnaden för eventuellt biobränsle vara inkluderat i det avtalade biljettpriset, vilket troligtvis påverkar prisen.

Diskussioner fördes även kring krav på utsläppsgräns per personkilometer, ett problem som framfördes är att leverantörerna har olika mätmetoder för detta och att det faktiska utsläppsvärdet bara kan fastställas i efterhand beroende på väder, antal passagerare, m.m.

6.3.3 Priser

För många är biljettpriserna viktigast, i synnerhet för t.ex. forskare där resekostnaderna dras från deras projektbudget.

Vid telefonmötet framkom att de billigaste biljetterna ofta är slut när myndigheten ska boka och eftersom de inte köper de dyraste biljetterna så är en bra rabatt på mellanprisbiljetter viktigast. De ansåg även att skillnaden ibland är liten mellan



ombokningsbara och inte ombokningsbara och då upplevs ombokningsbara biljetter betydligt mer prisvärda. Myndigheten önskade även att resenären, på ett smidigt sätt, skulle kunna köpa tilläggstjänster som resenären betalar privat.

6.3.4 Bonusprogram

Bonusprogram upplevs som ett problem eftersom intjänad bonus inte ska användas för privata ändamål. Myndigheterna har inskrivet i sina resepolicyer att bonus som intjänas i tjänsten inte får användas privat. Intjänad poäng används i första hand till att uppgradera biljetter, köpa fast track, m.m.

Önskemål framfördes från några myndigheter att bonuspoängen i stället ska kunna omvandlas till biobränsle. Dock framfördes synpunkter om att detta kan komma att kräva en förmånsbeskattning för resenären.

6.3.5 Biljetter och bokningar

Referensgruppen ansåg att klippkort som är opersonliga och som inte är bundna till en viss flygsträcka är att föredra.

För att säkerställa plats åt rekryter vore det önskvärt att ha möjlighet att blockboka ett antal platser på en sträcka vissa förutbestämda dagar.

Det framfördes även önskemål om fler genomgående biljetter.

För personer som har årskort ansåg någon myndighet att det vore smidigare att boka resan via ramavtalsleverantörens egen företagsportal.

6.3.6 Övrigt

Bra arbetsvillkor för personalen ansågs viktigt och att kollektivavtalsenliga villkor även säkras vid wet lease.

Referensgruppen ansåg att det vore bra om det gick att inkludera frukost för alla biljettyper.

Sträckan Luleå – Sundsvall efterfrågades eftersom den inte finns med på nuvarande ramavtal.

6.4 Sammanfattning av referensgruppsmöte

- Myndigheterna är generellt sett nöjda med ramavtalen.
- Miljöhänsyn är viktigt för referensgruppen.
- För många resenärer är biljettpriserna av störst betydelse.
- Bonusprogram upplevs som ett problem eftersom det finns en risk att dessa styr resenärens val av leverantör.

7 Marknadsundersökning

7.1 Inledning

För att kartlägga marknadens utbud inom det aktuella ramavtalsområdet och fånga in och analysera synpunkter på befintliga ramavtal har det i förstudien hållits möten med nuvarande ramavtalsleverantörer.

7.2 Marknaden

Enligt Transportstyrelsens statistik minskade antalet inrikespassagerare på de svenska flygplatserna från 2018 till 2019 med närmare 9 procent. Inrikesflygets nedgång fortsätter, vilket främst har sin förklaring i att allt färre väljer att resa med flyg inrikes, exempelvis genom att en ökande klimatmedvetenhet gör att konkurrerande färdmedel som tåg får ett ökat resande. Det minskande flygresandet är också ett tecken på stagnation i ekonomin.² Som jämförelse kan nämnas att antal resor med SJ ökade med 15 procent 2019 jämfört med samma period föregående år.³

I en rapport, framtagen av Transportstyrelsen, går att utläsa att antalet passagerare minskade på samtliga av de tio största inrikessträckorna det tredje kvartalet 2019. Sämst utveckling var på sträckan Stockholm – Skellefteå där antalet passagerare minskade med närmare 40 procent.⁴

Marknaden för inrikesflyg domineras av flygbolagen SAS, BRA och Norwegian. Därtill finns några mindre aktörer som främst trafikerar de sträckor som Trafikverket upphandlat, eftersom dessa sträckor inte är kommersiellt gångbara.

När det gäller marknadsandelar för inrikestrafiken ökade SAS stort under tredje kvartalet 2019, medan Norwegians andelar sjönk. SAS andel uppgår nu till 48,9 procent jämfört med 44,4 procent samma period år 2018. Norwegians andel är 19,1 procent jämfört med 23,9 procent föregående år och BRA har minskat marginellt från 30,5 till 29,9 procent. Övriga bolag står för 2,1 procent jämfört med 1,3 procent samma period 2018.⁵

² <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2019/fortsatt-minskning-av-flygresandet-under-arets-tredje-kvartal/> (hämtad 2019-11-26).

³ Transportstyrelsens rapport *Flygtrafikstatistik – Utvecklingen under tredje kvartalet 2019*, 2019, s. 5.

⁴ SJ:s kvartalsrapport, *Rapport för fjärde kvartalet 2019*, 2019, s. 1.

⁵ <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2019/fortsatt-minskning-av-flygresandet-under-arets-tredje-kvartal/> (hämtad 2019-11-26).

Enligt Transportstyrelsens prognoser förutspås en nolltillväxt för inrikes flygresor år 2020. Framöver väntas inrikestrafiken ha färre passagerare år 2025 jämfört med år 2018.⁶

Samtliga flygbolag som Kammarkollegiet har träffat under förstudien är eniga om att det råder en hård konkurrens på marknaden för inrikes flyg. Konkurrenssituationen innebär att priserna är mycket pressade, vilket medför att lönsamheten för flygbolagen har minskat.

Det finns totalt ca 44 kommersiella flygplatser spridda över landet, från Malmö i söder till Kiruna i norr. Det statliga bolaget Swedavia driver tio flygplatser, varav Arlanda är den största med ca 49 inrikeslinjer.⁷ Utöver de statliga flygplatserna finns ca 34 regionala flygplatser som vanligtvis drivs av antingen region eller kommun.⁸

Enligt ovan nämnda flygbolags hemsidor trafikerar de följande orter:⁹

SAS

Göteborg
Kalmar
Kiruna
Luleå
Malmö
Ronneby/Karlskrona
Skellefteå
Stockholm
Sundsvall/Timrå
Umeå
Visby
Ängelholm/Helsingborg
Östersund/Åre
Örnsköldsvik*

BRA

Stockholm
Malmö
Göteborg
Halmstad
Kalmar/Öland
Kristianstad
Ronneby/Karlskrona
Sundsvall
Sälen
Trollhättan/Vänersborg
Umeå
Visby
Växjö
Ängelholm/Helsingborg
Örnsköldsvik**
Östersund/Åre

Norwegian

Göteborg
Luleå
Malmö***
Umeå
Östersund/Åre

* Upphörde den 1 februari 2020.

** Öppnade den 2 februari 2020.

*** Upphörde i januari 2020.

⁶ Transportstyrelsens rapport *Trafikprognos för svensk luftfart 2019 – 2025*, 2019, s.9.

⁷ <https://www.swedavia.se/om-swedavia/roll-och-uppdrag/#gref> (hämtad 2019-11-28).

⁸ <https://www.flygplatser.se/flygplatser/> (hämtad 2019-11-28).

⁹ Information inhämtad 2019-11-28.

7.2.1 Trafikverkets upphandling

Trafikverket har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal för transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls av någon annan och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet, vilket kan beskrivas som ett basutbud för dagligt resande.

Vad som gäller för allmän trafikplikt och upphandling av regelbunden flygtrafik bestäms i EU:s lufttrafikförordning 1008/2008. Förordningen talar om under vilka förutsättningar och hur en medlemsstat kan köpa regelbunden flygtrafik. Först måste Trafikverket införa allmän trafikplikt, förordningen fastställer ramarna för när allmän trafikplikt är nödvändig och lämplig.

Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för flygplatser där det behövs flygtrafik för att uppnå en grundläggande tillgänglighet för berörd kommun. Allmän trafikplikt anger minimikrav för den trafik som ska bedrivas på linjen beträffande antal turer, tidtabellramar, biljettpriser och kapacitet.¹⁰

Om inget flygbolag avser att bedriva kommersiell flygtrafik på en flygsträcka i enlighet med allmän trafikplikt kan Trafikverket upphandla och avtala om flygtrafik på sträckan enligt trafikpliktens innehåll.

Under 2018 genomförde Trafikverket en ny upphandling av trafiken på alla flyglinjer med allmän trafikplikt för perioden oktober 2019 – oktober 2023. Upphandlingen ställde delvis nya krav på operatörernas ekonomi och trafikens kvalitet. Tillsammans med en tydligare uppföljning av trafiken från Trafikverkets sida ska detta bidra till en stabil flygtrafik för resenärerna.¹¹

Upphandlingen genomfördes enligt EU:s lufttrafikförordning och omfattar följande linjer:

¹⁰ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/> (hämtad 2019-11-28).

¹¹ <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-10/trafikverket-upphandlar-flygtrafik-20192023/> (hämtad 2019-11-28).

Pajala–Luleå
Östersund–Umeå
Sveg–Stockholm/Arlanda
Gällivare–Stockholm/Arlanda
Arvidsjaur–Stockholm/Arlanda
Hemavan–Stockholm/Arlanda
Kramfors–Stockholm/Arlanda
Vilhelmina–Stockholm/Arlanda
Lycksele–Stockholm/Arlanda
Torsby–Stockholm/Arlanda
Hagfors–Stockholm/Arlanda

7.3 Möte med leverantörer

7.3.1 Om leverantörsmöten

Projektgruppen har genomfört tre möten med följande leverantörer:

1. BRA Sverige AB
2. SAS, Scandinavian Airlines System AB
3. Norwegian Air Shuttle ASA

Samtliga ovanstående leverantörer är flygbolag som är ramavtalsleverantörer på nuvarande ramavtal. Syftet med mötena var att fånga upp leverantörernas erfarenheter av nuvarande ramavtal och ge leverantörerna möjlighet att komma med synpunkter gällande upplägg av en eventuellt kommande upphandling.

Nedan följer ett urval av de svar som gavs på frågor som ställdes till leverantörerna och en sammanfattning av vad som framkom vid leverantörsmötena.

7.3.2 Om nuvarande ramavtal

Samtliga leverantörer ansåg att nuvarande ramavtal som helhet fungerar bra. En leverantör framförde att myndigheterna är bra på att nyttja ramavtalen.

De negativa synpunkter kring ramavtalen som lyftes fram var följande:

- Genomgående biljetter saknas för vissa sträckor i ramavtalen.

- Det finns ingen möjlighet att i efterhand lägga till nya flygsträckor.
- Bonusprogram styr valet av leverantör vid avrop.

7.3.3 Avtalsperiod

Leverantörerna anser att två år, med förlängningsoptioner på ytterligare två år (ett + ett) ger flexibilitet och därmed är lämpligast.

7.3.4 Biljetter utan incheckat bagage

Enligt myndighetsenkäten angav flera myndigheter att de ofta flyger utan incheckat bagage. I dagsläget erbjuder dock ingen av leverantörerna biljetter som inte inkluderar incheckat bagage.

7.3.5 Grupprabatter/klippkort/årskort

Två av leverantörerna angav att de erbjuder årskort och klippkort. Den tredje leverantören angav att den har möjlighet att erbjuda grupprabatter till företagskunder.

7.3.6 Åtgärder för att minska sin miljöpåverkan

Samtliga leverantörer angav att de har ett aktivt miljöarbete, hur leverantörerna bedriver sitt miljöarbete skiljer sig dock åt.

Två av leverantörerna svarade att de satsar på att köpa in nya, mer bränsleeffektiva flygplan. Ett av flygbolagen menade att de genom att förnya flygplansflottan har minskat sina koldioxidutsläpp med 30 procent mellan 2009 – 2019.

Två av leverantörerna angav att de erbjuder möjlighet att mot extra kostnad resa hela eller en del av resan med biobränsle. Företagskunder kan även välja att i stället för att göra tillägget vid varje resa köpa en större mängd biobränsle vid samma tillfälle.

7.3.7 Kollektivavtal

Samtliga leverantörer angav att de är anslutna till kollektivavtal, ett fåtal undantag kan finnas för t.ex. personal inom koncernledningen.

7.3.8 Sammanfattning av leverantörsmöten

Sammanfattningsvis kan konstateras att leverantörerna i stort är nöjda med befintliga ramavtal och upplägget i föregående upphandling. Den största bristen anses vara att det inte finns någon möjlighet att lägga till nya flygsträckor under ramavtalens löptid. De anser även att det vore bra om fler genomgående biljetter upphandlades.



Att köpa in moderna bränsleeffektiva flygplan samt att erbjuda miljökompensation och möjlighet att betala extra för att flyga med biobränsle lyfts i första hand fram avseende leverantörernas arbete för att minska miljöpåverkan.

7.4 Möte med branschorganisation

7.4.1 Om branschorganisationen Svenska Flygbranschen

Projektgruppen genomförde ett möte med Svenska Flygbranschen (nedan SFB), som är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen, en samarbetsorganisation inom Svenskt Näringsliv.

SFB verkar för medlemsföretagens intressen genom kollektivavtalsförhandlingar samt förhandlings- och processhjälp i arbetsrättsliga tvister av principiell karaktär kopplade till kollektivavtalen. Vidare arbetar förbundet med långsiktig påverkan som rör alla förbundets medlemmar avseende närings-, bransch- och arbetsgivarpolitiska frågor.

SFB har idag ca 90 anslutna företag med totalt drygt 9 700 anställda.

7.4.2 Mötets viktigaste frågor

Mötet med SFB handlade i första hand om miljö samt arbetsrättsliga villkor.

Enligt SFB har samtliga inrikes verksamma flygbolag kollektivavtal och risken för oskäligen arbetsvillkor är därmed låg. Samtliga bolag har ett kollektivavtal tecknat med SFB, med undantag för Norwegians piloter som har ett norskt kollektivavtal. Kollektivavtalen mellan SFB och aktörerna är även kopplade till aktörernas underleverantörer.

Varje kollektivavtal är unikt, därmed är det svårt att lyfta ut villkor som är gemensamma. En av de viktigaste regleringarna i kollektivavtalen är förutsättning för schemaändringar eftersom förseningar är vanligt och det påverkar personalens arbetstider. Arbetstid för personal inom civilflyget finns även reglerat i lag.

Löneregleringar är svåra att styra eftersom det förekommer olika typer av lönomodeller och tillägg. Eftersom det är en bransch har brist på personal, särskilt vad gäller piloter, är lönerna generellt höga. Mot bakgrund av det är risken för lönedumpning mycket liten och nyttan av att i en ramavtalsupphandling ställa arbetsrättsliga krav avseende löner liten.

8 Omvärldsanalys

Flyget är ett av de transportslag som ur ett miljöperspektiv har diskuterats flitigast under det senaste året. Inrikes flyg står för en liten del av utsläppen från transporter, men då är inte hänsyn tagen till eventuell höghöjdseffekt. Förbränning på hög höjd uppskattas öka klimateffekten med omkring det dubbla, jämfört med om förbränningen skett på marknivå.

2018 uppgick utsläppen från inrikes flyg till drygt en halv miljon ton koldioxidkvivalenter, motsvarande tre procent av hela transportsektorn. Utsläppen har minskat med drygt 20 procent sedan 1990. Jämfört med 2017 var utsläppen fyra procent lägre under 2018. Passagerarantalet för inrikes flyg har fluktuerat men har under hela perioden varit lägre än 1990 då det högsta värdet noterats. Utsläppen från inrikes flygresor har minskat mer än passagerarantalet, vilket innebär en ökad effektivisering.¹²

Liksom inom många andra branscher behöver utsläppen minska ytterligare, en del av detta innebär att flyget måste ställas om till fossilfrihet i form av ett bränslebyte, men det handlar också om ökad energieffektivisering på flera håll samt om en successivt ökad elektrifiering och eventuella andra teknikutvecklingspår.

Under 2019 uppgick antalet inrikesresenärer till cirka 12,4 miljoner, en minskning med 9 procent jämfört med 2018.¹³ Samtliga av Swedavias tio flygplatser visade en trafikminskning när det gäller inrikesresandet under året.

Flygskatt, ökade priser på flygbränsle samt höjda flygplatsavgifter pressar flygbranschen. Även den pågående klimatdebatten ligger till grund för att fler svenskar väljer bort inrikesflyget till fördel för andra transportmedel.

¹² Naturvårdsverket, *Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen*, Rapport 6911, december 2019, s. 84.

¹³ Swedavia, *Swedavias trafikstatistik december och helår 2019*, publicerad 2020-01-10.

9 Relevant lagstiftning, föreskrifter och allmänna råd

Nedan redogörs för några exempel på de regler som gäller inom luftfartsområdet, denna redogörelse ska inte ses som uttömmande.

9.1 EU-regler

9.1.1 Gemensamma regler om kompensation och assistans

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 reglerar möjligheten till kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar.

9.1.2 SERA-förordningen

Den 4 december 2014 trädde EU-kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden in flygtrafiken (Standardised European Rules of the Air, SERA) i kraft. Syftet med förordningen är att fastställa gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken.

9.2 Luftfartslagen och luftfartsförordningen

Den övergripande nationella regleringen på luftfartsområdet utgörs främst av luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770). Tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna i luftfartslagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen utövas av Transportstyrelsen.

9.3 Lag om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget

I lag (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget finns bestämmelser om årsarbetstiden och om lediga dagar på stationeringsorten för flygpersonal inom civilflyget. Avvikelser från lagen får göras om kollektivavtal har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation. Tillsynen utövas av Transportstyrelsen.



9.4 Chicagokonventionen

Mot slutet av andra världskriget bjöd USA in ett antal stater till Chicago för att dra upp riktlinjerna för den framtida civila luftfarten. Mötet hölls i slutet av 1944 mellan 52 stater, och resulterade i den s.k. Chicagokonventionen. Sverige ratificerade konventionen 1946.

Konventionens främsta syfte är att staterna samarbetar för att uppnå en säker och välordnad utveckling av den internationella civila luftfarten och att internationell lufttrafik kan bedrivas ändamålsenligt och ekonomiskt. Konventionen innehåller sammanlagt 96 artiklar som reglerar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter, regler för införande av internationella standardbestämmelser och rekommendationer av teknisk och flygoperativ natur, riktlinjer för lättnader i tull- och passfrågor samt luftfartspolitiska frågor. Av konventionen följer t.ex. att användningen av flygbränsle inte får beskattas inom den internationella flygtrafiken.

Redan i första artikeln fastslås att varje stat har absolut suveränitet över sitt eget luftrum. För reguljärtrafik krävs enligt konventionen ett särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den främmande stat som är berörd av trafiken.

De stater som undertecknar konventionen blir medlemmar i ICAO, och för närvarande är 193 medlemmar anslutna.¹⁴

9.5 Montrealkonventionen

Montrealkonventionen reglerar flygbolagens skadeståndsansvar för dödsfall eller skada, för bagage som förstörts, förlorats eller skadats och för förseningar.

9.6 Riktlinjer och förordningar från IATA

IATA upprättar förordningar och riktlinjer som gäller för nästan alla flygtransporter över hela världen. Ett exempel på regelverk är IATA Dangerous Goods Regulations (DGR), vilket reglerar farligt gods som inte får transporteras ombord på flygplan.

9.7 Beskattning av intjänad bonus

Enligt huvudregeln är det den som ger ut en ersättning som ska betala arbetsgivaravgifter. I 2 kap. 2 § socialavgiftslagen (2000:980) regleras emellertid ett antal undantag till denna huvudregel varav ett rör de trohetsrabatter, s.k. frequent flyer-rabatt, bonuspoäng etc., som innebär att resenären belönas med ett antal poäng varje gång denne väljer att flyga med bolaget. När resenären erhållit ett visst antal poäng kan denne exempelvis få en flygresa eller annan förmån gratis eller till ett förmånligt pris. Poängen är ofta personliga och ges till resenären även när det är resenärens arbetsgivare som har betalat flygbiljetten.

¹⁴ <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (hämtad 2019-11-19).

Trots att det i detta fall är flygbolaget som ger ut kundtrohetsrabatterna är det alltså arbetsgivaren som ska betala arbetsgivaravgifter, göra skatteavdrag samt lämna kontrolluppgift på värdet av kundtrohetsrabatter när det är arbetsgivaren som har stått för de kostnader som ligger till grund för rabatterna genom att ha betalat resan. Den anställda som utnyttjat förmånen är skyldig att till arbetsgivaren lämna de uppgifter som behövs för att denne ska kunna fullgöra sin skyldighet att lämna korrekta uppgifter i en arbetsgivardeklaration.¹⁵

¹⁵ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2019.8/1317.html> (hämtad 2019-11-19)

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 livscykeln. 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 ska 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 § LOU framgår att en upphandlande myndighet bör beakta miljöhänsyn, social 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.

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

10.2 Miljökrav

10.2.1 Lagstiftning och förordningar avseende miljö

10.2.1.1 Miljöledning i statliga myndigheter

I förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter regleras att statliga myndigheter ska ha ett miljöledningssystem som tar hänsyn till verksamhetens direkta och



indirekta miljöpåverkan. De 188 myndigheter som omfattas av förordningen ska årligen redovisa sitt miljöledningsarbete till Naturvårdsverket.

Myndigheterna ska enligt miljöledningsförordningen bedriva ett aktivt miljöarbete för att minska sina koldioxidutsläpp från tjänsteresor och övriga transporter, bl.a. ska tjänsteresor med flyg redovisas. I arbetet med miljöutredningen analyseras myndighetens utsläpp av främst koldioxid, men även andra föroreningar som uppstår vid resor och övriga transporter. Syftet är att få en överblick över myndighetens betydande miljöpåverkan och ett beslutsunderlag till åtgärder för att minska utsläppen. Myndighetens koldioxidutsläpp beräknas per årsarbetskraft både för att få fram ett jämförelsetal från år till år för samma myndighet och för att kunna jämföra liknande myndigheter med varandra.

I redovisningen av korta flygresor ingår flygsträckor som är under 50 mil och i de fall flygresan innebär mellanlandningar ingår delsträckor under 50 mil, vilket innebär att de flesta inrikesresorna hamnar i denna kategorin.

Under 2018 stod de korta flygresorna för en tiondel av myndigheternas totala utsläpp från enbart tjänsteresor, exklusive utsläppen från maskiner och övriga fordon. Myndigheternas sammanlagda redovisade utsläpp av koldioxid från flygresor under 50 mil uppgick 2018 till drygt 15 100 ton koldioxid, en ökning med drygt 3 procent. Bland de myndigheter som rapporterade de största utsläppen från korta flygresor återfinns de som har kontor långt från Stockholm eller har verksamhet på flera orter. Flygresor under 50 mil är de som antas ha störst potential att kunna ersättas med tågresor.

Det framgår även av rapporten över 2018 års rapportering till Naturvårdsverket att användningen av digitala möten för att ersätta tjänsteresor ökar.

10.2.1.2 Luftfartslagen

Enligt luftfartslagen (2010:500) ska ett luftfartyg vara miljövänligt när det används vid luftfart. Ett luftfartyg anses miljövänligt om det är konstruerat, tillverkat, utprovat, utrustat och underhållet på ett sådant sätt att det inte orsakar skada genom buller eller luftförorening eller genom annan liknande störning.

10.2.1.3 Svensk flygskatt

I april 2018 infördes en ny flygskatt genom lag (2017:1200) om skatt på flygresor. Skatten ska betalas av flygbolaget och tas ut per avresande passagerare. Olika skattenivåer tillämpas beroende på flygresans slutdestination. Med slutdestination avses den destination som i resedokumentationen anges som flygresans slutliga mål. Eftersom skatten tas ut per avresande passagerare betalar passagerare som reser inrikes skatt två gånger för en tur- och returresa medan passagerare som reser utrikes betalar endast för utresan.

I en rapport framtagen av Transportstyrelsen konstateras att det är första gången antalet passagerare minskat under perioden april–september de senaste fem åren. Minskningen utgörs framför allt av ett lägre antal inrikespassagerare. Antalet passagerare som flyger till Europa har fortsatt öka, men långsammare än tidigare. När det gäller resor till destinationer utanför Europa har antalet passagerare inte minskat. Att en avmattning



främst sker på korta avstånd stämmer överens med forskningen som säger att resenärer är mer priskänsliga när de ska resa kortare sträckor. Det kan bl.a. bero på att det finns fler alternativ att välja mellan.

Däremot understryks i rapporten att det totala bortfallet troligtvis inte endast beror på flygskatten. Fler faktorer så som den varma sommaren 2018, den pågående klimatdebatten och flygbolagskonkurser har sannolikt varit bidragande faktorer till en dämpad ökning av antal flygresor.¹⁶

10.2.1.4 Utsläppsrätter

Sedan 2012 ingår flygningar som utförs inom EU i systemet med handel av utsläppsrätter. EU:s system för handel med utsläppsrätter är ett styrmedel för att på ett kostnadseffektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser. Systemet bygger på EU-gemensamma regler och omfattar alla medlemsstater samt Norge, Island och Liechtenstein.

En övre gräns sätts för hur stora de totala utsläppen från företagen i systemet får vara, ett så kallat utsläppstak, som successivt sänks för att minska utsläppen. För att få släppa ut växthusgaser krävs ett tillstånd med tillhörande övervakningsplan samt utsläppsrätter som ger rätt att släppa ut motsvarande ett ton koldioxidekvivalenter per utsläppsrätt. Inom utsläppstaket tilldelas och köper verksamhetsutövare utsläppsrätter. En verksamhet som släpper ut mer växthusgaser än vad det har fått tilldelning för behöver köpa utsläppsrätter och ett företag som släppt ut mindre kan sälja utsläppsrätter. Flyget har särskilda utsläppsrätter som särskiljs från de som gäller för landbaserade verksamheter. Det är tillåtet för flyget att använda utsläppsrätter från andra sektorer för att täcka sina utsläpp, men inte tillåtet för landbaserade verksamheter att täcka utsläpp med flygets utsläppsrätter.

Den 23 november 2017 beslutade Rådet och Europaparlamentet om en reformering av handelssystemet, för kommande handelsperiod (2021–2030). Beslutet innebär bland annat att det totala antalet utsläppsrätter ska minska med 2,2 procent per år från och med år 2021 (vilket kan jämföras med dagens 1,74 procent per år). Syftet är att uppnå målet om utsläppsminskningar på 43 procent, vilket är beslutat enligt EU:s 2030-ramverk för de verksamheter som ingår i utsläppshandeln.

Inledningsvis omfattades flygningar både inom och utanför EEA, men genom ett undantag har den geografiska omfattningen begränsats till flygningar inom EEA. Systemet är förlängt till att gälla fram till år 2023. Anledningen till att undantaget infördes är att EU ville stödja den process som beslutades av ICAO under 2013, för att utveckla ett globalt styrmedel för att begränsa det internationella flygets koldioxidutsläpp, även kallat CORSIA.¹⁷

¹⁶ Transportstyrelsens rapport *Första halvåret med flygskatt*, 2019, s. 4 ff.

¹⁷ <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Utslappshandel/> (hämtad 2020-01-30).

10.2.1.5 CORSIA

År 2016 beslutade ICAO:s generalförsamling att införa det globala marknadsbaserade styrmedlet Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). ICAO kan endast reglera flygningar mellan olika stater varför CORSIA enbart omfattar internationellt flyg. Styrmedlet innebär i korthet att det internationella flygets koldioxidutsläpp tillåts växa fram till år 2020. Därefter måste flygbolagen köpa utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger 2020 års nivå, vilket då bidrar till utsläppsminskningar inom andra sektorer istället för inom det internationella flyget. Målet med styrmedlet är att stabilisera det internationella flygets utsläpp på 2020 års nivå, och att det internationella flyget därefter ska vara koldioxidneutralt. Synpunkter på styrmedlet har emellertid framförts av olika miljörelser. Kritikerna menar att målet om en koldioxidneutral tillväxt för flyget från 2020 inte är tillräckligt, det är inte heller i linje med de mål som beslutades genom undertecknandet av Parisavtalet.¹⁸

10.2.2 IATA:s klimatåtaganden

International Air Transport Association (IATA) är en internationell organisation med flygbolag som medlemmar. IATA hanterar regler och liknande inom kommersiellt passagerarflyg, bl.a. har man standardiserat biljettsystem, skapat flygplatskoder och flygbolagskoder. Organisationen har fler än 290 medlemmar, IATA representerar således ca 82 procent av all flygtrafik.¹⁹

IATA har utvecklat ett miljölednings- och utvärderingssystem för flygbolag, IATA Environmental Assessment (IEnvA). Programmet är utformat för att oberoende bedöma och förbättra miljöarbetet hos ett flygbolag. IEnvA är ett frivilligt program baserat på ett åtagande att följa relevanta regleringar och förpliktelser gällande miljö samt en kontinuerlig förbättring av det egna miljöarbetet. IEnvA utvärderas och verifieras externt för att uppfylla kraven i ISO 14001.²⁰

10.2.3 Fossilfritt Sverige – Färdplan för flygbranschen

Fossilfritt Sverige startades som ett initiativ av regeringen inför klimatmötet i Paris 2015 med målet att Sverige ska bli en av världens första fossilfria välfärdsstater. I och med initiativet så har olika branscher, varav flygbranschen är en, tagit fram färdplaner för hur respektive bransch ska bli fossilfri med stärkt konkurrenskraft som följd.

I april 2018 lämnade föreningen Svenskt Flyg över flygbranschens färdplan till regeringen. I färdplanen konstateras att genom ett bränslebyte, i kombination med en parallell teknikutveckling, finns en möjlighet att bidra till regeringens mål om att Sverige, senast

¹⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Klimatstyrmedel/icaos-globala-klimatstyrmedel/> (hämtad 2020-01-30).

¹⁹ <https://www.iata.org/en/about> (hämtad 2020-01-30).

²⁰ <https://www.iata.org/en/programs/environment/environmental-assessment> (hämtad 2020-01-30).



2045, inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Målet i färdplanen är ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och ett fossilfritt flyg både in- och utrikes 2045.

Tekniken för att framställa fossilfritt flygbränsle som går att använda direkt i dagens flygmotorer utan att det behövs några tekniska justeringar finns, problematiken ligger i stället i att det i dagsläget inte finns en fungerande marknad för biobränsle för flyg.

För att komma tillrätta med problemet krävs, enligt färdplanen, investeringsstöd för produktionsanläggningar och allokering av forskningsmedel för effektivisering av storskalig produktion av biobränsle för flyg, men även skapandet av en långsiktig statlig målbild för övergången till fossilfritt flyg, vilket också inkluderar exempelvis elflyg.

Det finns tre anledningar till att färdplanen fokuserar på ett fossilfritt inrikesflyg till 2030. Inrikesflyget är en mindre del av det totala flyget och nöjer sig därför med en mindre bränslemängd än det internationella flyget. Inrikesflyget trafikerar till stor del inte heller de höga höjder där det uppstår en ytterligare klimateffekt, den s.k. höghöjdseffekten. Det råder osäkerhet om hur stor höghöjdseffekten är och det krävs ökad forskning för att hitta rätt åtgärder för att hantera denna och genom att fokusera på inrikesflyget innebär det att klimateffekten av det fossilfria bränslet till största del kan kopplas loss från höghöjdsfrågan tills denna är bättre utredd avseende beslut och åtgärder. Dessutom har även andra inrikes transportslag 2030 som målar vad gäller fossilfritt färdslag.

10.2.4 Biobränsle för flyget

Biobränsle för flyget kan vara en av flera pusselbitar för att minska flygets klimatpåverkan. Utmaningen att införa fossilfritt bränsle för flyg är inte i första hand teknisk utan snarare marknadsmässig. Tekniken för att framställa bränslet finns och bränslet går att använda i dagens flygmotorer utan att det behövs några tekniska justeringar. Gränserna definieras i stället av att det i dag inte finns en fungerande marknad.

Idag finns det endast fem flygplatser i världen som har kontinuerlig distribution av biobränsle för flyg: Bergen, Brisbane, Los Angeles, Oslo och Stockholm. Vissa flygplatser erbjuder tillfälliga leveranser.²¹

Biobränsle för flyg produceras ofta tillsammans med förnybar diesel, i samma förädlingsprocess, vilket tvingar företag att fatta beslut om vilket bränsle de ska producera. Det innebär att produktionen av biobränsle för flyg även kan komma att bli nedprioriterad till fördel för förnybart bränsle till vägtrafiken.

I arbetet med förstudierapporten har önskemål framförts om ett obligatoriskt krav på användning av biobränsle i en eventuellt kommande upphandling av inrikes flygresor. Med en sådan kravställning finns dock en överhängande risk att inte få in tillräckligt många anbud för att säkerställa en sund konkurrens och en tillräcklig kapacitet. Möjligheten att

²¹ <https://www.iea.org/commentaries/are-aviation-biofuels-ready-for-take-off> (hämtad 2020-01-29).



arbeta med och utveckla kravställningen avseende biobränsle för flyg bör därför göras successivt över tid.

10.2.4.1 Biofuels Flightpath

Europeiska kommissionen inledde 2011 tillsammans med bl.a. Airbus, ledande europeiska flygbolag samt de största biobränsleproducenterna i Europa ett projekt för att flygbranschen, senast 2020, skulle kunna använda minst två miljoner ton hållbart biobränsle per år inom EU. Överenskommelsen innehöll sju konkreta punkter och ett tydligt tidsschema fram till år 2020. Initiativet syftade till att öka produktionen av biobränsle för flyget och att fastställa en målnivå för mängden hållbara biobränslen som skulle användas i europeisk civil luftfart. År 2017 kunde man dock konstatera att projektet inte hade lyckats uppbringa den produktion som eftersträvats vid projektets start, det visade sig svårare än förväntat att få till stånd de nödvändiga investeringar som behövdes för att få igång en större produktion. Projektet arbetar nu därför för att upprätta ett nätverk av strategiska intressenter för utveckling, certifiering, produktion, distribution och användning av biobränsle för flyget.²²

10.2.4.2 Den statliga utredningen Biojet för flyget

I februari 2018 beslutade regeringen att påbörja en utredning för att analysera hur flygets användning av hållbara biobränslen kan främjas för att bidra till övergången till ett fossilfritt energisystem och en minskad klimatpåverkan. Betänkandet Biojet för flyget (SOU 2019:11) överlämnades till miljödepartementet i februari 2019.

Huvudförslaget i betänkandet Biojet för flyget är att införa en reduktionsplikt från 2021, vilken innebär att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från flygfotogen genom att blanda in biobränsle för flyg. Nivån för inblandning börjar lågt, med en procent men ska successivt höjas ända till 2030, då andelen biobränsle ska vara 30 procent. Förslaget kommer, enligt beräkningar från betänkandet, att medföra höjda biljettpriser.

I betänkandet föreslås även bl.a. att Försvarmakten ges i uppdrag att upphandla biojetbränsle för den volym flygfotogen som statsflyget²³ tankar i Sverige. Vidare föreslås att Energimyndigheten ges i uppdrag att analysera frågan om hur ett investerings- eller driftsstöd ska utvecklas för produktionsanläggningar med ny teknik som initialt är för kostsam för att kunna konkurrera i reduktionsplikten. Konsumentverket föreslås att ges i uppdrag att ta fram ett förslag för redovisning av klimatpåverkan för långväga resor, en s.k. klimatdeklaration. Slutligen föreslås att Försvarmakten och Försvarets materielverk ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för inhemsk produktion och användning av biojetbränsle för Försvarmaktens ändamål samt hur möjligheten att upphandla biojetbränsle ser ut.

²² <https://www.biofuelsflightpath.eu/strategy> (hämtad 2020-02-05).

²³ Statsflyget har som uppgift att transportera Sveriges högsta civila och militära ledning samt kungafamiljen. De två flygplanen har sin bas på Arlanda flygplats i Stockholm.



Remissperioden pågick fram till september 2019, och 97 remissinstanser lämnade in remissvar. En stor majoritet av remissinstanserna, 8 av 10, var positiva till förslaget om en reduktionsplikt för flyget.

10.2.4.3 Fly Green Fund

Fly Green Fund är en ekonomisk förening utan vinstintresse som startades 2015 för att ge möjlighet för flygresenärer att betala för biobränsle. Fly Green Fund är en bränslemäklare där fonden förmedlar biobränslet från tillverkaren till bränsletankar på flygplatserna efter beställning från kunden. Det är möjligt för både privatpersoner, företag och offentliga aktörer att ansluta sig. Tjänsten fungerar genom att en valfri summa betalas in till föreningen. Eftersom priset per liter biobränsle bestäms i efterhand finns det inte någon möjlighet att ge någon exakt kostnad för bränslet, vanligtvis gör därför organisationer som har avtal med fonden en överenskommelse över hur stor del av organisationens utsläpp som ska täckas av inköp av biobränsle. Av intäkterna som fonden får in går 75 procent till att köpa in biobränsle och 25 procent till att stötta utvecklingsprojekt som har som mål att starta tillverkning av biobränsle för flyg i Norden.

Miljömålsrådet kom 2016 överens om att Transportstyrelsen skulle undersöka möjligheterna för statliga myndigheter att delta i Fly Green Fund. Transportstyrelsen kom i sin utredning fram till att det är möjligt för en statlig myndighet att bli kund hos Fly Green Fund, eller annan leverantör som erbjuder en liknande lösning. De konstaterar i utredningen att den tjänst som Fly Green Fund erbjuder måste upphandlas enligt LOU.²⁴ Den del av kostnaden som avser stöd till forskning och utveckling kan däremot innebära att statsstödsrättsliga frågor kan uppstå, därför bör en sådan upphandling anpassas på sådant sätt att 100 procent av de inbetalade pengarna går till inköp av biobränsle för flyg.

10.2.4.4 Swedavias upphandling av biobränsle

För att kunna möta en ökad efterfrågan på effektiva flygförbindelser med en tydligt minskad klimatpåverkan krävs både satsningar på moderna flygplansflottor och en effektiv och säker försörjning av hållbara bränslen. Sedan 2016 har Swedavia därför köpt in biobränsle motsvarande den mängd bränsle som förbrukas i samband med bolagets tjänsteresor, ca 450 ton (motsvarande ca 15 000 tjänsteresor).²⁵

Swedavia genomförde under 2019 en samordnad upphandling av förnybart flygbränsle tillsammans tre andra aktörer som vill reducera sina koldioxidutsläpp. Åtagandet omfattar en volym motsvarande både Swedavias och de anslutna aktörernas samtliga tjänsteresor. Bioflygbränslet kommer att tankas på Swedavias flygplatser under 2020. Den avtalade leverantören ska förse varje enskild organisation med dokumentation som styrker tankad mängd förnybart bränsle och den utsläppsminskning bränslet ger vid förbränning. Den avropande organisationen kan därmed styrka dessa uppgifter med skriftliga verifierkat och använda uppgifterna i sina beräkningar, redovisningar och i den egna kommunikationen.²⁶

²⁴ Transportstyrelsens rapport, *Minskade koldioxidutsläpp från flygresor*, 2017, s. 13.

²⁵ <https://www.swedavia.se/om-swedavia/nyheter/swedavia-prisas-for-sin-upphandling-av-biobransle/#gref> (hämtad 2020-01-14).

²⁶ <https://www.swedavia.se/om-swedavia/flygets-klimatpaverkan/upphandla-biobransle/#gref> (hämtad 2020-01-29).



Swedavia har påbörjat planering och information till aktörer om möjlighet att ta del av upphandling under 2020, för avrop 2021.²⁷

10.2.5 Gröna flygningar

Flygplatsernas miljövillkor spelar stor roll för flygbolagens möjligheter att flyga miljöoptimalt. Villkoren reglerar ofta både utformning och tillämpning av in- och utflygningsvägar och vid valet av in- och utflygningsväg görs många gånger en avvägning mellan bullerhänsyn och utsläppsminskning. Ibland finns krav på att undvika överflygning av vissa tätorter, vilket ibland kan minska möjligheten för exempelvis korta inflygningsprocedurer.

Det finns inte någon officiell definition av vad en grön in- eller utflygning är. Grön inflygning är ett begrepp som används för att beskriva optimala förutsättningar för ett flygplan att flyga med minsta möjliga bränsleförbrukning/miljöpåverkan under sjunkfasen. Piloten ges möjlighet att lämna sin marschhöjd vid rätt tillfälle och sjunker då med bränsleoptimal fart, och piloten får möjlighet att flyga så kort sträcka som möjligt.

Grön utflygning beskriver i stället den del av flygningen då flygplanet ska nå upp till hög höjd och generera en hög fart. Beroende på flyguppdragets längd kan utflygningsbränslet utgöra en stor del av den totala bränsleförbrukningen för flygningen. Det är då viktigt att flygplanet får stiga kontinuerlig med rätt hastighet till sin marschhöjd. Under flygningen får piloten möjlighet att flyga med bränsleekonomisk fart. Piloten får dessutom möjlighet att direktnavigera mot sin destinationsflygplats så tidigt som möjligt.²⁸

I augusti 2019 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda om och hur start- och landningsavgifterna kan differentieras ännu mer än vad som redan sker i dag för att minska flygets klimat- och miljöpåverkan, och stimulera klimatsmart flygande.

Idag tillämpas differentierade miljöstyrande start- och landningsavgifter på flygplatser med fler än fem miljoner årspassagerare, det vill säga Arlanda och Landvetter. Transportstyrelsen ska utreda om fler flygplatser kan omfattas. Dessutom ska myndigheten analysera möjligheterna till en högre differentiering av start- och landningsavgifter mellan olika flighter och olika flygplanstyper utifrån deras miljöprestanda, inklusive klimatpåverkan och användning av biobränsle för flyg.

Transportstyrelsen ska även analysera hur avgifterna kan stimulera till alternativa in- och utflygningsprocedurer i syfte att väsentligt minska bränsleförbrukning. Uppdraget ska redovisas i mars 2020.²⁹

²⁷ <https://flyg24nyheter.com/2020/01/21/swedavia-samlar-aktorer-till-upphandling-av-bioflygbransle/> (hämtad 2020-01-29).

²⁸ <https://www.swedavia.se/arlanda/miljo/grona-flygningar/#gref> (hämtad 2020-01-22).

²⁹ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/08/gronare-starter-och-landningar-for-flyg1/> (hämtad 2020-01-29).

10.2.6 Gemensamma flygoperativa åtgärder

Sedan 2012 samarbetar flygtrafikledningarna i Danmark, Norge, Sverige, Estland, Lettland, Finland, Storbritannien, Irland och Island i en koalition, Borealis Alliance, för att effektivisera luftrummet i de nio länderna. Genom alliansen kan flygbolagen utnyttja de mest effektiva flygrutterna, i stället för att följa färdigbestämda flygrutter inom varje lands luftrum. På så sätt blir resorna mer bränsle-, kostnads- och tidseffektiva.³⁰

10.2.7 Teknisk utveckling

En löpande utveckling sker inom motortekniken för att minska bränsleförbrukning och buller. Det pågår även ett kontinuerligt arbete för att utveckla material och design för att minska flygplanens vikt och luftmotstånd för att på så sätt minska bränsleförbrukningen. En minskad bränsleförbrukning innebär förutom minskade utsläpp även minskade bränslekostnader, vilket utgör en viktig drivkraft för flygbolagen.

Några flygbolag arbetar även med olika tekniska lösningar som exempelvis särskilda väderapplikationer. Genom att använda sådana lösningar kan piloterna i realtid få information om hur väderförhållandena för just deras flygrutt ser ut. Piloten kan då justera och optimera flygningen genom att utnyttja vindförhållanden på bästa möjliga sätt, för att på så sätt minska bränsleförbrukningen och därmed även flygets klimatpåverkan.

Det pågår även omfattande forskning avseende elektrifiering i flygbranschen. Däremot befinner sig tekniken på en relativt låg mognadsnivå i nuläget varför eldrivna flygplan beräknas spela en avgörande roll först längre fram i tiden. Det pågår dock satsningar redan i dagsläget vad gäller kortade flygningar. Ett sådant projekt är ELISE (Elektrisk Lufttransport i Sverige). Projektet är finansierat av Vinnova och är ett samarbete mellan Chalmers tekniska högskola, KTH, Linköpings universitet, Uppsala universitet, Luleå tekniska universitet, Luftfartsverket QRTECH och RISE tillsammans med flygindustrin och privata aktörer som bl.a. SAAB och Elitkomposit.³¹ Samtidigt arbetar det svenska företaget Heart Aerospace med att utveckla ett plan med plats för 19 passagerare, med målsättningen om ett certifierat flygplan redo för kommersiell trafik år 2025.³²

I oktober 2019 bildades ett nytt nordiskt nätverk med mål om att jobba för framtidens eldrivna flygplan, The Nordic Network for Electric Aviation (NEA). Med i nätverket är bland annat Swedavia, SAS, BRA, Heart Aerospace och Finnair. Projektet är finansierat av Nordic Innovation, en del av Nordiska ministerrådet. Det främsta målet med projektet är att arbeta för en bättre miljö genom att minska klimatavtrycket för regionalt flyg.³³

SAS och Airbus har under 2019 tecknat en avsiktsförklaring om forskning kring att utveckla flygplan som drivs av elektricitet. Samarbetet är ett gemensamt forskningsprojekt där SAS och Airbus tillsammans bygger kunskap kring operationella och infrastrukturella

³⁰ <http://borealis.aero/FRA.26.aspx> (hämtad 2020-01-30).

³¹ <https://www.ri.se/sv/vad-vi-gor/projekt/elektrisk-lufttransport-i-sverige> (hämtad 2020-01-29).

³² <https://heartaerospace.com/about/> (hämtad 2020-02-12).

³³ <https://www.nordicinnovation.org/programs/nordic-network-electric-aviation-nea> (hämtad 2020-01-29).



möjligheter och utmaningar kopplade till storskalig introduktion av hybrid- och elflygplan i kommersiell trafik.

I januari 2020 gav regeringen myndigheten Trafikanalys ett uppdrag som handlar om att ta fram kunskapsunderlag som bland annat beskriver kapaciteten hos de eldrivna flygplan som utvecklas, samt översiktligt analysera vilka åtgärder som skulle kunna vara lämpliga att genomföra för att främja utveckling och en övergång till en större användning av elflygplan. Uppdraget ska redovisas i oktober 2020.³⁴

10.2.8 Höghöjdseffekten

Utsläppsberäkningar baserade på internationella riktlinjer tar endast hänsyn till hur mycket bränsle som förbrukats och vad bränslemängden i sig motsvarar i växthusgasutsläpp. En annan viktig faktor är höghöjdseffekten, vilken innebär att förbränning på hög höjd uppskattas att på ett ungefär ge en dubblerad klimateffekt jämfört med om förbränningen skett på marknivå.

Höghöjdseffekten orsakas av flygplanens avgaser på hög höjd, då det bildas kväveoxider och vattenånga när luften kondenseras mot partiklar och sot i den omgivande atmosfären. Dessa kallas kondensstrimmor och har en uppvärmande effekt på atmosfären. För att höghöjdseffekt ska uppstå behöver flygningen ske på över 8000 – 12 000 meter. Majoriteten av inrikesflygningarna i Sverige når således aldrig upp på de höga höjder som krävs för att höghöjdseffekter ska uppstå.³⁵

Även förbränning av förnybart bränsle ger en höghöjdseffekt, men det råder meningsskiljaktigheter om denna effekt är större eller mindre än med förbränning av fossilt bränsle. Effektivare förbränning i nya motorer har visat sig minska partikelhalten i avgaserna, vilket i sin tur minskar uppkomsten av kondensstrimmor.

10.2.9 Klimatkompensation

Med klimatkompensation menas att man betalar för en minskning av en angiven mängd utsläpp någon annanstans eller för att motsvarande mängd utsläpp ska tas upp i skog och mark. Det finns flera olika sätt att klimatkompensera, det vanligaste är att köpa en utsläppsminskning som skapats genom klimatkompensationsprojekt, ofta i utvecklingsländer. Exempel på projekt kan vara energiåtgärder där fossila bränslen ersätts med förnybar energi. Andra projekt kan syfta till att öka upptaget och lagringen av koldioxid genom exempelvis trädplanteringar.

³⁴ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/01/regeringsuppdrag-om-elflyg/> (hämtad 2020-01-29).

³⁵ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Flygets-klimatpaverkan/> (hämtad 2020-01-30).



I möte med en representant från Naturvårdsverket³⁶ framfördes att det alltid är bättre att undvika att ge upphov till utsläpp än att i efterhand försöka kompensera för en genomförd resa, men att en klimatkompensation som vidtas på rätt sätt utgör en klimatnytta. För att en klimatkompensation ska ge någon nytta bör vissa aspekter beaktas, bl.a. att klimatkompensationen inte bygger på andra klimatåtgärder samt att inga dubbelräkningar vidtas i räkenskaperna.

För att säkerställa att utsläppsminskningen är verklig bör projekten vara certifierade enligt någon av de standarder som har utvecklats. Gold Standard är ett exempel på en certifiering som Naturvårdsverket betonar som bäst ur klimatsynpunkt. Gold Standard har utvecklats av miljöorganisationer och ställer höga krav på både säkerställda utsläppsminskningar och hållbar utveckling.

I dagsläget råder det meningsskiljaktigheter huruvida myndigheter får använda sig av klimatkompensation som ett medel för att minska myndighetens utsläpp vid resor. En uppfattning är att om det i myndighetens regleringsbrev förekommer instruktioner som tillåter klimatkompensation är detta tillåtet, men att det för övriga myndigheter går att diskutera om statliga medel ska användas till utjämning och ersättning för genomförda resor. Naturvårdsverket har bett regeringen att tydliggöra vad som gäller.

10.2.10 Redovisning av klimatpåverkan

I oktober 2019 gav regeringen myndigheten Trafikanalys i uppdrag att lämna förslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja. Detta för att det ska vara lätt att kunna agera klimatsmart som resenär, exempelvis vid valet av resa.

I uppdraget ingår att föreslå hur en klimatdeklaration kan utformas så att det går att jämföra klimatpåverkan inom och mellan olika färdstätt, och att informationen blir lättillgänglig och begriplig för konsumenter. Trafikanalys ska även analysera och lämna författningsförslag på hur ett krav på obligatorisk klimatdeklaration kan införas, samt vilka kommersiella aktörer som bör omfattas. Uppdraget ska redovisas i april 2020.³⁷

10.2.11 Statliga myndigheters resande

Myndigheternas behov av flygresor varierar mycket beroende på vilken verksamhet myndigheten bedriver och var myndigheten geografiskt är placerad.

I den nationella upphandlingsstrategin står nämnt att ”även om priset i en enskild upphandling blir högre om miljökrav ställs kan den totala samhällskostnaden på sikt bli

³⁶ Mötet genomfördes i samband med arbetet med Förstudie inom Flygresor utrikes, dnr. 23.2-1583-19.

³⁷ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/10/enklare-att-se-resors-klimatpaverkan/> (hämtad 2020-01-29).



lägre”³⁸. Som regel anger myndigheternas resepolicy att den mest kostnadseffektiva resan ska bokas, vilket innebär lägsta pris. För att en förändring ska kunna ske måste det därför både finnas vilja och möjlighet för statliga myndigheter att finansiera mer miljövänliga, men potentiellt dyrare, resor. Detta särskilt eftersom det finns en risk att en efterfrågan på biobränsle för flyget kommer att vara betydligt större än produktionen fram till åtminstone 2030, på grund av en bristande produktionskapacitet, vilket riskerar att leda till högre priser.

Det har under arbetet med förstudierapporten framkommit förslag om att det statliga resandet med flyg generellt bör reduceras och trafik bör föras över till tåg. Kammarkollegiets uppfattning är att detta inte är något som kan styras i en upphandling av flygresor utan snarare bör styras i respektive myndighets resepolicy.

För att underlätta resor med tåg genomför Kammarkollegiet en förstudie som ska beskriva aktuellt behov samt marknadsens utbud avseende persontransporter med tåg inom Sverige samt om behov finns till grannländerna. Förstudien kommer att se över omfattning, inriktning, utformning och upplägg av en eventuellt kommande upphandling inom ramavtalsområdet. Arbetet med förstudien startade i januari 2020.

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 behövlighetsbedömning. 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.

Flygbranschen har under senare år genomgått stora förändringar, med ökat utbud och hårdare konkurrens. Det förekommer affärsmodeller, där flygbolag flyttat baser till andra länder samt där personal anlitas via inhyringsföretag (och andra anställningsformer). Detta har väckt frågor om försämrade arbetsvillkor inom branschen, framförallt från fackföreningsrörelsen men frågan har även belysts i statliga utredningar m.m.

Efter möte med Svenska Flygbranschen (nedan SFB) gör projektgruppen bedömningen att det troligen inte är lämpligt att ställa krav på kollektivavtalsenliga villkor inom inrikes flyg.

Anledningen till att krav på kollektivavtalsenliga villkor troligen inte är lämpligt är följande:

- Samtliga för upphandlingen aktuella flygbolag tillämpar kollektivavtal, vilket innebär att risken för oskäligen villkor är liten.

³⁸ Nationella upphandlingsstrategin, s. 20.

- Varje kollektivavtal som är tecknat med SFB är unikt och därav är det svårt att lyfta ut villkor som är gemensamma och möjliga att kravställa i ett ramavtal.
- Det är svårt att reglera löner eftersom det inom branschen förekommer olika lönomodeller och tillägg.

En annan aspekt är att ramavtalen inte omfattar tillräckligt ”stor del” av flygtransporterna, eftersom avrop sker av enstaka flygstolar. Eftersom kabinpersonal växlar mellan att utföra arbete som avser de upphandlade ramavtalen, och övrig verksamhet, försvagas kopplingen mellan den enskilda arbetstagarens villkor och de upphandlade ramavtalen.

11 Säkerhet

11.1 Tillsyn

ICAO (globalt), EASA (Europa) och Transportstyrelsen (Sverige) utformar och utövar tillsyn över det regelverk som gäller för flyget, flygplatserna, flygbolagen och leverantörerna av flygtrafiktjänster.

Transportstyrelsen bedriver även ekonomisk tillsyn av flygbolag som trafikerar svenskt luftrum, genom att bl.a. genomföra regelbundna utvärderingar av flygbolagens finansiella ställning. Transportstyrelsen genomför stickprovskontroller och håller möten för att kontrollera flygbolagens status.

11.2 Tillstånd

Svenska och europeiska flygföretag som vill flyga från Sverige till ett icke EU-land ska ansöka hos Transportstyrelsen om tillstånd att bedriva linjefart. Utländska flygföretag som är hemmahörande i ett icke EU-land ska ansöka hos Transportstyrelsen om godkännande av trafikprogram (sommars- och vintertidtabell) för luftfart i regelbunden trafik till och från Sverige i enlighet med villkor i luftfartsavtal.

För ett flygbolag som ska transportera passagerare och/eller gods med flygplan krävs ett drifttillstånd, Air Operator Certificate (AOC) i enlighet med Kommissionens förordning nr 965/2012, Air Operations (vanligen benämnd EASA-OPS). De operativa flygtillstånden utfärdas i Sverige av Transportstyrelsen. För tredjelandsoperatörer som vill trafikera europeiskt luftrum finns möjlighet att ansöka om third country operators (TCO) hos EASA. Tredjelandsoperatörer måste även ansöka om trafiktillstånd i respektive medlemsland inom EU som de vill trafikera.

Flygbolaget måste även ha en egen luftvärdighetsorganisation för att få bedriva luftfart, Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO), i enlighet med Kommissionens förordning nr 1321/2014.

De luftfartyg som ska användas i flygbolaget ska vara godkända av EASA, och luftfartyg i svenska flygbolag ska vara registrerade i svenskt luftfartygsregister (undantag kan dock medges). Luftfartygen ska även ha en giltig ansvarsförsäkring.

För att ett flygbolag ska få utföra lufttransport av passagerare, post och/eller gods mot betalning inom EU måste de även ha en operativ licens (OL). Det regleras i Europaparlamentet och Rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.



För att erhålla och upprätthålla en operativ licens måste flygbolaget ha ett giltigt drifttillstånd (AOC). Flygbolaget måste ha en transparent företagsstruktur samt förfoga över ett eller flera luftfartyg, antingen genom ägande eller någon form av leasingavtal. Flygbolaget måste även bedriva luftfart som huvudsaklig verksamhet och den operativa licensen måste vara utfärdad där den huvudsakliga verksamheten bedrivs. Flygbolaget måste uppfylla de finansiella villkor som anges i artikel 5 i förordningen (EG) nr 1008/2008 och de försäkringskrav som anges i förordningen (EG) nr 785/2004. Slutligen måste även flygbolaget ägas till mer än 50 procent av en EU-medborgare och denne ska utöva den faktiska kontrollen av bolaget.

11.3 Kontroll av luftrummet

Luftrummet är indelat i olika skikt beroende på höjden och närhet till en flygplats. Luftrummet närmast en flygplats är så kallat kontrollerat luftrum på alla höjder, dvs. från marken upp till 14 000 meter. Huvudprincipen är att utanför flygplatsområdet är det endast de högre höjderna, 2 900 m till 14 000 m, som är kontrollerat luftrum – övrigt är fritt luftrum. I det kontrollerade luftrummet finns en flygtrafikledning som kommunicerar med flygtrafiken, medan det i det okontrollerade luftrummet är befälhavaren som ensam ansvarar för att undvika kollision. Luftrummet kan dessutom innehålla olika begränsningar för luftfarten som restriktionsområden, farliga områden och förbjudna områden.³⁹

11.4 Flygsäkerhetslista

Kommissionen antog den 22 mars 2006 förordning EG nr 474/2006 om upprättande av en förteckning över de flygbolag som har belagts med verksamhetsförbud inom gemenskapen.

Förordningen innehåller en förteckning över flygbolag från tredje land som belagts med verksamhetsförbud eller vissa driftsrestriktioner inom EU:s medlemsstater samt Island, Norge, Liechtenstein och Schweiz (medlemmar i EES och EFTA). Förteckningen kallas Svarta listan.

Förteckningen uppdateras regelbundet vid möten i Air Safety Committee (Flygsäkerhetskommittén), där EU:s medlemsstater är representerade.⁴⁰

11.5 Lag om flygpassageraruppgifter i brottsbekämpningen

I syfte att bekämpa terrorism och annan allvarlig brottslighet har myndigheter i flera länder i allt större utsträckning börjat samla in och analysera PNR-uppgifter. PNR är en förkortning av den engelska benämningen Passenger Name Record och avser uppgifter som

³⁹ <http://www.lfv.se/tjanster/luftrumstjanster/flyghinderanalys/luftrum> (hämtad 2019-11-29)

⁴⁰ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Flygbolag/passagerar-och-godstrafik1/Forbjudna-flygbolag-inom-EU/> (2019-11-29)

passagerare lämnar vid bokning av flygresor och vid incheckning, t.ex. namn, resedatum, resväg, bagageinformation och betalningsätt.

Lag (2018:1180) om flygpassageraruppgifter i brottsbekämpningen innebär att lufttrafikföretag inför flygresor till och från Sverige ska överföra PNR-uppgifter till enheten för passagerarinformation vid Polismyndigheten. Utöver Polismyndigheten ska Säkerhetspolisen, Tullverket, Ekobrottsmyndigheten och Försvarmakten få ta emot och begära ut PNR-uppgifter.

12 Dataskyddsförordningen

Inom ramen för förstudiens rekommendation kommer ramavtalsleverantörerna behandla personuppgifter såsom personuppgiftsansvariga. Detta innebär att personuppgiftsbiträdesavtal i normalfallet inte behöver tecknas med leverantörerna vid avrop från kommande ramavtal enligt föreslagen indelning.

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.

Kammarkollegiet ställer krav på e-handel i alla upphandlingar. Förutsättningarna för att tillämpa e-handel varierar dock mycket mellan olika ramavtalsområden och branscher. I förstudiearbetet utreds därför förutsättningarna för e-handel för det aktuella ramavtalsområdet. Kammarkollegiet följer SFTI:s rekommendationer om hur man kravställer på e-handel vid upphandling av varor och tjänster.

Den 1 april 2019 blev det lag på att alla inköp i offentlig sektor ska faktureras med e-faktura. Kammarkollegiet ställer alltid krav på e-faktura.

Bokning av resor från de nuvarande ramavtalen sker offline via utpekad resebyrå eller online via utpekad resebyrås bokningssystem. Inom resebranschen i Sverige finns en etablerad lösning avseende betalflödet mellan resebyråer, utförare av tjänster, t.ex. flygbolag, och myndigheter där en resekontoleverantör hanterar betalningen och fakturerar myndigheten. Så kallade e-vouchers kan hantera olika utlägg som hotell, hyrbilar m.m. så att resenären slipper använda sitt kreditkort. Myndigheter kan avropa resekonto från Riksgäldens ramavtal, där krav på e-fakturer m.m. redan är ombesörjt.



14 Utvecklingsområden och förändringsbehov i en kommande upphandling

Med anledning av att tidigare ramavtal förefaller ha fungerat väl bör en eventuellt kommande upphandling delvis kunna baseras på det upphandlingsunderlag som togs fram i föregående upphandling.

Projektgruppen har emellertid identifierat ett antal frågor som kan komma att behöva utredas vidare i en eventuellt kommande upphandling.

- Klargörande av vilka miljökrav som kan ställas, både vad gäller upphandling och avrop,
- klargörande vad gäller möjlighet att ställa sociala krav,
- översyn av vilka tilläggstjänster som ska ingå i ramavtalen och huruvida dessa ska inkluderas i biljettpriserna,
- översyn vad gäller mängden bokningsklasser, samt innehåll i dessa, och
- översyn av vilka sträckor som ska omfattas av upphandlingen.

15 Slutsatser

Det har under arbetet med förstudien framkommit att det finns ett behov av ett nytt ramavtal inom området inrikes flygresor. Av myndighetsenkäten framgår att ca 78 procent av respondenterna har avropat från de nuvarande ramavtalen och att majoriteten av myndigheterna är nöjda med befintliga ramavtal. Genom inhämtande av försäljningsstatistik från befintliga ramavtal har det visat sig att ramavtalen inom området årligen omsätter stora belopp, 2018 omsatte avtalen ca 284 miljoner kronor. Man kan se en liten tendens till nedgång i ramavtalens omsättning, men detta får anses bero på en generell nedgång i branschen samt en styrning mot tågresor i myndigheternas resepolicy. Undersökningar har visat att det är ett uppskattat ramavtal som i stort fungerar bra och som underlättar myndigheternas anskaffning av inrikes flygresor.

Projektgruppen anser att kriterierna för att genomföra en ny upphandling av flygresor inrikes är uppfyllda och rekommenderar således att Kammarkollegiet beslutar att en ny ramavtalsupphandling genomförs.

16 Källförteckning

16.1 Möten med myndigheter

Projektgruppen har haft kontakt med följande myndigheter.

- Arbetsförmedlingen.
- Försvarsmakten.
- Kungliga tekniska högskolan.
- Länsstyrelsen i Jönköping.
- Polismyndigheten.
- Riksdagen.
- Sveriges lantbruksuniversitet.
- Transportstyrelsen.
- Tullverket.
- Uppsala universitet.

16.2 Möten med leverantörer

Projektgruppen har haft kontakt med följande leverantörer.

- BRA (Braathens Regional Airlines).
- Norwegian Air Shuttle ASA.
- SAS (Scandinavian Airlines System).

16.3 Enkätutskick till myndigheter

”Enkät till myndigheter avseende Flygresor inrikes 2019” gick ut till 243 myndigheter. 157 respondenter besvarade enkäten vilket ger en svarsfrekvens på 65 procent. Enkäten var publicerad från och med 2019-10-09 till och med 2019-10-23.

16.4 Referenslitteratur och andra källor

16.4.1 Författningar, förordningar och andra styrande dokument

- Chicagokonventionen.
- Dataskyddsförordningen (GDPR).
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004.
- IATA Dangerous Goods Regulations (DGR).
- ILO:s kärnkonventioner (nr 29 Förbud mot tvångs- och straffarbete, nr 87 Föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten, nr 98 Rätten att organisera sig)

och förhandla kollektivt, nr 100 Lika lön för lika arbete, oavsett kön, nr 105 Avskaffande av tvångsarbete, nr 111 Diskriminering vid anställning och yrkesutövning, nr 138 Minimiålder för arbete, nr 182 Mot de värsta formerna av barnarbete).

- Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.
- Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.
- Lag (2005:426) om arbetstid m.m. för flygpersonal inom civilflyget.
- Lag (2018:1180) om flygpassageraruppgifter i brottsbekämpningen.
- Luftfartsförordning (2010:770).
- Luftfartslag (2010:500).
- Montrealkonventionen.

16.4.2 Statliga utredningar

- SOU 2019:11 Biojet för flyget: Betänkande av Utredningen om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget, Stockholm, 2019.

16.4.3 Rapporter och informationsmaterial

- Föreningen Svenskt Flyg, *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft – Flygbranschen*, 2018.
- Ekeström, Malin, Lokrantz, Malin, *Första halvåret med flygskatt*, Transportstyrelsen Rapport TSL 2018-8525, 2019.
- Lindell, Annika, Pettersson, Camilla, *Minskade koldioxidutsläpp från flygresor – Möjlighet för myndigheter att bli kund hos Fly Green Fund*, Transportstyrelsen Rapport TSL 2017-6448, 2017.
- Naturvårdsverket, *Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen*, Naturvårdsverket Rapport 6911, 2019.
- Naturvårdsverket, *Miljöledning i staten 2018 – En redovisning*, Naturvårdsverket Rapport 6877, 2019.
- Statens järnvägar, *Rapport för fjärde kvartalet 2019*, Kvartalsrapport, 2019.
- Swedavia, *Swedavias trafikstatistik december och helår 2019*, Pressmeddelande publicerat 2020-01-10.
- Transportstyrelsen, *Flygtrafikstatistik – Utvecklingen under tredje kvartalet 2019*, Rapport Flygtrafikstatistik, 2019.
- Transportstyrelsen, *Trafikprognos för svensk luftfart 2019 – 2025*, TSL 2019-1919, 2019.

16.4.4 Webbsidor

- Biofuels FlightPath, *Strategy on Biofuels Flightpath*, <https://www.biofuelsflightpath.eu/strategy> (hämtad 2020-02-05).
- Borealis Alliance, *Free Route Airspace*, <http://borealis.aero/FRA.26.aspx> (hämtad 2020-01-30).

- Flyg24Nyheter, *Swedavia samlar aktörer till upphandling av bioflygbränsle*, <https://flyg24nyheter.com/2020/01/21/swedavia-samlar-aktorer-till-upphandling-av-bioflygbransle/> (hämtad 2020-01-29).
- Heart Aerospace, *About*, <https://heartaerospace.com/about/> (hämtad 2020-02-12).
- IATA, *About us*, <https://www.iata.org/about/Pages/index.aspx> (hämtad 2020-01-30).
- IATA, *IATA Environmental Assessment (IEnvA)*, <https://www.iata.org/whatwedo/environment/Pages/environmental-assessment.aspx> (hämtad 2020-01-30).
- ICAO, *About ICAO*, <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (hämtad 2019-11-19).
- International Energy Agency, *Are aviation biofuels ready for take off?*, <https://www.iea.org/commentaries/are-aviation-biofuels-ready-for-take-off> (hämtad 2020-01-29).
- Luftfartsverket, *Luftrum*, <http://www.lfv.se/tjanster/luftrumstjanster/flyghinderanalys/luftrum> (hämtad 2019-11-29).
- Naturvårdsverket, *Utsläppshandel*, <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Utslappshandel/> (hämtad 2020-01-30).
- Nordic Innovation, *Nordic Network for Electric Aviation (NEA)*, <https://www.nordicinnovation.org/programs/nordic-network-electric-aviation-nea> (hämtad 2020-01-29).
- Regeringen, *Enklare att se resors klimatpåverkan*, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/10/enklare-att-se-resors-klimatpaverkan/> (hämtad 2020-01-29).
- Regeringen, *Grönare starter och landningar för flyg*, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/08/gronare-starter-och-landningar-for-flyg1/> (hämtad 2020-01-29).
- Regeringen, *Regeringsuppdrag om elflyg*, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/01/regeringsuppdrag-om-elflyg/> (hämtad 2020-01-29).
- RISE, *Elektrisk lufttransport i Sverige*, <https://www.ri.se/sv/vad-vi-gor/projekt/elektrisk-lufttransport-i-sverige> (hämtad 2020-01-29).
- Skatteverket, *När någon annan än utgivaren ska betala*, <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2019.8/1317.html> (hämtad 2019-11-19).
- Svenska regionala flygplatser, *Flygplatser*, <https://www.flygplatser.se/flygplatser/> (hämtad 2019-11-28).
- Swedavia, *Gröna flygningar*, <https://www.swedavia.se/arlanda/miljo/grona-flygningar/#gref> (hämtad 2020-01-22).
- Swedavia, *Roll och uppdrag*, <https://www.swedavia.se/om-swedavia/roll-och-uppdrag/#gref> (hämtad 2019-11-28).
- Swedavia, *Swedavia prisas för sin upphandling av biobränsle*, <https://www.swedavia.se/om-swedavia/nyheter/swedavia-prisas-for-sin-upphandling-av-biobransle/#gref> (hämtad 2020-01-14).
- Swedavia, *Upphandla biobränsle*, <https://www.swedavia.se/om-swedavia/flygets-klimatpaverkan/upphandla-biobransle/#gref> (hämtad 2020-01-29).

- Trafikverket, *Aktuella trafikavtal*, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-trafikavtal/> (hämtad 2019-11-28).
- Trafikverket, *Trafikverket upphandlar flygtrafik*, <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-10/trafikverket-upphandlar-flygtrafik-20192023/> (hämtad 2019-11-28).
- Transportstyrelsen, *Flygets klimatpåverkan*, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Flygets-klimatpaverkan/> (hämtad 2020-01-30).
- Transportstyrelsen, *Förbjudna flygbolag inom EU*, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Flygbolag/passagerar--och-godstrafik1/Forbjudna-flygbolag-inom-EU/> (hämtad 2019-11-29).
- Transportstyrelsen, *Fortsatt minskning av flygresandet under årets tredje kvartal*, <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2019/fortsatt-minskning-av-flygresandet-under-arets-tredje-kvartal/> (hämtad 2019-11-26).
- Transportstyrelsen, *ICAO:s globala klimatstyrmedel*, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Klimatstyrmedel/icaos-globala-klimatstyrmedel/> (hämtad 2020-01-30).

16.4.5 Övrigt

- Befintliga ramavtal för Flygresor inrikes.
- Förstudie inom Flygresor utrikes, dnr. 23.2-1583-19.
- Nationella upphandlingsstrategin.
- Tidigare upphandlingsdokument för Flygresor inrikes.