

Promemoria

Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Direktivet, som ska vara genomfört i svensk rätt senast den 2 augusti 2021, innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att de avtal som tilldelas efter upphandling av fordon och vissa tjänster, bland annat kollektivtrafik, uppfyller krav på en minsta andel miljöanpassade fordon, s.k. minimimål. Minimimålen avser referensperioder, är fastställda på medlemsstatsnivå och skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. Målen är också uppdelade mellan olika slag av fordon.

I promemorian lämnas förslag på ändringar i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Det lämnas också förslag till en ny förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom transportområdet.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2022.

Innehållsförteckning

1	Författningstext.....	4
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster	4
1.2	Förslag till förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.....	11
1.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	13
1.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2015:527) med instruktion för Upphandlingsmyndigheten.....	15
1.5	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar.....	16
2	Grunddirektivet om miljökrav vid upphandling av bilar m.m.	18
3	Ändringsdirektivet (EU) 2019/1161	18
4	Gällande rätt.....	20
4.1	Det generella upphandlingsregelverket	20
4.1.1	Upphandlingslagarna.....	20
4.1.2	Annonsering och statistik om offentlig upphandling	22
4.1.3	Särskild nomenklatur.....	23
4.2	Lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster	24
4.3	Lagen om kollektivtrafik.....	24
4.4	Förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar.....	25
5	Skärpta miljökrav vid upphandling av fordon m.m.	26
5.1	Rättslig grund, minimimål och författningsstruktur	26
5.1.1	Rättslig grund.....	26
5.1.2	Minimimålen för upphandling.....	26
5.1.3	Författningsform och författningsstruktur.....	27
5.2	Lagens tillämpningsområde	28
5.2.1	Direktivstyrda och ickedirektivstyrda upphandlingar.....	28
5.2.2	Köp, leasing, hyra och hyrköp av bilar.....	30
5.2.3	Tjänstekoncessioner för kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning	30
5.2.4	Köp av vissa tjänster.....	32
5.2.5	Undantag från lagens tillämpningsområde	35
5.3	Andra eller längre gående krav vid upphandling.....	37
5.4	Definitioner som tas bort eller ändras.....	37
5.5	Nya ord och uttryck i lagen	38
5.5.1	Lätt bil och ren lätt bil	38

5.5.2	Ren tung buss, ren tung lastbil och alternativa drivmedel	40
5.5.3	Utsläppsfri buss	44
5.5.4	Referensperioder.....	45
5.5.5	Fordonskategorier som undantas	45
5.6	Minimimålen för Sverige vid upphandling.....	46
5.6.1	Vilka är minimimålen som ska uppnås?	46
5.6.2	Krav på upphandlande myndigheter och enheter att uppfylla minimimålen	46
5.6.3	Hur minimimålen ska uppfyllas.....	47
5.6.4	Frågan om att fördela insatserna för att nå minimimålen.....	49
5.7	Rapportering, uppgifter och uppföljning	50
5.7.1	Direktivets krav på rapportering	50
5.7.2	Finns statistiska uppgifter att rapportera?	50
5.7.3	Uppgifter vid upphandling och avrop	51
5.7.4	Rapportering och uppföljning till EU	53
5.8	Miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar.....	55
5.9	Artiklar som inte behöver genomföras i svensk rätt.....	56
5.10	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	56
6	Konsekvenser.....	57
6.1	Förutsättningar för konsekvensanalysen.....	57
6.1.1	Vilka som berörs av förslaget.....	58
6.1.2	Vilka bilar, bussar och lastbilar som är rena eller utsläppsfria.....	58
6.2	Konsekvenser för myndigheter under regeringen	60
6.3	Konsekvenser för kommuner och regioner	61
6.4	Konsekvenser för företag	63
6.5	Konsekvenser för privatpersoner.....	64
6.6	Konsekvenser för miljön	64
6.7	Konsekvenser på övriga områden.....	64
7	Författningskommentar.....	65
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster	65
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	73

1 Författningstext

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

dels att rubriken till lagen samt 2 och 4–7 §§ och rubrikerna närmast före 4 och 6 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 2 a och 8–11 §§, och närmast före 11 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet

2 §²

Denna lag gäller vid upphandling enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna *eller lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner*, om upphandlingen avser

1. köp *eller* leasing av bilar, eller
2. köp av *persontransporttjänster som tillhandahålls av ett kollektivtrafikföretag inom ramen för ett avtal om allmän trafik.*

Denna lag gäller vid upphandling enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling *eller* lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, om upphandlingen avser

1. köp, leasing, *hyra eller hyrköp* av bilar, eller
2. köp av *följande tjänster som omfattas av angiven CPV-kod enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002 av den 5 november 2002 om en gemensam terminologi vid offentlig upphandling (CPV), i lydelsen enligt kommissionens förordning (EG) nr 213/2008:*
 - a) kollektivtrafik på väg, CPV-kod 60112000-6,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

² Senaste lydelse 2016:1159.

b) passagerartransporter på väg för särskilda ändamål, CPV-kod 60130000-8,

c) icke-reguljära passagerartransporter, CPV-kod 60140000-1,

d) sophämtning, CPV-kod 90511000-2,

e) posttransporter på väg, CPV-kod 60160000-7,

f) pakettransporter, CPV-kod 60161000-4,

g) postutdelning, CPV-kod 64121100-1, och

h) paketutlämning, CPV-kod 64121200-2.

Lagen gäller också upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss i enlighet med 4 a kap. lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Lagen gäller inte köp eller leasing av bilar som

1. är konstruerade och tillverkade för användning av Försvarsmakten, det civila försvaret, räddningstjänsten eller ordningsmakten, eller

2. används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, industri- eller tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden.

Lagen gäller inte när direktupphandling får användas enligt 19 kap. 7 § tredje stycket lagen om offentlig upphandling eller 19 kap. 7 § tredje stycket lagen om upphandling inom försörjningssektorerna.

2 a §

Lagen gäller inte i fråga om

1. bussar med en totalvikt som överstiger 5 ton och som inte har

a) tillverkats med utrymme för ståplatspassagerare, eller

b) utformats för befordran av sådana passagerare,

2. bilar som är konstruerade och tillverkade för användning av Försvarsmakten, det civila försvaret, räddningstjänsten eller ordningsmakten,

3. bilar som används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, industri- eller tävlingsområden eller andra liknande områden, och

4. ambulanser, likbilar, mobilkranar och bilar som är rullstolsanpassade eller bepansrade.

Definitioner

I denna lag betyder
bil: ett fordon som i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner betecknas som personbil, buss eller lastbil,

leasing: hyra med en bestämd hyrestid på minst ett år, och

livslängd: den tidsperiod som normalt kan beräknas förflyta från det att en bil köps in till dess att den tas ur drift.

Andra termer och uttryck som används i denna lag har samma betydelse som i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna och lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner.

Ord och uttryck i lagen

4 §³

Med ambulans, likbil, mobilkran, rullstolsanpassad bil och bepansrad bil avses detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46.

Bil, personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss och totalvikt har samma betydelse i denna lag som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

5 §

Med kollektivtrafikföretag, allmän trafikplikt och avtal om allmän trafik avses detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

I denna lag betyder

alternativa drivmedel: bränslen eller kraftekällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn,
den första referensperioden: tiden från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025,

den andra referensperioden: tiden från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030,

lätt bil: en personbil, en lätt lastbil eller en buss med en totalvikt av högst 5 ton,

ren lätt bil:

1. en lätt bil som under den första referensperioden släpper ut

a) högst 50 gram koldioxid per kilometer, och

b) mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna för luftföroreningar (RDE) vid faktisk körning, eller

2. en lätt bil som under den andra referensperioden och under varje följande femårsperiod inte släpper ut någon koldioxid,

ren tung buss: en buss med en totalvikt över 5 ton som

a) är ett elfordon, eller

b) drivs med ett annat alternativt drivmedel än el,

ren tung lastbil: en tung lastbil som

a) är ett elfordon, eller

b) drivs med ett annat alternativt drivmedel än el,

utsläppsfri buss: en buss med en totalvikt över 5 ton som släpper ut

a) mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om

tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen, eller

b) mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

Andra ord och uttryck som används i denna lag har samma betydelse som i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

Hur bilars energi- och miljö- påverkan ska beaktas **Krav vid upphandling**

6 §

Upphandlande myndigheter och enheter ska, vare sig de använder sig av tekniska specifikationer eller ett kriterium för tilldelning av ett kontrakt (tilldelningskriterium), när de genomför upphandlingar som omfattas av denna lag, beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under bilens hela livslängd.

En upphandlande myndighet eller enhet ska för varje angiven referensperiod och för varje följande femårsperiod uppfylla kraven i 7–9 §§ i de avtal som myndigheten eller enheten tilldelar efter upphandlingar som omfattas av denna lag.

7 §⁴

Om den upphandlande myndigheten eller enheten väljer att beakta energi- och miljöpåverkan som

För varje referensperiod och för varje följande femårsperiod ska andelen rena lätta bilar uppgå till

avses i 6 § som ett tilldelningskriterium, ska driftkostnaderna under bilens hela livslängd för energianvändning och utsläpp av koldioxid, kväveoxider (NOX), icke-metankolväten (NMHC) och partiklar omvandlas till ett belopp i pengar.

Bestämmelser om tekniska specifikationer finns i 9 kap. lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och i 9 kap. lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

Bestämmelser om tekniska krav och funktionskrav finns i 7 kap. lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner.

Bestämmelser om tilldelningskriterier finns i 16 kap. 1–6 §§ samt 19 kap. 24–26 §§ lagen om offentlig upphandling, i 15 kap. 1–6 §§ samt 19 kap. 24–26 §§ lagen om upphandling inom försörjningssektorerna och i 13 kap. 1–4 §§ lagen om upphandling av koncessioner.

minst 38,5 procent av det totala antalet lätta bilar som tilldelade avtal omfattar.

8 §

För den första referensperioden ska andelen rena tunga lastbilar uppgå till minst 10 procent och andelen rena tunga bussar uppgå till minst 45 procent av det totala antalet tunga lastbilar respektive tunga bussar som tilldelade avtal omfattar.

För den andra referensperioden och för varje följande femårsperiod ska andelen rena tunga lastbilar uppgå till minst 15 procent och andelen rena tunga bussar uppgå till minst 65 procent av det totala antalet tunga lastbilar respektive tunga bussar som tilldelade avtal omfattar.

Utöver vad som sägs i första och andra styckena ska minst hälften av den angivna andelen rena tunga bussar vara utsläppsfria bussar. För den första referensperioden får

dock andelen utsläppsfria bussar minskas till en fjärdedel om mer än 80 procent av samtliga bussar i tilldelade avtal är tvåvåningsbussar.

9 §

Vid upphandling som avser köp, leasing, hyra eller hyrköp ska antalet bilar i varje avtal som tilldelats under respektive referensperiod utgöra underlag för beräkningen av om kraven är uppfyllda.

Vid upphandling av tjänster ska antalet bilar som är avsedda att användas för att tillhandahålla tjänsterna som ingår i varje avtal som tilldelats under respektive referensperiod utgöra underlag för beräkningen av om kraven är uppfyllda.

10 §

När en upphandlande myndighet eller enhet har tilldelat ett avtal, ingått ett ramavtal eller gjort ett avrop från ett ramavtal ska myndigheten eller enheten lämna uppgifter om upphandlingen eller avropet till den statistikmyndighet som avses i 3 § lagen (2019:668) om upphandlingsstatistik.

Bemyndigande

11 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de uppgifter som de upphandlande myndigheterna och enheterna ska lämna till statistikmyndigheten.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande om en anbudsinfordran har skickats ut före ikraftträdandet eller, om någon anbudsinfordran inte krävs, upphandlingen har påbörjats före ikraftträdandet.

1.2 Förslag till förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Lagstödet för förordningen

- 1 § Denna förordning är meddelad med stöd av
- 11 § lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet i fråga om 6 §, och
 - 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

Ord och uttryck i förordningen

2 § Med *elfordon* i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet och i denna förordning avses ett motorfordon försett med ett drivsystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energiomvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt.

3 § Med *alternativa drivmedel* i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet och i denna förordning avses bland annat

- el,
- väte,
- biodrivmedel enligt definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bibränslen,
- syntetiska och paraffiniska bränslen,
- metangas, och
- gasol.

Med alternativa drivmedel avses däremot inte

- biodrivmedel som är producerade från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, om en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/807 av den 13 mars 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 vad gäller fastställande av bränsleråvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras och certifiering av biodrivmedel, flytande bibränslen och biomassabränslen med låg risk för indirekt ändrad markanvändning, eller

- biodrivmedel, syntetiska bränslen eller paraffiniska bränslen som blandas med konventionella fossila bränslen.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

4 § Med de tillämpliga utsläppsgränserna för ren lätt bil enligt betydelsen i 5 § lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet, avses gränserna enligt bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

Uppgifter om avrop

5 § Uppgifter om avslutade upphandlingar och avrop från ramavtal enligt 10 § lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet ska lämnas till Upphandlingsmyndigheten.

Bemyndiganden

6 § Upphandlingsmyndigheten får meddela föreskrifter om

1. vilka uppgifter som de upphandlande myndigheterna och enheterna ska lämna för att Sverige ska kunna fullgöra den rapportering som krävs enligt artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppssnål mobilitet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161,
2. hur uppgifterna ska utformas, och
3. hur uppgifterna ska lämnas.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2022.
 2. Genom förordningen upphävs förordningen (2011:847) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.
 3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande om en anbudsinfordran har skickats ut före ikraftträdandet eller, om någon anbudsinfordran inte krävs, upphandlingen har påbörjats före ikraftträdandet.

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs att 4 a kap. 2 och 5 §§ lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a kap.

2 §¹

När lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner och lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa *kollektivtrafiktjänster* tillämpas ska det som sägs i de lagarna om

1. upphandlande myndighet eller upphandlande enhet i stället avse behörig myndighet eller den *till vilken befogenhet överlämnats* enligt 3 kap. 2 §, och

2. upphandling ha den innebörd som anges i 1 § 4.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i den lagen om

1. koncessioner även gälla tjänstekontrakt,

2. koncessionsdokument även avse upphandlingsdokument enligt definitionen *av detta* i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna,

3. koncessionshavare i stället avse ett kollektivtrafikföretag som har tilldelats ett avtal om allmän trafik,

4. leverantör i stället avse kollektivtrafikföretag, och

5. värde ha den innebörd som anges i 1 § 3.

När lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner och lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa *tjänster inom vägtransportområdet* tillämpas ska det som sägs i de lagarna om

1. upphandlande myndighet eller upphandlande enhet i stället avse behörig myndighet eller den *som befogenhet har överlämnats till* enligt 3 kap. 2 §, och

2. upphandling ha den innebörd som anges i 1 § 4.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i den lagen om

1. koncessioner även gälla tjänstekontrakt,

2. koncessionsdokument även avse upphandlingsdokument enligt definitionen i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna,

3. koncessionshavare i stället avse ett kollektivtrafikföretag som har tilldelats ett avtal om allmän trafik,

4. leverantör i stället avse kollektivtrafikföretag, och

5. värde ha den innebörd som anges i 1 § 3.

5 §²

¹ Senaste lydelse 2016:1212.

² Senaste lydelse 2016:1212.

Bestämmelserna i 6–11 §§ tillämpas vid upphandling som avser

1. tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana eller på vatten, och

2. tjänstekoncessioner för kollektivtrafik.

Vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss ska även lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa *kollektivtrafiktjänster* tillämpas.

Vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss ska även lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa *tjänster inom vägtransportområdet* tillämpas.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.

1.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2015:527) med instruktion för Upphandlingsmyndigheten

Härigenom föreskrivs att 7 a § förordningen (2015:527) med instruktion för Upphandlingsmyndigheten ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 a §¹

Myndigheten ska ansvara för att 1. uppdatera Europeiska kommissionens online-verktyg för tillhandahållande av intyg och certifikat (e-Certis) i enlighet med artikel 59.6 och artikel 61.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling, i den ursprungliga lydelsen, *och*

2. lämna sådana officiella förklaringar som avses i artikel 60.2 tredje stycket i direktiv 2014/24/EU och göra dessa tillgängliga i e-Certis.

Myndigheten ska ansvara för att 1. uppdatera Europeiska kommissionens online-verktyg för tillhandahållande av intyg och certifikat (e-Certis) i enlighet med artikel 59.6 och artikel 61.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling, i den ursprungliga lydelsen,

2. lämna sådana officiella förklaringar som avses i artikel 60.2 tredje stycket i direktiv 2014/24/EU och göra dessa tillgängliga i e-Certis, *och*

3. *fullgöra den skyldighet att rapportera till Europeiska kommissionen som följer av artikel 10.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppssnål mobilitet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2022.

¹ Senaste lydelse 2016:1225.

1.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

Härigenom föreskrivs att 2 och 3 §§ förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Förordningen gäller för myndigheter under regeringen.

2 §

Förordningen gäller för myndigheter under regeringen. I fråga om miljökrav finns det bestämmelser även i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Förordningens krav ska inte tillämpas på

1. utryckningsfordon,
2. fordon som är avsedda att användas av Försvarmakten, Försvarets materielverk, Försvarets radioanstalt, Totalförsvarets forskningsinstitut eller Fortifikationsverket,
3. fordon som är avsedda att användas av utlandsmyndigheterna,
4. fordon som är avsedda att användas av Polismyndigheten eller Säkerhetspolisen i myndigheternas polisiära verksamhet,
5. fordon som är avsedda att användas av Ekobrottsmyndigheten, Tullverket eller Kustbevakningen i myndigheternas spaningsverksamhet,
6. fordon som är anpassade för personskydd,
7. fordon som är avsedda att användas vid krockprov, eller
8. fordon som är avsedda att användas i museiverksamhet.

3 §

I denna förordning avses med

alkolås: en sådan anordning i ett fordon som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften,

bilhyra: hyra av en bil, utan anlåtande av förare, för kortare tid än ett år,

leasing: hyra av en bil med en bestämd hyrestid på minst ett år, och

miljöbil: en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

miljöbil: en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller de krav som ställs på en ren lätt bil för den första referensperioden enligt 5 § lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2022.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för upphandlingar som har påbörjats före ikraftträdandet.

2 Grunddirektivet om miljökrav vid upphandling av bilar m.m.

Europaparlamentet och rådet beslutade den 23 april 2009 direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Syftet med direktivet är att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon samt att förbättra transportsektorns bidrag till Europeiska unionens miljö-, klimat- och energipolitik. Detta ska ske genom att upphandlande myndigheter och enheter samt vissa andra vid inköp av vägtransportfordon beaktar energi- och miljöpåverkan vid användning under hela den tid fordonet är i drift.

Kommissionens utvärdering av direktiv 2009/33/EG visar att effekterna av direktivet har varit mycket begränsade. Allmänt sett används inte offentlig upphandling på ett sådant sätt att den bidrar till en ökad marknadsandel för rena och energieffektiva vägtransportfordon. Direktivet har inte heller haft önskvärd effekt eftersom tillämpningsområdet är för begränsat och kraven som ställs på inköp av fordon antingen är för otydliga eller för komplicerade. Mot den bakgrunden antogs Europaparlamentet och rådet direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

3 Ändringsdirektivet (EU) 2019/1161

Det övergripande syftet med ändringsdirektivet är att förstärka den offentliga upphandlingens betydelse för att främja marknadsintroduktion av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Mot den bakgrunden och mot bakgrund av de allvarliga brister som kommissionen konstaterade i utvärderingen av grunddirektivet, är ändringarna betydande i fråga om de krav som ställs på medlemsstaterna och indirekt på upphandlande myndigheter och enheter. Samtliga artiklar i grunddirektivet har ersatts eller utgått och bilagan har ersatts. Titeln har ersatts och grunddirektivet benämns nu Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppssnål mobilitet.

Artikel 1 (Syfte och mål) poängterar att vid upphandling av vissa vägtransportfordon ska energi- och miljöpåverkan beaktas under hela livscykeln, däribland energianvändning och koldioxidutsläpp, liksom utsläpp av vissa föroreningar. Skrivningen i denna del, och i fråga om syftet, är innehållsmässigt densamma som i grunddirektivet. Skillnaden är att direktivet numera innebär att det är medlemsstaterna som ska säkerställa att upphandlande myndigheter och enheter beaktar målen medan grunddirektivet kopplade målen direkt till sådana myndigheter och enheter.

Artikel 2 (Undantag) reglerar möjligheten för medlemsstaterna att bevilja undantag från kraven i direktivet för vissa fordon med hänvisning till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om

godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon. De fordon som i första hand omfattas är desamma som tidigare – konstruerade och tillverkade eller anpassade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten samt för användning huvudsakligen på byggarbetsplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser – men numera omfattas även bepansrade fordon, ambulanser, likbilar, rullstolsanpassade fordon och mobilkranar.

Artikel 3 (Tillämpningsområde) reglerar de upphandlingar som direktivet ska tillämpas på, nämligen – i den mån upphandlande myndigheter eller enheter ska tillämpa upphandlingsförfarandena enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU om offentlig upphandling och direktiv 2014/25/EU om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transport och posttjänster – avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon samt vissa tjänsteavtal som anges i bilagan. Tjänsterna är kollektivtrafik på väg, passagerartransporter på väg för särskilda ändamål, icke-reguljära passagerartransporter, sophämtning, posttransporter på väg, pakettransporter, postutdelning och paketutlämning. Direktivet ska också tillämpas på upphandlingar genom avtal om allmän trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg (kollektivtrafikförordningen), där syftet är att tillhandahålla passagerartransporter på väg över ett tröskelvärde som ska fastställas av medlemsstaterna och som inte överskrider det tillämpliga tröskelvärdet i artikel 5.4 i den förordningen. Direktivet ska inte tillämpas på vissa fordonskategorier (jordbruks- och skogsbruksfordon, två- eller trehjuliga fordon och fyrhjulingar, bandfordon samt självgående fordon som utför arbete) och tyngre bussar som inte har utrymme för ståplatspassagerare. Tillämpningsområdet är utökat i förhållande till tidigare, dels genom tillägget av leasing, hyra och hyrköp, dels genom tillägget av vissa tjänsteavtal.

Artikel 4 (Definitioner) definierar, liksom tidigare, upphandlande myndigheter och enheter samt vägtransportfordon. Det som tillkommer är rent fordon och utsläppsfritt tungt fordon.

Artikel 5 (Minimimål för upphandling) anger medlemsstaterna ska säkerställa att de minimimål för upphandling av fordon och tjänster enligt artikel 3.1 uppfylls. Målen uttrycks som en minsta procentandel rena fordon av det totala antalet vägtransportfordon som omfattas av samtliga avtal enligt artikel 3. Målen framgår av bilagan och är olika för rena lätta respektive rena tunga fordon och avser två referensperioder. Den första löper från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025 och den andra under den påföljande femårsperioden. Minimimålen är på medlemsstatsnivå och betyder för Sveriges del att andelen rena lätta fordon (personbil, lätt lastbil och buss med en högsta totalvikt på 5 ton) ska vara minst 38,5 procent. Detta gäller för båda referensperioderna. Andelen rena tunga fordon (tung lastbil och övriga bussar) ska för den första referensperioden vara minst 10 procent för tunga lastbilar och minst 45 procent för bussar. För den andra referensperioden ökar andelen till 15 respektive 65 procent. Dessutom ska, som huvudregel, för båda perioderna hälften av andelen rena bussar uppfyllas genom upphandling av utsläppsfria bussar.

Artiklarna 6 och 7 utgår.

Artikel 8 (Utbyte av kunskap och bästa praxis) anger att kommissionen ska underlätta och strukturera medlemsstaternas utbyte av kunskap om och bästa praxis för främjande av upphandlingar av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Artikel 9 (Kommittéförfarande) reglerar kommissionens biträde av en kommitté.

Artikel 10 (Rapportering och översyn) reglerar inledningsvis – vilket är nytt i förhållande till tidigare – krav på medlemsstaterna i fråga om underrättelser och rapporter. Senast den 2 augusti 2022 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och om sina avsikter avseende framtida genomförandeåtgärder. Medlemsstaterna ska också senast den 18 april 2026, och därefter vart tredje år, lämna en rapport till kommissionen om genomförandet av direktivet. Rapporterna ska åtfölja de rapporter som ska lämnas enligt upphandlingsdirektiven: Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG. Rapporterna ska även innehålla information om hur många fordon och vilka fordonskategorier som omfattas av avtalen enligt artikel 3.1. Artikel 10 reglerar i övrigt åtgärder som kommissionen ska sköta, bland annat att bistå medlemsstaterna i deras rapporteringsskyldighet, att lämna förslag om ändring av direktivet för perioden efter 2030 samt att anta genomförandeakter.

Medlemsstaterna ska senast den 2 augusti 2021 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet.

4 Gällande rätt

4.1 Det generella upphandlingsregelverket

4.1.1 Upphandlingslagarna

Upphandlingsregelverket består av tre huvudsakliga lagar: lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, förkortad LOU, lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, förkortad LUF och lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner, förkortad LUK. Lagarna genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (LOU-direktivet), Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (LUF-direktivet) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (LUK-direktivet). Lagarna innehåller också ett kapitel med regler om upphandling som inte styrs av direktiven. Avgörande för om upphandlingar omfattas av direktiven är de

tröskelvärden som finns i upphandlingslagarna. I 19 kap. LOU regleras upphandlingar under tröskelvärdena, dvs. icke-direktivstyrda upphandlingar. Motsvarande reglering finns i 19 kap. LUF och i 15 kap. LUK. Kapitlen reglerar även upphandling av sådana sociala tjänster och andra särskilda tjänster som anges i en bilaga till respektive lag.

I 19 kap. 7 § LOU finns särskilda bestämmelser om direktupphandling och motsvarande reglering finns i LUF. En direktupphandling är ett upphandlingsförfarande utan särskilda formkrav eller krav på annonsering. Det finns inga bestämmelser om till exempel konkurrensutsättning, tidsfrister eller liknande. Detta innebär att den upphandlande myndigheten eller enheten har stor frihet att själv välja hur en direktupphandling ska genomföras. Direktupphandling kan användas i tre situationer: Om upphandlingens värde inte överstiger 28 procent av tröskelvärdet (direktupphandlingsgränsen), om förutsättningarna för förhandlat förfarande utan föregående annonsering enligt 6 kap. 12–19 §§ LOU respektive 6 kap. 5–12 §§ LUF är uppfyllda, eller om det finns synnerliga skäl. Direktupphandlingsgränsen är för närvarande 615 312 kronor enligt LOU och 1 142 723 kronor enligt LUF.

LOU gäller för all offentlig upphandling av varor, tjänster och byggentreprenader som inte omfattas av annan upphandlingslag eller av något specifikt undantag som gäller i den enskilda upphandlingen. LOU ska tillämpas av upphandlande myndigheter. Till dessa hör statliga och kommunala myndigheter samt beslutande församlingar i kommuner och regioner. Hit räknas även vissa offentligt styrda organ. Offentligt styrda organ är till exempel bolag, föreningar och stiftelser som tillgodoser behov i det allmännas intresse och där staten, en kommun, en region eller en annan upphandlande myndighet till största delen finansierar eller kontrollerar verksamheten. Även sammanslutningar av en eller flera myndigheter, församlingar eller offentligt styrda organ omfattas.

LUF gäller som huvudregel för upphandling av varor, tjänster och byggentreprenader som genomförs av aktörer som bedriver verksamhet inom försörjningssektorerna vatten, energi, transporter eller posttjänster. En förutsättning är att det som köps in är kopplat till just den verksamhet som faller in under LUF. Lagen ska tillämpas av upphandlande enheter. Till dessa hör dels upphandlande myndigheter, dels företag som är verksamma inom försörjningssektorerna och som en upphandlande myndighet har ett bestämmande inflytande över. Detsamma gäller för företag som bedriver verksamhet inom försörjningssektorerna med stöd av en särskild rättighet eller ensamrätt.

LUK är tillämplig vid upphandling av bygg- och tjänstekoncessioner. En koncession är när en leverantör får i uppdrag att utföra tjänster åt någon annan, som också är den som betalar leverantören. Ett exempel på en koncession är när en kommun ger ett företag i uppdrag att driva en parkeringsplats. Företaget får då sin ersättning i form av parkeringsavgifter. Ersättningen kommer alltså inte från kommunen. I vissa fall kan ersättningen komma både från parkeringsplatsens kunder och från kommunen. LUK ska tillämpas av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter.

4.1.2 Annonsering och statistik om offentlig upphandling

Annonsering

Bestämmelser om annonsering av upphandling finns i huvudsak i 10 och 19 kap. LOU respektive LUF. I upphandlingsförordningen (2016:1162) finns närmare bestämmelser om annonsering. För direktivstyrda upphandlingar är den närmare utformningen av annonser fastställd av kommissionen genom bestämmelser i genomförandeförordning (EU) 2015/1986 av den 11 november 2015 om fastställande av standardformulär för offentliggörande av meddelanden om offentlig upphandling och om upphävande av genomförandeförordning (EU) nr 842/2011. En annons om en direktivstyrd upphandling ska skickas elektroniskt till Europeiska unionens publikationsbyrå för publicering i databasen TED (Tenders Electronic Daily). Den som ska publicera en annons eller ett meddelande i TED ska enligt 5 § upphandlingsförordningen använda de standardformulär som fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1986. Bestämmelser om innehållet i annonser om icke-direktivstyrda upphandlingar finns i 14–14 c §§ upphandlingsförordningen.

Från skyldigheten att annonsera upphandling finns vissa undantag, exempelvis vid direktupphandling, se 19 kap. 11 § andra stycket LOU.

Det är inte enbart en anbudsinfordran som ska annonseras utan som huvudregel även resultatet av en upphandling (efterannonsering), se 10 kap. 4 § och 19 kap. 12 § LOU. Vad en efterannons ska innehålla framgår av genomförandeförordning (EU) 2015/1986 när det gäller direktivstyrda upphandlingar och av 14 c § upphandlingsförordningen när det gäller icke-direktivstyrda upphandlingar. Sammanfattningsvis kan sägas att det inte är avtalet i sig som ska annonseras utan vissa delar av avtalets innehåll.

I artikel 50.2 andra stycket i LOU-direktivet och artikel 70.2 andra stycket i LUF-direktivet föreskrivs en möjlighet att göra undantag från skyldigheten att efterannonsera när det gäller kontrakt som grundas på ett ramavtal. Medlemsstaterna får dock fastställa att de upphandlande myndigheterna eller enheterna varje kvartal ska samla annonser om resultatet av upphandlingsförfarandet för de kontrakt som grundas på ramavtalet. I sådana fall ska de upphandlande myndigheterna sända de samlade annonserna senast 30 dagar efter utgången av varje kvartal. Av 10 kap. 4 § tredje stycket och 19 kap. 12 § tredje stycket LOU framgår att Sverige inte valt den vägen. Bestämmelserna innebär att det inte finns någon skyldighet att publicera en efterannons vid tilldelning av kontrakt som grundar sig på ett ramavtal, se propositionen Nytt regelverk om upphandling (prop. 2015/16:195 s. 600 f.).

Annonss databaser och statistikdatabas

Den 1 juli 2020 trädde lagen (2019:668) om upphandlingsstatistik och förordningen (2020:332) om upphandlingsstatistik i kraft och från den 1 januari 2021 gäller nya bestämmelser i upphandlingslagarna och i upphandlingsförordningen om annonsering i en registrerad annonsdatabas, se propositionen Statistik på upphandlingsområdet (prop. 2018/19:142).

Enligt 4 § lagen om upphandlingsstatistik ska statistikmyndigheten föra en nationell databas för statistik på upphandlingsområdet. Databasen ska innehålla uppgifter från och om annonser om upphandling. Den får även innehålla andra uppgifter om upphandling som behövs för att ta fram statistik.

För att säkerställa att uppgifterna i annonserna är tillförlitliga ska, enligt närmare bestämmelser i respektive kapitel om annonsering i LOU, LUF och LUK, alla upphandlingar annonseras i en registrerad annonsdatabas, även de som enligt bestämmelserna i EU-direktiven om upphandling ska annonseras i TED. Den som driver en registrerad annonsdatabas är enligt 8 § lagen om upphandlingsstatistik skyldig att lämna obearbetade uppgifter från och om annonser till statistikmyndigheten.

Konkurrensverket är registermyndighet enligt lagen om upphandlingsstatistik och Upphandlingsmyndigheten är statistikmyndighet. Upphandlingsmyndigheten får, efter att ha gett Konkurrensverket tillfälle att yttra sig, meddela föreskrifter om bland annat vilka uppgifter statistikdatabasen ska innehålla. Sådana föreskrifter har meddelats i Upphandlingsmyndighetens föreskrift (UFS 2020:1) om insamling av uppgifter för statistikändamål.

4.1.3 Särskild nomenklatur

CPV-nomenklaturen (Common Procurement Vocabulary) är ett klassificeringssystem för offentlig upphandling som syftar till att standardisera den terminologi som används av upphandlande myndigheter och enheter för att beskriva föremålet för en upphandling. Nomenklaturen regleras i Kommissionens förordning (EG) nr 213/2008 av den 28 november 2007 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002 om en gemensam terminologi vid offentlig upphandling (CPV) samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG respektive 2004/18/EG om förfaranden vid offentlig upphandling, när det gäller revidering av CPV, här kallad CPV-förordningen, som innehåller numeriska koder för varor, tjänster och bygg- och anläggningsarbeten. CPV-nomenklaturen standardiserar de referenser som upphandlande myndigheter och enheter ska använda (skäl 3 i CPV-förordningen). Syftet med att ha en gemensam nomenklatur är att öka tillgängligheten och öppenheten för leverantörerna. Koderna har alltså inte någon rättslig verkan i sig utan är endast ett hjälpmedel för att korrekt kunna identifiera vilka varor, tjänster och byggentreprenader som avses. Däremot används CPV-koder i ett flertal paragrafer i LOU för att bestämma eller avgränsa lagens tillämpningsområde, exempelvis 1 kap. 5 § och 3 kap. 2 §. Motsvarande gäller LUF och LUK. De närmare övervägandena beträffande CPV-koder i upphandlingslagarna framgår av prop. 2015/16:195 s. 463 f.

4.2 Lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Sedan den 1 juli 2011 gäller lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Lagen gäller vid upphandlingar enligt LOU, LUF eller LUK, om upphandlingen avser köp eller leasing av bilar eller köp av persontransporttjänster som tillhandahålls av ett kollektivtrafikföretag inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Med bil avses även t.ex. buss.

Enligt lagen ska upphandlande myndigheter eller enheter vid upphandlingar som omfattas av lagen beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under bilens hela livslängd. Sådan energi- och miljöpåverkan ska beaktas i upphandlingen antingen genom att det ställs miljökrav i form av tekniska specifikationer eller genom att energi- och miljöpåverkan används som ett tilldelningskriterium. I det senare fallet ska driftskostnaderna under bilens hela livslängd omvandlas till ett belopp i pengar. Lagen innebär att upphandlande myndigheter och enheter ska beakta kraven i lagen vid upphandling av bland annat kollektivtrafiktjänster. Enligt propositionen Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (prop. 2010/11:118 s. 23) kan den som ansvarar för kollektivtrafiken på det sättet ställa krav i upphandlingen på kollektivtrafikföretagets fordonspark. Närmare bestämmelser om metoder för beräkning av driftskostnaderna finns i förordningen (2011:847) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

4.3 Lagen om kollektivtrafik

Inom EU är kollektivtrafik en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. På transportområdet får medlemsstaterna i enlighet med unionslagstiftningen införa allmän trafikplikt. När en medlemsstats behöriga myndigheter ingår ett avtal som rör allmän trafikplikt (avtal om allmän trafik) måste den följa tillämpliga upphandlingsregler. Tilldelning av avtal omfattas generellt sett av EU:s upphandlingsdirektiv, såvida denna inte är föremål för speciallagstiftning eller av annan anledning är undantagen från direktivens tillämpningsområden.

Inom transportområdet finns viss sektorsspecifik lagstiftning som innehåller bestämmelser om hur avtal om allmän trafik ska tilldelas. I fråga om landtransporter är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1169/69 och (EEG) nr 1107/70 (kollektivtrafikförordningen) den huvudsakliga rättsakten i fråga om hur avtal om allmän trafik på området ska tilldelas.

Enligt kollektivtrafikförordningen kan ett avtal om allmän trafik tilldelas som en tjänstekoncession. Vid tidpunkten för genomförandet av direktiv 2009/33/EG var tjänstekoncessioner i princip undantagna från dåvarande upphandlingslagstiftning. Dessutom gällde en övergångsperiod för sådan tilldelning enligt artikel 5 i kollektivtrafikförordningen. Tjänstekonces-

sioner kom därför inte att omfattas av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (prop. 2010/11:118 s. 24). Detta förändrades genom de nya upphandlingslagarna och genom att övergångsperioden i kollektivtrafikförordningen samtidigt närmade sig sitt slut (december 2019). Den 1 januari 2017 infördes nya bestämmelser om upphandling av kollektivtrafik i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Enligt 4 a kap. 5 § i den lagen ska lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster tillämpas vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik enligt kollektivtrafikförordningen.

4.4 Förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

Miljökrav för myndigheters inköp och leasing av bilar infördes 2005 genom förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. Kraven skärptes och genom förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor tillkom trafiksäkerhetskrav och tillämpningsområdet utökades till användning, hyra och upphandling av taxiresor. Sedan den 1 juli 2020 gäller förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar.

Förordningen gäller, liksom sina föregångare, myndigheter under regeringen och innehåller bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp och leasing av bilar samt för myndigheters upphandling av bilhyra och taxiresor. Vissa fordon undantas, som utryckningsfordon, och ett tiotal myndigheter är helt eller delvis undantagna från kraven, exempelvis Försvarsmakten, utlandsmyndigheterna och Polismyndigheten.

Miljökraven omfattar personbilar och lätta lastbilar. Det grundläggande kravet vid inköp eller leasing är att bilen ska vara en miljöbil och uppfylla kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. En klimatbonusbil ska uppfylla tillämpliga utsläppskrav för lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och släppa ut högst 70 gram koldioxid per kilometer eller vara utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol. Vid upphandling av bilhyra eller av taxiresor ska myndigheten välja miljöbilar. Om det finns särskilda skäl, får en myndighet göra avsteg från det kravet.

Samtliga myndigheter ska senast den 1 mars varje år lämna en redogörelse till Transportstyrelsen för sina inköp, sin leasing och sina upphandlingar under det föregående kalenderåret. Den första redogörelsen enligt den nu gällande förordningen ska följaktligen lämnas under 2021. Den senaste redogörelsen avser rapportering för 2019 och med tillämpning av den tidigare förordningen. Definitionen av miljöbil i den förordningen var kopplad till regler om befrielse från fordonsskatt som upphörde att gälla i juli 2018. Eftersom Transportstyrelsen använt olika metoder under 2018 och 2019 för att hantera detta förhållande, är det svårt att dra några omedelbara slutsatser om i vilken utsträckning myndigheterna uppfyllt kraven. Transportstyrelsen konstaterar i den senaste redogörelsen en något positiv utveckling med avseende på både miljö- och trafiksäkerhetskrav.

Efterlevnaden av kravet på att myndigheters bilar som är utrustade med teknik för att drivas med ett alternativt förnybart bränsle är dock låg och det fortsatt dominerande drivmedlet är diesel.

5 Skärpta miljökrav vid upphandling av fordon m.m.

5.1 Rättslig grund, minimimål och författningsstruktur

5.1.1 Rättslig grund

Ändringsdirektivet baseras, liksom grunddirektivet, på artikel 192.1 i fördraget om EU:s funktionssätt (EUF-fördraget). Det innebär att direktivet är ett minimidirektiv med en gemensam lägsta nivå för att uppnå de miljömål som anges i artikel 191.

5.1.2 Minimimålen för upphandling

Enligt artikel 5 i direktivet ska medlemsstaterna säkerställa att upphandling av fordon och tjänster enligt artikel 3 uppfyller de minimimål för upphandling som framgår av tabell 3 och 4 i bilagan. Minimimålen uttrycks som en minsta procentandel rena bilar av det totala antalet bilar som omfattas av berörda avtal och ska beräknas för en referensperiod. Direktivet anger två specifika referensperioder. Minimimålen är vidare uppdelade i två huvudgrupper – lätta respektive tunga bilar – och skiljer sig åt mellan referensperioderna och mellan medlemsstaterna.

Minimimålen är fastställda på medlemsstatsnivå. Enligt direktivet är det helt upp till medlemsstaterna att fördela måluppfyllelseinsatserna mellan olika upphandlande myndigheter och enheter. Det är därför inte givet att kraven nationellt måste omsättas så att alla upphandlande myndigheter och enheter ska nå upp till respektive minimimål. Direktivet utesluter inte heller möjligheten att nationellt ställa krav på varje enskild upphandling och avtal, exempelvis att en viss andel av fordonen i varje enskild upphandling ska vara rena. I skäl 19 sägs att medlemsstaterna bör ha handlingsfrihet att fördela insatserna för att nå minimimålen på sitt territorium i enlighet med sin konstitutionella ram och sina transportpolitiska mål. Vid fördelningen av insatserna bör olika faktorer beaktas, såsom skillnaden i ekonomisk kapacitet, luftkvalitet, befolkningstäthet, transportsystemens egenskaper, politiken för utfasning av fossila bränslen i transportsektorn och minskning av luftföroreningar eller andra relevanta kriterier.

5.1.3 Författningsform och författningsstruktur

Förslag: Direktiv (EU) 2019/1161 ska genomföras genom ändringar i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

Lagens rubrik ska ändras till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Förordningen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster ska ersättas med en ny förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Skälen för förslaget: Grunddirektivet 2009/33/EG har i allt väsentligt genomförts genom lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Även om de ändringar som gjorts genom ändringsdirektivet (EU) 2019/1161 är betydande, är syftet med regleringen detsamma. Det är rimligt och ändamålsenligt att direktivändringarna tas om hand i den nationella lagstiftningen genom ändringar och tillägg i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Direktivets tillämpningsområde har utvidgats till att omfatta upphandlingar av fler tjänster än enbart inom kollektivtrafiken. Lagens rubrik bör därför ändras till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Upphandlingslagarna rör i betydande omfattning förhållanden som avses i 8 kap. 2 § första stycket 1 i regeringsformen, se propositionen Ny lagstiftning om offentlig upphandling och upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (prop. 2006/07:128 s. 142) och Lagrådets yttrande i proposition 1992/93:88 om offentlig upphandling. Utrymmet för att delegera området från riksdagen till regeringen är därför begränsat. Förarbetena till lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster tar inte uttryckligen upp frågan om lagkrav beträffande de frågor som regleras i den lagen (se dock Ds 2010:31 s. 69), sannolikt därför att det inte fanns behov av annat än verkställighetsföreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Med de ändringar som behövs för att genomföra direktiv (EU) 2019/1161 finns dock anledning att beröra frågan närmare. Till skillnad mot tidigare ställer direktivet nu inga omedelbara krav på de upphandlande myndigheterna och enheterna. Däremot kan Sverige som medlemsstat inte uppfylla miniminivåerna utan att den nationella lagstiftningen överför det kravet på upphandlande myndigheter och enheter. Å andra sidan behöver den regleringen inte innebära krav på varje enskild upphandling utan kan hanteras som ett sammantaget krav för de upphandlingar som genomförs under en viss tidsperiod (referensperioden). De förslagna bestämmelserna innebär att direktivets minimimål ska uppnås av upphandlande myndigheter och enheter. Det närmare förslaget i den delen finns i avsnitt 5.6.2. Bestämmelserna ska gälla bl.a. för statliga och kommunala myndigheter och vissa företag som är verksamma inom försörjningssektorerna, se avsnitt 4.1.1. Regleringen rör därför snarare det förhållande som anges i 8 kap. 2 § första stycket 2 regeringsformen – förhållandet mellan enskilda och det allmänna – än ett förhållande om enskildas ställning inbördes. Slutsatsen är därför att det finns ett utrymme för riksdagen att med stöd av 8 kap. 3 § regeringsformen bemyndiga

regeringen att meddela föreskrifter som ansluter till lagen. Det närmare förslaget i den delen finns i avsnitt 5.7.3 och 5.7.4.

Förordningen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster reglerar hur en omvandling ska göras av vissa driftskostnader till ett belopp i pengar. Eftersom direktivet numera inte reglerar miljökraven på detta sätt, har förordningen innehållsmässigt – med undantag av 8 § rörande information som tas upp i avsnitt 5.6 – spelat ut sin roll. Den reglering som föreslås på förordningsnivå bör därför tas in i en ny förordning med samma namn som lagen.

5.2 Lagens tillämpningsområde

5.2.1 Direktivstyrda och icke direktivstyrda upphandlingar

Förslag: Lagen ska gälla alla upphandlingar som omfattas av lagen om offentlig upphandling och lagen om upphandling inom försörjningssektorerna med undantag för situationer där direktupphandlingar får användas.

Skälen för förslaget

LOU och LUF

Tillämpningsområdet i 2 § lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster är bland annat knutet till upphandling enligt lagen om offentlig upphandling (LOU) och lagen om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF). Genom den hänvisningen omfattar lagen även upphandlingar som inte är direktivstyrda (se prop. 2010/11:118 s. 31).

Tillämpningsområdet i artikel 3.1 a och c i direktiv (EU) 2019/1161 är, liksom tidigare artikel 3 a i direktiv 2009/33/EG, knutet till upphandlingar som omfattas av LOU- och LUF-direktivet. Därmed skulle lagens tillämpningsområde kunna begränsas till sådana upphandlingar som är direktivstyrda när det gäller inköp, leasing, hyra och hyrköp samt tjänsteavtal enligt tabell 1 i bilagan till direktivet.

De överväganden som gjordes när lagen infördes måste förstås mot bakgrund av de förutsättningar som gällde vid den tidpunkten, bland annat de krav som ställdes i grunddirektivet. Det är därför inte omedelbart givet att tidigare överväganden ska läggas till grund för en bedömning av om tillämpningsområdet bör omfatta även icke-direktivstyrda upphandlingar. Det övergripande syftet med direktivet är att förstärka den offentliga upphandlingens betydelse för att främja marknadsintroduktion av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Detta syfte är i allt väsentligt oförändrat sedan tidigare och från den utgångspunkten är bedömningen att tillämpningsområdet bör omfatta icke-direktivstyrda upphandlingar. Slutsatsen blir att sådana upphandlingar ska omfattas men att det finns anledning att överväga om direktupphandlingar enligt 19 kap. 7 § LOU respektive LUF (se avsnitt 4.1) bör undantas från tillämpningsområdet.

En direktupphandling är huvudsakligen förbehållen ett förfarande där upphandlingens värde är relativt lågt, i vart fall sett i relation till de upphandlingsvärden som blir aktuella i de upphandlingar som lagen föreslås omfatta.

Enligt förordningen (1998:796) om statlig inköpsamordning ska det finnas s.k. ramavtal eller andra gemensamma avtal för sådana varor och tjänster som statliga myndigheter upphandlar ofta eller som omfattar stora värden. Myndigheterna ska som huvudregel använda dessa avtal. Statens inköpscentral hos Kammarkollegiet upphandlar ramavtal inom ett antal olika områden, bland annat transporter och tjänstefordon. Inom områdena it och telekom upphandlar Statens inköpscentral ramavtal som även är avsedda för kommuner och regioner. Kommuner och regioner har även möjlighet att använda ramavtal som SKL Kommentus Inköpscentral AB har upphandlat.

Om en statlig myndighet gör bedömningen att ett annat avtal sammantaget är bättre för myndigheten än ett befintligt ramavtal, ska myndigheten enligt 4 § förordningen (1998:796) om statlig inköpsamordning underrätta Kommerskollegiet om skälen för bedömningen. Detta görs genom en särskild underrättelse om avsteg från användning av ramavtal. Av Kommerskollegiets årsredovisning 2019 framgår att det under året inkom 229 underrättelser om avsteg. Avstegsrapporterna avser samtliga gemensamma ramavtal inom upphandlade varu- och tjänstekategorier. Endast ett par av avstegsrapporterna avser tjänstebilar och transporttjänster. Ett rimligt antagande är därför att direktupphandlingar utanför de statliga ramavtalen är sällsynta. Det ligger i övrigt i sakens natur att möjligheten till direktupphandling på grund av synnerliga skäl är mycket begränsad.

Även sådana situationer där det enligt 6 kap. 12–19 §§ LOU eller 6 kap. 5–12 §§ LUF är tillåtet att använda förhandlat förfarande utan föregående annonsering bör vara ovanliga. Av LOU- respektive LUF-direktiven framgår att ett sådant förfarande endast ska användas under mycket exceptionella omständigheter, se prop. 2015/16:195 s. 499 f.

Sammantaget, och med beaktande även av att möjligheten till rapportering och uppföljning (se avsnitt 5.7) är mycket begränsad för upphandlingar och kontraktstilldelningar som inte annonseras, bör lagen gälla alla upphandlingar som omfattas av LOU och LUF. Om det finns synnerliga skäl eller om förutsättningarna för förhandlat förfarande utan föregående annonsering är uppfyllda, bör det göras undantag för situationer där direktupphandlingar får användas, dvs. om upphandlingens värde inte uppgår till direktupphandlingsgränsen.

LUK

Lagen om upphandling av koncessioner (LUK) omfattar, på motsvarande sätt som LOU och LUF, även upphandlingar som inte är styrda av LUK-direktivet. Närmare bestämmelser om sådana upphandlingar finns i 15 kap. LUK. Sedan den 1 januari 2017 omfattar 2 § lagen om miljökrav vid upphandlingar av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster även upphandlingar enligt LUK (se prop. 2015/16:195 s. 908 f). Direktiv 2019/1161 omfattar inte LUK-direktivet men lagens tillämpningsområde kan bestämmas så att även koncessionsupphandlingar enligt LUK ska

ingå. Det skulle kunna vara aktuellt beträffande de tjänsteavtal som avses i artikel 3.1 c i direktiv 2019/1161. Förslaget i avsnitt 5.2.4 är dock att koncessionsupphandlingar enligt LUK inte ska omfattas av lagen. Därmed är frågan om icke-direktivstyrda upphandlingar enligt LUK inte aktuell.

5.2.2 Köp, leasing, hyra och hyrköp av bilar

Förslag: Lagen ska gälla vid upphandling enligt lagen om offentlig upphandling eller lagen om upphandling inom försörjningssektorerna, om upphandlingen avser köp, leasing, hyra eller hyrköp av bilar.

Skälen för förslaget

Direktivet

Enligt artikel 3.1 a i direktiv (EU) 2019/1161 ska direktivet tillämpas på upphandling genom avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon som tilldelas av upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter, i den mån dessa omfattas av skyldigheter att tillämpa upphandlingsförfarandena enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU och 2014/25/EU. Skrivningen motsvarar, med språklig justering och uppdaterade hänvisningar, tidigare artikel 3 a i fråga om inköp men nu med tillägget att även leasing, hyra och hyrköp ska ingå i tillämpningsområdet.

Upphandling av bilar

Den nuvarande lydelsen av 2 § första stycket 1 i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster omfattar köp och leasing och behöver endast kompletteras med hyra och hyrköp.

Det som skiljer hyra från leasing enligt nuvarande definition av leasing i lagen är att hyra antingen avser en bestämd tid som är kortare än ett år eller en obestämd tid. Termen hyrköp används sällan och kan närmast beskrivas som hyra med option att köpa varan under eller efter hyrestiden. Termen finns dock i upphandlingslagstiftningarna. Något behov av att särskilt definiera termerna bedöms inte föreligga, se avsnitt 5.4.

Hänvisningen i 2 § första stycket i samma lag till LOU, LUF och LUK infördes som en följdändring i samband med tillkomsten av de nuvarande upphandlingslagarna, se avsnitt 5.2.4. Någon hänvisning till LUK är inte aktuell i fråga om köp, leasing, hyra eller hyrköp. Den hänvisningen kan därför tas bort.

5.2.3 Tjänstekoncessioner för kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikkförordning

Bedömning: Lagen bör gälla även i fortsättningen vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss.

Skälen för bedömningen

Direktivet

Enligt artikel 3.1 b ska direktivet tillämpas på upphandling genom avtal om allmän trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg, där syftet är att tillhandahålla passagerartransport på väg över ett tröskelvärde som ska fastställas av medlemsstaterna och som inte överskrider det tillämpliga tröskelvärdet i artikel 5.4 i den förordningen. Skrivningen motsvarar i huvudsak tidigare artikel 3 b.

Artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning innehåller bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik. Inledningsvis anges att avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i förordningen. Tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik med buss ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG, när dessa inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster. Direktiven är numera 2014/24/EU (LOU-direktivet) och direktiv 2014/25/EU (LUF-direktivet). När avtal ska tilldelas i enlighet med LOU-direktivet eller LUF-direktivet ska tilldelningsbestämmelserna i kollektivtrafikförordningen inte tillämpas (artikel 5.1). Detta innebär att förfarandet vid tilldelning av tjänstekontrakt avseende kollektivtrafik med buss regleras genom de angivna direktiven. För tjänstekoncessioner gäller däremot kollektivtrafikförordningen och det är sådana upphandlingar som avses i artikel 3.1 b i direktiv (EU) 2019/1161.

Tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss

Vid tiden för genomförandet av grunddirektiv 2009/33/EG gällde en övergångsperiod till december 2019 innan reglerna om tilldelning enligt artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning behövde tillämpas. Regeringen gjorde därför bedömningen att tjänstekoncessioner inte skulle omfattas av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafik-tjänster, prop. 2010/11:118 s.24. En annan lösning aktualiserades i anslutning till det nya regelverket om upphandling. I propositionen Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (prop. 2016/17:28), föreslogs bland annat bestämmelser om tjänstekoncessioner som avser kollektivtrafik och som kompletterar EU:s kollektivtrafikförordning. Genom ändringar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, som trädde i kraft den 1 januari 2017, infördes ett nytt 4 a kap. om upphandling av kollektivtrafik med huvudsaklig innebörd att vissa bestämmelser i LUK ska tillämpas vid upphandling enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Enligt 4 a kap. 5 § lagen om kollektivtrafik ska vid upphandling av sådana tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss även lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster tillämpas, se prop. 2016/17:28 s. 71 f.

EU:s kollektivtrafikförordning innehåller särskilda tröskelvärden, under vilka medlemsstaterna kan tillåta att direkttilldelning får ske. Enligt artikel 5.4 första stycket gäller detta när det årliga genomsnittsvärdet av avtalen uppskattas till mindre än 1 000 000 euro eller när avtalen gäller kollektivtrafik på mindre än 300 000 kilometer om året. När det gäller avtal om allmän trafik som direkttilldelas till ett litet eller medelstort

företag som bedriver trafik med högst 23 fordon får dessa tröskelvärden enligt andra stycket i samma bestämmelse höjas på så sätt att direkttilldelning får ske när antingen det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till mindre än 2 000 000 euro eller när avtalet gäller kollektivtrafik på mindre än 600 000 kilometer om året. Medlemsstaterna är fria att sänka de tröskelvärden som anges i artikel 5.4 och av 4 a kap. 7 § andra stycket i lagen om kollektivtrafik framgår att tröskelvärdet är 500 000 euro (se prop. 2016/17:28 s. 52 f.).

Artikel 3.1 b möjliggör att det fastställs ett tröskelvärde under vilket lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster inte ska tillämpas i fråga om upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik. Tröskelvärdet får inte vara högre än vad som sägs i artikel 5.4 kollektivtrafikförordningen. Gällande bestämmelser innehåller inte något sådant tröskelvärde. Frågan är om det nu är motiverat att införa en sådan värdegräns, exempelvis på samma nivå som tröskelvärdet för direkttilldelning enligt 4 a kap. 7 § andra stycket lagen om kollektivtrafik. Från direktivets utgångspunkt finns en balans mellan LOU-direktivet och LUF-direktivet å ena sidan och en möjlig värdegräns kopplad till kollektivtrafikförordningen å andra sidan eftersom upphandlingsdirektiven endast gäller över vissa tröskelvärden. Samtidigt föreslås – i linje med gällande ordning – att lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster ska gälla även för upphandlingar enligt LOU och LUF som inte är direktivstyrda. Tröskelvärdena i LOU- och LUF-direktiven har därför ingen betydelse för tillämpningen av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Mot den bakgrunden finns inte skäl att frångå nuvarande ordning att lagen ska gälla utan värdegräns även i fråga om upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik.

Med hänvisning till ovanstående är artikel 3.1 b omhändertagen genom regleringen i lagen om kollektivtrafik och dess hänvisning till lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Det skulle visserligen vara möjligt att flytta över genomförandet av artikeln helt och hållet till den lagen och upphäva motsvarande regleringen i lagen om kollektivtrafik. Det bedöms dock inte finnas skäl att vidta den åtgärden. Däremot bör det för tydlighets skull finnas en upplysning i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster att den lagen gäller i dessa fall i enlighet med vad som sägs i 4 a kap. lagen om kollektivtrafik.

5.2.4 Köp av vissa tjänster

Förslag: Lagen ska gälla vid upphandling enligt lagen om offentlig upphandling eller lagen om upphandling inom försörjningssektorerna, om upphandlingen avser köp av följande tjänster som omfattas av angiven CPV-kod:

1. kollektivtrafik på väg, CPV-kod 60112000-6,
2. passagerartransporter på väg för särskilda ändamål, CPV-kod 60130000-8,
3. icke-reguljära passagerartransporter, CPV-kod 60140000-1,
4. sophämtning, CPV-kod 90511000-2,

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">5. posttransporter på väg, CPV-kod 60160000-7,6. pakettransporter, CPV-kod 60161000-4,7. postutdelning, CPV-kod 64121100-1, och8. paketutlämning, CPV-kod 64121200-2. |
|--|

Skälen för förslaget

Direktivet

Enligt artikel 3.1 c i direktiv (EU) 2019/1161 ska direktivet tillämpas på upphandling genom tjänsteavtal enligt tabell 1 i bilagan till direktivet, i den mån de upphandlande myndigheterna eller upphandlande enheterna omfattas av skyldigheter att tillämpa upphandlingsförfarandena i LOU-direktivet och LUF-direktivet. I tabellen anges följande tjänster med tillhörande CPV-kod:

1. kollektivtrafik på väg, CPV-kod 60112000-6,
2. passagerartransporter på väg för särskilda ändamål, CPV-kod 60130000-8,
3. icke-reguljära passagerartransporter, CPV-kod 60140000-1,
4. sophämtning, CPV-kod 90511000-2,
5. posttransporter på väg, CPV-kod 60160000-7,
6. pakettransporter, CPV-kod 60161000-4,
7. postutdelning, CPV-kod 64121100-1, och
8. paketutlämning, CPV-kod 64121200-2.

Koncessionsupphandlingar enligt LUK

I samband med tillkomsten av de nuvarande upphandlingslagarna ändrades hänvisningen i 2 § lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster på så sätt att lagen gäller vid upphandling enligt LOU, LUF eller LUK (se prop. 2015/16:195 s. 908 f.). I propositionen uttalas allmänt beträffande de lagar som följdändrades, att det är nödvändigt att lägga till hänvisningar till LUK i vissa av lagarna där det kan uppkomma fråga om sådan upphandling. Från den utgångspunkten gjordes med andra ord bedömningen att koncessionsupphandlingar skulle ingå i lagens tillämpningsområde.

Enligt artikel 3 i direktivet omfattar tillämpningsområdet inte LUK-direktivet. Inte heller i övrigt nämns koncessionsupphandlingar i direktivet. När det gäller köp, leasing, hyra och hyrköp enligt artikel 3.1 a uppkommer inte frågan om koncessionsupphandlingar enligt LUK. Detsamma gäller i fråga om artikel 3.1 b, som avser upphandlingar genom avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikkförordning (EG) 1370/2007 och alltså inte enligt upphandlingslagarna.

När det gäller de tjänster som räknas upp i artikel 3.1 c – med hänvisning till tabell 1 i bilagan – finns däremot inget som utesluter att man vid en nationell upphandling enligt LUK tillämpar bestämmelserna i direktiv (EU) 2019/1161. Beträffande kollektivtrafik på väg måste dock den bilden nyanseras.

Enligt artikel 2 i kollektivtrafikkförordningen är kollektivtrafik persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Om ett kollektivtrafikkföretag inte har något eget kommersiellt intresse av att

bedriva viss kollektivtrafik, kan behörig myndighet – utifrån vad som benämns allmän trafikplikt – ingå avtal om allmän trafik med ett kollektivtrafikföretag som sköter och tillhandhåller sådan trafik. Tilldelningen (upphandlingen) av avtal om allmän trafik regleras i artikel 5 i kollektivtrafikförordningen. Det gäller dock endast tjänstekoncessioner för sådan kollektivtrafik med buss som upphandlas enligt kollektivtrafikförordningen. Andra avtal om allmän trafik ska upphandlas enligt LOU eller LUF. Regleringen i kollektivtrafikförordningen utesluter LUK när det handlar om avtal om allmän trafik. Det gäller även om vissa bestämmelser i LUK ska tillämpas vid upphandling av kollektivtrafik enligt 4 a kap. lagen om kollektivtrafik.

Frågan är då vad som gäller för upphandling av annan kollektivtrafik, dvs. sådan som inte avser avtal om allmän trafik. LUK-direktivet gäller inte koncessioner för kollektivtrafik i den mening som avses i kollektivtrafikförordningen (artikel 10.3). Det är därför förklarligt att det nu aktuella direktivet enbart hänför sig till LOU-direktivet och LUF-direktivet och inte tar upp koncessionsupphandlingar beträffande kollektivtrafik. Skillnaden mellan LUK-direktivet och den nationella lagstiftningen i LUK är att den senare inte genomför undantaget för kollektivtrafik i artikel 10.3 (se prop. 2016/17:28 s. 70). Slutsatsen är därför att viss kollektivtrafik skulle kunna upphandlas enligt LUK. Den faktiska betydelsen av det konstaterandet torde dock vara mycket begränsat, eftersom de som bedriver sådan kollektivtrafik normalt sett inte ska tillämpa upphandlingslagarna. Den viktigare frågan är därför om det beträffande de övriga tjänsteavtal, exempelvis skolskjuts, sophämtning och postutdelning, som anges i artikel 3.1 c finns skäl att tillämpa lagen för upphandlingar även enligt LUK.

Tjänster som ska omfattas av lagen

Förutom kollektivtrafik på väg, som i viss mån har ingått i tidigare artikel 3 b och som genomförts genom 2 § första stycket 2 lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, innebär de uppräknade tjänsterna en utvidgning av direktivets tillämpningsområde. I skäl 12 motiveras tjänsterna med att de bör vara sådana som omfattas av aktuella fordonskategorier i direktivet och att fordonen utgör en central del av respektive avtal. Tjänsterna bör definieras genom sina respektive koder i den gemensamma terminologin vid upphandling enligt CPV-direktivet, CPV-koden.

Tjänsten kollektivtrafik på väg torde i direktivets mening avse all kollektivtrafik som upphandlas som tjänstekontrakt enligt LOU eller LUF. Däremot regleras, som tidigare nämnts, upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik inom ramen för allmän trafik i kollektivtrafikförordningen. Ska koncessionsupphandlingar av de aktuella tjänsterna omfattas av lagen? Som sägs i avsnitt 5.1.1 är direktivet ett minimidirektiv. Det finns därför inte något som hindrar att lagen ges ett vidare tillämpningsområde än vad som följer av artikel 3 i direktivet. En omständighet som kan tala för en sådan ordning är att den eventuellt kan stävja incitament att välja en koncessionsupphandling som upphandlingsförfarande för att undvika tillämpning av de föreslagna minimimålen. Å andra sidan torde valet av upphandlingsform påverkas av

betydligt fler, och sannolikt viktigare, faktorer än frågan om att behöva beakta minimimålen. Om koncessionsupphandlingar är vanligt förekommande inom det aktuella området, är det en omständighet som talar för att LUK ska ingå i tillämpningsområdet. Det som kunnat utrönas i den frågan är att sådana upphandlingar är ovanliga. I allt väsentligt tillämpas LOU och LUF.

Den samlade bedömningen är att det inte är påkallat att ge lagen ett vidare tillämpningsområde än vad som följer av direktivet. Därmed ska den nuvarande uppräkningslagen av upphandlingslagar i 2 § första stycket begränsas till LOU och LUF. Det finns dock skäl att bevaka utvecklingen och ta upp frågan på nytt om behov uppstår.

Artikel 3.1 c och tabell 1 i bilagan till direktivet får förstås så att de tjänster som beskrivs förutsätter att de omfattas av den angivna CPV-koden. Författningsmässigt bör lagtexten utformas på motsvarande sätt som i upphandlingslagarna, se exempelvis 1 kap. 5 § LOU. Det gäller även hänvisningen till CPV-förordningen, se 4 kap. 19 § första stycket LOU.

5.2.5 Undantag från lagens tillämpningsområde

Förslag: Lagen ska inte gälla för bussar med en totalvikt som överstiger 5 ton och som inte har tillverkats med utrymme för ståplatspassagerare eller har utformats för befordran av sådana passagerare, bilar som är konstruerade och tillverkade för användning av Försvarsmakten, det civila försvaret, räddningstjänsten eller ordningsmakten, bilar som används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, industri- eller tävlingsområden eller andra liknande områden, eller ambulanser, likbilar, mobilkranar eller fordon som är rullstolsanpassade eller bepansrade.

Skälen för förslaget

Undantag som följer direkt av direktivet

Enligt artikel 3.2 ska direktivet inte tillämpas på fordon enligt artikel 2.2 a, b och c och 2.3 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG. De fordon som avses är jordbruks- och skogsbruksfordon, två- eller trehjuliga fordon och fyrhjulingar, bandfordon och självgående fordon som är särskilt konstruerade och tillverkade för att utföra arbete. Dessa fordon faller utanför lagens tillämpningsområde redan genom att kraven avser fordon i kategorierna M och N, dvs. personbilar, bussar och lastbilar vilka definitionsmässigt är bilar. I lagen används termen bilar och någon annan reglering behövs inte för nu aktuella undantag.

Vidare undantas fordon i kategori M₃, utom klass I- och klass A-fordon, enligt definitionerna i artikel 3.2 och 3.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för godkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av system,

komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem. De fordon som avses här är bussar med en totalvikt som överstiger 5 ton och som tillhör klass I eller klass A. Klass I är en buss för fler än 22 passagerare utöver föraren och som tillverkats med utrymme för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare. Klass A avser en buss för högst 22 passagerare utöver föraren, som utformats för befordran av ståplatspassagerare och som är utrustat med säten och ska ha utrymme för ståplatspassagerare. Båda klasserna avser bussar som används i stadstrafik respektive i stads- eller förortstrafik eller för mer kortväga regional trafik. Sådana bussar ska alltså omfattas av bestämmelserna i direktivet.

Bland annat genom att jämföra med andra språkversioner av skäl 16 kan man sluta sig till att exempelvis turistbussar och långfärdsbussar undantas från direktivet. Undantagsbestämmelsen bör emellertid uttryckas så, vilket också anges i skäl 16, att direktivet inte ska tillämpas på bussar med en totalvikt som överstiger 5 ton och som inte har tillverkats med utrymme för ståplatspassagerare eller inte har utformats för befordran av sådana passagerare.

Undantag som får göras

Enligt artikel 2 får medlemsstaterna bevilja undantag från kraven i direktivet för fordon enligt artikel 2.2 d och 2.3 a och b i förordning (EU) 2018/858 samt punkterna 5.2–5.5 och 5.7 i del A i bilaga I till den förordningen.

De fordon som avses i artikel 2.2 och 2.3 i förordning (EU) 2018/858 är sådana som är konstruerade och tillverkade eller anpassade för användning av Försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret eller ordningsmakten samt fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser. Möjligheten att bevilja undantag för dessa kategorier av fordon motsvarar tidigare lydelse av artikel 2 och motsvarar regleringen i 2 § andra stycket 1 och 2 lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, se prop. 2010/11:118 s. 24 f. Förutom att undantaget inte ska begränsas till köp eller leasing, finns inte skäl att ändra den nuvarande regleringen för de aktuella fordonen.

De fordon som avses i bilaga I, del A är avsedda för särskilda ändamål: bepansrade fordon, ambulanser, likbilar, rullstolsanpassade fordon och mobilkranar. Fordonen är närmare definierade i bilagan. Ambulans och likbil tillhör kategori M (personbil eller buss), rullstolsanpassat fordon tillhör kategori M₁ (personbil), mobilkran tillhör kategori N₃ (lastbil med en totalvikt som överstiger 12 ton) medan ett bepansrat fordon kan vara en personbil, en buss eller en lastbil. Möjligheten att bevilja undantag för dessa fordon är ny. Av skäl 17 framgår att motivet för undantagsmöjligheten är att undvika oproportionerliga bördor för offentliga myndigheter och operatörer. Mot den bakgrunden är det rimligt att undanta dessa fordon. På motsvarande sätt som för övriga undantag bör de vara generella, se prop. 2010/11:118 s. 26. I fråga om definitioner av fordonen, se avsnitt 5.5.5.

5.3 Andra eller längre gående krav vid upphandling

Bedömning: En upphandlande myndighet eller enhet bör även fortsättningsvis få ställa andra eller längre gående krav på den upphandlande varan eller tjänsten än som följer av lagen.

Skälen för bedömningen: Enligt artikel 5.7 får medlemsstaterna tillämpa, eller tillåta att deras upphandlande myndigheter eller enheter tillämpar, högre nationella mål eller strängare krav än de som anges i bilagan till direktivet. Någon motsvarande artikel fanns inte i direktiv 2009/33/EG, däremot en skrivning i skäl 24 med samma innebörd. Mot den bakgrunden, och eftersom det är fråga om ett minimidirektiv, infördes i 3 § lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafik-tjänster möjligheten att ställa högre eller längre gående krav. Denna paragraf bör inte ändras.

5.4 Definitioner som tas bort eller ändras

Förslag: Bil, personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss och totalvikt ska ha samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Definitionen av leasing och livslängd ska utgå liksom hänvisningen till EU:s kollektivtrafikförordning och lagen om upphandling av koncessioner.

Skälen för förslaget: Artikel 4.1–4.3 innehåller liksom i tidigare lydelse definitioner av upphandlande myndighet, upphandlande enhet och vägtransportfordon.

Artikel 4 i sin ursprungliga lydelse genomfördes i 4 § lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafik-tjänster, dock ersattes ordet vägtransportfordon med ordet bil. Dessutom infördes definitioner av leasing och livslängd samt i 5 § en hänvisning till EU:s kollektivtrafikförordning beträffande innebörden av kollektivtrafik-företag, allmän trafikplikt och avtal om allmän trafik. De närmare övervägandena framgår av prop. 2010/11:118 s. 26 f.

Definitionen av bil skulle i sig kunna kvarstå, i enlighet med vad som sägs i prop. 2010/11:118 beträffande den beteckningen, men direktivet förutsätter att fler fordonsslag används i lagen. Det gäller personbil, lätt och tung lastbil samt buss. Dessutom används beteckningen totalvikt. Det är lämpligt att i lagen hänvisa till lagen (2001:559) om vägtrafik-definitioner beträffande betydelsen av dessa beteckningar.

Enligt förslaget i avsnitt 5.2.2 ska lagen gälla upphandling som avser köp, leasing, hyra eller hyrköp. Leasing, hyra och hyrköp är nyttjanderätter där den avgörande skillnaden i avtalssammanhang normalt är hyrestiden. Med leasing förstås att hyrestiden är avtalad med en bestämd tid, vanligen minst ett år. Det är också den betydelsen av leasing som används inom vägtrafikområdet för att klargöra att ägaransvaret för ett fordon ligger på leasingtagaren. Med andra varianter av hyrestiden benämns nyttjanderätts-avtalet vanligen hyra. Termen hyrköp används sällan och kan närmast beskrivas som hyra, eller leasing, med option att köpa varan under eller efter hyrestiden. När lagen nu föreslås omfatta samtliga nämnda varianter

av nyttjanderätter finns det inget behov av att definiera de skilda termerna. Definitionen av leasing bör därför utgå.

Eftersom artikel 6 har utgått och direktivet inte längre ställer krav på beräkning av driftskostnaderna, finns det inget behov av termen livslängd. Definitionen bör därför utgå.

Förslaget i avsnitt 5.2.4 om köp av vissa tjänster innebär att upphandlingar av sådana tjänster enligt LUK inte ska omfattas av lagens tillämpningsområde. Hänvisningen i 4 § till LUK bör därför tas bort.

Mot bakgrund av förslaget i avsnitt 5.2.3 om tjänstekoncessioner för kollektivtrafik, och av att den nuvarande regleringen i det avseendet ska kvarstå i 4 a kap. lagen om kollektivtrafik, finns det inget behov av att i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafik-tjänster förklara vad som avses med vissa termer och uttryck som används i EU:s kollektivtrafikförordning. Definitionen i 5 § bör därför tas bort.

5.5 Nya ord och uttryck i lagen

5.5.1 Lätt bil och ren lätt bil

Förslag: Med lätt bil avses en personbil, en lätt lastbil eller en buss med en totalvikt av högst 5 ton.

Med ren lätt bil avses en lätt bil som under den första referensperioden har ett utsläpp av koldioxid som inte överstiger 50 gram per kilometer, och ett utsläpp av luftföroreningar (RDE) vid faktisk körning som är mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna, samt en lätt bil som under den andra referensperioden och för varje följande femårsperiod inte har något utsläpp av koldioxid.

Med ren lätt bil avses även en lätt bil som genom eftermontering uppfyller kraven på ett sådant fordon.

Skälen för förslaget

Fordonskategorisering

Fordon i kategori M och N utgår från definitioner i förordning (EU) 2018/858. Med utgångspunkt från lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner är M₁ en personbil, M₂ en buss med en totalvikt på högst 5 ton och M₃ en buss med en totalvikt över 5 ton. På motsvarande sätt är N₁ en lätt lastbil, N₂ en tung lastbil med en totalvikt på högst 12 ton och N₃ en tung lastbil med en totalvikt över 12 ton.

Termen rent fordon i artikel 4.4 är uppdelad i a) som omfattar kategorierna M₁, M₂ och N₁ och b) som omfattar kategorierna M₃, N₂ och N₃. I bilagan används däremot en uppdelning i uttrycken rena lätta fordon och rena tunga fordon. De tunga fordonen delas i sin tur in i lastbilar och bussar. Det mest ändamålsenliga är att utgå från motsvarande grupperingar, dock bör i lagen fordon bytas ut till bil.

Direktivet

En ren lätt bil, dvs. en personbil, en buss med en totalvikt av högst 5 ton eller en lätt lastbil ska enligt artikel 4.4 a) ha ett maximalt

koldioxidutsläpp, uttryckt som gram per kilometer och utsläpp av föroreningar under faktisk körning som understiger en procentandel av de tillämpliga utsläppsgränser som anges i tabell 2 i bilagan.

För tiden till och med den 31 december 2025 – den första referensperioden – får koldioxidutsläppet inte överstiga 50 gram per kilometer och utsläppsföroreningarna (RDE, Real Driving Emissions) ska vara mindre än 80 procent av utsläppsgränserna. De så kallade RDE-värdena, partiklar och kväveoxider (NOx), avser de som ska rapporteras i intyg om överensstämmelse enligt punkt 48.2 i bilaga IX till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("Ramdirektiv"). De tillämpliga utsläppsvärdena är de som fastställs i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007.

För tiden från och med den 1 januari 2026 – de efterföljande referensperioderna – ska koldioxidutsläppet vara noll.

Enligt artikel 5.3 får fordon som uppfyller definitionen av rent fordon enligt artikel 4.4 eller av utsläppsfritt tungt fordon enligt artikel 4.5 till följd av eftermontering räknas som rena fordon respektive utsläppsfria tunga fordon när det gäller att uppnå minimimålen för upphandling.

Vad som är en lätt bil och en ren lätt bil

För att öka läsbarheten är det lämpligt att definiera *lätt bil* separat och använda det uttrycket i definitionen av *ren lätt bil*.

Med lätt bil avses en personbil, en lätt lastbil eller en buss med en totalvikt av högst 5 ton, dvs. de fordonskategorier som anges i artikel 4.4 a.

När man definierar uttrycket en ren lätt bil måste man beakta de tidsmässigt skilda utsläppströsklarna. För den första referensperioden är kravet ett utsläpp av koldioxid som inte överstiger 50 gram per kilometer i förening med ett utsläpp av luftföroreningar (RDE) vid faktisk körning som är mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna. Definitionen i sin helhet blir, med avseende på utsläppsgränserna, med nödvändighet detaljrik även om hänvisningar bör kunna göras till aktuella EU-rättsakter på motsvarande sätt som i direktivet. Den närmare innebörden av tillämpliga utsläppsgränser bör föreskrivas på förordningsnivå.

När det gäller hänvisningen till direktiv 2007/46/EG för rapportering av RDE-värden i intyg om överensstämmelse, konstateras att direktivet har upphört att gälla med verkan från den 1 september 2020 och ersatts av förordning (EU) 2018/858. I artikel 88 i den förordningen sägs att hänvisningar till direktiv 2007/46/EG ska anses som hänvisningar till förordningen och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i punkt 3 i bilaga XI till förordningen. Av jämförelsetabellen, artikel 36 i förordningen och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknads kontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, följer att hänvisningen i bilagan till

direktiv (EU) 2019/1161 till punkt 48.2 i bilaga IX till direktiv 2007/46/EG numera ska anses vara en hänvisning till punkt 48.2 i bilaga VIII del 2 till genomförandeförordningen. Innehållsmässigt skiljer sig punkterna inte åt.

För tiden efter den första referensperioden – den andra referensperioden och efterföljande femårsperioder – är kravet att aktuella bilar inte släpper ut någon koldioxid.

Eftermontering

Eftermontering innebär att en bil modifieras i förhållande till det ursprungliga och godkända utförandet, exempelvis att en dieselbuss ändras så att den drivs uteslutande med el. Det har ingen betydelse om fordonet är nytt eller begagnat när det modifieras. En lätt bil som genom eftermontering uppfyller kraven på en ren lätt bil ska anses som en sådan bil.

5.5.2 Ren tung buss, ren tung lastbil och alternativa drivmedel

Förslag: Med ren tung buss avses en buss med en totalvikt över 5 ton som är ett elfordon, eller drivs med ett annat alternativt drivmedel än el.

Med ren tung lastbil avses en tung lastbil som är ett elfordon, eller drivs med ett annat alternativt drivmedel än el.

Med en ren tung buss eller en ren tung lastbil avses även en bil som genom eftermontering uppfyller kraven på ett sådant fordon.

Med alternativa drivmedel avses bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn.

På förordningsnivå ska det föreskrivas att alternativa drivmedel bland annat avser

- el,
- väte,
- biodrivmedel enligt definitionen i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen,
- syntetiska och paraffiniska bränslen,
- metangas, och
- gasol.

Vidare ska det föreskrivas att alternativa drivmedel däremot inte avser

– biodrivmedel som är producerade från råvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, om en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/807, eller

– biodrivmedel, syntetiska bränslen eller paraffiniska bränslen som blandas med konventionella fossila bränslen.

Skälen för förslaget

Direktivet

Ett rent tungt fordon, dvs. en buss med en totalvikt över 5 ton eller en tung lastbil, är enligt artikel 4.4 b ett fordon som använder alternativa bränslen enligt definitionerna i artikel 2.1 och 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Detta gäller dock inte bränslen som framställs av råvaror som medför hög risk för indirekt ändrad markanvändning och för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager observeras i enlighet med artikel 26 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, det s.k. förnybartdirektivet. När fordon använder flytande biobränslen, syntetiska bränslen och paraffiniska bränslen ska dessa bränslen inte blandas med konventionella fossila bränslen.

Artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU definierar alternativa bränslen enligt följande: Bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till utfasning av fossila bränslen och förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn. De inbegriper bland annat

- el,
- väte,
- biodrivmedel, enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 2009/28/EG,
- syntetiska och paraffiniska bränslen,
- naturgas, inbegripet biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG), och
- gasol (LPG).

Artikel 2.2 i direktiv 2014/94/EU definierar elfordon som ett motorfordon försett med ett drivsystem som innehåller minst en icke-perifer elektrisk maskin som energiomvandlare med ett elektriskt uppladdningsbart energilagringssystem som kan laddas externt.

Genom direktiv (EU) 2018/2001, förnybartdirektivet, som ska vara genomfört senast den 30 juni 2021, upprättas en gemensam ram för främjande av energi från förnybara energikällor. Det anger ett bindande unionsmål för den totala andelen energi från förnybara energikällor av unionens slutliga bruttoenergianvändning år 2030. Artikel 7 anger beräkningen av andelen energi från förnybara energikällor. I artikel 25 anges att medlemsstaterna ska fastställa en skyldighet för bränsleleverantörer att säkerställa att andelen förnybar energi av den slutliga energianvändningen inom transportsektorn är minst 14 procent senast 2030. Artikel 26 har särskilda regler för beräkningen enligt artikel 7 och 25 för biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen som framställs ur livsmedels- och fodergrödor. Vad som sägs i artikel 26.2 första stycket motsvarar i huvudsak skrivningen i artikel 4.4 b om bränslen som undantas från de som är alternativa för tunga bilar.

En uppdelning av definitionen av rena tunga fordon

De förutsättningar som enligt artikel 4.4 b gäller för att ett bränsle ska vara alternativt, och därmed kunna användas av ett definitionsmässigt rent tungt fordon, är med hänvisningarna till nämnda direktiv komplexa och inte helt

lätta att överföra till svensk rätt. Mot den bakgrunden finns det en anledning att dela upp innehållet i definitionen av rena tunga fordon på så sätt att termen alternativa bränslen definieras särskilt. Med beaktande av hur termen bränsle uttrycks i drivmedelslagen (2011:319) och lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel bör dock direktivets alternativa bränslen benämnas alternativa drivmedel, se propositionen Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (prop. 2015/16:186 s. 14 f.). Eftersom minimimålen för tunga fordon är olika för bussar och lastbilar, bör en ren tung buss och en ren tung lastbil definieras var för sig.

En särskild fråga gäller innebörden av hänvisningen till artikel 2.2 i direktiv 2014/94/EU. Artikel 2.2 definierar elfordon och anknyter därför primärt till fordonets tekniska egenskaper och inte till det alternativa bränslet el. Slutsatsen är därför att en tung buss eller en tung lastbil som använder det alternativa bränslet el ska vara ett elfordon enligt artikel 2.2 för att anses som ett rent tungt fordon. Med elfordon kan förstås ett fordon som uteslutande drivs med el eller ett fordon som har flera kraftkällor varav en är el. I det senare fallet förutsätts att fordonet laddas externt med el, såsom en laddhybridbil. En sådan bil uppfyller kravet, även om förbränningsmotorn använder ett konventionellt bränsle, medan en hybridbil inte gör det eftersom bilen inte laddas externt.

För att en tung buss respektive en tung lastbil ska vara ren krävs därför att den

1. är ett elfordon, eller
2. drivs med ett annat alternativt drivmedel än el.

En definition av elfordon bör finnas på förordningsnivå.

Alternativa drivmedel

Direktiv 2014/94/EU har i vissa delar genomförts i svensk rätt genom lagen (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel. I 2 § definieras alternativa drivmedel med utgångspunkt från artikel 2.1 i direktivet. I prop. 2015/16:186 s. 18 f., sägs att definitionen i princip bör motsvara den som finns i artikel 2.1 i direktivet. Det sägs också att direktivets definition av alternativa drivmedel i den del som anger att drivmedlet bidrar till utfasning av fossila bränslen inte är möjlig att förena med det faktum att fossil metangas omfattas av direktivet. Att drivmedlet ska bidra till utfasning av fossila bränslen togs därför inte med i definitionen i lagen. Inte heller den uppräkningslista som anges i direktivet togs in i lagtexten, eftersom den inte är uttömmande. En uppräkningslista finns dock i 2 a § förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel. Eftersom artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU innehållsmässigt har genomförts som beskrivits ovan, finns inte skäl att nu införa en annan grundläggande lydelse av uttrycket alternativa drivmedel i lagtexten. En komplettering med en uppräkningslista av alternativa drivmedel bör på motsvarande sätt göras på förordningsnivå.

Till skillnad från definitionen av alternativa drivmedel enligt lagen om krav på installationer för alternativa drivmedel undantas vissa bränslen enligt artikel 4.4 b i direktiv (EU) 2019/1161. Det handlar om flytande och gasformiga biodrivmedel som framställs från vissa livsmedels- och

fodergrödor med hänvisning till artikel 26 i direktiv (EU) 2018/2001, förnybartdirektivet.

För att komplettera artikel 26.2 i förnybartdirektivet har kommissionen tagit fram kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/807 av den 13 mars 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 vad gäller fastställande av bränsleråvaror med hög risk för indirekt ändring av markanvändning för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager kan observeras och certifiering av biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen med låg risk för indirekt ändrad markanvändning (i det följande kommissionens delegerade förordning). Syftet med kommissionens delegerade förordning är dels att ta fram en metodik för att fastställa vilka råvaror som har hög risk för indirekt ändring av markanvändning, dels att ta fram en metodik för certifiering av biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen som är producerade från sådana råvaror men som ändå har låg risk för indirekt ändrad markanvändning. Medlemsstaterna är skyldiga att tillämpa kriterierna i den delegerade förordningen för att fastställa råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning.

I den delegerade förordningen finns kriterier för att definiera vilka råvaror som har hög risk för indirekt ändrad markanvändning. Kriterierna ska tillämpas utifrån information som framgår av en bilaga till den förordningen. Av kriterierna och bilagan till den delegerade förordningen framgår att det endast är palmolja som i dagsläget anses vara en råvara med hög risk för indirekt ändrad markanvändning. Fler råvaror, såsom sojaböna, kan tillkomma i samband med att kommissionen regelbundet ser över informationen i den delegerade förordningen. Nästa revidering kommer att ske sommaren 2021. I dagsläget är det med andra ord endast biodrivmedel producerade av palmolja som är undantagna från begreppet alternativa drivmedel.

Vid tillämpning av regelverket krävs därför sammanfattningsvis att det säkerställs att fordonet inte kommer att använda biodrivmedel som är producerat från råvaror som enligt kommissionens delegerade förordning har hög risk för indirekt ändrad markanvändning, vilket i dagsläget endast är palmolja. Det är inte möjligt att göra någon sådan bedömning utifrån fordonets egenskaper. Det krävs därför att kriteriet snarare uppfylls genom avtal med den som utför transporttjänsten, till exempel ett bussföretag eller, vid trafik i egen regi, med drivmedelsleverantörer. Det bör därför föreskrivas att dessa drivmedel inte ska klassas som alternativa.

Vidare undantas från alternativa drivmedel biodrivmedel, syntetiska bränslen och paraffiniska bränslen om de blandas med konventionella fossila bränslen. Inblandning av tändförstärkare omfattas inte av undantaget vilket innebär att etanolbränslet ED95 utgör ett alternativt bränsle. Det nu sagda om undantag regleras lämpligen på förordningsnivå.

Eftermontering

När det gäller eftermontering är förutsättningarna desamma som för rena lätta bilar, se avsnitt 5.5.1.

5.5.3 Utsläppsfri buss

Förslag: Med utsläppsfri buss avses en buss med en totalvikt över 5 ton som släpper ut mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen, eller mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

Skälen för förslaget

Direktivet

Ett utsläppsfritt tungt fordon är enligt artikel 4.5 ett rent tungt fordon enligt definitionen i artikel 4.4 b utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh eller mindre än 1 g CO₂/km. Utsläppet ska vara uppmätt i enlighet med förordning (EU) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG och dess genomförandeåtgärder. Alternativt ska utsläppet vara uppmätt enligt förordning (EU) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och dess genomförandeåtgärder.

Vad som är en utsläppsfri buss

Direktivets definition av utsläppsfritt tungt fordon avser samma kategorier av tunga fordon som nämns i avsnitt 5.5.2 men minimimålen enligt artikel 5.1 och tabell 4 i bilagan till direktivet är för de utsläppsfria fordonen reglerade endast beträffande bussar. Det finns därför inget behov av att i lagen definiera annat än uttrycket utsläppsfri buss. Med en sådan buss avses en buss med en totalvikt över 5 ton som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen, eller mindre än 1 g CO₂/km, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

Eftermontering

När det gäller eftermontering är förutsättningarna desamma som för rena lätta bilar respektive rena tunga bussar och tunga lastbilar, se avsnitt 5.5.1 och avsnitt 5.5.2.

5.5.4 Referensperioder

Förslag: Den första referensperioden ska avse tiden från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025. Den andra referensperioden ska avse tiden från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030.

Skälen för förslaget: Av artikel 5.1 i direktivet, jämförd med tabell 3 och 4 i bilagan, framgår att den första referensperioden avser tiden från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025 och att den andra referensperioden avser tiden från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030. Kommissionen ska enligt artikel 10.5 lägga fram lagstiftningsförslag senast den 31 december 2027 om ändring av direktivet för perioden efter 2030, bland annat för att fastställa nya mål. I händelse av att så inte sker säkerställs en fortsatt tillämpning i artikel 6 genom att målen för den andra referensperioden ska fortsätta att tillämpas och beräknas i enlighet med artikel 5.1–5.5 under efterföljande femårsperioder.

Termen referensperiod ingår inte i direktivets definitioner. I vissa fall används referensperiod – med tillägget första och andra – i förening med de tidsperioder som gäller (artikel 5.1), i andra fall utan den specifika tidsperioden (artikel 5.6 och regleringen av utsläppsfria bussar i tabell 4) och slutligen i varianten med de specifika tidsperioderna (tabell 2, 3 och 4) utan termen referensperiod. För att möjliggöra ett mer konsekvent genomförande utan onödiga upprepningar bör den första och den andra referensperioden definieras.

5.5.5 Fordonskategorier som undantas

Förslag: Med ambulans, bepansrad bil, likbil, mobilkran och rullstolsanpassad bil avses detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.

Skälen för förslaget: Som framgår av avsnitt 5.2.5 föreslås att Sverige utnyttjar den möjlighet till undantag för fordon avsedda för särskilda ändamål som sägs i artikel 2 i direktivet. Fordonen är definierade i del A i bilaga 1 till förordning (EU) 2018/858. Bedömningen är att det är mest ändamålsenligt att hänvisa till förordningens definitioner i lagen.

Ambulans är ett fordon av kategori M avsett för transport av sjuka eller skadade personer med särskild utrustning för detta ändamål. *Bepansrad bil* är ett fordon som är avsett för skydd av personer eller varor ombord och har skottsäker pansarplåt. *Likbil* är ett fordon av kategori M avsett för transport av avlidna och med särskild utrustning för detta ändamål. *Mobilkran* är ett specialfordon av kategori N₃ som inte är utrustat för godstransporter och vars kran har ett lyftmoment på minst 400 kNm. *Rullstolsanpassad bil* är ett fordon av kategori M₁ som särskilt tillverkas eller konverterats för att ha plats för en eller flera rullstolsburna personer som färdas sittande i sina rullstolar.

Det bör i sammanhanget anmärkas att de uppgifter som finns om fordon i vägtrafikregistret gör det möjligt att avgöra om ett visst fordon är att anse som något av dem som undantas.

5.6 Minimimålen för Sverige vid upphandling

5.6.1 Vilka är minimimålen som ska uppnås?

För Sveriges del gäller att andelen rena lätta bilar (personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt på högst 5 ton) ska uppgå till minst 38,5 procent av det totala antalet lätta bilar som omfattas av samtliga avtal som tilldelats under den första referensperioden. Minimimålet för dessa bilar är detsamma under den andra referensperioden.

De tunga bilarna är uppdelade i tunga lastbilar och bussar med en totalvikt över 5 ton. För Sveriges del gäller att andelen rena tunga lastbilar av det totala antalet tunga lastbilar ska uppgå till minst 10 procent under den första referensperioden och till minst 15 procent under den andra perioden. Andelen rena tunga bussar ska uppgå till minst 45 procent under den första referensperioden och till minst 65 procent under den andra perioden. Dessutom gäller att hälften av andelen rena tunga bussar ska utgöras av utsläppsfria bussar enligt definitionen av en utsläppsfri buss. Om 80 procent av det totala antalet bussar under den första referensperioden är tvåvåningsbussar, sänks dock kravet från halva minimimålet till en fjärdedel av målet.

5.6.2 Krav på upphandlande myndigheter och enheter att uppfylla minimimålen

Förslag: Upphandlande myndigheter och enheter ska för varje angiven referensperiod uppfylla de krav som ställs i fråga om den minsta andelen rena bilar i de avtal som respektive myndighet eller enhet tilldelar efter upphandlingar som omfattas av lagen.

Skälen för förslaget: Oavsett hur direktivets minimimål tas om hand nationellt, eventuellt med utgångspunkt från vad som sägs i skäl 19 till direktivet, måste kravet på en minsta andel rena bilar ställas på de upphandlande myndigheter och enheter som genomför de upphandlingar som omfattas av lagen och som resulterar i tilldelning av avtal.

Ett alternativ är att det krav som direktivet ställer på medlemsstaterna överförs direkt på de upphandlande myndigheterna och enheterna. Det skulle betyda att de enskilda berörda aktörerna ska säkerställa att den minsta andelen rena bilar uppnås för respektive referensperiod. Därmed ställs inget krav på en minsta andel rena bilar för varje enskild upphandling utan enbart på slutresultatet för hela perioden. Ett annat alternativ är att kravet på en minsta andel rena fordon träffar varje enskild upphandling. Från direktivets utgångspunkt finns inga hinder att nationellt laborera med andra procentsatser eller andra tidsperioder – allt under förutsättning att Sverige i slutänden uppfyller direktivets minimimål.

Den första utgångspunkten är att lagen klargör att kraven på en minsta andel rena bilar ska uppnås för varje referensperiod. Frågan om att fördela insatserna för att nå minimimålen behandlas i avsnitt 5.6.4.

5.6.3 Hur minimimålen ska uppfyllas

Förslag: För varje referensperiod och för varje följande femårsperiod ska andelen rena lätta bilar uppgå till minst 38,5 procent av det totala antalet lätta bilar som tilldelade avtal omfattar.

För den första referensperioden ska andelen rena tunga lastbilar uppgå till minst 10 procent och andelen rena tunga bussar uppgå till minst 45 procent av det totala antalet tunga lastbilar respektive bussar som tilldelade avtal omfattar. För den andra referensperioden och för varje följande femårsperiod ska andelen rena tunga lastbilar uppgå till minst 15 procent och andelen rena tunga bussar uppgå till minst 65 procent av det totala antalet tunga lastbilar respektive bussar som tilldelade avtal omfattar.

Därutöver ska minst hälften av den angivna andelen för bussar vara utsläppsfria bussar. För den första referensperioden får dock andelen rena bussar som ska vara utsläppsfria, minskas till en fjärdedel, om mer än 80 procent av samtliga bussar som tilldelade avtal omfattar är tvåvåningsbussar.

Vid upphandling som avser köp, leasing, hyra eller hyrköp ska antalet bilar inom varje avtal som tilldelats under respektive referensperiod utgöra underlag för beräkningen av om kraven är uppfyllda.

Vid upphandling av tjänster ska antalet bilar som är avsedda att användas för att tillhandahålla tjänsterna som ingår i varje avtal som tilldelats under respektive referensperiod utgöra underlag för beräkningen av om kraven är uppfyllda.

Skälen för förslaget

Direktivet

Minimimålen enligt artikel 5 och tabellerna i bilagan redogörs för i avsnitt 5.1.2.

Vid beräkningen av minimimålen för upphandling ska enligt artikel 5.2 den dag som ska beaktas för den offentliga upphandlingen vara den dag då upphandlingsförfarandet slutförs genom tilldelning av avtalet.

I samband med avtal enligt artikel 3.1 a ska enligt artikel 5.4 antalet vägtransportfordon som köpts in, leasats, hyrts eller hyrköpts inom varje avtal beaktas vid bedömningen av om minimimålen för upphandling har uppnåtts.

I samband med avtal enligt artikel 3.1 b och c ska enligt artikel 5.5 antalet vägtransportfordon avsedda att användas för tillhandahållande av tjänsterna som ingår i varje avtal beaktas vid bedömningen av om minimimålen för upphandling har uppnåtts.

Hur minimimålen ska uppnås

Minimimålen bör utformas så att andelen bilar – lätta respektive tunga – av det totala antalet bilar som omfattas av tilldelade avtal, för aktuell referensperiod ska uppgå till minst den procentsats som framgår av tabellerna i bilagan. Beträffande lätta bilar görs ingen skillnad mellan referensperioderna och inte heller mellan de bilkategorierna som ingår i gruppen. När det gäller tunga bilar följer dock av tabell 4 i bilagan i

direktivet att en uppdelning måste göras, såväl i fråga om referensperioder som i fråga om bilkategorier.

För varje referensperiod och för varje följande femårsperiod ska andelen rena lätta bilar uppgå till minst 38,5 procent av det totala antalet lätta bilar som omfattas av tilldelade avtal.

För den första referensperioden ska andelen rena tunga lastbilar uppgå till minst 10 procent och andelen rena tunga bussar uppgå till minst 45 procent av det totala antalet tunga lastbilar respektive bussar som omfattas av tilldelade avtal. För den andra referensperioden och för de efterföljande femårsperioderna ska andelen rena tunga lastbilar uppgå till minst 15 procent och andelen rena tunga bussar uppgå till minst 65 procent av det totala antalet tunga lastbilar respektive bussar som omfattas av tilldelade avtal.

Därutöver ska minst hälften av den angivna andelen för bussar vara utsläppsfria bussar. För den första referensperioden får dock andelen av rena bussar som ska vara utsläppsfria minskas till en fjärdedel om mer än 80 procent av samtliga bussar som omfattas av tilldelade avtal är tvåvåningsbussar.

Beräkningen och bedömningen av om målen är uppfyllda ska göras dels så att varje referensperiod fångar upp de avtal som tilldelas under perioden, dels så att antalet bilar i avtalen totalt sett beaktas. När det gäller avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning och övriga tjänsteavtal, är det antalet bilar som är avsedda för användningen inom respektive tjänst som ska beaktas. Det gäller oavsett om tjänsteleverantören köper nya fordon eller använder befintliga fordon.

Artikel 5.2 anger som tidpunkt för beräkningen den dag då upphandlingsförfarandet slutförs genom tilldelning av avtalet. Europeiska kommissionen har publicerat ett tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 2, 3, 4 och 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon till stöd för utsläppsnål mobilitet (2020/C 352/01). På fråga 6 angående artikel 5.2 svarar kommissionen: ”Enligt denna artikel är dagen som ska beaktas alltså den dag då meddelandet om kontraktstilldelning offentliggörs på TED.” Detta bör förstås så att det är den dag då meddelandet om kontraktstilldelningen offentliggörs i Europeiska unionens databas TED (Tenders Electronic Daily) som är avgörande för beräkningen. På motsvarande sätt bör i fråga om upphandlingar som inte är direktivstyrda, och som ska efterannonseras enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling eller enligt lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, dagen för publicering i en registrerad annonsdatabas enligt lagen (2019:668) om upphandlingsstatistik vara avgörande. I fråga om ramavtal och dynamiska inköpssystem bör direktivet förstås så att det ska tillämpas på de individuella avtal som tilldelas inom ramavtalet eller bygger på det dynamiska inköpssystemet. Om ett ramavtal har ingåtts under den första referensperioden men det individuella avtalet tilldelas under den andra referensperioden är det den senare perioden som är avgörande för tillämpningen av artikel 5.2. Det ska i sammanhanget understrykas att det endast är upphandlingsförfaranden som påbörjas efter ikraftträdandet av lagen som omfattas av kraven på minimimål, se avsnitt 5.10.

Minimimålen gäller per fordonskategori – lätta bilar, tunga lastbilar och bussar – utan att skilja på olika typer av avtal. Artikel 5.4 och 5.5 bör förstås så att för varje fordonskategori ska först det totala antalet bilar som omfattas av samtliga avtal beräknas. Därefter ska andelen rena bilar av det totala antalet beräknas och jämföras med minimimålet.

5.6.4 Frågan om att fördela insatserna för att nå minimimålen

Bedömning: Varje upphandlande myndighet och enhet bör uppnå minimimålen.

Skälen för bedömningen

Direktivet

Som framgår av avsnitt 5.1.2 är minimimålen fastställda på medlemsstatsnivå och det är helt och hållet upp till medlemsstaterna att fördela måluppfyllelseinsatserna mellan olika upphandlande myndigheter och enheter. Det är därför inte givet att kraven nationellt måste utformas så att alla upphandlande myndigheter och enheter ska nå upp till respektive minimimål. I skäl 19 sägs att medlemsstaterna bör ha handlingsfrihet att fördela insatserna för att nå minimimålen inom sitt territorium i enlighet med sin konstitutionella ram och sina transportpolitiska mål.

Vilka som ska uppnå minimimålen

Även om det med utgångspunkt från direktivet inte finns något hinder mot att fördela måluppfyllelseinsatserna är den första frågan om en fördelning är förenlig med gällande rätt, bland annat de grundläggande principerna för offentlig upphandling såsom icke-diskriminering, likabehandling, proportionalitet och öppenhet, se 4 kap. 1–3 §§ LOU.

Om samma krav på måluppfyllelse ställs på alla upphandlande myndigheter och enheter – vilket är den rimliga ingången i frågan – kan det inte uteslutas att vissa aktörer får större svårigheter att nå målen än andra. Det beror i sin tur på olika faktorer, som verksamhetens geografiska område och vilken verksamhet som bedrivs. Även verksamhetens storlek och om den utövas med lätta eller tunga bilar skulle kunna vara faktorer av betydelse.

Något övergripande formellt hinder mot att fördela insatserna mellan berörda aktörer bedöms inte föreligga, men den avgörande frågan är om det finns ett sådant behov. Riksdagen har antagit ett klimatmål för transportsektorn. Målet är ett etappmål inom miljömålssystemet och innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 (etappmålet för inrikes transporter). För att etappmålet för inrikes transporter till 2030 ska kunna nås kommer det utöver en effektivisering av transporterna att krävas dels en omfattande elektrifiering av transportsystemet, dels en övergång till användning av förnybara hållbara drivmedel. Både elektrifieringen och övergången till användning av förnybara hållbara drivmedel behöver ske i närtid för transporter på väg.

Som framgår av konsekvensbeskrivningen har statliga myndigheter och kommuner och regioner redan påbörjat en omställning av sina fordonsflottor. Slutsatsen är därför att det inte är motiverat med en fördelning av minimimålen mellan upphandlande myndigheter och enheter. Minimimålen bör alltså uppnås av varje enskild upphandlande myndighet och enhet.

5.7 Rapportering, uppgifter och uppföljning

5.7.1 Direktivets krav på rapportering

I artikel 10.1 ställs krav på medlemsstaterna att senast den 2 augusti 2022 underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att genomföra direktivet och om sina avsikter i fråga om framtida genomförandeåtgärder.

Enligt artikel 10.2 ska medlemsstaterna senast den 18 april 2026, och därefter vart tredje år, lämna en rapport till kommissionen om genomförandet av direktivet. Rapporten ska innehålla information om de åtgärder som vidtagits för att genomföra direktivet, framtida genomförandeåtgärder samt all annan information som medlemsstaten anser relevant. Vidare ska rapporten innehålla information om hur många fordon och vilka fordonskategorier som omfattas av avtalen enligt artikel 3.1. Detta ska baseras på de uppgifter som lämnats av kommissionen i enlighet med artikel 10.3. Slutligen framgår av denna punkt i artikeln att rapporten ska åtfölja de rapporter som föreskrivs i artikel 83.3 andra stycket i LOU-direktivet och i artikel 99.3 andra stycket i LUF-direktivet. Kommissionen ska enligt artikel 10.6 anta genomförandeakter för att fastställa formatet för rapporterna och arrangemangen för hur de ska översändas.

Kommissionen ska enligt artikel 10.3 bistå medlemsstaterna i deras rapporteringsskyldighet genom att sammanställa och offentliggöra information om hur många fordon och vilka fordonskategorier som omfattas av avtalen enligt artikel 3.1 a och c genom att hämta de relevanta uppgifterna från meddelanden om kontraktstilldelning som offentliggjorts i databasen TED (Tenders Electronic Daily).

5.7.2 Finns statistiska uppgifter att rapportera?

Som redogörs för i avsnitt 4.1.1 finns bestämmelser om annonsering av upphandlingar i LOU, LUF, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1986 och upphandlingsförordningen (2016:1162). I avsnittet redogörs också för kravet på annonsering i en registrerad annonsdatabas och för statistikdatabasen som Upphandlingsmyndigheten ansvarar för.

Kommissionen har beslutat genomförandeförordning (EU) 2019/1780 av den 23 september 2019 om fastställande av standardformulär för offentliggörande av meddelanden om offentlig upphandling och om upphävande av genomförandeförordning (EU) 2015/1986 ("eForms"). Genomförandeförordningen kan börja tillämpas den 14 november 2022 men ska tillämpas senast den 25 oktober 2023. I den version av eForms som introduceras genom förordningen kommer det att vara möjligt att

lämna information om antalet bilar respektive rena bilar för att underlätta den rapportering som behövs i anslutning till direktivet. I nuläget kan sådana uppgifter inte lämnas på annat sätt än i det särskilda textfältet om ”Kompleterande information”. Något krav på att använda textfältet finns dock inte. Även om kommissionen ska bistå medlemsstaterna i deras rapporteringskyldighet genom att hämta uppgifter från TED, hjälper det inte medlemsstaterna om uppgifter saknas i TED.

Motsvarande brist på uppgifter om antalet bilar respektive rena bilar finns beträffande upphandlingar som inte är direktivstyrda och därför inte ska annonseras i TED utan enbart efterannonseras i en registrerad annonsdatabas.

Vidare saknas uppgifter om kontrakt efter avrop från ramavtal, eftersom sådana kontrakt inte behöver annonseras.

Sammantaget behöver det säkerställas att upphandlande myndigheter och enheter lämnar nödvändiga uppgifter om antalet bilar respektive rena bilar och att uppgifterna finns tillgängliga för rapportering enligt direktivet.

5.7.3 Uppgifter vid upphandling och avrop

Förslag: Upphandlande myndigheter och enheter ska lämna uppgifter om avslutade upphandlingar och avrop från ramavtal till den statistikmyndighet som avses i lagen om upphandlingsstatistik. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om de uppgifter som upphandlande myndigheter och enheter ska lämna till statistikmyndigheten. I förordning ska Upphandlingsmyndigheten bemyndigas att meddela föreskrifter.

De uppgifter som behövs ska lämnas i standardformuläret för offentliggörande i Europeiska unionens databas TED (Tenders Electronic Daily).

Skälen för förslaget

Hur kan det säkerställas att nödvändiga uppgifter finns tillgängliga?

Gemensamt för alla upphandlingar, inklusive upphandlingar enligt EU:s kollektivtrafikförordning, är att de – med vissa undantag – ska annonseras i en registrerad annonsdatabas och att uppgifter från och om annonserna ska lämnas till statistikmyndigheten (Upphandlingsmyndigheten). Detta gäller alltså även upphandlingar som ska annonseras i TED. I sammanhanget konstateras att det bistånd som kommissionen ska lämna medlemsstaterna enligt artikel 10.3 inte omfattar upphandlingar enligt artikel 3.1 b, dvs. enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

Minimimålen enligt förslaget i avsnitt 5.6.3 är knutna till andelen rena fordon som omfattas av avtal som tilldelats efter upphandling som omfattas av lagen. Det är därför uppgifterna i efterannonseringen om resultatet av upphandlingen är av intresse. Samtliga upphandlingslagar innehåller krav på efterannonsering av direktivstyrda upphandlingar i TED och av upphandlingar, som inte är direktivstyrda, i en registrerad databas. För att säkerställa information om andelen rena bilar behövs dock en närmare reglering av innehållet i den efterannonsering som sker. När det

gäller TED, som förutsätter att standardformuläret används, handlar kravet om att uppgifter ska lämnas i det särskilda textfältet om kompletterande information.

En reglering för att säkerställa att nödvändiga uppgifter finns tillgängliga

Som redogörs för i avsnitt 5.7.2 saknas vissa uppgifter i statistikdatabasen. Statistikdatabasen innehåller alltså inte ett tillräckligt underlag för vidare rapporteringen till kommissionen. Bedömningen är att uppgifter om upphandlingar och avrop i enlighet med de föreslagna bestämmelserna inte nödvändigtvis behöver tillföras statistikdatabasen först för att sedan rapporteras till kommissionen. Det viktiga är att tillräcklig information lämnas. Eftersom avrop som görs med stöd av ett ramavtal är undantagna från annonsering, finns i nuläget inte heller någon upparbetad kanal för att hämta den information som behövs om andelen rena bilar i sådana avrop. Primärt finns informationen endast hos de avropande myndigheterna. Det är därför nödvändigt att föreskriva en skyldighet för de upphandlande myndigheterna och enheterna att lämna sådan information. I lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet ska därför föreskrivas ett separat rapporteringskrav för att säkerställa uppgifter om andelen rena bilar, med ett bemyndigande om närmare föreskrifter på förordnings- eller myndighetsföreskriftsnivå. Informationen bör lämnas till den myndighet som ska ombesörja rapporteringen enligt direktivet. I det följande föreslås att Upphandlingsmyndigheten, i egenskap av statistikmyndighet, ska få den uppgiften. Om Upphandlingsmyndigheten gör bedömningen att det kan vara värdefullt, bör det inte finnas något egentligt hinder mot att -myndigheten tillför statistikdatabasen uppgifter om andelen rena bilar efter avrop med stöd av ramavtal, jfr. 4 § lagen (2019:668) om upphandlingsstatistik. Det bör dock inte vara något särskilt krav men i sådant fall är det nödvändigt att Upphandlingsmyndigheten, med stöd av bemyndigandet i 10 § förordningen (2020:332) om upphandlingsstatistik, meddelar föreskrifter om att även dessa uppgifter om upphandlingar och avrop ska finnas i statistikdatabasen.

Av 12 kap. 14 § lagen om offentlig upphandling framgår att en upphandlande myndighet har dokumentationsplikt när en upphandling genomförs. Vidare följer av 12 kap. 15 § att myndigheten ska upprätta en individuell rapport för varje kontrakt som tilldelas och varje ramavtal som ingås. Rapporteringskravet för upphandlande myndigheter gäller dock inte för kontrakt som tilldelas på grundval av vissa ramavtal. Upphandlande enheter har motsvarande skyldigheter vilket framgår av 12 kap. 14 och 15 §§ lagen om upphandling inom försörjningssektorerna. Eftersom upphandlande myndigheter och enheter redan enligt gällande lagstiftning har ett dokumentationskrav är bedömningen, att en särskild rapporterings-skyldighet enligt lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet inte bör bli särskilt betungande.

Enligt 5 § upphandlingsförordningen ska en annons eller ett meddelande som ska skickas för publicering i TED utformas enligt genomförandeförordning (EU) 2015/1986. Ett krav på att textfältet ”Kompletterande information” ska användas för att lämna nödvändiga uppgifter om andelen

rena bilar skulle kunna föreskrivas i anslutning till den bestämmelsen. En annan möjlighet är att reglera kravet i den förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet som föreslås i anslutning till lagen.

I 14 c § upphandlingsförordningen regleras vilken information en efterannons av en icke-direktivstyrd upphandling ska innehålla. På motsvarande sätt som för TED uppstår frågan var ett krav på uppgifter om andelen rena bilar i en sådan annons lämpligen regleras.

Det bedöms mest ändamålsenligt att upphandlingsförordningen inte belastas med bestämmelser av specialkaraktär. Av det skälet bör det särskilda kravet på information om andelen rena bilar vid efterannonsering i såväl TED som i en registrerad databas och vid avrop från ett ramavtal regleras i förordningen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Vad som sägs i 14 d § upphandlingsförordningen om sekretesskyddade uppgifter eller uppgifter som är säkerhetsskyddsklassade, gäller i förekommande fall även beträffande information om andelen rena bilar. Det bedöms inte motiverat att tillskapa en särskild ordning för information av sådana uppgifter.

5.7.4 Rapportering och uppföljning till EU

Bedömning: Skyldigheten för medlemsstaterna i artikel 10.1 och 10.2 i direktiv (EU) 2019/1161 att underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och avsikter om framtida genomförandeåtgärder behöver inte regleras särskilt i lag.

Upphandlingsmyndigheten bör få ansvaret för att följa upp tillämpningen av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Upphandlingsmyndigheten bör få meddela föreskrifter om uppgifter som gör det möjligt att rapportera till kommissionen enligt artikel 10.2 i direktivet och följa upp tillämpningen av lagen.

Skälen för bedömningen

Sveriges rapporteringsskyldighet till EU-kommissionen

De rapporter som ska lämnas enligt artikel 10.2 har innehållsmässigt två delar – dels information av liknande slag som enligt artikel 10.1, dels statistiska uppgifter om fordon och fordonskategorier kopplade till artikel 3.1. Enligt artikel 10.2 ska dessa rapporter åtföljas av s.k. övervakningsrapporter som ska lämnas enligt artikel 83.3 andra stycket i LOU-direktivet respektive artikel 99.3 andra stycket i LUF-direktivet. Hittills har en sådan övervakningsrapport lämnats till EU-kommissionen och uppgiften fullgjordes då av Konkurrensverket i samverkan med Upphandlingsmyndigheten. Konkurrensverket är tillsynsmyndighet för den offentliga upphandlingen. Av regeringsbeslut den 11 februari 2021 i ärende Fi2021/00632 framgår dock att regeringen uppdrar till Upphandlingsmyndigheten att under 2021 i samråd med Konkurrensverket utföra den rapporteringsskyldighet i förhållande till Europeiska kommissionen som framgår av artikel 83.3 respektive artikel 99.3.

Detta talar för att uppgiften att lämna rapporter enligt artikel 10.2 bör fullgöras på samma sätt. Med utgångspunkt från de uppgifter som rapporten enligt direktivet (EU) 2019/1161 ska innehålla, ligger det nära till hands att Upphandlingsmyndigheten ska ombesörja rapporterna. Medlemsstaterna ska lämna en första rapport senast den 18 april 2026, och därefter vart tredje år, till kommissionen om genomförandet av direktivet.

I förarbetena till upphandlingsbestämmelserna konstaterades att det inte behövdes någon reglering i lag om de informationsskyldigheter som framgår av artikel 83.3 och artikel 99.3. Skyldigheterna borde alltså kunna förutsättas bli fullgjorda utan någon särskild lagreglering. Även skyldigheten att vart tredje år skicka en övervakningsrapport till kommissionen förutsätts bli fullgjord utan föreskrifter i lag, prop. 2015/16:195 s. 861. Bedömningen är att de skyldigheter som Sverige har enligt artikel 10.1 och 10.2 också är av sådant slag att de kan fullgöras utan särskild reglering i lag. Eftersom rapporterna ska lämnas kontinuerligt under en längre period bör dock en särskild myndighet få ansvar för denna uppgift. Bäst lämpad för uppgiften är Upphandlingsmyndigheten och ansvaret bör införas genom en ändring i förordningen (2015:527) med instruktion för Upphandlingsmyndigheten.

Upphandlingsmyndigheten bör också få meddela föreskrifter om hur uppgifter om avslutade upphandlingar och avrop från ramavtal ska redovisas för att en rapportering till kommissionen i enlighet med direktivet ska vara möjlig.

Uppföljning och information

Direktivet har inget krav på att medlemsstaterna ska övervaka eller på annat sätt följa upp hur den nationella lagstiftningen tillämpas. Det bedöms dock påkallat att med viss kontinuitet kunna få klarhet i hur de upphandlande myndigheterna och enheterna omhändertar minimimålen enligt lagen. Statistikmyndigheten bör på motsvarande sätt som i fråga om rapporteringen till kommissionen kunna sörja för de uppgifter som behövs. Det är därför, och med utgångspunkt från de uppgifter Upphandlingsmyndigheten har enligt förordningen med instruktion för Upphandlingsmyndigheten, lämpligt att myndigheten ansvarar för en sådan uppföljning. Detta kan föreskrivas i myndighetens instruktion.

Enligt 8 § i gällande förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster ska Transportstyrelsen i lämplig omfattning informera om tillämpningen av lagen. Bestämmelsen infördes med beaktande av skäl 12 i direktiv 2009/33/EG, som uppmanade medlemsstaterna att informera nationella, regionala och lokala upphandlande myndigheter och enheter om kraven. Direktiv (EU) 2019/1161 behandlar inte frågan om information, men behovet kvarstår även med de ändringar som nu föreslås. Det torde snarare vara så att informationsbehovet kommer att öka med tanke på att kraven är komplexa och inte helt lättillgängliga. Frågan är hur behovet lämpligast tillgodoses.

Transportstyrelsen har kunskap om de krav som ställs på rena bilars utsläppsnivåer m.m. och de EU-rättsakter som anknyter till fordons beskaffenhet och utrustning. Upphandlingsmyndigheten har å sin sida kunskap i upphandlingsfrågor och det samlade ansvaret för att utveckla,

förvalta och stödja den upphandling som genomförs av upphandlande myndigheter och enheter.

Upphandlingsmyndighetens uppdrag är att verka för en rättssäker, effektiv och hållbar offentlig upphandling till nytta för medborgarna och näringslivets utveckling. Uppdraget framgår av myndighetens instruktion. Enligt 8 § förvaltningslagen (2017:900) har myndigheterna en generell samverkansskyldighet inom sina respektive verksamhetsområden. Denna skyldighet är visserligen inte obegränsad, men Upphandlingsmyndigheten ska enligt 8 § förordningen med instruktion för Upphandlingsmyndigheten särskilt samverka med bland annat berörda offentliga organisationer för att utveckla upphandlingen. Bedömningen är det inte behövs någon ytterligare reglering av informationsarbetet.

5.8 Miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

Förslag: Förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar ska ändras så att en personbil eller en lätt lastbil ska uppfylla de krav som ställs på en ren lätt bil för den första referensperioden enligt 5 § lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

I förordningen ska det också tas in en upplysning om att det i fråga om miljökrav finns bestämmelser även i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Skälen för förslaget: Förordningen ställer krav som går utöver de som gäller enligt direktiv 2009/33/EG och den nuvarande lydelsen av lagen. Något hinder för den ordningen föreligger inte och i prop. 2010/11:118 s. 26, föreslog regeringen att den dåvarande förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor skulle behållas.

Genom ändringsdirektivet kommer saken i ett delvis annat läge. Å ena sidan är de utsläppskrav som ställs på rena lätta bilar i direktivet högre än de som gäller för miljöbilar enligt definitionen i förordningen. Å andra sidan gäller direktivets krav endast en viss lägsta andel av upphandlade bilar och tjänster medan förordningen gäller alla inköp, leasing och upphandlingar av bilhyra och taxiresor, med reservation för att myndigheten kan åberopa särskilda skäl för avsteg från miljöbilskravet. De myndigheter under regeringen som ska följa förordningen måste naturligtvis även följa de miljökrav i lagen som föreslås. Det betyder – med reservation för att undantagen i lagen och förordningen inte helt överensstämmer – att en myndighet som uppfyller minimimålen enligt lagförslaget (en lägsta andel av det totala antalet lätta bilar som omfattas av lagen) måste för resterande inköp, leasing och upphandlingar uppfylla förordningens krav. Från den utgångspunkten innebär förordningen totalt sett skärpta krav i förhållande till direktivet, dock inte för en myndighet som kan åberopa särskilda skäl i betydande utsträckning eller för en myndighet som är undantagen från förordningen men, enligt förslaget, inte från lagen. Den tidigare slutsatsen, att förordningen kan behållas, gäller dock fortfarande.

Förordningen gäller för myndigheter under regeringen – totalt 232 myndigheter för redovisningsåret 2019 – men används också som riktmärke av andra aktörer inom den offentliga förvaltningen (kommuner och regioner) liksom av den privata sektorn. De krav som ställs i förordningen har därför stor betydelse för syftet att på nationell nivå främja användningen av miljöanpassade bilar. Det finns skäl att sätta den betydelsen i relation till de mål som ställs i direktivet. Förutom att staten bör vara en föregångare i klimatarbetet ska Sverige omhänderta direktivets krav så att minimimålen på medlemsstatsnivå uppnås. Från den utgångspunkten, och även om förordningens bidrag till klimatarbetet för lätta bilar totalt sett är väl så framträdande som direktivets, bör kraven på en miljöbil i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar inte vara lägre än kraven på rena lätta bilar i direktivet. Detta kan lämpligen hanteras så att miljöbilsdefinitionen kopplas till den definition av rena lätta bilar som nu föreslås i lagen. Miljöbilsdefinitionens koppling till definitionen av en klimatbonusbil i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar upphör därmed.

5.9 Artiklar som inte behöver genomföras i svensk rätt

Bedömning: Artiklarna 8, 9 och 10.3–10.6 i direktiv (EU) 2019/1161 behöver inte genomföras i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: Artikel 8 Utbyte av kunskap och bästa praxis, artikel 9 Kommittéförfarande och artikel 10.3–10.6 Rapportering och översyn innehåller inte några materiella bestämmelser som behöver genomföras i svensk rätt.

5.10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: De föreslagna bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2022. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla om en anbudsinfordran har skickats ut före ikraftträdandet eller, om någon anbudsinfordran inte krävs, upphandlingen har påbörjats före ikraftträdandet.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 3.1 sista stycket ska direktivet endast tillämpas på sådana avtal för vilka en anbudsinfordran har skickats ut efter den 2 augusti 2021 eller, i de fall en anbudsinfordran inte krävs, om den upphandlande myndigheten eller upphandlande enheten har påbörjat upphandlingsförfarandet efter den dagen. Eftersom genomförandet av direktivet bedöms bli försenat, föreslås att de föreslagna bestämmelserna träder i kraft den 1 januari 2022.

I propositionen Nytt regelverk för upphandling (prop. 2015/16:195 s. 918) framgår att ett upphandlingsförfarande får anses ha påbörjats när den upphandlande myndigheten eller enheten beslutat att inleda ett upphandlingsförfarande och detta beslut kommit till kännedom utåt genom att myndigheten eller enheten tagit någon form av extern kontakt i syfte

att anskaffa det som beslutet avser. Från den utgångspunkten borde en övergångsbestämmelse med innebörden att äldre bestämmelser fortfarande ska gälla i fråga om upphandlingar som har påbörjats före ikraftträdandet vara tillräcklig. Om anbudsinfordran skickas ut före den 1 januari 2022, är det givet att upphandlingen har påbörjats och att lagen då gäller i sin äldre lydelse. Om anbudsinfordran inte är aktuell, blir den avgörande tidpunkten när myndigheten eller enheten tar någon form av extern kontakt (prop. 2015/16:195 s. 918 f.). Det kan å andra sidan inte uteslutas att en upphandling ska anses påbörjad före ikraftträdandet även om en anbudsinfordran skickas ut efter ikraftträdandet. I det fallet ger en övergångsbestämmelse som enbart hänför sig till när upphandlingen påbörjats fel resultat i förhållande till direktivet. Övergångsbestämmelsen bör därför formuleras i nära överensstämmelse med direktivets lydelse.

Enligt artikel 3.1 ska ett ramavtal eller ett dynamiskt inköpssystem vars anbudsinfordran offentliggjordes före ikraftträdandet inte omfattas av lagen även om enskilda avtal som utgår från ramavtalet eller inköpssystemet tilldelas efter ikraftträdandet.

6 Konsekvenser

Bedömning: De statliga myndigheterna påverkas av lagförslaget och ändringarna i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Kostnaderna för myndigheternas inköp av bilar bedöms dock generellt sett inte påverkas.

Även kommunerna och regionerna påverkas av författningsförslagen som dock inte bedöms medföra några merkostnader.

Författningsförslagen innebär endast indirekta effekter för företag och bedöms ha mycket små konsekvenser för privatpersoner.

Utsläppen av koldioxid och hälsopåverkande luftföroreningar och bullernivåer bedöms minska. Författningsförslagen gynnar därmed miljö kvalitetsmålen.

Författningsförslagen bedöms inte påverka jämställdheten mellan kvinnor och män, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen.

6.1 Förutsättningar för konsekvensanalysen

Författningsförslagen i denna promemoria syftar till att uppfylla den skyldighet som Sverige har gentemot EU att genomföra Europaparlamentet och rådet direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Som framgår av avsnitt 3 innehåller ändringsdirektivet en rad bestämmelser där det krävs att medlemsstaterna författningsreglerar vissa frågor. Det finns därför inte något alternativ till författningsreglering för att genomföra direktivet i de delarna.

6.1.1 Vilka som berörs av förslaget

Förslagen berör främst statliga myndigheter, kollektivtrafikmyndigheter, regioner och kommuner vid köp, leasing, hyra och hyrköp av bilar, vid avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning samt vid köp av vissa transporttjänster som t.ex. färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar och sophämtning. De upphandlingar som omfattas är sådana där anbudsinfordran har skickats ut efter lagens ikraftträdande, dvs. den 1 januari 2022, eller om någon anbudsinfordran inte krävs, upphandlingen har påbörjats efter lagens ikraftträdande. Det finns ett antal bestämmelser i ändringsdirektivet för att undvika oproportionerliga bördor för upphandlande myndigheter och enheter. Vissa fordonskategorier med särskilda egenskaper är undantagna från kraven. Minimimålen innebär att endast en viss andel av de fordon som ingår i upphandlingarna och omfattas av ändringsdirektivets bestämmelser ska utgöras av rena eller utsläppsfria fordon. Minimimålen ska uppfyllas under en referensperiod. Det innebär att en enskild upphandling kan ha en högre eller lägre andel rena fordon än vad minimimålet anger.

Förslagen har en indirekt påverkan på bland andra biltillverkare, företag som säljer bilar, operatörer inom lokal kollektivtrafik samt taxiföretag och bussföretag som utför samhällsbetalda resor.

6.1.2 Vilka bilar, bussar och lastbilar som är rena eller utsläppsfria

Rena bilar

Definitionen av en ren lätt bil under den första referensperioden innebär att elbilar, bränslecells-bilar som drivs med vätgas och möjligen vissa laddhybrider, dvs. bilar som har förbränningsmotor och som kan laddas externt, kan klassificeras som rena bilar. Osäkerheten när det gäller laddhybrider beror på om modeller med koldioxidutsläpp under 50 gram per kilometer dessutom har ett utsläpp av partiklar och kväveoxider vid faktisk körning (RDE) som är mindre än 80 procent av gällande gränsvärden. För närvarande finns det inga bilmodeller på marknaden med förbränningsmotor, inte heller gasdrivna bilar, som uppfyller definitionen av en ren lätt bil och det bedöms osannolikt att sådana kommer att finnas på marknaden de närmaste åren.

Under den andra referensperioden, med krav på nollutsläpp av koldioxid, kommer endast elbilar eller bränslecells-bilar som drivs med vätgas att kunna räknas som rena bilar. Bränslecells-bilar bedöms dock ha en låg marknadsandel fram till 2030, så även under denna period kommer elbilar behöva utgöra huvuddelen av de rena lätta bilarna.

Andelen elbilar och laddhybrider i nybilsförsäljningen ökar snabbt, men från låga nivåer. I november 2020 utgjorde elbilar 10,2 procent och laddhybrider 28,5 procent av de nyregistrerade bilarna. I november 2019 var motsvarande siffror 3,4 procent elbilar respektive 10,6 procent laddhybrider. EU:s krav på minskade koldioxidutsläpp för nya personbilar kräver en omfattande elektrifiering. Fordonstillverkarna planerar därför att introducera ett stort antal laddbara bilmodeller de närmaste åren och försäljningen av laddbara fordon förväntas fortsätta att öka kraftigt. Enligt

en kartläggning av Transport and Environment, en europeisk lobbyorganisation, av de europeiska tillverkarnas produktionsplaner för perioden 2019–2025 ökar antalet elbilsmodeller på den europeiska marknaden från cirka 40 år 2019 till cirka 160 år 2025. Inköpspriset bedöms fortsätta falla i takt med att priset på batterier sjunker och med att produktionen av bilarna blir mer storskalig. Flera aktörer bedömer att den totala kostnaden, inklusive kostnaden för drift, kommer att vara lika för laddbara personbilar och fossildrivna personbilar kring 2025.

Inom ramen för regeringens initiativ Fossilfritt Sverige har den svenska fordonsindustrin i färdplanen för lätta fordon presenterat scenarier för försäljningen av laddbara bilar på den europeiska och svenska marknaden. I ett så kallat lågscenariot för den svenska marknaden uppgår andelen laddbara bilar av nybilsförsäljningen till cirka 43 procent 2025 och cirka 48 procent 2030. I högscenariot uppgår andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen till cirka 55 procent 2025 och cirka 80 procent 2030. IVL Svenska Miljöinstitutet AB har på uppdrag av Trafikanalys gjort en bedömning av den svenska vägflottans storlek och sammansättning 2030. Enligt IVL bedöms andelen elbilar i nybilsförsäljningen 2030 uppgå till cirka 40 procent och laddhybrider till cirka 20 procent, dvs. totalt cirka 60 procent laddbara bilar. Som motiv till en lägre andel elbilar jämfört med mer ”optimistiska” prognoser anger IVL bl.a. begränsad tillgång till kritiska metaller och batteriproduktionskapacitet samt långa leveranstider för elbilar.

En förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken är att det finns laddinfrastruktur i hela landet. Regeringen har i klimathandlingsplanen slagit fast att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn, se propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65). I november 2019 fanns 10 900 publika laddpunkter vid 2 300 laddstationer. Utbyggnaden av laddinfrastruktur stöds bland annat genom Klimatklivet, ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. För att täcka så kallade vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte byggs ut har regeringen avsatt medel för perioden 2020–2022 för att finansiera utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till större vägar. Genom budgetpropositionen för 2021 har det även skapats ett stöd till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Även tankinfrastruktur för vätgas ingår i satsningen.

Rena tunga bussar och lastbilar

Utgångspunkten för ändringsdirektivets definition av en ren tung buss och ren tung lastbil är att de ska kunna drivas med ett alternativt drivmedel enligt definitionen i direktiv 2014/94. Som framgår av avsnitt 5.5.2 i denna promemoria anses alla laddbara tunga fordon, dvs. även laddhybrider, som rena fordon. Laddhybrider anses vara rena fordon även om konventionellt bränsle används i förbränningsmotorn. Hybridfordon, där elen produceras internt, anses dock inte vara ett rent fordon. Som rena fordon räknas även fordon som drivs med metangas, komprimerad (CNG) eller flytande (LNG). Även fordon som använder biodrivmedel kan tillgodoräknas som

ett rent fordon om drivmedlet inte är producerat från råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning (ILUC). Biodrivmedlet får innehålla tändförstärkare men inte blandas med fossila drivmedel. Exempel på sådan ”rena” drivmedel kan vara etanolbränslet ED95 eller HVO100.

För fordon som är godkända för att köras på HVO100 är det, som konstaterats i avsnitt 5.5.2, inte möjligt att utifrån fordonets egenskaper bedöma om det kan räknas som ett rent fordon. Fordonet kan ju också köras på konventionell diesel. För att uppfylla kriterierna för ett rent fordon krävs därför ett avtal med den som utför transporttjänsten, till exempel ett bussföretag eller, vid trafik i egen regi, drivmedelsleverantören.

För lastbilar är alternativa drivmedel som el, etanol och gas fortfarande relativt ovanliga. Regeringen föreslog i Budgetpropositionen för 2020 en ny premie för tunga lastbilar som drivs av el, gas eller etanol samt eldrivna arbetsmaskiner som, tillsammans med det fortsatta stödet till elbussar, syftar till att främja marknadsintroduktion av dessa fordon. Den beslutade budgeten för premierna är 120 miljoner under 2021.

Utsläppsfria tunga bussar

Ett utsläppsfritt tungt fordon är enligt ändringsdirektivet ett rent tungt fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh eller mindre än 1 g CO₂/km. En utsläppsfri buss är i praktiken alltså en renodlad elbuss eller en vätgasdriven bränslecellsbus.

6.2 Konsekvenser för myndigheter under regeringen

Myndigheterna påverkas i första hand av förslaget till skärpt miljöbilsdefinition i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Förslaget innebär att myndigheterna kommer att behöva tillämpa direktivets definition på en ren lätt bil vid köp, leasingavtal och hyra av bil samt vid taxiresor från och med den 1 januari 2022, dvs. även vid avrop från ramavtal som sluts fr.o.m. detta datum. Möjligheten att vid särskilda skäl göra avsteg från kravet på miljöbil kvarstår för myndigheterna.

Statliga myndigheter köper eller leasar 1 000–2 000 personbilar och 150–250 lätta lastbilar per år enligt Transportstyrelsens årliga uppföljning av den numera upphävda förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. En relativt stor andel av dessa är utryckningsfordon, spaningsfordon och fordon särskilt anpassade för personskydd, dvs. fordon som inte omfattas av författningsförslagen. En genomgång av Transportstyrelsens uppföljningar visar att av de fordon som köptes in 2017 skulle drygt 1 700 personbilar ha omfattats av kraven i ändringsdirektivet. Motsvarande antal var 2018 cirka 650 och 2019 knappt 500. För lätta lastbilar varierar antalet från drygt 200 2017 till knappt 100 2019. Under 2019 utgjorde myndigheternas inköp av elbilar cirka 8 procent och laddhybrider cirka 20 procent av de lätta bilar som då skulle ha omfattats av ändringsdirektivet.

När det gäller bilhyra och taxiresor ska myndigheterna varje år redovisa till Transportstyrelsen hur många upphandlingar som har gjorts under föregående år. Det finns dock inget krav på redovisning av hur många avrop som gjorts från avtalen. Det saknas därför uppgifter om antalet bilar och deras framdrivningsteknik och utsläpp. Statliga myndigheter köper mycket sällan tunga lastbilar eller bussar.

Redan i dag finns elbilar vars totala kostnader för inköp och drift är desamma som för en bil med förbränningsmotor. Som tidigare konstaterats förväntas kostnaderna jämnas ut till elbilarnas fördel de kommande åren. Utbudet av renodlade elbilar förväntas också öka kraftigt de närmaste åren. Det ökade utbudet bör också leda till att det finns möjlighet att välja eldrift i flera av de fall där det i dag inte är möjligt på grund av verksamhetens krav. I vissa fall kan det dock även fortsättningsvis vara svårt, t.ex. i fråga om bilar som används inom Trafikverkets förarprovsverksamhet, som i dag har 350 av Trafikverkets 750 leasade fordon. Det finns i dag inga laddbara bilar med manuell växellåda. Samtidigt är 80 procent av körproven för personbil sådana där det krävs manuell växellåda.

En indirekt effekt av det ökade antalet elbilar är att det också kan behövas ökade möjligheter att ladda bilarna. Offentliga elbilsflottor använder i huvudsak ”hemmaladdning”, dvs. bilen laddas när den parkeras över natten. Kostnadsökningarna på grund av minimimålen i direktivet bedöms dock bli begränsade. Merparten av investeringarna i laddinfrastruktur antas komma att behövas ändå för att möta en mer omfattande övergång till elbilar.

Statliga myndigheter rapporterar i dag inköp, leasing och hyra av fordon till Transportstyrelsen. Förslagen när det gäller rapportering bedöms därför inte medföra några merkostnader. Bedömningen att Upphandlingsmyndigheten ska följa upp tillämpningen av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet bedöms av samma skäl inte kräva några nya resurser.

Sammantaget bedöms möjligheterna att kunna uppfylla minimimålen inom den statliga sfären vara goda. Totalt sett bedöms inte kraven i direktivet leda till några merkostnader för myndigheterna.

6.3 Konsekvenser för kommuner och regioner

Kommuner och regioner påverkas av författningsförslagen vid upphandling av fordon för verksamhet som bedrivs i egen regi och vid upphandling av tjänster som färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, post- och budtjänster samt sophämtning. Fordon som exempelvis används av privata hemtjänstföretag som upphandlats av en kommun omfattas därmed inte av ändringsdirektivets tillämpningsområde. Regioner påverkas också som regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Det finns ingen samlad statistik över antalet fordon i kommunala upphandlingar som omfattas av ändringsdirektivet. Föreningen Miljöfordon Sverige sammanställer dock årligen uppgifter om beståndet och inköpen av lätta bilar i samtliga svenska kommuner och regioner.

Den senaste sammanställningen från Miljöfordon Sverige visar att svenska kommuner den 31 december 2019 ägde totalt 34 063 personbilar

och 20 877 lätta lastbilar. Fordonen återfinns hos såväl kommunala förvaltningar som majoritetsägda kommunala bolag. Med ägande avses även finansiell leasing. Den formen är dock mindre vanlig i kommuner. Jämfört med 2018 har det endast skett små förändringar när det gäller det totala antalet fordon. Sammanställningen visar vidare att kommunerna köpte in 6 336 personbilar och 2 586 lätta lastbilar under 2019. Bland personbilarna var gasfordon vanligast (cirka 32 procent av de inköpta personbilarna). Elbilar utgjorde cirka 12 procent. Bland de lätta lastbilarna var 37 procent godkända för HVO100, cirka 25 procent hade fordonsgas som huvudsakligt drivmedel och cirka 12 procent var eldrivna.

Enligt Miljöfordon Sverige köpte landets regioner in totalt 1 450 personbilar och 165 lätta lastbilar under 2019. Det saknas dock uppgifter om hur många av dessa som omfattas av kraven i författningsförslagen. Till exempel ingår ambulanser och rullstolsanpassade fordon, som är undantagna enligt 2 a § i lagförslaget, i totalsiffrorna. Cirka 60 procent av det totala antalet inköpta bilar var gasdrivna, cirka 5 procent eldrivna.

När det gäller upphandlade tjänster som till exempel färdtjänst, sjukresor skolskjutsar och sophämtning saknas det uppgifter om hur många fordon som används. I Svensk Kollektivtrafiks fordonsdatabas FRIDA finns dock uppgifter om hur många personbilar som helt eller delvis kör i kollektivtrafik, inklusive färdtjänst. Enligt FRIDA fanns det 5 941 sådana personbilar registrerade den 31 december 2017. Av dessa var 1 036 specialbyggda för transport av funktionshindrade och således undantagna från kraven i direktivet.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter påverkas av författningsförslagen vid upphandling av avtal om kollektivtrafik med bussar i klass I och A, förenklat uttryckt bussar i stadstrafik. Enligt uppgifter från Svensk Kollektivtrafik fanns det 7 012 bussar i klass I och 204 i klass A i kollektivtrafiken 2019. Kontrakten på trafik med dessa bussar löper i stort sett alltid över tio år. I genomsnitt handlar det om upphandling av cirka 700 bussar per år. Alla bussar är dock inte nya i ett nytt avtal, ofta följer det också med begagnade bussar vid avtalsstart.

Enligt Svensk Kollektivtrafik använde 90 procent av bussarna i kollektivtrafiken fossilfria drivmedel under 2019. De viktigaste fossilfria drivmedlen för buss är HVO, biogas och RME, men även antalet elbussar ökar. Endast en mindre del av den rena HVO som såldes i Sverige under 2020 bedöms vara producerad av palmolja. Det finns också goda möjligheter att övergå till HVO från andra råvaror. Sverige uppfyller alltså redan i dag minimimålet på 45 procent rena bussar. Målet att hälften av dessa ska utgöras av utsläppsfria bussar bedöms uppfyllas i takt med att krav på elbussar kommer att vara en viktig del i planerade upphandlingar de kommande åren. Även de höjda minimimålen under den andra referensperioden bedöms kunna uppnås.

Ekonomiska konsekvenser

För att uppfylla det nationella minimimålet behöver alltså andelen eldrivna lätta bilar som kommuner och regioner köper in öka de kommande åren. Andelen eldrivna lätta bilar behöver också öka bland de fordon som används i upphandlade tjänster. En indirekt effekt av det ökade antalet elbilar är att det också kan behövas ökade möjligheter att ladda bilarna där

de parkeras över natten. För en upphandlad tjänst som sjukresor med vanlig personbil finns en potentiell konflikt, i vart fall på kort sikt, eftersom få av de elbilmodeller som finns på marknaden i dag klarar funktionskraven på utrymme och bagage.

Redan i dag finns elbilmodeller där totalkostnaden är densamma som för en jämförbar bil med förbränningsmotor. Som tidigare konstaterats sjunker inköpspriserna för elbilar och utbudet av olika modeller ökar. Kommuner och regioner bedöms därför inte få några merkostnader på grund av kraven på en viss andel rena lätta bilar.

Inte heller investeringar i laddinfrastruktur bedöms leda till merkostnader eftersom investeringarna antas komma att behövas ändå för att möta den generella övergången till elbilar. De föreslagna rapporteringskraven bedöms heller inte medföra några ökade kostnader. De uppgifter som ska rapporteras in bedöms vara en naturlig del av den uppföljning alla upphandlande myndigheter gör.

Mot denna bakgrund bedöms författningsförslagen inte medföra några merkostnader för kommuner och regioner.

Den kommunala självstyrelsen

Författningsförslagen som innebär att kommuner och regioner ska se till att tilldelade avtal efter upphandling av fordon och vissa tjänster, bl.a. kollektivtrafik, uppfyller krav på en minsta andel rena fordon skulle kunna ses som en inskränkning i det kommunala självstyret eftersom det rör sig om en ny skyldighet som tidigare enbart varit en möjlighet. Frågan är om en sådan inskränkning är godtagbar och inte går utöver det som enligt 14 kap. 3 § regeringsformen är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som föranlett den och om inskränkningen därmed kan anses proportionerlig.

Ändamålet med författningsförslagen är att Sverige ska efterleva de krav som finns i artikel 5 i ändringsdirektivet. Enligt artikel 5 ska medlemsstaterna säkerställa att de minimimål som anges för upphandling av fordon och tjänster enligt artikel 3.1 uppfylls. I Sverige svarar kommuner och regioner för merparten av de offentligt upphandlade fordonen. Det går därför inte att undanta eller ställa lägre krav än i direktivet på upphandlingar gjorda av kommuner och regioner. Då skulle Sverige inte kunna uppfylla sina minimimål. Som tidigare konstaterats så bedöms författningsförslagen inte medföra några merkostnader för kommuner och regioner. Det finns också en betydande flexibilitet för kommuner och regioner genom att kraven på rena fordon bara gäller en viss del av det totala antalet upphandlade fordon och att kraven ska uppfyllas över tidsperioder på flera år och inte vid varje enskild ny upphandling. Sammanfattningsvis bedöms därför att ändamålet inte kan uppnås på ett för kommuner och regioner mindre ingripande sätt och att inskränkningen i det kommunala självstyret som förslaget medför är proportionerligt.

6.4 Konsekvenser för företag

Författningsförslagen innebär endast indirekta effekter för företag. Ett av syftena med ändringsdirektivet är att öka efterfrågan på eldrivna fordon på

hela den europeiska bilmarknaden. För företag som tillverkar fordon är det positivt, eftersom det underlättar deras möjlighet att nå EU:s skärpta koldioxidkrav för nya personbilar.

Den ökade efterfrågan på elbilar från upphandlande myndigheter och enheter kommer indirekt också att påverka taxiföretag som utför samhällsbetalda resor. Enligt Svenska Taxiförbundets branschstatistik svarar de samhällsbetalda taxiresorna för i genomsnitt cirka 50 procent de totala intäkterna i landet. Variationerna är dock mycket stora. På landsbygden och i de mindre orterna kan de samhällsbetalda transporterna svara för närmare 100 procent av taxiföretagens intäkter. Generellt kan sägas att ju större orter, desto färre samhällsbetalda resor och desto större andel företags- och privatresor. Det finns i nuläget ingen tillgänglig statistik över hur många taxiföretag eller taxifordon som utför samhällsbetalda resor och därmed påverkas av författningsförslagen.

Minimimålen för rena bussar och tunga lastbilar bedöms ha en mindre inverkan på den svenska marknaden och de företag som utför kollektivtrafik med buss, eftersom Sverige redan uppfyller målet för den första referensperioden.

6.5 Konsekvenser för privatpersoner

Författningsförslagen bedöms ha mycket små konsekvenser för privatpersoner. En positiv effekt är att det ökade antalet elbilar bland offentliga aktörer kan komma den enskilde till del genom andrahandsmarknaden och lägre bränslekostnader.

6.6 Konsekvenser för miljön

Den ökade andelen eldrivna fordon kommer att minska utsläppen av koldioxid och utsläppen av hälsopåverkande luftföroreningar och buller. I ett kortare tidsperspektiv handlar det om små utsläppsminskningar eftersom det totalt rör sig om cirka 5 000 till 10 000 fordon per år som ska vara rena fordon. Men i ett längre tidsperspektiv och med spridningseffekter till andra delar av samhället ger författningsförslagen tydligt positiva effekter för miljö kvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft* samt *God bebyggd miljö*.

6.7 Konsekvenser på övriga områden

Författningsförslagen bedöms inte påverka jämställdheten mellan kvinnor och män, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet

Lagens rubrik ändras med anledning av att direktivets tillämpningsområde har utvidgats till att omfatta upphandlingar av fler tjänster än enbart varor och tjänster inom kollektivtrafiken. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.3.

Lagens tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller vid upphandling enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling *eller* lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, om upphandlingen avser

1. köp, leasing, hyra *eller* hyrköp av bilar, eller

2. köp av *följande tjänster som omfattas av angiven CPV-kod enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002 av den 5 november 2002 om en gemensam terminologi vid offentlig upphandling (CPV), i lydelsen enligt Europeiska kommissionens förordning (EG) nr 213/2008:*

a) kollektivtrafik på väg, CPV-kod 60112000-6,

b) passagerartransporter på väg för särskilda ändamål, CPV-kod 60130000-8,

c) icke-reguljära passagerartransporter, CPV-kod 60140000-1,

d) sophämtning, CPV-kod 90511000-2,

e) posttransporter på väg, CPV-kod 60160000-7,

f) pakettransporter, CPV-kod 60161000-4,

g) postutdelning, CPV-kod 64121100-1, och

h) paketutlämning, CPV-kod 64121200-2.

Lagen gäller också upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss i enlighet med vad som sägs i 4 a kap. lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Lagen gäller inte när direktupphandling får användas enligt 19 kap. 7 § tredje stycket lagen om offentlig upphandling eller 19 kap. 7 § tredje stycket lagen om upphandling inom försörjningssektorerna.

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.2–5.2.4.

Av *första stycket* framgår att lagen gäller vid upphandling enligt lagen om offentlig upphandling, LOU, eller lagen om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF, om upphandlingen avser köp, leasing, hyra eller hyrköp av bilar eller köp av vissa tjänster. Dessa tjänster är kollektivtrafik på väg, passagerartransporter på väg för särskilda ändamål, icke-reguljära passagerartransporter, sophämtning, posttransporter på väg, pakettransporter, postutdelning och paketutlämning.

Uttrycken leasing, hyra och hyrköp förekommer i LOU och LUF (exempelvis 1 kap. 24 § LOU) men definieras inte. Leasing, hyra och hyrköp är nyttjanderätter där den avgörande skillnaden i avtalsammanhang normalt är hyrestiden. Med leasing förstås att hyrestiden är avtalad för en bestämd tid, vanligen minst ett år. Det är också den betydelsen av leasing som används inom vägtrafikområdet för att

klargöra att ägaransvaret för ett fordon ligger på leasingtagaren. Nyttjanderättsavtal på kortare tid benämns vanligen hyra. Uttrycket hyrköp används sällan och kan närmast beskrivas som hyra, eller leasing, med option att köpa varan under eller efter hyrestiden. Ordet leasing tas bort från den hittillsvarande 4 §.

Tjänsterna knyts till de så kallade CPV-koderna enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002, i lydelsen enligt Europeiska kommissionens förordning (EG) nr 213/2008. Det betyder att respektive tjänst ska omfattas av angiven kod för att lagen ska vara tillämplig på upphandlingen. Koderna används på motsvarande sätt i LOU för att bestämma eller avgränsa lagens tillämpningsområde, se 1 kap. 5 § och 3 kap. 2 § LOU.

Andra stycket är av upplysningskaraktär eftersom det framgår av 4 a kap. 5 § lagen om kollektivtrafik att den lagen ska tillämpas vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss.

I tredje stycket undantas direktupphandlingar från lagens tillämpningsområde. Bestämmelser om direktupphandlingar finns i 19 kap. 7 § tredje stycket LOU och 19 kap. 7 § tredje stycket LUF. En direktupphandling är ett upphandlingsförfarande utan särskilda formkrav eller krav på annonsering. Direktupphandling kan användas i tre situationer: Om upphandlingens värde inte överstiger 28 procent av tröskelvärdet (direktupphandlingsgränsen), om förutsättningarna för förhandlat förfarande utan föregående annonsering enligt 6 kap. 12–19 §§ LOU eller 6 kap. 5–12 §§ LUF är uppfyllda eller om det finns synnerliga skäl. Direktupphandlingsgränsen är för närvarande 615 312 kronor enligt LOU och 1 142 723 kronor enligt LUF.

Paragrafen genomför artikel 3.1 a–c och tabell 1 i bilagan till direktivet.

2 a § *Lagen gäller inte i fråga om*

- 1. bussar med en totalvikt som överstiger 5 ton och som inte har*
 - a) tillverkats med utrymme för ståplatspassagerare, eller*
 - b) utformats för befordran av sådana passagerare,*
- 2. bilar som är konstruerade och tillverkade för användning av Försvarsmakten, det civila försvaret, räddningstjänsten eller ordningsmakten,*
- 3. bilar som används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, industri- eller tävlingsområden eller andra liknande områden, och*
- 4 ambulanser, likbilar, mobilkranar och bilar som är rullstolsanpassade eller bepansrade.*

Paragrafen, som är ny, motsvarar delvis hittillsvarande 2 § andra stycket och anger fordon som undantas från lagen. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.5.

I punkt 1 undantas bussar med en totalvikt som överstiger 5 ton och som inte är konstruerade för transport av stående passagerare. De bussar som omfattas av undantaget benämns vanligen långfärdsbussar.

Punkt 2 motsvarar hittillsvarande 2 § andra stycket 1. Undantaget förutsätter att bilen är konstruerad och tillverkad för användning av angivna myndigheter eller funktioner. Det betyder att en vanlig serietillverkad bil som inte i något avseende anpassats för exempelvis ordningsmaktens användning inte omfattas av undantaget.

Punkt 3 motsvarar hittillsvarande 2 § andra stycket 2.

I punkt 4 undantas bilar som konstruerats för särskilda ändamål och de definieras i 4 § andra stycket.

Paragrafen genomför artiklarna 2 och 3.2 i direktivet.

Ord och uttryck i lagen

4 § Med ambulans, likbil, mobilkran, rullstolsanpassad bil och bepansrad bil avses detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46.

Bil, personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss och totalvikt har samma betydelse i denna lag som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Paragrafen innehåller förklaringar av ord och uttryck. Övervägandena finns i avsnitt 5.4 och 5.5.5.

De bilar för särskilda ändamål som undantas enligt 2 a § 4 – ambulans, likbil, mobilkran, rullstolsanpassad bil och bepansrad bil – har enligt första stycket samma betydelse som i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.

Ambulans är ett fordon av kategori M avsett för transport av sjuka eller skadade personer med särskild utrustning för detta ändamål.

Bepansrad bil är ett fordon som är avsett för skydd av personer eller varor ombord och har skottsäker pansarplåt.

Likbil är ett fordon av kategori M avsett för transport av avlidna och med särskild utrustning för detta ändamål.

Mobilkran är ett specialfordon av kategori N₃ som inte är utrustat för godstransporter och vars kran har ett lyftmoment på minst 400 kNm.

Rullstolsanpassad bil är ett fordon av kategori M₁ som särskilt tillverkas eller konverterats för att ha plats för en eller flera rullstolsburna personer som färdas sittande i sina rullstolar.

I andra stycket föreskrivs att bil, personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss och totalvikt har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Av 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner framgår att en bil är ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped och att bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar. Ordet bil används alltså som ett samlingsnamn för flera slags motorfordon.

Paragrafen genomför artikel 2 och 4.1–4.3 i direktivet.

5 § I denna lag betyder

alternativa drivmedel: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transporter och som kan bidra till förbättring av miljöprestandan inom transportsektorn,

den första referensperioden: tiden från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025,

den andra referensperioden: tiden från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030,

lätt bil: en personbil, en lätt lastbil eller en buss med en totalvikt av högst 5 ton,

ren lätt bil:

1. en lätt bil som under den första referensperioden släpper ut

a) högst 50 gram koldioxid per kilometer, och

b) mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna för luftföroreningar (RDE) vid faktisk körning, eller

2. en lätt bil som under den andra referensperioden och under varje följande femårsperiod inte släpper ut någon koldioxid,

ren tung buss: en buss med en totalvikt över 5 ton som

a) är ett elfordon, eller

b) drivs med ett annat alternativt drivmedel än el,

ren tung lastbil: en tung lastbil som

a) är ett elfordon, eller

b) drivs med ett annat alternativt drivmedel än el,

utsläppsfri buss: en buss med en totalvikt över 5 ton som släpper ut

a) mindre än 1 gram koldioxid per kilowattimme, fastställt i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen, eller

b) mindre än 1 gram koldioxid per kilometer, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

Andra ord och uttryck som används i denna lag har samma betydelse som i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

Paragrafen innehåller ord och uttryck som har en särskild betydelse i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 5.4 och 5.5.

Första stycket återger de nya uttrycken i lagen. Betydelsen av alternativa drivmedel har sin motsvarighet i artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU, som definitionen av rent fordon i artikel 4.4 b i direktiv (EU) 2019/1161 hänvisar till. Direktiv 2014/94/EU använder dock begreppet alternativa bränslen. Eftersom direktivet reglerar bränslen som används för att driva bland annat fordon, används i stället begreppet drivmedel i paragrafen, som är det begrepp som i annan svensk lagstiftning används för sådant bränsle, jfr avsnitt 5.5.2 om terminologin.

Den första referensperioden är tiden från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025. Den andra referensperioden är tiden från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030. Perioderna är de som anges i artikel 5.1 i direktivet.

En lätt bil är en personbil, en lätt lastbil eller en buss med en totalvikt av högst 5 ton. De motsvarar fordonskategorierna M₁, M₂ och N₁ som finns i artikel 4.4 a.

En ren lätt bil är en lätt bil som uppfyller utsläppsnivåerna enligt tabell 2 i bilagan till direktivet. Nivåerna skiljer sig åt beroende på den referensperiod som utsläppen från bilen ska beräknas för enligt 9 §, se kommentaren till den paragrafen. För den första referensperioden gäller dels att koldioxidutsläppet inte får överstiga 50 gram per kilometer, dels att utsläppet av luftföroreningar ska vara mindre än 80 procent av de utsläppsgränser som gäller för godkännande av lätta bilar. De tillämpliga utsläppsgränserna är de som anges i bilaga 1 till Europaparlamentets och

rådets förordning (EG) nr 715/2007. RDE-värdena (Real Driving Emissions) är partiklar och kväveoxider enligt punkt 48.2 i bilaga VIII del 2 till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683. För den andra referensperioden och följande referensperioder är kravet att bilen inte släpper ut någon koldioxid.

En ren tung buss är en buss med en totalvikt över 5 ton, dvs. kategori M₃ enligt artikel 4.4 b, som antingen är ett elfordon eller drivs med ett annat alternativt drivmedel än el. Elfordon har här samma betydelse som i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU, vilket innebär att förutom fordon som uteslutande drivs med el ingår även laddhybridfordon. En laddhybrid är ett elfordon i paragrafens mening även om förbränningsmotorn använder ett konventionellt bränsle. Betydelsen av alternativa drivmedel framgår ovan.

En ren tung lastbil är en tung lastbil som uppfyller samma krav som gäller för en ren tung buss, se ovan.

En utsläppsfri buss är en buss med en totalvikt över 5 ton som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh, fastställt i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen, eller mindre än 1 g CO₂/km, fastställt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

Som en ren lätt bil, en ren tung buss, en ren tung lastbil eller en utsläppsfri buss anses även en bil som genom eftermontering uppfyller kraven på sådana fordon. Eftermontering innebär att en bil modifieras i förhållande till det ursprungliga och godkända utförandet, exempelvis att en dieselbuss ändras så att den drivs uteslutande med el. Det har ingen betydelse om fordonet är nytt eller begagnat när det modifieras.

Andra ord och uttryck som används har enligt *andra stycket* samma betydelse som i lagen om offentlig upphandling, LOU, och lagen om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF. Det innebär bland annat att definitionerna av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter i LOU och LUF gäller.

Paragrafen genomför artiklarna 4.4, 4.5 och 5.3 samt delar av artikel 5.1 i direktivet.

Krav vid upphandling

6 § *En upphandlande myndighet eller enhet ska för varje angiven referensperiod och för varje följande femårsperiod uppfylla kraven i 7–9 §§ i de avtal som myndigheten eller enheten tilldelas efter upphandlingar som omfattas av denna lag.*

Paragrafen anger det övergripande kravet på upphandlande myndigheter och enheter. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.2.

Rubriken till paragrafen ändras för att klargöra att paragrafen, liksom 7–9 §§, innehåller de krav som ställs på upphandlande myndigheter och enheter.

Enligt paragrafen ska varje upphandlande myndighet och enhet för varje angiven referensperiod och för varje följande femårsperiod uppfylla kraven i 7–9 §§ i de avtal som tilldelas efter upphandlingar som omfattas av lagen.

De minimimål för upphandling som sägs i artikel 5 i direktivet är knutna till de avtal som tilldelas under respektive referensperiod som en följd av upphandlingar enligt artikel 3. Kravet i paragrafen är utformat på motsvarande sätt. Eftersom kraven på en minsta andel rena bilar avser referensperioder, finns det inga krav på varje enskilt avtal. Det är först när samtliga avtal för en referensperiod föreligger som det kan avgöras om kraven är uppfyllda.

De olika referensperioderna definieras i 4 §. Den närmare beräkningen för att avgöra om kraven är uppfyllda regleras i 9 §.

Paragrafen genomför delar av artikel 5.1 i direktivet.

7 § För varje referensperiod och för varje följande femårsperiod ska andelen rena lätta bilar uppgå till minst 38,5 procent av det totala antalet lätta bilar som tilldelade avtal omfattar.

Paragrafen anger den minsta andelen rena lätta bilar som ska uppnås under en referensperiod. Bestämmelsen i paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.3.

Uttrycket rena lätta bilar definieras i 2 §. De olika referensperioderna definieras i 4 §.

För att avgöra om målet är uppfyllt ska samtliga lätta bilar som omfattas av de avtal som tilldelats jämföras med hur många av dessa bilar som är att anse som rena lätta bilar. Målet är uppnått om minst 38,5 procent av samtliga lätta bilar är rena. Om det totala antalet lätta bilar är 100 måste alltså minst 39 av dessa vara rena.

Paragrafen genomför delar av artikel 5.1 och tabell 3 i bilagan till direktivet.

8 § För den första referensperioden ska andelen rena tunga lastbilar uppgå till minst 10 procent och andelen rena tunga bussar uppgå till minst 45 procent av det totala antalet tunga lastbilar respektive tunga bussar som tilldelade avtal omfattar.

För den andra referensperioden och för varje följande femårsperiod ska andelen rena tunga lastbilar uppgå till minst 15 procent och andelen rena tunga bussar uppgå till minst 65 procent av det totala antalet tunga lastbilar respektive tunga bussar som tilldelade avtal omfattar.

Utöver vad som sägs i första och andra styckena ska minst hälften av den angivna andelen rena tunga bussar vara utsläppsfria bussar. För den första referensperioden får dock andelen utsläppsfria bussar minskas till en fjärdedel om mer än 80 procent av samtliga bussar i tilldelade avtal är tvåvåningsbussar.

Paragrafen, som är ny, anger den minsta andelen rena tunga bilar som ska uppnås under en referensperiod. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.3.

Uttrycken rena tunga lastbilar, rena tunga bussar och utsläppsfria bussar definieras i 2 §. De olika referensperioderna definieras i 4 §.

För att avgöra om målen är uppfyllda ska samtliga tunga lastbilar som omfattas av de avtal som tilldelats, jämföras med hur många av dessa bilar som är att anse som rena tunga lastbilar. På samma sätt ska samtliga tunga bussar som omfattas av de avtal som tilldelats, jämföras med hur många av dessa bussar som är att anse som rena tunga bussar.

Enligt första stycket är kravet för tunga lastbilar att andelen rena bilar ska uppgå till minst 10 procent för den första referensperioden, dvs. tiden från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025. För

tunga bussar är kravet för samma period att andelen rena tunga bussar ska uppgå till minst 45 procent.

Enligt *andra stycket* är kravet för den andra referensperioden, dvs. tiden från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030, att andelen rena tunga lastbilar ska uppgå till minst 15 procent och andelen rena tunga bussar ska uppgå till minst 65 procent av det totala antalet tunga lastbilar respektive tunga bussar som omfattas av tilldelade avtal. Kravet för de efterföljande femårsperioderna är detsamma som för den andra referensperioden.

I *tredje stycket första meningen* finns krav som gäller utöver det som sägs i första och andra styckena. Minst hälften av den angivna andelen bussar ska vara utsläppsfria bussar. För den första referensperioden ska därför minst 22,5 procent vara utsläppsfria bussar och för den andra referensperioden, och efterföljande femårsperioder, ska minst 32,5 procent vara utsläppsfria bussar. I *andra meningen* finns ett undantag från dessa krav. Om mer än 80 procent av samtliga bussar som omfattas av tilldelade avtal är tvåvåningsbussar, får andelen utsläppsfria bussar minskas till en fjärdedel. Det betyder för den första referensperioden 11,25 procent och för den andra referensperioden, och efterföljande femårsperioder, 16,25 procent.

Paragrafen genomför delar av artikel 5.1 och tabell 4 i bilagan till direktivet.

9 § *Vid upphandling som avser köp, leasing, hyra eller hyrköp ska antalet bilar i varje avtal som tilldelats under respektive referensperiod utgöra underlag för beräkningen av om kraven är uppfyllda.*

Vid upphandling av tjänster ska antalet bilar som är avsedda att användas för att tillhandahålla tjänsterna som ingår i varje avtal som tilldelats under respektive referensperiod utgöra underlag för beräkningen av om kraven är uppfyllda.

Paragrafen, som är ny, behandlar beräkningen av om kraven på en minsta andel rena bilar är uppfyllt. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.3.

Av *första stycket* framgår att vid köp, leasing, hyra eller hyrköp ska antalet bilar som omfattas av varje avtal som tilldelats under referensperioden tas med i beräkningen. Artikel 5.2 anger som tidpunkt för beräkningen den dag då upphandlingsförfarandet slutförs genom tilldelning av avtalet. Denna tidpunkt är enligt Europeiska kommissionen den dag då meddelandet om kontraktstilldelning offentliggörs i Europeiska unionens databas TED (Tenders Electronic Daily). På motsvarande sätt ska i fråga om upphandlingar som inte är direktivstyrda och som efterannonseras i en registrerad annonsdatabas enligt lagen (2019:668) om upphandlingsstatistik, dagen för publicering där vara avgörande. I fråga om ramavtal och dynamiska inköpssystem ska bestämmelsen förstås så att den ska tillämpas på de individuella avtal som tilldelas inom ramavtalet eller bygger på det dynamiska inköpssystemet. Om ett ramavtal har ingåtts under den första referensperioden men det individuella avtalet tilldelas under den andra referensperioden, är det den senare perioden som är avgörande för tillämpningen. Det ska i sammanhanget understrykas att det endast är upphandlingsförfaranden som påbörjas efter ikraftträdandet av lagen som omfattas av kraven på minimimål, se ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna.

Av *andra stycket* framgår att vid upphandling av tjänster ska antalet bilar som är avsedda att användas för att tillhandahålla tjänsterna som ingår i varje avtal som tilldelats under referensperioden tas med i beräkningen.

Paragrafen genomför artikel 5.2, 5.4 och 5.5 i direktivet.

10 § *När en upphandlande myndighet eller enhet har tilldelat ett avtal, ingått ett ramavtal eller gjort ett avrop från ett ramavtal ska myndigheten eller enheten lämna uppgifter om upphandlingen eller avropet till den statistikmyndighet som avses i 3 § lagen (2019:668) om upphandlingsstatistik.*

Paragrafen, som är ny, behandlar uppgiftsskyldighet för upphandlande myndigheter och enheter i samband med tilldelande av kontrakt och avrop från ramavtal. Övervägandena finns i avsnitt 5.7.

Med avrop förstås tilldelning av kontrakt som görs med stöd av ett ramavtal. Med ramavtal förstås detsamma som i lagen om offentlig upphandling, LOU, dvs. ett avtal som ingås mellan en eller flera upphandlande myndigheter och en eller flera leverantörer i syfte att fastställa villkoren i kontrakt som senare ska tilldelas under en given tidsperiod, se 1 kap. 20 § LOU.

Statistikmyndighet är Upphandlingsmyndigheten enligt 1 § andra stycket förordningen (2015:527) med instruktion för Upphandlingsmyndigheten.

Bemyndigande

11 § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de uppgifter som de upphandlande myndigheterna och enheterna ska lämna till statistikmyndigheten.*

I paragrafen, som är ny, bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om de uppgifter som ska lämnas enligt 10 §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.7.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2022.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande om en anbudsinfordran har skickats ut före ikraftträdandet eller, om någon anbudsinfordran inte krävs, upphandlingen har påbörjats före ikraftträdandet.

Enligt *punkt 1* träder lagen i kraft den 1 januari 2022.

Bestämmelsen i *punkt 2* genomför artikel 3.1, andra stycket, i direktivet. Ett upphandlingsförfarande får anses ha påbörjats när den upphandlande myndigheten eller enheten beslutat att inleda ett upphandlingsförfarande och detta beslut kommit till kännedom utåt genom att myndigheten eller enheten tagit någon form av extern kontakt i syfte att anskaffa det som beslutet avser. Om anbudsinfordran skickas ut före den 1 januari 2022 gäller lagen i sin äldre lydelse. Om anbudsinfordran inte är aktuell blir den avgörande tidpunkten när myndigheten eller enheten tar någon form av extern kontakt.

Övervägandena finns i avsnitt 5.10.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

4 a kap. Upphandling av kollektivtrafik

2 § När lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner och lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa *tjänster inom vägtransportområdet* tillämpas ska det som sägs i de lagarna om

1. upphandlande myndighet eller upphandlande enhet i stället avse behörig myndighet eller den *som befogenhet har överlämnats till* enligt 3 kap. 2 §, och

2. upphandling ha den innebörd som anges i 1 § 4.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i den lagen om

1. koncessioner även gälla tjänstekontrakt,

2. koncessionsdokument även avse upphandlingsdokument enligt definitionen av detta i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna,

3. koncessionshavare i stället avse ett kollektivtrafikföretag som har tilldelats ett avtal om allmän trafik,

4. leverantör i stället avse kollektivtrafikföretag, och

5. värde ha den innebörd som anges i 1 § 3.

I paragrafen behandlas innebörden av vissa termer. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.3.

Första stycket innehåller anvisningar om vad som ska gälla i fråga om vissa termer i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner och lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Den senare lagens rubrik föreslås ändras till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Ändringen i första stycket är en följd av den ändringen.

I övrigt har språkliga ändringar gjorts.

5 § Bestämmelserna i 6–11 §§ tillämpas vid upphandling som avser

1. tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana eller på vatten, och

2. tjänstekoncessioner för kollektivtrafik.

Vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss ska även lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa *tjänster inom vägtransportområdet* tillämpas.

I paragrafen anges bestämmelser som ska tillämpas vid angivna upphandlingar. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.3.

Ändringen i *andra stycket* är en följdändring till att rubriken till lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster föreslås ändras till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Bilaga 1 Direktiv 2009/33/EG

Bilaga 2 Ändringsdirektivet

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/33/EG

av den 23 april 2009

om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

16 juni 2001, angavs att utsläpp av växthusgaser och föroreningar från transporter utgör ett av de största hindren för hållbar utveckling.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 175.1,

(3) I Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG av den 22 juli 2002 om fastställande av gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram⁽⁴⁾ erkändes behovet av särskilda åtgärder för att förbättra energieffektiviteten och öka energisparandet och för att integrera klimatförändringsmålen i transport- och energipolitiken, samt behovet av specifika åtgärder inom transportsektorn för att ta itu med frågorna om energianvändning och utsläpp av växthusgaser.

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽¹⁾,

(4) I kommissionens meddelande av den 10 januari 2007 "En energipolitik för Europa" föreslogs att Europeiska unionen bör åta sig att till 2020 uppnå en minskning på minst 20 % av växthusgaserna jämfört med 1990. Det har dessutom föreslagits bindande mål som innebär en ytterligare förbättring av energieffektiviteten med 20 % samt en ökning av andelen energi från förnybara energikällor till 20 % av de totala energikällorna och andelen energi från förnybara energikällor inom transportsektorn i gemenskapen till 10 % till 2020, bland annat i syfte att ytterligare trygga energiförsörjningen genom att diversifiera bränslemixen.

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Naturresurser, beträffande vilka det i artikel 174.1 i fördraget krävs att de ska användas varsamt och rationellt, inbegriper olja, som är den huvudsakliga energikällan inom den Europeiska unionen och även är en stor källa till utsläpp av förorenande ämnen.

(5) I kommissionens meddelande av den 19 oktober 2006 "Handlingsplan för energieffektivitet: Att förverkliga möjligheterna" bekräftades att kommissionen kommer att fortsätta sina ansträngningar för att utveckla marknader för renare, smartare, säkrare och mer energieffektiva fordon genom offentlig upphandling och genom att öka medvetenheten kring dessa frågor.

(2) I kommissionens meddelande av den 15 maj 2001 "Hållbar utveckling i Europa för en bättre värld: En strategi för hållbar utveckling i Europeiska unionen", som lades fram vid Europeiska rådets toppmöte i Göteborg den 15 och

(6) I halvtidsöversynen av kommissionens transportvitbok från 2001 "Hållbara transporter för ett rörligt Europa" av den 22 juni 2006 bekräftades att unionen kommer att stimulera miljövänlig innovation, särskilt genom fler Euro-normer och genom att främja offentlig upphandling av rena fordon.

⁽¹⁾ EUT C 195, 18.8.2006, s. 26.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 18.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 22 oktober 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 30 mars 2009.

⁽⁴⁾ EGT L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (7) I sitt meddelande av den 7 februari 2007 "Resultat av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon" lade kommissionen fram en omfattande ny strategi för att unionen till 2012 ska kunna uppnå det mål som innebär att alla nya personbilar ska ha ett koldioxidutsläpp under 120 g/km. Det föreslogs en rättslig ram för att säkerställa fordonstekniska förbättringar. Kompletterande åtgärder bör främja upphandlingen av bränslesnåla fordon.
- (8) I kommissionens grönbok om kollektivtrafiken i städer av den 25 september 2007 "Mot en ny kultur för rörlighet i städer" konstateras att intressenterna stöder marknadsintroduktionen av rena och energieffektiva fordon genom grön offentlig upphandling. Enligt grönboken skulle en möjlig strategi kunna vara baserad på internaliseringen av externa kostnader genom att använda livscykelkostnader för energianvändning, koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar som är kopplade till driften av de fordon som ska upphandlas som tilldelningskriterier, utöver fordonspriset. Dessutom skulle den offentliga upphandlingen kunna ge företräde för de nya Euro-normerna. En tidigare användning av renare fordon skulle också kunna förbättra luftkvaliteten i stadsområden.
- (9) Högnivågruppen "Cars 21" stödde i sin rapport av den 12 december 2005 kommissionens initiativ att främja rena och energieffektiva fordon på villkor att det sker på ett integrerat, teknikneutralt och prestandabaserat sätt som omfattar fordonstillverkare, olje- eller bränsleleverantörer, verkstäder, kunder eller förare och offentliga myndigheter.
- (10) I sin rapport av den 27 februari 2007 rekommenderade högnivågruppen för konkurrenskraft, energi och miljö att man vid privat och offentlig upphandling bör ta hänsyn till kostnaderna över hela livscykeln med betoning på energieffektivitet. Medlemsstaterna och gemenskapen bör utarbeta och offentliggöra riktlinjer för offentlig upphandling om hur man går över från upphandling med lägsta pris som tilldelningskriterium till upphandling av mera hållbara halvfabrikat, i linje med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtjänster, varor och tjänster⁽²⁾.
- (11) Målet med detta direktiv är att stimulera utvecklingen på marknaden för rena och energieffektiva vägtransportfordon, särskilt marknaden för standardiserade fordon som produceras i större antal – såsom personbilar, bussar och lastbilar – eftersom detta skulle ha betydande miljöeffekter, genom att säkerställa en efterfrågan på rena och energieffektiva vägtransportfordon som är tillräckligt hög för att tillverkarna och industrin ska uppmuntras att satsa på och vidareutveckla fordon med låg energianvändning samt låga koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar.
- (12) Medlemsstaterna bör informera nationella, regionala eller lokala upphandlande myndigheter och upphandlande enheter och operatörer som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster om bestämmelserna om upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon.
- (13) Rena och energieffektiva fordon är i inledningskedet dyrare än konventionella fordon. Om man skapar en tillräcklig efterfrågan på sådana fordon kan de åtföljande stordriftsfördelarna komma att leda till kostnadsminskningar.
- (14) Detta direktiv behandlar behovet av att stödja medlemsstaterna genom att underlätta och strukturera utbyte av kunskap och bästa praxis för främjande av uppköp av rena och energieffektiva fordon.
- (15) Upphandlingen av fordon för kollektivtrafiktjänster kan få betydande marknadseffekter, förutsatt att harmoniserade kriterier tillämpas på gemenskapsnivå.
- (16) De största marknadseffekterna och det bästa förhållandet mellan kostnader och fördelar uppnås genom tvingande tillämpning av livscykelkostnader för energianvändning, koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar som kriterier för tilldelning av kontrakt inom upphandlingen av fordon för kollektivtrafiktjänster.
- (17) I linje med tillämpningsområdet för direktiv 2004/17/EG och direktiv 2004/18/EG och med respekt för genomförandet i nationell lagstiftning av dessa direktiv, bör det här direktivet omfatta vägtransportfordon som köps in av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter, oavsett om dessa myndigheter och enheter är offentliga eller privata. Dessutom bör det här direktivet omfatta inköp av vägtransportfordon som används för att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster inom ramen för ett avtal om allmännyttiga tjänster, varvid medlemsstaterna får utesluta mindre inköp för att undvika en onödig administrativ börda.

⁽¹⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 114.

- (18) I linje med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) ⁽¹⁾ och i syfte att undvika en onödig administrativ börda, bör medlemsstaterna kunna undanta myndigheter och operatörer från kraven i detta direktiv vid inköp av fordon som konstruerats och tillverkats för särskilda ändamål.
- (19) Detta direktiv bör erbjuda en uppsättning olika möjligheter för att beakta energi- och miljöpåverkan. Detta skulle göra det möjligt för de myndigheter och operatörer som redan har utarbetat metoder för att tillmötesgå lokala behov och förhållanden att även i fortsättningen tillämpa dessa metoder.
- (20) Det medför inte högre totalkostnader att låta energianvändning, koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar ingå i tilldelningskriterierna, utan det leder snarare till att driftskostnaderna under hela livscykeln kan beaktas i upphandlingsbeslutet. Denna strategi fungerar som ett komplement till lagstiftningen om Euro-normer, som sätter maximala utsläppsgrensvärden, och ger det aktuella utsläppet ett monetärt värde och kräver inget ytterligare fastställande av normer.
- (21) När kraven på beaktande av energi- och miljöpåverkan har uppfyllts genom att tekniska specifikationer har fastställts, uppmanas upphandlande myndigheter, upphandlande enheter och operatörer att fastställa specifikationer på en högre energi- och miljöprestandanivå än i gemenskapslagstiftningen, med beaktande av exempelvis Euro-normer som redan antagits men som ännu inte blivit obligatoriska.
- (22) Undersökningen ExternE ⁽²⁾, kommissionens CAFE-program (Clean air for Europe) ⁽³⁾ och undersökningen HEATCO ⁽⁴⁾ har tillhandahållit information om kostnaderna för utsläpp av koldioxid, kväveoxider (NO_x), icke-metankolväten (NMHC) och partiklar. För att tilldelningsförfarandet ska bli enklare kommer det nu gällande kostnadsvärdet att användas.
- (23) Detta direktiv bör fastställa ett intervall för koldioxidkostnader och kostnader för utsläpp av föroreningar som, å ena sidan, medger flexibilitet för att beakta upphandlande myndigheters, upphandlande enheters och operatörers lokala situation, och, å andra sidan, säkerställer en tillräcklig harmoniseringsnivå.
- (24) Tvingande tillämpning av dessa kriterier vid upphandling av rena och energieffektiva fordon hindrar inte tillämpning av andra relevanta tilldelningskriterier. Det hindrar inte heller att man väljer eftermonterade fordon som uppgraderats för att uppfylla kraven på högre miljöprestanda. Sådana andra relevanta tilldelningskriterier kan också tillämpas vid upphandlingar enligt direktiven 2004/17/EG eller 2004/18/EG, förutsatt att dessa kriterier är kopplade till föremålet för upphandlingen, inte ger obegränsad valfrihet till den upphandlande myndigheten eller den upphandlande enheten, är uttryckligen angivna och överensstämmer med de grundläggande principerna i fördraget.
- (25) Metoden för beräkning av livscykelkostnaderna vid drift för utsläpp av föroreningar när det gäller beslut om fordonsupphandling, inklusive de numeriska värden som fastställs i detta direktiv, påverkar inte annan gemenskapslagstiftning där externa kostnader behandlas.
- (26) Vid översyn och revidering av den beräkningsmetod som fastställs i detta direktiv bör man beakta relevanta gemenskapsbestämmelser som hör samman härmed och syfta till samstämmighet med dessa.
- (27) Tilldelningskriterierna avseende energi och miljö bör finnas med bland de tilldelningskriterier som de upphandlande myndigheterna eller upphandlande enheterna ska beakta när de fattar beslut om upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon.
- (28) Detta direktiv bör inte hindra upphandlande myndigheter och enheter från att tillämpa de senaste Euro-normerna för utsläpp vid upphandling av fordon för kollektivtrafiktjänster redan innan de normerna blir obligatoriska. Det bör inte heller hindra upphandlande myndigheter och upphandlande enheter från att ge företräde åt alternativa drivmedel, såsom vätgas, motorgas (LPG), komprimerad naturgas (CNG) och biodrivmedel, förutsatt att energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln beaktas.
- (29) Standardiserade gemenskapstestförfaranden för ytterligare fordonskategorier bör tas fram för att förbättra jämförbarheten och öppenheten när det gäller tillverkarnas uppgifter. Tillverkarna bör uppmanas att lämna uppgifter om energianvändning, koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar under hela livscykeln.

⁽¹⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE Externalities of Energy. Methodology 2005, update, Europeiska kommissionen, Publikationsbyrån, Luxemburg, 2005.

⁽³⁾ Holland, M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

⁽⁴⁾ Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

- (30) Möjligheten att erhålla offentligt stöd för upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon, inbegripet eftermontering av motorer och reservdelar, som går utöver de obligatoriska miljökraven, erkänns i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd⁽¹⁾ och i kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning)⁽²⁾. Relevanta i detta sammanhang är också riktlinjerna som ingår i kommissionens meddelande "Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag"⁽³⁾, särskilt fotnot 1 till punkt 34 och fotnot 3 till punkt 36. Bestämmelserna i fördraget och särskilt artiklarna 87 och 88 i detta kommer emellertid att fortsätta att gälla för sådant offentligt stöd.
- (31) Möjligheten att erhålla offentligt stöd för att främja uppbyggnad av nödvändig infrastruktur för distribution av alternativa bränslen erkänns i ovannämnda gemenskapsriktlinjer för statligt stöd till miljöskydd. Bestämmelserna i fördraget och särskilt artiklarna 87 och 88 i detta kommer emellertid att fortsätta att gälla för sådant offentligt stöd.
- (32) Inköp av rena och energieffektiva vägtransportfordon är en möjlighet för städer som vill profilera sig som miljömedvetna. Det är i detta avseende viktigt att information om offentlig upphandling enligt detta direktiv offentliggörs på Internet.
- (33) Offentliggörandet på Internet av relevant information om de ekonomiska styrmedel som finns tillgängliga i varje enskild medlemsstat för rörlighet i städer och för främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon bör uppmuntras.
- (34) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽⁴⁾.
- (35) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att anpassa uppgifterna för beräkning av driftskostnaderna under hela livscykeln för vägtransportfordon till inflationen och till tekniska framsteg. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (36) Eftersom målen med detta direktiv, nämligen att gynna och stimulera marknaden för rena och energieffektiva

fordon och förbättra transportsektorns bidrag till gemenskapens miljö-, klimat- och energipolitik, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, för att uppnå den kritiska massa av fordon som krävs för en kostnadseffektiv utveckling från den europeiska industrins sida, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (37) Medlemsstaterna och kommissionen bör fortsätta att främja rena och energieffektiva vägtransportfordon. I detta sammanhang kan de nationella och regionala operativa programmen, såsom de definierats i rådets förordning (EG) nr 1083/2006 av den 11 juli 2006 om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden⁽⁵⁾ spela en viktig roll. Gemenskapsprogram såsom Civitas och Intelligent energi – Europa kan dessutom bidra till att förbättra rörligheten i städerna och samtidigt minska rörlighetens negativa effekter.
- (38) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning⁽⁶⁾ uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och mål

Enligt detta direktiv ska upphandlande myndigheter, upphandlande enheter och vissa operatörer beakta energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln, däribland energianvändning och koldioxidutsläpp, liksom utsläpp av vissa föroreningar, när de köper in vägtransportfordon, i syfte att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon och förbättra transportsektorns bidrag till gemenskapens miljö-, klimat- och energipolitik.

Artikel 2

Undantag

Medlemsstaterna får bevilja undantag från kraven i detta direktiv för inköp av fordon enligt artikel 2.3 i direktiv 2007/46/EG för vilka det på den berörda medlemsstatens territorium inte krävs något typgodkännande eller enskilt godkännande.

⁽¹⁾ EUT C 82, 1.4.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 214, 9.8.2008, s. 3.

⁽³⁾ EUT C 184, 22.7.2008, s. 13.

⁽⁴⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁵⁾ EUT L 210, 31.7.2006, s. 25.

⁽⁶⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

Artikel 3

Tillämpningsområde

Detta direktiv ska tillämpas på avtal om inköp av vägtransportfordon som görs av

- a) upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter, i den mån dessa omfattas av skyldigheter att tillämpa upphandlingsförfarandena i direktiven 2004/17/EG och 2004/18/EG,
- b) operatörer som tillhandahåller allmännyttiga tjänster inom ramen för avtal om allmän trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg⁽¹⁾ på en nivå över ett tröskelvärde som ska fastställas av medlemsstaterna och som inte överskrider tröskelvärdena i direktiven 2004/17/EG och 2004/18/EG.

Artikel 4

Definitioner

I detta direktiv avses med

- 1) *upphandlande myndighet*: upphandlande myndighet enligt definitionerna i artikel 2.1 a i direktiv 2004/17/EG och artikel 1.9 i direktiv 2004/18/EG,
- 2) *upphandlande enhet*: upphandlande enhet i den mening som avses i artikel 2.2 i direktiv 2004/17/EG,
- 3) *vägtransportfordon*: ett fordon som ingår i de fordonskategorier som anges i tabell 3 i bilagan.

Artikel 5

Inköp av rena och energieffektiva vägtransportfordon

1. Medlemsstaterna ska senast den 4 december 2010 se till att alla upphandlande myndigheter, upphandlande enheter och operatörer som avses i artikel 3 vid inköp av vägtransportfordon beaktar energi- och miljöpåverkan vid drift under hela livscykeln enligt punkt 2 och använder sig av minst ett av de alternativ som anges i punkt 3.

2. Den energi- och miljöpåverkan vid drift som ska beaktas ska omfatta åtminstone följande:

- a) Energianvändning,
- b) koldioxidutsläpp, och
- c) utsläpp av NO_x, NMHC och partiklar.

Utöver den energi- och miljöpåverkan vid drift som avses i första stycket får upphandlande myndigheter, upphandlande enheter och operatörer också överväga andra typer av miljöpåverkan.

3. Kraven i punkterna 1 och 2 ska uppfyllas i enlighet med följande alternativ:

- a) Fastställande av tekniska specifikationer för energi- och miljöprestanda i dokumentationen för inköp av vägtransportfordon för varje typ av påverkan som beaktats, samt eventuella ytterligare typer av miljöpåverkan, eller
- b) beaktande av energi- och miljöpåverkan i inköpsbeslutet, varvid

— detta ska ske genom att dessa typer av påverkan används som kriterier för tilldelning av kontrakt, när ett upphandlingsförfarande tillämpas, och

— den metod som anges i artikel 6 ska användas, när dessa typer av påverkan omvandlas till ett monetärt värde och tas med vid inköpsbeslutet.

Artikel 6

Metod för beräkning av driftskostnaderna under hela livscykeln

1. För tillämpningen av artikel 5.3 b andra strecksatsen ska de driftskostnader under hela livscykeln för energianvändning, liksom kostnader för koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar enligt tabell 2 i bilagan, vilka är knutna till driften av de fordon som ska köpas in omvandlas till ett monetärt värde och beräknas med hjälp av den metod som anges i följande led:

- a) Driftskostnaden under hela livscykeln för energianvändningen för ett fordon ska beräknas enligt följande metod:

— Fordonets bränsleförbrukning per kilometer enligt punkt 2 i denna artikel ska beräknas i antal enheter energi som används per kilometer, oavsett om siffran anges direkt – såsom för exempelvis eldrivna fordon – eller inte. Om bränsleförbrukningen anges i någon annan enhet ska den omräknas till energianvändning per kilometer med hjälp av omräkningsfaktorerna i tabell 1 i bilagan, som anger de olika bränsletypernas energiinnehåll.

— Vid beräkningen ska ett enhetligt penningvärde per energienhet användas. Detta enhetliga värde ska utgöras av den kostnad per energienhet för bensen eller diesel som är lägst före skatt, när dessa används som transportbränsle.

⁽¹⁾ EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

— Driftskostnaden under hela livscykeln för energianvändningen för ett fordon ska beräknas genom att det totala antalet kilometer under hela livscykeln enligt punkt 3, vid behov med beaktande av antalet redan tillryggalagda kilometer, multipliceras med energianvändningen per kilometer enligt första strecksatsen i denna punkt, samt med kostnaden per energienhet enligt andra strecksatsen i denna punkt.

b) Driftskostnaden under hela livscykeln för koldioxidutsläppen för ett fordon ska beräknas genom att det totala antalet kilometer under hela livscykeln enligt punkt 3, vid behov med beaktande av antalet redan tillryggalagda kilometer, multipliceras med koldioxidutsläppen i kg per kilometer enligt punkt 2, samt med kostnaden per kg enligt det intervall som anges i tabell 2 i bilagan.

c) Driftskostnaden under hela livscykeln för utsläpp av föroreningar enligt tabell 2 i bilagan för ett fordon ska beräknas genom addering av de respektive driftskostnaderna under hela livscykeln för utsläpp av NO_x, NMHC och partiklar. Driftskostnaden under hela livscykeln för varje förorenande ämne ska beräknas genom att det totala antalet kilometer under hela livscykeln enligt punkt 3, vid behov med beaktande av antalet redan tillryggalagda kilometer, multipliceras med utsläppen i gram per kilometer enligt punkt 2, samt med respektive kostnad per gram. Kostnaden ska tas från de gemenskapsmedelvärden som anges i tabell 2 i bilagan.

Upphandlande myndigheter, upphandlande enheter och operatörer som avses i artikel 3 får tillämpa högre kostnader, förutsatt att dessa kostnader inte överskrider de relevanta värden som anges i tabell 2 i bilagan multiplicerat med en faktor 2.

2. Bränsleförbrukningen, samt koldioxidutsläppen och utsläppen av föroreningar enligt tabell 2 i bilagan, per kilometer vid fordonsdrift ska baseras på standardiserade gemenskapstestförfaranden för de fordon för vilka sådana testförfaranden definieras i gemenskapens lagstiftning för typgodkännande. För fordon som inte omfattas av standardiserade gemenskapstestförfaranden ska jämförbarheten mellan olika anbud säkerställas genom allmänt vedertagna testförfaranden eller resultaten från test som utförts för den berörda myndigheten eller, i avsaknad av detta, information från tillverkaren.

3. Det totala antalet tillryggalagda kilometer för ett fordon under hela livscykeln ska, om inte annat anges, hämtas från tabell 3 i bilagan.

Artikel 7

Anpassning till den tekniska utvecklingen

Kommissionen ska till inflationen och den tekniska utvecklingen anpassa de uppgifter som används för att beräkna driftskostna-

derna under hela livscykeln för vägtransportfordon i enlighet med bilagan. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 9.2.

Artikel 8

Utbyte av bästa praxis

Kommissionen ska underlätta och strukturera medlemsstaternas utbyte av kunskap om och bästa praxis för främjande av sådana inköp av rena och energieffektiva vägtransportfordon som görs av de upphandlande myndigheter, upphandlande enheter och operatörer som avses i artikel 3.

Artikel 9

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 10

Rapport och omprövning

1. Vartannat år, med verkan från den 4 december 2010 ska kommissionen sammanställa en rapport om tillämpningen av detta direktiv och om de åtgärder som enskilda medlemsstater vidtagit för att främja inköp av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

2. Rapporterna ska innehålla en bedömning av direktivets effekter, särskilt när det gäller de alternativ som avses i artikel 5.3, och behovet av ytterligare åtgärder samt, om nödvändigt, lämpliga förslag.

I rapporterna ska kommissionen jämföra både det nominella och det relativa antalet inköpta fordon som motsvarar det bästa alternativet på marknaden sett till energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln, inom var och en av de fordonskategorier som anges i tabell 3 i bilagan, med den totala marknaden för dessa fordon samt göra en bedömning av hur de alternativ som anges i artikel 5.3 har påverkat marknaden. Kommissionen ska utvärdera behovet av ytterligare åtgärder, och i förekommande fall inkludera förslag.

3. Senast den dag då den första rapporten läggs fram ska kommissionen undersöka de alternativ som avses i artikel 5.3, presentera en utvärdering av den metod som avses i artikel 6 och vid behov föreslå lämpliga anpassningar.

*Artikel 11***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 4 december 2010. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när det offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 12***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 13***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA

Uppgifter för beräkning av driftskostnaderna under hela livscykeln för vägtransportfordon

Tabell 1: Energiinnehållet i motorbränslen

Bränsle	Energiinnehåll
Diesel	36 MJ/liter
Bensin	32 MJ/liter
Naturgas/biogas	33–38 MJ/Nm ³
Motorgas (LPG)	24 MJ/liter
Etanol	21 MJ/liter
Biodiesel	33 MJ/liter
Emulsionsbränsle	32 MJ/liter
Väte	11 MJ/Nm ³

Tabell 2: Kostnader för utsläpp inom vägtransporter (i 2007 års priser)

CO ₂	NO _x	NMHC	Partiklar
0,03–0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabell 3: Totalt antal km för vägtransportfordon under hela livscykeln

Fordonskategori (Kategorierna M och N enligt direktiv 2007/46/EG)	Totalt antal km under hela livscykeln
Personbilar (M ₁)	200 000 km
Lätta fordon i förvärvstrafik (N ₁)	250 000 km
Tunga lastbilar (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Bussar (M ₂ , M ₃)	800 000 km

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/1161**av den 20 juni 2019****om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 har unionen åtagit sig att verka för ett hållbart, konkurrenskraftigt, säkert och koldioxidsnålt energisystem. I kommissionens meddelande av den 22 januari 2014 med titeln *En klimat- och energipolitisk ram för perioden 2020–2030* fastställs ambitiösa åtaganden som innebär att unionen ska minska utsläppen av växthusgaser med minst 40 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivå, samt öka den förnybara energins andel av energianvändningen till minst 27 %, göra energibesparingar på minst 27 % och förbättra unionens energitrygghet, konkurrenskraft och hållbarhet. Sedan dess har Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 ⁽⁴⁾ fastställt andelen energi från förnybara källor till minst 32 % av unionens slutliga bruttoenergiförbrukning senast år 2030 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2002 ⁽⁵⁾ har fastställt ett nytt energieffektivitetsmål för unionen på minst 32,5 % senast år 2030.
- (2) I sitt meddelande av den 20 juli 2016 med titeln *En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet* angav kommissionen att unionen för att kunna uppfylla sina åtaganden utlovade vid den 21:a partskonferensen för Förenta Nationernas ramkonvention om klimatförändringar, som hölls i Paris 2015, måste påskynda utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn och att utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar därför stadigt måste fortsätta sin väg mot noll vid mitten av århundradet. Transportsektorns utsläpp av luftföroreningar är dessutom skadliga för hälsan och miljön och måste minskas kraftigt utan dröjsmål. Det kan uppnås genom en rad politiska initiativ, bland annat åtgärder för att stödja en omställning till kollektivtrafik samt offentlig upphandling för att främja rena fordon.
- (3) I sitt meddelande av den 31 maj 2017 med titeln *Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla* betonar kommissionen att en ökad produktion och användning av rena fordon, infrastruktur för alternativa bränslen och nya mobilitets tjänster som utnyttjar digitaliseringen och automatiseringen i unionen erbjuder stora fördelar för unionens medborgare, medlemsstater och företag. Dessa fördelar omfattar säkrare och smidigare rörelselösningar och minskad exponering för skadliga utsläpp. I talet den 13 september 2017 om tillståndet i unionen angavs också att ett av huvudmålen är att unionen ska bli världsledande i utfasningen av fossila bränslen.

⁽¹⁾ EUT C 262, 25.7.2018, s. 58.

⁽²⁾ EUT C 387, 25.10.2018, s. 70.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 april 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 13 juni 2019.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2002 av den 11 december 2018 om ändring av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet (EUT L 328, 21.12.2018, s. 210).

- (4) Enligt kommissionens meddelande med titeln *Europa på väg* ingår detta direktiv i ett andra paket av förslag som kommer att bidra till unionens utveckling mot utsläppsnål mobilitet. Paketet, som presenterades i kommissionens meddelande av den 8 november 2017 med titeln *Resultat för utsläppsnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare*, omfattar en kombination av utbuds- och efterfrågebaserade åtgärder som ska sätta unionen på rätt kurs mot utsläppsnål mobilitet och samtidigt stärka konkurrenskraften för unionens ekosystem för mobilitet. Främjandet av rena fordon bör ske parallellt med vidareutvecklingen av kollektivtrafiken som ett sätt att minska trängseln på vägarna och därmed minska utsläppen och förbättra luftkvaliteten.
- (5) Nya tekniska innovationer bidrar till att minska fordons koldioxidutsläpp och luft- och bullerföroreningar och samtidigt till att främja utfasning av fossila bränslen i transportsektorn. En ökad användning av utsläppsnåla och utsläppsfria vägfordon kommer att minska utsläppen av koldioxid och vissa andra föroreningar (partiklar, kväveoxider och icke-metankolväten) och därmed förbättra luftkvaliteten i städer och andra förorenade områden och samtidigt bidra till konkurrenskraft och tillväxt för unionsindustrin på de växande globala marknaderna för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon. Kommissionen bör sträva efter politiska åtgärder för att främja utbredd industriell användning av, och ökad tillverkningskapacitet för, sådan ny teknik i alla medlemsstater för att bidra till lika villkor och en balanserad utveckling i alla medlemsstater.
- (6) Marknadsprognoser pekar på fortsatt sjunkande inköspriser för rena fordon. Lägre drifts- och underhållskostnader medför att de totala ägandekostnaderna är mer konkurrenskraftiga redan i dag. De förväntat sjunkande inköspriserna kommer ytterligare att minska hindren för tillgängligheten och öka användningen av rena fordon på marknaden under nästa decennium.
- (7) Unionen är visserligen en av de ledande regionerna inom forskning och högvärdig miljöinnovation, men Asien och Stillahavsområdet har de största tillverkarna av batteridrivna elbussar och av batterier. Likaså drivs den globala marknadsutvecklingen inom batteridrivna elfordon av marknaderna i Kina och Förenta staterna. En ambitiös unionspolitik för upphandling av rena fordon kommer att bidra till att stimulera innovation och ytterligare främja unionsindustrins konkurrenskraft och tillväxt på de växande globala marknaderna för rena fordon och tillhörande teknisk infrastruktur. Såsom påpekades i meddelandet av den 3 oktober 2017 med titeln *Offentlig upphandling i och utanför EU* kommer kommissionen att fortsätta att gå i bräschen för att säkerställa lika villkor och verka för bättre tillgång till tredjeländers offentliga upphandlingsmarknader, bland annat för köp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon.
- (8) Med tanke på att det offentliga utgifter för varor, arbeten och tjänster stod för omkring 16 % av BNP 2018 kan offentliga myndigheter genom sin offentliga upphandlingspolicy främja och stödja marknader för innovativa varor och tjänster. För att nå det målet bör Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG⁽⁶⁾ innehålla klara och tydliga krav, bland annat tydliga, långsiktiga upphandlingsmål och en enkel beräkningsmetod för dem. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU⁽⁷⁾ och 2014/25/EU⁽⁸⁾ fastställs minimiregler för offentlig upphandling som samordnar det sätt på vilket upphandlande myndigheter och upphandlande enheter upphandlar arbeten, varor och tjänster. Dessa direktiv fastställer i synnerhet totala monetära tröskelvärden för att fastställa vilka offentliga kontrakt som ska omfattas av unionslagstiftningen för offentlig upphandling. Dessa tröskelvärden är även tillämpliga på direktiv 2009/33/EG.
- (9) Användningen av alternativbränslefordon kräver en tillräcklig laddnings- och tankningsinfrastruktur. Den 8 november 2017 antog kommissionen en handlingsplan för att stödja en snabbare utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen, bland annat förstärkt stöd till utbyggnaden av allmänt tillgänglig infrastruktur med hjälp av unionsmedel, för att bidra till att skapa gynnsammare villkor för omställningen till rena fordon, även i kollektivtrafiken. Kommissionen kommer att se över genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU⁽⁹⁾ senast den 31 december 2020 och kommer att lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av det direktivet om den anser att detta krävs utifrån översynen.

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5).

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

⁽⁸⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (10) Direktiv 2009/33/EG kompletterar unionens övergripande lagstiftning om offentlig upphandling och lägger till hållbarhetskriterier i syfte att främja marknaden för rena och energieffektiva fordon för vägtransporter. Kommissionen gjorde 2015 en efterhandsutvärdering av direktiv 2009/33/EG och kom fram till att det direktivet inte medförde ett ökat marknadsgenomslag för rena fordon i unionen, vilket framför allt berodde på brister i fråga om dess tillämpningsområde och bestämmelserna om fordonsinköp. I efterhandsutvärderingen drogs slutsatsen att direktivets effekter har varit mycket begränsade i fråga om minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och ökad konkurrenskraft för industrin.
- (11) Den konsekvensbedömning som gjordes av kommissionen vid översynen av direktiv 2009/33/EG visar fördelarna med att ändra den övergripande styrningsmetoden för upphandling av rena fordon på unionsnivå. I jämförelse med att förlita sig på internalisering av externa kostnader i de övergripande upphandlingsbesluten, kan minimimål för upphandling vara ett effektivt sätt att bidra till att nå målet att främja och stimulera marknadsgenomslaget för rena fordon, samtidigt som betydelsen av att beakta miljöaspekter i alla upphandlingsbeslut uppmärksammas. Det här tillvägagångssättet är fullt motiverat med tanke på fördelarna för unionsmedborgarna och företagen på medellång och lång sikt, då det ger tillräckligt med flexibilitet för upphandlande myndigheter och upphandlande enheter i valet av teknik som ska användas.
- (12) En utvidgning av tillämpningsområdet för direktiv 2009/33/EG till att inkludera sådant som leasing, hyra och hyrköp av fordon samt avtal om vissa tjänster säkerställer att alla relevanta upphandlingsmetoder omfattas. De tjänster som omfattas av tillämpningsområdet för detta direktiv, såsom kollektivtrafik på väg, passagerartransport på väg för särskilda ändamål, icke-reguljär passagerartransport samt särskilda post- och paketjänster och sophämtningstjänster, bör vara sådana tjänster där fordon som används i tillhandahållandet av tjänsterna omfattas av fordonskategorierna enligt detta direktiv och där de utgör en central del av avtalet. Dessa tjänster bör identifieras genom sina respektive koder i den gemensamma terminologin vid offentlig upphandling, som anges i bilagan. Befintliga avtal bör inte påverkas retroaktivt av detta direktiv.
- (13) Nyckelaktörerna förespråkar starkt en definition av rena fordon som tar hänsyn till kraven på att minska växthusgaser och luftföroreningar från lätta fordon. För att säkerställa tillräckliga incitament för att främja marknadsgenomslag för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i unionen bör bestämmelserna om offentlig upphandling av sådana fordon enligt detta direktiv anpassas till definitionen av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631⁽¹⁰⁾. De åtgärder som vidtas i enlighet med detta direktiv kommer att bidra till uppfyllande av kraven i de standarder som fastställs i förordning (EU) 2019/631. För att förbättra luftkvaliteten bör rena fordon prestera bättre än minimikraven för kväveoxid och ultrafina partiklar-partikelantal enligt gällande gränsvärden för utsläpp vid verklig körning. Utöver utsläppsfria fordon finns det i dag endast få lätta fordon med luftföroreningar på högst 80 % av de nuvarande utsläppsgränsvärdena. Sådana fordon väntas dock öka i antal de kommande åren, särskilt laddhybrider. En ambitiösare strategi för offentlig upphandling kan ge ytterligare en viktig marknadsstimulans.
- (14) Rena tunga fordon bör definieras genom användningen av alternativa bränslen i enlighet med direktiv 2014/94/EU. Om flytande biobränslen, syntetiska bränslen eller paraffiniska bränslen ska användas i de upphandlade fordonen måste de upphandlande myndigheterna och upphandlande enheterna, genom obligatoriska avtalsvillkor eller på andra lika effektiva sätt i det offentliga upphandlingsförfarandet, säkerställa att endast sådana bränslen kommer att användas i fordonen. Dessa bränslen får visserligen innehålla bränsletillsatser, som t.ex. i fallet med etanolbaserat bränsle för anpassade dieselmotorer ED95, men de bör inte blandas med fossila bränslen.
- (15) För att förbättra luftkvaliteten i kommunerna måste fordonsparken förnyas med rena fordon. Dessutom kräver den cirkulära ekonomins principer att produkterna får längre livslängd. Fordon som uppfyller kraven för rena fordon eller utsläppsfria fordon till följd av eftermontering bör därför också tas med i beräkningen för att uppnå de olika minimimålen för upphandling.

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (16) Lätta och tunga fordon används för olika ändamål och har olika nivåer av marknadsmognad, och det är en fördel om bestämmelserna om offentlig upphandling tar hänsyn till dessa skillnader. I konsekvensbedömningen konstaterades att marknaderna för utsläppsnåla och utsläppsfria stadsbussar karakteriseras av ökande marknadsmognad, medan marknaderna för utsläppsnåla och utsläppsfria lastbilar befinner sig i ett tidigare stadium av marknadsutveckling. Bussar (coaches) bör inte omfattas av detta direktiv, på grund av den begränsade marknadsmognaden för utsläppsnåla och utsläppsfria bussar (coaches), den offentliga upphandlingens relativt blygsamma roll i detta marknadssegment och sådana bussars särskilda operativa behov. I linje med angreppssättet i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009⁽¹⁾ och i föreskrift 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) är fordon i kategori M₃ med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare att betrakta som bussar, medan fordon i kategori M₃ med mycket begränsat eller inget utrymme för ståplatspassagerare är att betrakta som bussar (coaches). Med tanke på den mycket begränsade marknaden för tvåvåningsbussar och deras särskilda konstruktionsbegränsningar är det lämpligt att under den första referensperioden enligt detta direktiv tillämpa lägre minimimål för upphandling av utsläppsfria fordon i denna kategori av tunga fordon i medlemsstater där tvåvåningsbussar utgör en betydande del av den offentliga upphandlingen.
- (17) För att undvika oproportionerliga bördor för offentliga myndigheter och operatörer bör medlemsstaterna kunna undanta offentlig upphandling av vissa fordon med särskilda egenskaper kopplade till deras operativa behov från kraven i detta direktiv. Häribland ingår bepansrade fordon, ambulanser, likbilar, rullstolsanpassade fordon i kategori M₁, mobilkranar, fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser och fordon som är särskilt konstruerade och tillverkade eller anpassade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten. Sådana anpassningar kan handla om installation av särskild kommunikationsutrustning eller varningsljus. De krav som anges i detta direktiv bör inte tillämpas på fordon som är särskilt konstruerade och tillverkade för att utföra arbete och inte lämpar sig för att transportera passagerare eller varor. Till dessa fordon hör vägunderhållsfordon såsom snöplogar.
- (18) Ett fastställande av minimimål för upphandling av rena fordon som ska uppnås under två referensperioder som avslutas 2025 och 2030 på medlemsstatsnivå bör bidra till policysäkerhet på marknader där det behövs investeringar i utsläppsnål och utsläppsfri mobilitet. De fastställda minimimålen främjar skapandet av marknader rena fordon i hela unionen. De ger tid att anpassa förfarandena för offentlig upphandling och ger en tydlig signal till marknaden. Ett krav på att halva minimimålet för de bussar som upphandlas under ovanstående referensperioder ska uppfyllas genom upphandling av utsläppsfria bussar stärker dessutom åtagandet om utfasning av fossila bränslen i transportsektorn. Det bör noteras att trådbussar betraktas som utsläppsfria bussar förutsatt att de endast drivs med el eller endast använder ett utsläppsfritt drivsystem när de inte är anslutna till nätet, medan de i andra fall fortfarande räknas som rena fordon. I konsekvensbedömningen konstaterades att medlemsstaterna allt oftare fastställer nationella mål, beroende på sin ekonomiska kapacitet och hur allvarligt problemet är. Olika mål bör fastställas för olika medlemsstater i enlighet med deras ekonomiska kapacitet (bruttonationalprodukt per capita) och exponering för föroreningar (befolkningstäthet i tätorter). Den territoriella konsekvensbedömningen för detta direktiv visade att effekterna skulle spridas jämnt över unionens regioner.
- (19) Medlemsstaterna bör ha handlingsfrihet att fördela insatserna för att nå minimimålen på sitt territorium i enlighet med sin konstitutionella ram och sina transportpolitiska mål. Vid fördelningen av insatserna i en medlemsstat bör olika faktorer beaktas, såsom skillnader i ekonomisk kapacitet, luftkvalitet, befolkningstäthet, transportsystemens egenskaper, politiken för utfasning av fossila bränslen i transportsektorn och minskning av luftföroreningar eller andra relevanta kriterier.
- (20) På grund av utsläppen i bränsleleveranskedjan, från utvinning till tankning, samt på tillverkningen av komponenter och deras återvinningsbarhet, lämnar även fordon utan avgasutsläpp avtryck på miljön. För att stämma överens med hållbarhetsmålen bör batterier tillverkas med så liten miljöpåverkan som möjligt inom och utanför unionen, vilket särskilt gäller utvinningen av råmaterial som används vid batteritillverkningen. Främjande av teknik som griper sig an denna utmaning, såsom hållbara och återvinningsbara batterier, kan bidra till elfordons allmänna hållbarhet genom initiativ som t.ex. EU:s batteriallians och EU:s handlingsplan för batterier

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

och i samband med översynen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG⁽¹²⁾. Ett eventuellt beaktande av fordons koldioxidutsläpp under hela livscykeln och deras koldioxidutsläpp *från källa till hjul* bör övervägas för perioden efter 2030 med beaktande av relevanta bestämmelser i unionsrätten om hur de ska beräknas vid den tidpunkten.

- (21) I sin rekommendation av den 4 april 2017 till rådet och kommissionen som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin⁽¹³⁾ uppmanade Europaparlamentet medlemsstaterna att främja strategier för miljöanpassad offentlig upphandling, så att offentliga myndigheter köper in utsläppsfria fordon och fordon med mycket låga utsläpp till den egna fordonsparken eller till offentliga eller halvoffentliga bilpooler, och att fram till 2035 fasa ut nya fordon som släpper ut koldioxid.
- (22) Maximala effekter kan uppnås om den offentliga upphandlingen av rena fordon målinriktas mot områden som har en relativt hög grad av luft- och bullerföroreningar. Medlemsstaternas offentliga myndigheter uppmanas att särskilt fokusera på dessa områden när de genomför sina nationella minimimål för upphandling. Offentliga myndigheter uppmanas också att vidta åtgärder som t.ex. att ställa tillräckliga ekonomiska resurser till förfogande för upphandlande myndigheter och upphandlande enheter, för att undvika att kostnaderna för att efterleva minimimålen för upphandling enligt detta direktiv leder till högre biljettpriser för konsumenter eller till minskad kollektivtrafik eller motverkar utvecklingen av rena transporter som inte går på väg, såsom spårvagn och tunnelbana. Offentliga myndigheter bör låta tillhörande åtgärder avspeglas i sin rapportering enligt detta direktiv. För att inte detta direktiv ska bli oskäligt betungande och för att de resultat det kan ge ska bli optimala bör offentliga myndigheter få lämpligt tekniskt stöd.
- (23) Kollektivtrafiken står bara för en liten del av transportsektorns utsläpp. För att ytterligare främja utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn, förbättra luftkvaliteten och upprätthålla lika villkor mellan olika operatörer kan medlemsstaterna, under iakttagande av unionsrätten, besluta att införa liknande krav även för privata operatörer och tjänster som inte omfattas av detta direktiv, såsom taxi-, biluthyrnings- och bilpoolsföretag.
- (24) Beräkning av livscykelkostnader är ett viktigt verktyg för upphandlande myndigheter och upphandlande enheter för att täcka energi- och miljökostnaderna under ett fordonets livscykel, däribland kostnaderna för utsläpp av växthusgaser och andra förorenande ämnen baserat på en relevant metod för att fastställa penningvärdet. Med tanke på hur sällan metoden för beräkning av driftskostnaderna under hela livscykeln enligt direktiv 2009/33/EG har använts och på att upphandlande myndigheter och upphandlande enheter lämnat uppgifter om användning av egna metoder som skräddarsyttas efter deras specifika omständigheter och behov, bör användningen av någon viss metod inte vara obligatorisk, utan upphandlande myndigheter och upphandlande enheter bör själva kunna välja vilken metod för beräkning av livscykelkostnader som ska användas i deras upphandlingsförfaranden, på grundval av kriterierna för det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet enligt artikel 67 i direktiv 2014/24/EU och artikel 82 i direktiv 2014/25/EU, med beaktande av kostnadseffektiviteten under fordonets livscykel samt miljömässiga och sociala aspekter.
- (25) Rapporteringen om offentlig upphandling enligt detta direktiv bör ge en tydlig marknadsöversikt som möjliggör en effektiv övervakning av dess genomförande. Rapporteringen bör inledas med att medlemsstaterna lämnar in preliminära uppgifter till kommissionen senast den 2 augusti 2022 och fortsätta med en första uttömmande rapport om genomförandet av minimimålen för upphandling 2026 och därefter vart tredje år. Tidsfristen bör anpassas till befintliga rapporteringskrav enligt direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU. För att minimera det administrativa arbetet för offentliga organ och säkra en ändamålsenlig marknadsöversikt bör förenklad rapportering underlättas. Kommissionen kommer att tillhandahålla lösningar beträffande registrering och övervakning i databasen TED (Tender Electronic Daily Database) och säkerställa en uttömmande rapportering för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och andra alternativbränslefordon inom ramen för unionens gemensamma terminologi vid offentlig upphandling. Särskilda koder i den gemensamma terminologin vid offentlig upphandling kommer att underlätta registreringen och övervakningen i databasen TED.

⁽¹²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG av den 6 september 2006 om batterier och ackumulatorer och förbrukade batterier och ackumulatorer och om upphävande av direktiv 91/157/EEG (EUT L 266, 26.9.2006, s. 1).

⁽¹³⁾ EUT C 298, 23.8.2018, s. 140.

- (26) Marknadsgenomslaget för rena fordon och deras infrastruktur kan uppnås ytterligare genom riktade offentliga stödåtgärder på nationell nivå och unionsnivå. Sådana åtgärder inbegriper en ökad användning av unionsmedel för att stödja förnyelsen av kollektivtrafikens fordonspark och bättre kunskapsutbyte och anpassning av upphandlingen för att möjliggöra åtgärder i tillräckligt stor skala för att uppnå kostnadsminskningar och effekter på marknaden. Möjligheten att erhålla offentligt stöd för att främja uppbyggnaden av nödvändig infrastruktur för distribution av alternativa bränslen erkänns i riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd för 2014–2020 ⁽¹⁴⁾. Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 107 och 108 i detta, kommer emellertid att fortsätta att tillämpas på sådant offentligt stöd.
- (27) Riktade stödåtgärder för upphandling av rena fordon kan hjälpa de upphandlande myndigheterna och upphandlande enheterna. Inom den nuvarande fleråriga budgetramen för 2014–2020 förfogar unionen redan över en rad olika fonder för att stödja medlemsstater, lokala myndigheter och berörda operatörer i deras omställning till hållbar mobilitet. Särskilt de europeiska struktur- och investeringsfonderna är en viktig källa för att finansiera projekt för mobilitet i städer. Unionens forskningsprogram Horisont 2020, som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1291/2013 ⁽¹⁵⁾, finansierar forsknings- och innovationsprojekt för mobilitet i städer och smarta städer och samhällen, medan Fonden för ett sammanlänkat Europa, som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 ⁽¹⁶⁾, stöder uppbyggnad av relevant infrastruktur i urbana knutpunkter. Införandet av en definition av rena fordon och fastställandet av minimimål för upphandling av sådana fordon i detta direktiv kan bidra till att säkerställa en ännu mer riktad användning av unionens finansieringsinstrument, bland annat i nästa fleråriga budgetram för 2021–2027. Dessa stödåtgärder kommer att bidra till att minska de höga initiala investeringskostnaderna i infrastrukturförändringar och kommer att stödja utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn.
- (28) För att dessa potentiella förmåner ska kunna utnyttjas till fullo bör kommissionen ge medlemsstaterna vägledning om de olika unionsfonder som kan användas samt underlätta och strukturera medlemsstaternas utbyte av kunskap och bästa praxis för att främja inköp, leasing, hyra eller hyrköp av rena och energieffektiva vägtransportfordon som görs av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter. Kommissionen bör även fortsätta att ge teknisk och ekonomisk rådgivning till lokala myndigheter och operatörer genom instrument som t.ex. Europeiska centrumet för investeringsrådgivning, Jaspers och Jessica. Sådan rådgivning bör uppmuntra upphandlande myndigheter och upphandlande enheter att sammanföra sina resurser vid gemensam upphandling av utsläppsnåla och energieffektiva vägtransportfordon för att uppnå stordriftsfördelar och lättare nå målen i detta direktiv.
- (29) I syfte att maximera effekten av investeringar måste mobilitets- och stadsplaneringen samordnas bättre, t.ex. genom planer för hållbar mobilitet i städer. Planer för hållbar mobilitet i städer är planer som utvecklas horisontellt över politikområden och i samarbete med olika förvaltningsnivåer och kombinerar olika transportslag, trafiksäkerhet, godsleveranser, mobilitetsstyrning och intelligenta transportsystem. Sådana planer kan bli viktiga för att uppnå unionens mål om att minska koldioxidutsläpp, buller och luftföroreningar.
- (30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt format för medlemsstaternas rapporter och arrangemangen för hur de ska översändas. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹⁷⁾.
- (31) Senast den 31 december 2027 bör kommissionen se över genomförandet av direktiv 2009/33/EG. Översynen bör vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av det direktivet för perioden efter 2030, bland annat för att fastställa nya ambitiösa mål och utvidga tillämpningsområdet till andra fordonskategorier, såsom fordon i kategori L och byggmaskiner. Kommissionen bör i sin översyn även bedöma bland annat möjligheten att

⁽¹⁴⁾ EUT C 200, 28.6.2014, s. 1.

⁽¹⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1291/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Horisont 2020 – ramprogrammet för forskning och innovation (2014–2020) och om upphävande av beslut nr 1982/2006/EG (EUT L 347, 20.12.2013, s. 104).

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

anpassa detta direktiv till en eventuell metod för beräkning av koldioxidutsläpp under hela livscykeln och koldioxidutsläpp från källa till hjul som utvecklats inom ramen för EU:s utsläppsnormer för koldioxidutsläpp från fordon och möjligheten att främja hållbara och återvinningsbara batterier samt användning av däck med bäst klassificering och av regummerade däck.

- (32) Även om minimimålen för upphandling i detta direktiv inte tillämpas på unionens institutioner är det önskvärt om de föregår med gott exempel.
- (33) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att främja en omställning till utsläppsnål mobilitet genom att stimulera efterfrågan på rena fordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan, på grund av den gemensamma och långsiktiga politiska ramen och den planerade åtgärdens omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (34) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument av den 28 september 2011 ⁽¹⁸⁾ har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (35) Direktiv 2009/33/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2009/33/EG

Direktiv 2009/33/EG ska ändras på följande sätt:

1. Titeln ska ersättas med följande:

”Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppsnål mobilitet”.

2. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte och mål

Enligt detta direktiv ska medlemsstaterna säkerställa att upphandlande myndigheter och upphandlande enheter beaktar energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln, däribland energianvändning och koldioxidutsläpp, liksom utsläpp av vissa föroreningar, när de upphandlar vissa vägtransportfordon, i syfte att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon och förbättra transportsektorns bidrag till unionens miljö-, klimat- och energipolitik.”

3. Artikel 2 ska ersättas med följande:

”Artikel 2

Undantag

Medlemsstaterna får bevilja undantag från kraven i detta direktiv för fordon enligt artikel 2.2 d och 2.3 a och b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 (*), samt punkterna 5.2–5.5 och 5.7 i del A i bilaga I till den förordningen.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).”

⁽¹⁸⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

4. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på upphandling genom
 - a) avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon som tilldelas av upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter, i den mån dessa omfattas av skyldigheter att tillämpa upphandlingsförfarandena enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU (*) och 2014/25/EU (**),
 - b) avtal om allmän trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 (***), där syftet är att tillhandahålla passagerartransport på väg över ett tröskelvärde som ska fastställas av medlemsstaterna och som inte överskrider det tillämpliga tröskelvärdet i artikel 5.4 i den förordningen,
 - c) tjänsteavtal enligt tabell 1 i bilagan till detta direktiv, i den mån de upphandlande myndigheterna eller upphandlande enheterna omfattas av skyldigheter att tillämpa upphandlingsförfarandena i direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU.

Detta direktiv ska endast tillämpas på sådana avtal för vilka en anbudsinfördran har skickats ut efter den 2 augusti 2021 eller, i de fall en anbudsinfördran inte krävs, om den upphandlande myndigheten eller upphandlande enheten har påbörjat upphandlingsförfarandet efter det datumet.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på

- a) fordon enligt artikel 2.2 a, b och c och 2.3 c i förordning (EU) 2018/858,
- b) fordon i kategori M₃, utom klass I- och klass A-fordon, enligt definitionerna i artikel 3.2 och 3.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 (****).

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

(**) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

(***) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

(****) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).”

5. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *upphandlande myndighet*: upphandlande myndighet enligt definitionerna i artikel 2.1.1 i direktiv 2014/24/EU och artikel 3 i direktiv 2014/25/EU.
2. *upphandlande enhet*: upphandlande enhet enligt definitionen i artikel 4 i direktiv 2014/25/EU.
3. *vägtransportfordon*: ett fordon i kategori M eller N enligt definitionerna i artikel 4.1 a och b i förordning (EU) 2018/858.

4. *rent fordon*:

- a) ett fordon i kategori M₁, M₂ eller N₁ med maximalt koldioxidutsläpp, uttryckt som g/km, och med utsläpp av föroreningar under faktisk körning som understiger en procentandel av de tillämpliga utsläppsgränser som anges i tabell 2 i bilagan, eller
 - b) ett fordon i kategori M₃, N₂ eller N₃ som använder alternativa bränslen enligt definitionerna i artikel 2.1 och 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU (*), utom bränslen som framställs av råvaror som medför hög risk för indirekt ändrad markanvändning och för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager observeras i enlighet med artikel 26 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 (**). När fordon använder flytande biobränslen, syntetiska bränslen och paraffiniska bränslen ska dessa bränslen inte blandas med konventionella fossila bränslen.
5. *utsläppsfritt tungt fordon*: ett rent fordon enligt definitionen i punkt 4 b i denna artikel utan förbränningsmotor, eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO₂/kWh, uppmätt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 (***) och dess genomförandeåtgärder, eller som släpper ut mindre än 1 g CO₂/km, uppmätt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (****) och dess genomförandeåtgärder.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

(***) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).

(****) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1)."

6. Artikel 5 ska ersättas med följande:

"Artikel 5

Minimimål för upphandling

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att upphandling av fordon och tjänster enligt artikel 3 uppfyller minimimålen för upphandling när det gäller rena lätta fordon enligt tabell 3 i bilagan och när det gäller rena tunga fordon enligt tabell 4 i bilagan. Dessa mål uttrycks som en minsta procentandel rena fordon av det totala antalet vägtransportfordon som omfattas av samtliga avtal enligt artikel 3 som tilldelats från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025 för den första referensperioden och mellan den 1 januari 2026 och den 31 december 2030 för den andra referensperioden.
2. Vid beräkningen av minimimål för upphandling ska den dag som ska beaktas för den offentliga upphandlingen vara den dag då upphandlingsförfarandet slutförs genom tilldelning av avtalet.
3. Fordon som uppfyller definitionen av rent fordon enligt artikel 4.4 eller av utsläppsfritt tungt fordon enligt artikel 4.5 till följd av eftermontering får räknas som rena fordon respektive utsläppsfria tunga fordon när det gäller att uppnå minimimålen för upphandling.
4. I samband med avtal enligt artikel 3.1 a ska antalet vägtransportfordon som köpts in, leasats, hyrts eller hyrköpts inom varje avtal beaktas vid bedömningen av om minimimålen för upphandling har uppnåtts.
5. I samband med avtal enligt artikel 3.1 b och c ska antalet vägtransportfordon avsedda att användas för tillhandahållande av tjänsterna som ingår i varje avtal beaktas vid bedömningen av om minimimålen för upphandling har uppnåtts.
6. Om nya mål för perioden efter den 1 januari 2030 inte antas ska målen för den andra referensperioden fortsätta att tillämpas och beräknas i enlighet med punkterna 1–5 under efterföljande femårsperioder.

7. Medlemsstaterna får tillämpa, eller tillåta att deras upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter tillämpar, högre nationella mål eller strängare krav än de som anges i bilagan.”

7. Artiklarna 6 och 7 ska utgå.

8. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Utbyte av kunskap och bästa praxis

Kommissionen ska underlätta och strukturera medlemsstaternas utbyte av kunskap om och bästa praxis för främjande av upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon som görs av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter.”

9. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 9 i direktiv 2014/94/EU.

Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande ska det förfarandet avslutas utan resultat om, inom tidsfristen för att avge yttrandet, kommitténs ordförande så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”

10. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Rapportering och översyn

1. Senast den 2 augusti 2022 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att genomföra detta direktiv och om sina avsikter avseende framtida genomförandeåtgärder, däribland tidsplanering och eventuell insatsfördelning mellan olika förvaltningsnivåer, samt lämna all annan information som medlemsstaten anser relevant.

2. Senast den 18 april 2026, och därefter vart tredje år, ska medlemsstaterna lämna en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv. Dessa rapporter ska åtfölja de rapporter som föreskrivs i artikel 83.3 andra stycket i direktiv 2014/24/EU och i artikel 99.3 andra stycket i direktiv 2014/25/EU och ska innehålla information om de åtgärder som vidtagits för att genomföra det här direktivet, framtida genomförandeåtgärder samt all annan information som medlemsstaten anser relevant. Dessa rapporter ska även innehålla information om hur många fordon och vilka fordonskategorier som omfattas av avtalen enligt artikel 3.1 i det här direktivet, baserat på de uppgifter som lämnats av kommissionen i enlighet med punkt 3 i den här artikeln. Informationen ska följa de kategorier som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002 (*).

3. För att bistå medlemsstaterna i deras rapporteringsskyldigheter ska kommissionen sammanställa och offentliggöra information om hur många fordon och vilka fordonskategorier som omfattas av avtalen enligt artikel 3.1 a och c i detta direktiv genom att hämta de relevanta uppgifterna från meddelanden om kontraktstilldelning som offentliggjorts på databasen TED (Tender Electronic Daily Databas) i enlighet med direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU.

4. Senast den 18 april 2027, och därefter vart tredje år, ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv, med närmare uppgifter om de åtgärder som medlemsstaterna vidtagit i detta avseende, på grundval av de rapporter som avses i punkt 2.

5. Senast den 31 december 2027 ska kommissionen se över genomförandet av detta direktiv och, om så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av direktivet för perioden efter 2030, bland annat för att fastställa nya mål och införa andra fordonskategorier, såsom två- och trehjuliga fordon.

6. Kommissionen ska anta genomförandeakter i enlighet med artikel 9.2 för att fastställa formatet för de rapporter som avses i punkt 2 i den här artikeln och arrangemangen för hur de ska översändas.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002 av den 5 november 2002 om en gemensam terminologi vid offentlig upphandling (CPV) (EGT L 340, 16.12.2002, s. 1)."

11. Bilagan ska ersättas med texten i bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 2 augusti 2021 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 20 juni 2019.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

G. CIAMBA

Ordförande

BILAGA

”BILAGA

INFORMATION FÖR INFÖRANDE AV MINIMIMÅL FÖR UPPHANDLING AV RENA VÄGTRANSPORTFORDON TILL STÖD FÖR UTSLÄPPSSNÅL MOBILITET I MEDLEMSSTATERNA

Tabell 1: Koder i den gemensamma terminologin vid upphandling (CPV) för tjänster som avses i artikel 3.1 c

CPV-kod	Beskrivning
60112000-6	Kollektivtrafik på väg
60130000-8	Passagerartransport på väg för särskilda ändamål
60140000-1	Icke-reguljär passagerartransport
90511000-2	Sophämtning
60160000-7	Posttransporter på väg
60161000-4	Pakettransporter
64121100-1	Postutdelning
64121200-2	Paketutlämning

Tabell 2: Utsläppströsklar för rena lätta fordon

Fordonskategorier	Till och med den 31 december 2025		Från och med den 1 januari 2026	
	Koldioxid (g/km)	Utsläpp av luftföroreningar (RDE) ⁽¹⁾ som en procentandel av utsläppsgränser ⁽²⁾	Koldioxid (g/km)	Utsläpp av luftföroreningar (RDE) ⁽¹⁾ som en procentandel av utsläppsgränser ⁽²⁾
M ₁	50	80 %	0	Ej tillämpligt
M ₂	50	80 %	0	Ej tillämpligt
N ₁	50	80 %	0	Ej tillämpligt

⁽¹⁾ De angivna maximala utsläppen vid verklig körning (RDE, Real Driving Emissions) av partikelantal i antal/km (PN, Particulate Number) och av kväveoxider (NO_x) i mg/km, såsom dessa rapporteras i punkt 48.2 i intyget om överensstämmelse enligt bilaga IX till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (*), för både hela RDE-trippen och stadskörningsdelen av RDE-trippen.

⁽²⁾ De tillämpliga utsläppsgränserna som fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 eller dess efterföljare.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

Tabell 3: Minimimål vid upphandling för andelen rena lätta fordon i enlighet med tabell 2 av det totala antalet lätta fordon som omfattas av avtalen i artikel 3 på medlemsstatsnivå

Medlemsstat	Från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030
Luxemburg	38,5 %	38,5 %
Sverige	38,5 %	38,5 %
Danmark	37,4 %	37,4 %
Finland	38,5 %	38,5 %
Tyskland	38,5 %	38,5 %
Frankrike	37,4 %	37,4 %
Förenade kungariket	38,5 %	38,5 %
Nederländerna	38,5 %	38,5 %
Österrike	38,5 %	38,5 %
Belgien	38,5 %	38,5 %
Italien	38,5 %	38,5 %
Irland	38,5 %	38,5 %
Spanien	36,3 %	36,3 %
Cypern	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Grekland	25,3 %	25,3 %
Slovenien	22 %	22 %
Tjeckien	29,7 %	29,7 %
Estland	23,1 %	23,1 %
Slovakien	22 %	22 %
Litauen	20,9 %	20,9 %
Polen	22 %	22 %
Kroatien	18,7 %	18,7 %
Ungern	23,1 %	23,1 %
Lettland	22 %	22 %
Rumänien	18,7 %	18,7 %
Bulgarien	17,6 %	17,6 %

Tabell 4: Minimimål vid upphandling för andelen rena tunga fordon av det totala antalet tunga fordon på medlemsstatsnivå som omfattas av avtalen i artikel 3 på medlemsstatsnivå (*)

Medlemsstat	Lastbilar (fordonskategori N ₂ och N ₃)		Bussar (fordonskategori M ₃) (*)	
	Från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030	Från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030
Luxemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Sverige	10 %	15 %	45 %	65 %
Danmark	10 %	15 %	45 %	65 %
Finland	9 %	15 %	41 %	59 %
Tyskland	10 %	15 %	45 %	65 %
Frankrike	10 %	15 %	43 %	61 %
Förenade kungariket	10 %	15 %	45 %	65 %
Nederländerna	10 %	15 %	45 %	65 %
Österrike	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgien	10 %	15 %	45 %	65 %
Italien	10 %	15 %	45 %	65 %
Irland	10 %	15 %	45 %	65 %
Spanien	10 %	14 %	45 %	65 %
Cypern	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Grekland	8 %	10 %	33 %	47 %
Slovenien	7 %	9 %	28 %	40 %
Tjeckien	9 %	11 %	41 %	60 %
Estland	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovakien	8 %	9 %	34 %	48 %
Litauen	8 %	9 %	42 %	60 %
Polen	7 %	9 %	32 %	46 %
Kroatien	6 %	7 %	27 %	38 %
Ungern	8 %	9 %	37 %	53 %
Lettland	8 %	9 %	35 %	50 %

Medlemsstat	Lastbilar (fordonskategori N ₂ och N ₃)		Bussar (fordonskategori M ₃) (*)	
	Från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030	Från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030
Rumänien	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgarien	7 %	8 %	34 %	48 %

(*) Halva minimimålet för andelen rena bussar måste uppfyllas genom upphandling av utsläppsfria bussar enligt definitionen i artikel 4.5. Detta krav sänks till en fjärdedel av minimimålet för den första referensperioden om över 80 % av alla bussar som omfattas av samtliga avtal enligt artikel 3 som tilldelats under den perioden i en medlemsstat är tvåvåningsbussar.”