

Lagrådsremiss

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

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 17 februari 2022

Tomas Eneroth

Gunilla Svedberg
(Infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås 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 innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att de avtal som tilldelas efter upphandling av fordon och vissa tjänster, bl.a. kollektivtrafik, uppfyller krav på en minsta andel miljöanpassade fordon, s.k. minimimål. Minimimålen avser referensperioder och skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. Målen är också uppdelade mellan olika slag av fordon.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	12
3	Ärendet och dess beredning	14
4	Direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar	14
5	Gällande rätt	15
5.1	Det generella upphandlingsregelverket	15
	Upphandlingslagarna	15
	Annonsering och statistik om offentlig upphandling	15
	Särskild nomenklatur	16
5.2	Lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster	17
5.3	Lagen om kollektivtrafik	17
6	Skärpta miljökrav vid upphandling av fordon	18
6.1	Författningsform och lagens rubrik	18
6.2	Ord och uttryck i lagen	19
6.2.1	Betydelsen av vissa ord enligt andra författningar	19
6.2.2	Vad som avses med lätt bil och ren lätt bil	20
6.2.3	Vad som avses med ren tung buss, ren tung lastbil och alternativa drivmedel	22
6.2.4	Vad som avses med utsläppsfri buss	25
6.2.5	Referensperioder	26
6.2.6	Bemyndiganden	27
6.3	Lagens tillämpningsområde	27
6.3.1	Direktivstyrda upphandlingar	27
6.3.2	Köp, leasing, hyra och hyrköp av bilar	30
6.3.3	Köp av vissa tjänster	30
6.3.4	Tjänstekoncessioner för kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikkförförordning	32
6.3.5	Undantag från lagens tillämpningsområde	33
6.4	Andra eller strängare krav vid upphandling	36
6.5	Minimimålen för Sverige vid upphandling	36
6.5.1	Vilka är minimimålen som ska uppnås?	36
6.5.2	Upphandlande myndigheter och enheter ska uppfylla minimimålen	37
6.5.3	Hur minimimålen ska uppfyllas	39
6.5.4	Ett bemyndigande om undantag från kraven	41
6.6	Rapportering, uppgifter och uppföljning	42
6.6.1	Rapportering och uppföljning nationellt	42

6.6.2	Rapportering och uppföljning till EU bör inte regleras i lag	44
7	Ikraftträdande	45
8	Konsekvenser	45
8.1	Konsekvenser för staten	45
8.2	Konsekvenser för kommuner och regioner.....	47
8.3	Konsekvenser för företag	49
8.4	Konsekvenser för miljön	49
8.5	Konsekvenser på övriga områden.....	50
9	Författningskommentar.....	51
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster	51
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	59
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon	61
Bilaga 2	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	69
Bilaga 3	Promemorians lagförslag.....	84
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	93

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster,
2. lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 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 kollektivtrafiktjänster²

dels att 4–7 §§ ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 4 och 6 §§ ska utgå,

dels att nuvarande 2 och 3 §§ ska betecknas 5 och 7 §§,

dels att rubriken till lagen samt den nya 5 § ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 2 § ska sättas närmast före den nya 5 §,

dels att det ska införas tio nya paragrafer, 2–4, 6 och 8–13 §§, och närmast före 2, 8 och 11 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Föreslagen lydelse

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

Ord och uttryck i lagen

2 §

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

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,

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 av

4 § 2016:1159

7 § 2016:1159.

om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46.

3 §

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. under den första referensperioden: en lätt bil vars utsläpp uppgår till

a) högst 50 gram koldioxid per kilometer, och

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

2. under den andra referensperioden och under varje följande femårsperiod: en lätt bil som 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 vars utsläpp uppgår till

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 och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

4 §

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

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.*

Lagen gäller inte köp eller leasing av bilar som

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

5 §³

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,
 - 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.

Av 4 a kap. 5 § andra stycket lagen (2010:1065) om kollektivtrafik framgår att denna lag även gäller vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss.

räddningstjänsten eller ordningsmakten, eller

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

6 §

Lagen gäller inte i fråga om

1. bussar med en totalvikt som överstiger 5 ton och som inte är klass 1- eller 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 typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem,

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

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

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

Krav vid upphandling

8 §

En upphandlande myndighet eller enhet ska för varje referensperiod och för varje följande femårsperiod uppfylla kraven i 9 och 10 §§ genom de avtal som myndigheten eller enheten tilldelar efter upphandlingar som omfattas av denna lag.

I fråga om ett avtal om tjänster ska antalet bilar som är avsedda att användas för att tillhandahålla de tjänster som ingår i avtalet utgöra

underlag för beräkningen av om kraven är uppfyllda.

9 §

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 de tilldelade avtalen omfattar.

10 §

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 de tilldelade avtalen 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 de tilldelade avtalen omfattar.

Minst hälften av de rena tunga bussar som anges i första och andra styckena ska utgöras av utsläppsfria bussar. För den första referensperioden får dock andelen utsläppsfria bussar i stället utgöra en fjärdedel av andelen rena tunga bussar om mer än 80 procent av samtliga bussar i de tilldelade avtalen är tvåvåningsbussar.

Bemyndiganden

11 §

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag i fråga om

1. vilka upphandlande myndigheter och enheter som ska uppfylla kraven i 8–10 §§, och

2. den andel rena bilar som tilldelade avtal ska omfatta.

12 §

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om betydelsen av uttrycket alternativa drivmedel i denna lag och i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om betydelsen av ordet elfordon i denna lag och i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

13 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om uppgiftsskyldighet för de upphandlande myndigheterna och enheterna i fråga om de avtal som myndigheterna eller enheterna har tilldelat efter upphandlingar som omfattas av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

2.2 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.

5 §²

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

Vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss ska även lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar

¹ Senaste lydelse 2016:1212.

² Senaste lydelse 2016:1212.

och vissa *kollektivtrafiktjänster* och vissa *tjänster inom väg-*
tillämpas. *transportområdet* tillämpas.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

3 Ärendet och dess beredning

En promemoria om genomförandet av 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, nedan kallat ändringsdirektivet, har tagits fram inom Infrastrukturdepartementet. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, nedan kallat grunddirektivet, finns i *bilaga 1*, ändringsdirektivet i *bilaga 2* och promemorians lagförslag i *bilaga 3*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissyttrandena finns tillgängliga på regeringens webbplats (www.regeringen.se) och i Infrastrukturdepartementet (I2021/00867).

4 Direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar

Syftet med grunddirektivet 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 grunddirektivet visar att effekterna av direktivet har varit mycket begränsade. Det beror på att tillämpningsområdet är för begränsat och kraven som ställs på inköp av fordon antingen är för otydliga eller för komplicerade. För att förstärka den offentliga upphandlingens betydelse för att främja marknadsintroduktion av rena och energieffektiva vägtransportfordon antogs ändringsdirektivet. Ändringarna är 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. Ändringsdirektivet, liksom grunddirektivet, är ett minimidirektiv med en gemensam lägsta nivå för att uppnå de miljömål som anges i artikel 191 i fördraget om EU:s funktionssätt. Medlemsstaterna ska säkerställa att upphandling av fordon och tjänster uppfyller vissa minimimål. 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. Grunddirektivets titel har ersatts med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppsnål mobilitet.

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

5 Gällande rätt

5.1 Det generella upphandlingsregelverket

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).

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 t.ex. 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. LUK ska tillämpas av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter.

Annonsering och statistik om offentlig upphandling

Annonsering

Bestämmelser om annonsering av upphandling finns i huvudsak i 10 kap. LOU och 10 kap. LUF. I upphandlingsförordningen (2016:1162) finns närmare bestämmelser om annonsering. För direktivstyrda upphandlingar

är den närmare utformningen av annonser fastställd av kommissionen 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.

Det är inte enbart en anbudsinfordran som ska annonseras utan som huvudregel även resultatet av en upphandling (efterannonsering), se 10 kap. 4 § LOU och 10 kap. 5 § LUF. Vad en efterannons ska innehålla framgår av genomförandeförordning (EU) 2015/1986. Sammanfattningsvis är det inte avtalet i sig som ska annonseras utan vissa delar av avtalets innehåll.

Annonsdatabaser och statistikdatabas

Den 1 juli 2020 trädde lagen (2019:668) om upphandlingsstatistik och förordningen (2020:332) om upphandlingsstatistik i kraft. 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.

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. Den 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 om CPV-koder i upphandlingslagarna framgår av prop. 2015/16:195 s. 463 f.

5.2 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 grunddirektivet och 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.

5.3 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 (EU:s kollektivtrafikförordning) den huvudsakliga rättsakten i fråga om hur avtal om allmän trafik på området ska tilldelas.

Enligt EU:s kollektivtrafikförordning kan ett avtal om allmän trafik tilldelas som en tjänstekoncession. 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 EU:s kollektivtrafikförordning.

6 Skärpta miljökrav vid upphandling av fordon

6.1 Författningsform och lagens rubrik

Regeringens förslag: Ändringsdirektivet 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.

Dynamiska hänvisningar till EU-rättsakter ska användas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande lag ändras och får ny rubrik

Grunddirektivet har i allt väsentligt genomförts genom lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Även om de ändringar som gjorts genom ändringsdirektivet är betydande, är syftet med regleringen detsamma. Det är rimligt och ändamålsenligt att ändringarna i direktivet 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.

Hänvisningsteknik

De föreslagna ändringarna i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet innehåller hänvisningar till bestämmelser i EU-förordningar. Hänvisningar till EU-rättsakter kan göras antingen statiska eller dynamiska. En statisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i en viss angiven lydelse. En dynamisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Utgångspunkten är att hänvisningstekniken bör vara statisk. Fordonsområdet utvecklas dock ständigt och förändringarna sker ofta snabbt. För att säkerställa att ändringar i de förordningar som lagen hänvisar till får omedelbart genomslag är det lämpligt att hänvisningarna dit görs dynamiska. Medlemsstaterna är vidare skyldiga att ge EU-förordningar ändamålsenlig verkan. Det följer av principen om EU-rättens effektivitet och lojalitetsprincipen. För att dessa principer ska kunna uppfyllas är det också mest ändamålsenligt att hänvisningarna görs dynamiska. Hänvisningarna i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet bör alltså vara dynamiska, dvs. avse respektive förordning i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

6.2 Ord och uttryck i lagen

6.2.1 Betydelsen av vissa ord enligt andra författningar

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

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

Andra ord och uttryck än de som särskilt anges i lagen ska ha samma betydelse som i lagen om offentlig upphandling och lagen om upphandling inom försörjningssektorerna.

Definitionerna av leasing och livslängd ska tas bort liksom hänvisningen till EU:s kollektivtrafikförordning och lagen om upphandling av koncessioner.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 4.1–4.3 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet, liksom i tidigare lydelse, innehåller definitioner av upphandlande myndighet, upphandlande enhet och vägtransportfordon.

Artikel 4 i sin lydelse enligt grunddirektivet genomfördes i 4 § lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, 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 kollektivtrafikföretag, allmän trafikplikt och avtal om allmän trafik. De närmare övervägandena framgår av prop. 2010/11:118 s. 26 f.

Definitionen av bil skulle i och för sig kunna kvarstå, i enlighet med vad som framgår av 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 vägtrafikdefinitioner beträffande betydelsen av dessa beteckningar.

Som framgår av avsnitt 6.3.5 föreslås att Sverige utnyttjar den möjlighet till undantag för fordon avsedda för särskilda ändamål som ges i artikel 2 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet. 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 ett sådant som undantas.

Andra ord och uttryck än de som anges i 2 och 3 §§ och som används i lagen bör ha samma betydelse som i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, LOU, och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF. Det innebär bl.a. att definitionerna av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter i LOU och LUF gäller.

Enligt förslaget i avsnitt 6.3.2 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. När lagen nu föreslås omfatta samtliga nämnda varianter av nyttjanderätter finns det inget behov av att definiera de skilda orden. Definitionen av leasing bör därför tas bort.

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

Förslaget i avsnitt 6.3.3 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 6.3.4 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 tjänster inom vägtransportområdet förklara vad som avses med vissa ord och uttryck som används i EU:s kollektivtrafikförordning. Den hittillsvarande definitionen i 5 § bör därför tas bort.

6.2.2 Vad som avses med lätt bil och ren lätt bil

Regeringens 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 vid verklig körning (RDE) 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Svenska Taxiförbundet anser att den nya definitionen av ren bil medför risk för att existerande taxiflotta till stor del måste bytas ut i förtid. Transportstyrelsen anser att det tydligare bör framgå att det är de rena lätta bilarnas deklarerade RDE-värde som ska uppfylla kravet på ett utsläpp som är mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna under den första referensperioden.

Skälen för regeringens förslag

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 av 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 av högst 12 ton och N₃ en tung lastbil med en totalvikt över 12 ton.

Uttrycket rent fordon i artikel 4.4 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet är uppdelat i

- a) som omfattar kategorierna M₁, M₂ och N₁ och
- b) som omfattar kategorierna M₃, N₂ och N₃.

I bilagan till ändringsdirektivet 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 indelningar. I lagen bör dock fordon betecknas bil.

Ändringsdirektivet

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 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet ha ett maximalt koldioxidutsläpp, uttryckt som gram per kilometer och utsläpp av föroreningar under verklig 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 utsläppen av luftföroreningar vid verklig körning (RDE, Real Driving Emissions) ska vara mindre än 80 procent av utsläppsgränserna. De så kallade RDE-värdena, partiklar och kväveoxider (NO_x), avser de värden 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"). Av artikel 8 i 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 marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon framgår att hänvisningen numera avser punkt 48.2 i bilaga VIII del 2 till genomförandeförordningen. De tillämpliga utsläppsvärdena är de som fastställs i bilaga I 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 dess genomförandeåtgärder.

För tiden från och med den 1 januari 2026 och därefter 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 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

När uttrycket en ren lätt bil definieras måste de tidsmässigt skilda utsläppströsklarna beaktas. För den första referensperioden är kravet ett utsläpp av koldioxid som inte överstiger 50 gram per kilometer i förening med ett utsläpp av partiklar och kväveoxider vid verklig körning (enligt testmetoden RDE) som är mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgrensarna. Som *Transportstyrelsen* påpekar bör det tydliggöras vilket värde man ska utgå från vid bedömningen av om ett fordon uppfyller utsläppsnivåerna. Utgångspunkten bör vara det RDE-värde som registrats för fordonet i vägtrafikregistret. Den närmare innebörden av tillämpliga utsläppsgrensar bör föreskrivas på förordningsnivå.

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

Definitionen av en ren lätt bil innebär att det i huvudsak är elbilar och bränslecellsbilar som drivs med vätgas vars koldioxidutsläpp är noll som kommer att klara kraven. Bränslecellsbilar bedöms dock ha en låg marknadsandel i vart fall till 2030. Till dess kommer de rena lätta bilarna huvudsakligen att utgöras av elbilar. Under den första referensperioden kan även laddhybrider, dvs. bilar som har förbränningsmotor och som kan laddas externt, klara kraven.

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 bör anses som en sådan bil.

6.2.3 Vad som avses med ren tung buss, ren tung lastbil och alternativa drivmedel

Regeringens 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 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Åkeriföretag* är positivt till definitionen av ren tung lastbil men vill ha tydligare riktlinjer för vad som gäller för inblandning av tändförstärkare.

Skälen för regeringens förslag

Ändringsdirektivet

Ett rent tungt fordon, dvs. en buss med en totalvikt över 5 ton eller en tung lastbil, är enligt artikel 4.4 b i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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. omarbetade 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 bl.a.

- 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 det omarbetade förnybartdirektivet 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 2030. Det omarbetade förnybartdirektivet har genomförts genom ändringar i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (hållbarhetslagen), lagen (1994:1776) om skatt på energi och lagen (2011:1200) om elcertifikat. 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 artiklarna 7 och 25 för biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen som framställs ur livsmedels- och fodergrödor. Det 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 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet gäller för att ett bränsle ska vara alternativt, och därmed kunna användas av ett definitionsmässigt rent tungt fordon, är med hänvisningarna till direktiv 2014/94/EU komplexa. Mot den bakgrunden finns det en anledning att dela upp innehållet i definitionen av rena tunga fordon på så sätt att uttrycket alternativa bränslen definieras särskilt. Med beaktande av hur ordet 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, t.ex. 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.

Både ordet elfordon och uttrycket alternativt drivmedel kan behöva definieras mer detaljerat, se avsnitt 6.2.6.

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 däremot i 2 a § förordningen (2016:917) om krav på installationer för alternativa driv-

medel. Eftersom artikel 2.1 i direktiv 2014/94/EU innehållsmässigt har genomförts som beskrivits ovan, finns inte skäl att nu införa en annan grundläggande betydelse av uttrycket alternativa drivmedel i lagtexten. En komplettering med en uppräkningslista av vad som är eller inte är alternativa drivmedel bör på motsvarande sätt göras på förordningsnivå. 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 sådana ”rena” drivmedel kan vara etanolbränslet ED95 eller HVO100. För fordon som är godkända för att köras på HVO100 är det inte möjligt att utifrån fordonets egenskaper bedöma om det kan räknas som ett rent fordon. Fordonet kan ju också köras på konventionell diesel.

Eftermontering

När det gäller eftermontering är förutsättningarna desamma som för rena lätta bilar, se avsnitt 6.2.2.

6.2.4 Vad som avses med utsläppsfri buss

Regeringens 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Ändringsdirektivet

Ett utsläppsfritt tungt fordon är enligt artikel 4.5 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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 och dess genomförandeåtgärder.

Vad som är en utsläppsfri buss

Definitionen av utsläppsfritt tungt fordon i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet avser samma kategorier av tunga fordon som nämns i avsnitt 6.2.3 men minimimålen enligt artikel 5.1 och tabell 4 i bilagan till grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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. En utsläppsfri buss är i praktiken alltså en elbuss eller en vägasdriven bränslecellsbus.

Eftermontering

När det gäller eftermontering är förutsättningarna desamma som för rena lätta bilar respektive rena tunga bussar och tunga lastbilar, se avsnitt 6.2.2 och 6.2.3.

6.2.5 Referensperioder

Regeringens 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 5.1 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet, 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, bl.a. 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 definieras inte i direktivet. 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 genomgående den första och den andra referensperioden användas som definierade uttryck i lagen.

6.2.6 Bemyndiganden

Regeringens förslag: Regeringen ska få meddela ytterligare föreskrifter om betydelsen av uttrycket alternativa drivmedel i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet och i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen ska få meddela föreskrifter om betydelsen av ordet elfordon i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet och i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Promemorian innehåller inte något motsvarande förslag.

Remissinstanserna: *Ekobrottsmyndigheten* ifrågasätter om definitionerna av vissa ord och uttryck bör meddelas på förordningsnivå med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Skälen för regeringens förslag: Som framgår ovan i detta avsnitt kommer de flesta ord och uttryck som används i lagen att definieras där. Det finns dock vissa ord och uttryck som kräver en ganska detaljerad beskrivning. Vidare finns det skäl att anta att innebörden av vissa ord och uttryck kan behöva anpassas till den snabba tekniska utvecklingen. Mot den bakgrunden och med anledning av *Ekobrottsmyndighetens* synpunkt bör särskilda bemyndiganden införas. Utöver den möjlighet till verkställighetsföreskrifter som framgår av 8 kap. 7 § regeringsformen bör regeringen bemyndigas att närmare precisera betydelsen av uttrycket alternativa drivmedel och ordet elfordon i lagen och i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

6.3 Lagens tillämpningsområde

6.3.1 Direktivstyrda upphandlingar

Regeringens förslag: Lagen ska gälla alla upphandlingar över tröskelvärdena som omfattas av lagen om offentlig upphandling och lagen om upphandling inom försörjningssektorerna. Lagen ska däremot inte gälla upphandlingar som omfattas av lagen om upphandling av koncessioner.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att lagen ska omfatta alla upphandlingar, såväl direktivstyrda som icke direktivstyrda, men med undantag för situationer där direktupphandlingar får användas.

Remissinstanserna: *Konkurrensverket*, *Skatteverket*, *Sveriges Kommuner och Regioner* samt *Upphandlingsmyndigheten* avstyrker att icke direktivstyrda upphandlingar ska omfattas av lagen.

Skälen för regeringens förslag

LOU och LUF

Tillämpningsområdet i 2 § lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster är bl.a. knutet till upphandling enligt LOU och 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 3.1 c i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet är, liksom tidigare artikel 3 a i grunddirektivet, knutet till upphandlingar som omfattas av LOU- och LUF-direktivet, alltså enbart direktivstyrda upphandlingar.

De överväganden som gjordes när lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster infördes måste förstås mot bakgrund av de förutsättningar som gällde vid den tidpunkten, bl.a. de krav som ställdes i grunddirektivet. Det finns därför skäl att åter överväga om icke-direktivstyrda upphandlingar ska omfattas av lagen.

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 lagen infördes har dock Sveriges höga ambitioner på miljöområdet kommit till uttryck bl.a. genom förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Eftersom det redan finns stränga nationella miljökrav som gäller för icke direktivstyrda upphandlingar instämmer regeringen i remissynpunkterna om att direktivet bör genomföras på miniminivå. Tillämpningsområdet för de nya bestämmelserna bör alltså endast omfatta direktivstyrda upphandlingar. Någon bedömning av om undantag bör göras för direktupphandlingar enligt 19 kap. 7 § LOU respektive LUF (se avsnitt 5.1) behövs därför inte.

LUK

Enligt 2 § lagen om miljökrav vid upphandlingar av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster omfattar lagen även upphandlingar enligt LUK (se prop. 2015/16:195 s. 908 f). Paragrafen ändrades i samband med tillkomsten av de nuvarande upphandlingslagarna. 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 görs med andra ord i propositionen bedömningen att koncessionsupphandlingar skulle ingå i lagens tillämpningsområde. Ändringsdirektivet omfattar dock inte LUK-direktivet. Inte heller i övrigt nämns koncessionsupphandlingar i ändringsdirektivet. Det finns emellertid inget som hindrar att lagen ges ett vidare tillämpningsområde än vad som följer av artikel 3 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

När det gäller köp, leasing, hyra och hyrköp enligt artikel 3.1 a i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet uppkommer över huvud taget 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 kollektivtrafikförordning.

Det finns däremot inget som utesluter att man vid en nationell upphandling enligt LUK tillämpar bestämmelserna i ändringsdirektivet

när det gäller de uppräknade tjänsterna i artikel 3.1 c i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet, exempelvis kollektivtrafik på väg, skolskjuts, sophämtning och postutdelning.

Vid upphandling av kollektivtrafik på väg måste man dock ta hänsyn till ett flertal bestämmelser. Enligt artikel 2 i EU:s kollektivtrafikförordning avses med kollektivtrafik sådana persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Om ett kollektivtrafikföretag inte har något eget kommersiellt intresse av att bedriva viss kollektivtrafik, kan emellertid en behörig myndighet – utifrån vad som benämns allmän trafikplikt – ingå avtal om s.k. allmän trafik med ett kollektivtrafikföretag som sköter och tillhandahåller sådan trafik.

Tilldelningen (upphandlingen) av avtal om allmän trafik regleras i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Artikel 5 gäller dock endast tjänstekoncessioner för sådan kollektivtrafik med buss som upphandlas enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Andra avtal om allmän trafik ska, enligt samma artikel, upphandlas enligt LOU eller LUF. Regleringen i EU:s kollektivtrafikförordning utesluter alltså 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 EU:s kollektivtrafikförordning (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 propositionen Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (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 som anges i artikel 3.1 c, exempelvis skolskjuts, sophämtning och postutdelning, finns skäl att tillämpa lagen för upphandlingar även enligt LUK. 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.

Koncessionsupphandlingar är, efter vad som kunnat utrönas, ovanliga inom det aktuella området. I allt väsentligt tillämpas LOU och LUF. För närvarande saknas det därför skäl som talar för att LUK ska ingå i tillämpningsområdet. Den samlade bedömningen är att det inte är påkallat att ge lagen ett vidare tillämpningsområde än vad som följer av direktivet. Koncessionsupphandlingar enligt LUK bör alltså inte generellt omfattas av lagen, se dock avsnitt 6.3.4 om tjänstekoncessioner för buss. Det finns

dock skäl att bevaka utvecklingen och ta upp frågan på nytt om behov uppstår.

6.3.2 Köp, leasing, hyra och hyrköp av bilar

Regeringens 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 3.1 a i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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 LOU-direktivet och LUF-direktivet.

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

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. 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. Ordet hyrköp används sällan och kan närmast beskrivas som hyra med option att köpa varan under eller efter hyrestiden. Ordet finns i upphandlingslagstiftningarna. Det saknas behov av att särskilt definiera orden, se avsnitt 6.2.1.

6.3.3 Köp av vissa tjänster

Regeringens 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 var och en omfattas av en viss CPV-kod:

- kollektivtrafik på väg,
- passagerartransporter på väg för särskilda ändamål,
- icke-reguljära passagerartransporter,
- sophämtning,
- posttransporter på väg,
- pakettransporter,
- postutdelning, och
- paketutlämning.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Örebro kommun* anser att det innebär en skevhet i konkurrensneutraliteten att fordon som exempelvis används av privata hemtjänstföretag som upphandlats av en kommun inte omfattas av ändringsdirektivets tillämpningsområde.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 3.1 c i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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:

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

Tjänsten kollektivtrafik på väg torde i direktivets mening avse all kollektivtrafik som upphandlas som tjänstekontrakt enligt LOU eller LUF. Däremot regleras upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik inom ramen för allmän trafik i EU:s kollektivtrafikförordning, jfr avsnitt 6.3.1 och 6.3.4.

Förutom kollektivtrafik på väg innebär de uppräknade tjänsterna, bl.a. skolskjuts, sophämtning och postutdelning, en utvidgning av direktivets tillämpningsområde. I skäl 12 i ändringsdirektivet motiveras utvidgningen med att tjänsterna bör vara sådana där de i direktivet angivna fordonskategorierna används och där fordonen utgör en central del av respektive avtal. I lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet bör tjänsterna definieras genom sina respektive koder i den gemensamma terminologin vid upphandling enligt CPV-direktivet, dvs. CPV-koder.

Artikel 3.1 c och tabell 1 i bilagan till direktivet får alltså 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.

Fordon som exempelvis används av privata hemtjänstföretag som upphandlats av en kommun omfattas inte av ändringsdirektivets tillämpningsområde. Som *Örebro kommun* påpekar kan det medföra olika förutsättningar för den hemtjänst som en kommun bedriver i egen regi jämfört med en upphandlad dito. För att undvika detta kan en kommun frivilligt ställa samma krav på den upphandlade verksamheten som på den som bedrivs i egen regi, jfr 3 § lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

6.3.4 Tjänstekoncessioner för kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning

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

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.
Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning

Ändringsdirektivet

Enligt artikel 3.1 b i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet ska direktivet tillämpas på upphandling genom avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning, 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.

Som redogörs för i avsnitt 6.3.1 innehåller artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik. Avtal om allmän trafik ska alltså tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i förordningen. Tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik med buss ska dock, enligt samma artikel, tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i LOU-direktivet och LUF-direktivet, när dessa inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster. När avtal ska tilldelas i enlighet med LOU-direktivet eller LUF-direktivet ska tilldelningsbestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning inte tillämpas (artikel 5.1). Detta innebär att förfarandet vid tilldelning av tjänstekontrakt i fråga om kollektivtrafik med buss regleras genom de angivna direktiven. För tjänstekoncessioner gäller däremot EU:s kollektivtrafikförordning och det är sådana upphandlingar som avses i artikel 3.1 b i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet.

Tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss

Enligt 4 a kap. lagen om kollektivtrafik ska vissa bestämmelser i LUK tillämpas vid upphandling av kollektivtrafik 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.). Artikel 3.1 b är alltså redan reglerad i lagen om kollektivtrafik och dess hänvisning till lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

Artikel 3.1 b i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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 EU:s kollektivtrafikförordning. Lagen innehåller dock inte något sådant tröskelvärde.

Enligt artikel 5.4 första stycket i EU:s kollektivtrafikförordning kan medlemsstaterna tillåta att direkttilldelning av avtal får ske bl.a. när det årliga genomsnittsvärdet av avtalen understiger vissa angivna tröskel-

värden. Medlemsstaterna får sänka tröskelvärdena 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.). Det saknas skäl att tillämpa ett annat tröskelvärde i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet än det som finns i lagen om kollektivtrafik. Något särskilt tröskelvärde i enlighet med artikel 3.1 b bör alltså inte fastställas i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Däremot bör det för tydlighetens skull finnas en upplysning i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet att den lagen gäller i dessa fall i enlighet med vad som sägs i 4 a kap. lagen om kollektivtrafik.

6.3.5 Undantag från lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagen ska inte gälla för bussar med en totalvikt som överstiger 5 ton och som inte är klass I- eller klass A-fordon enligt definitionerna i artikel 3.2 respektive 3.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009, bilar som är konstruerade och tillverkade eller anpassade för användning av Försvarsmakten, det civila försvaret, räddningstjänsten eller ordningsmakten, bilar som används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, industri- eller tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden, ambulanser, likbilar, mobilkranar eller bilar som är rullstolsanpassade eller bepansrade.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås en annan formulering av vissa undantag.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser, däribland *Bil Sweden*, *BioDriv Öst*, *Scania AB*, *Svensk Kollektivtrafik*, *Sveriges Bussföretag* och *Transportstyrelsen*, anser att undantaget i lagen för vissa bussar är krångligt formulerat och bör förtydligas. *Energigas Sverige*, *Region Jämtland Härjedalen*, *Region Stockholm* samt *Sveriges Kommuner och Regioner* menar att formuleringen av undantaget för bussar är felaktig och inte överensstämmer med ändringsdirektivet. *Försvarsmakten* och *Säkerhetspolisen* anser att undantaget för Försvarsmaktens fordon bör förtydligas i enlighet med formuleringen i ändringsdirektivet. *Kustbevakningen* anser att ordet ordningsmakten bör förtydligas så att det framgår vad som avses med begreppet. *Polismyndigheten* tycker att ordet ordningsmakten kan uppfattas som gammaldags och otydligt och föreslår att begreppet polisiär verksamhet används i stället. Polismyndigheten har också synpunkter på begreppet det civila försvaret. *Kriminalvården* anser att undantag bör göras för fordon som används för att transportera klienter. *Lantmäteriet* föreslår ett tillfälligt undantag för lätt lastbil under den första referensperioden. *Svenska Transportarbetareförbundet* ifrågasätter att lastbilar som används inom ett inhägnat område ska vara undantagna från bestämmelserna eftersom dagens batterier klarar de kortare sträckor som körs inom sådana områden. *Svensk Kollektivtrafik* anser att det är bra att rullstolsanpassade fordon undantas. *Malmö kommun*, *Stockholms kommun* och *Östersunds kommun* anser att även rullstolsanpassade fordon borde omfattas av direktivet. *BioDriv Öst* anser att det bör finnas en möjlighet att

ansöka om dispens från kraven eftersom de upphandlande myndigheterna och enheterna har så olika förutsättningar att uppfylla dem.

Skälen för regeringens förslag

Undantag som följer direkt av ändringsdirektivet

Enligt artikel 3.2 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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, men som inte tillhör klass I eller klass A. Enligt artikel 3.2 i förordningen är ett klass I-fordon bl.a. en buss som är inrättad för befordran av fler än 22 passagerare utöver föraren och som tillverkats med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare. Enligt artikel 3.3 avser ett klass A-fordon bl.a. en buss som är inrättad för befordran av högst 22 passagerare utöver föraren och 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 eller i stads- och förortstrafik eller för mer kortväga regional trafik. Sådana bussar ska alltså omfattas av bestämmelserna i direktivet.

Direktivet ska alltså inte tillämpas på övriga fordon i kategori M₃. Bland annat genom att jämföra med andra språkversioner av skäl 16 kan man sluta sig till att exempelvis turistbussar och långfärdsbussar undantas från direktivets tillämpningsområde. Som några remissinstanser framför kan formuleringen av undantaget för vissa bussar i promemorian vara svårtillgänglig. Undantaget bör därför i stället kopplas till definitionerna i artikel 3.2 och 3.3 i förordning (EG) nr 661/2009.

Undantag som får göras

Enligt artikel 2 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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. Av skäl 17 framgår att motivet för undantagsmöjligheterna är att undvika oproportionerliga bördor för offentliga myndigheter och operatörer.

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 har utnyttjats 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. Undantagen bör behållas. Undantagen bör inte, som i dag, begränsas till köp eller leasing. Vidare instämmer regeringen i *Försvarsmaktens* och *Säkerhetspolisens* synpunkter att även fordon som är anpassade för användning av Försvarsmakten, det civila försvaret, räddningstjänsten eller ordningsmakten bör omfattas av undantag från kraven i lagen. Ordet ordningsmakten omfattar, enligt regeringens mening, mer än uttrycket polisiär verksamhet och bör i detta sammanhang avse myndigheter som arbetar med att upprätthålla lag och ordning, exempelvis Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Tullverket och Kriminalvården. Begreppet ordningsmakten bör därför inte, som *Polismyndigheten* föreslår, ändras till polisiär verksamhet. Polismyndigheten har vidare synpunkter på begreppet det civila försvaret, som myndigheten anser är ottydligt och bör begränsas till när höjd beredskap råder alternativt att de organisationer som avses specificeras. Det civila försvaret är en del av totalförsvaret som består av det militära försvaret och det civila försvaret. Totalförsvaret är sådan verksamhet som behövs för att förbereda Sverige för krig. Det civila försvaret omfattar både verksamhet inför och vid höjd beredskap. Undantaget bör därför inte begränsas till endast höjd beredskap. Det civila försvaret omfattar hela samhället och bedrivs av många olika aktörer såsom statliga myndigheter, kommuner, regioner, näringsliv och frivilligorganisationer. Dessa aktörer bör dock inte specificeras närmare i lagtexten.

De fordon som avses i bilaga I, del A till ändringsdirektivet 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 och kan underlätta vid upphandling. Det är därför rimligt att införa detta undantag. Regeringen erinrar om att lagen om miljökrav av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet inte hindrar att en upphandlande myndighet eller enhet ställer andra eller längre gående krav på den upphandlade varan eller tjänsten än som följer av lagen (7 §). 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 6.2.1.

Ska det finnas möjlighet till fler generella undantag eller möjlighet att söka dispens?

Några remissinstanser, bl.a. *Kriminalvården* och *Lantmäteriet* har önskemål om undantag för vissa fordon. Flera remissinstanser, bl.a. *BioDriv Öst*, anser att det ska vara möjligt att ansöka om dispens från upphandlingskraven. Enligt ändringsdirektivet ska minimimålen uppnås på nationell nivå. Under förutsättning att medlemsstaterna kan vara säkra på att minimimålen ändå kan uppnås, innebär detta att det möjligen skulle kunna finnas utrymme för fler undantag eller dispenser än de som följer av ändringsdirektivet. I promemorian lämnas inte några sådana förslag. Regeringen bedömer att fler generella undantag än de som anges i ändringsdirektivet inte bör införas. Vidare gör regeringen bedömningen att ett dispensförfarande skulle bli såväl kostsamt som komplicerat att genomföra. Någon sådan möjlighet bör därför inte införas, jfr dock avsnitt 6.5.4 om ett särskilt bemyndigande för regeringen.

6.4 Andra eller strängare krav vid upphandling

Regeringens bedömning: En upphandlande myndighet eller enhet bör även fortsättningsvis få ställa andra eller strängare krav på den upphandlade varan eller tjänsten än som följer av lagen.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt artikel 5.7 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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 grunddirektivet, däremot en skrivning i skäl 24 med samma innebörd. Mot den bakgrunden, och eftersom det är fråga om ett minimidirektiv, finns i 3 § lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster en möjlighet att ställa högre eller längre gående krav. Den möjligheten bör kvarstå, men paragrafen får en ny beteckning, 7 §.

6.5 Minimimålen för Sverige vid upphandling

6.5.1 Vilka är minimimålen som ska uppnås?

Enligt artikel 5 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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 till direktivet. 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 och tunga bilar. Enligt ändringsdirektivet gäller för Sveriges del 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 referensperioden. Andelen rena tunga bussar ska uppgå till minst 45 procent under den första referensperioden och till minst 65 procent under den andra referensperioden. Dessutom gäller att hälften av andelen rena tunga bussar ska utgöras av utsläppsfria bussar. Om 80 procent av det totala antalet bussar under den första referensperioden är tvåvåningsbussar, halveras dock kravet på utsläppsfria bussar.

6.5.2 Upphandlande myndigheter och enheter ska uppfylla minimimålen

Regeringens förslag: Varje upphandlande myndighet och enhet ska uppnå minimimålen och för varje angiven referensperiod och efterföljande femårsperioder 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kriminalvården* anser att det är bra att det blir samma minimikrav för alla myndigheter, eftersom det bör göra det lättare att upphandla om marknaden har samma krav. *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker de generella minimimålen, eftersom en annan fördelning riskerar att öka den administrativa bördan vid uppföljning av måluppfyllelsen. *Luftfartsverket* föreslår en fördjupad analys av fördelningen av minimimålen. *Region Östergötland*, *Skogsstyrelsen*, *Skatteverket* och *Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)* anser att minimimålen ska följas upp på nationell nivå, inte per upphandlande enhet. *Svensk Kollektivtrafik* anser att det innebär en överimplementering av direktivet att varje upphandlande myndighet ska uppfylla miniminivåerna.

Skälen för regeringens förslag: I skäl 19 i ändringsdirektivet 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. Oavsett hur direktivets minimimål tas om hand nationellt, 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.

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. Ändringsdirektivet 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.

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, se avsnitt 6.5.4.

Något övergripande formellt hinder mot att fördela insatserna mellan berörda aktörer föreligger inte, 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.

Antalet laddbara bilar, dvs elbilar och laddhybrider, ökar snabbt i Sverige. Under 2020 utgjorde laddbara bilar 32 procent av alla nyregistreringar. Under 2021 ökade denna andel ytterligare, vissa månader utgjorde laddbara bilar mer än 50 procent av nyregistreringarna. Trenden är också att andelen elbilar ökar bland de laddbara bilarna. Andelen elbilar i nybilsförsäljningen förväntas fortsätta öka de närmaste åren på grund av EU:s krav på minskade koldioxidutsläpp från nya personbilar förstärkt av nationella styrmedel som bonus–malus-systemet. När det gäller minimimålet om 45 procent rena bussar så uppfyller Sverige detta mål redan i dag.

Regeringen har i den klimatpolitiska handlingsplanen (prop. 2019/20:65) slagit fast att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Utbyggnaden av laddinfrastruktur stöds bl.a. genom Klimatklivet, ett investeringsstöd till lokala och regionala åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra gaser som påverkar klimatet. Riksdagens beslut om statens budget för 2022 innebär bl.a. att Klimatklivet förstärks och tillförs nya medel. En förutsättning för elektrifieringen av fordonsparken är att det finns laddinfrastruktur i hela landet. 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.

Mot bakgrund av klimatmålet, den pågående elektrifieringen av transportsystemet och övergången till användning av förnybara hållbara drivmedel bedömer regeringen att minimimålen bör kunna uppnås av varje enskild upphandlande myndighet och enhet, jfr dock avsnitt 6.5.4.

6.5.3 Hur minimimålen ska uppfyllas

Regeringens 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 rena bussar vara utsläppsfria bussar. För den första referensperioden ska dock andelen utsläppsfria bussar få 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 och efterföljande femårsperioder 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.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Ändringsdirektivet

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

I samband med att avtal enligt artikel 3.1 a ingås 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 att avtal enligt artikel 3.1 b och c ingås 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 bilkategorier 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 rena 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 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 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet 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 utsläppssnål 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. 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. Här bör det påpekas att det inte finns något krav på att upphandlingar som påbörjats före ikraftträdandet ska göras om. Det finns däremot inget som hindrar att man, vid bedömningen av om minimimålen för upphandling har uppnåtts, beaktar samtliga vägtransportfordon som införskaffats under den första referensperioden men före lagens ikraftträdande.

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.

6.5.4 Ett bemyndigande om undantag från kraven

Regeringens förslag: Regeringen ska få meddela föreskrifter om undantag i fråga om vilka upphandlande myndigheter och enheter som ska uppfylla kraven på en viss andel rena bilar i de avtal som tilldelas och den andel rena bilar som tilldelade avtal ska omfatta.

Promemorian innehåller inte något motsvarande förslag.

Remissinstanserna: *Ekerö kommun* och *Kronofogdemyndigheten* finner det önskvärt att regeringen överväger möjligheten att fördela insatserna differentierat och att en övergång till eldrift förutsätter en utbyggnad av laddinfrastruktur i glesbefolkade områden. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att det finns samhällsekonomiska vinster med att ha högre krav i tätort än i landsbygd. *Svenska kraftnät* framför att vissa av de personbilar som personalen behöver använda inte ryms inom definitionen av ren lätt bil, vilket skulle kunna påverka myndighetens möjligheter att uppnå minimimålen. *Upphandlingsmyndigheten* anser att förslaget förutsätter infrastruktur som inte finns och instämmer inte i att varje upphandlande organisation bör uppnå de aktuella minimimålen.

Skälen för regeringens förslag: Som framgår i avsnitt 6.5.2 bör minimimålen som huvudregel uppnås av varje enskild upphandlande myndighet och enhet. Det kan dock inte uteslutas att vissa upphandlande myndigheter och enheter kan få något större svårigheter att nå målen än andra, vilket bl.a. *Ekerö kommun*, *Kronofogdemyndigheten*, *Svenska kraftnät* och *Upphandlingsmyndigheten* påpekar. En lättnad av upphandlingskraven bör därför vid behov kunna medges.

Enligt ändringsdirektivet finns det inte något hinder mot att fördela måluppfyllelseinsatserna. Det är alltså möjligt att i enlighet med direktivet nationellt laborera med andra procentsatser eller andra tidsperioder – allt under förutsättning att Sverige i slutänden uppfyller direktivets minimimål. En bestämmelse om differentierade krav måste dock vara förenlig med gällande rätt. Upphandlingslagarna reglerar själva förfarandet och bl.a. de grundläggande principerna för offentlig upphandling: icke-diskriminering, likabehandling, proportionalitet och öppenhet, se 4 kap. 1–3 §§ LOU. Det skulle inte strida mot svensk rätt att, om det visar sig nödvändigt, fördela kraven i ändringsdirektivet.

I skäl 19 i ändringsdirektivet sägs att olika faktorer bör beaktas vid fördelningen av insatserna, exempelvis skillnaden i ekonomisk kapacitet, luftkvalitet, befolkningstäthet, transportsystemens egenskaper, politiken för utfasning av fossila bränslen i transportsektorn och minskning av luftföroreningar eller andra relevanta kriterier. Även om minimimålen bör kunna uppnås av de upphandlande myndigheterna och enheterna, kan det inte uteslutas att det i enstaka fall kan uppstå problem att nå målen. Det

bör därför införas en möjlighet för regeringen att, om behovet uppstår, meddela föreskrifter om undantag från upphandlingskraven i lagen.

6.6 Rapportering, uppgifter och uppföljning

6.6.1 Rapportering och uppföljning nationellt

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om uppgiftsskyldighet för de upphandlande myndigheterna och enheterna i fråga om de avtal som myndigheterna eller enheterna har tilldelat efter upphandlingar som omfattas av denna lag.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att upphandlande myndigheter och enheter ska lämna uppgifter om avslutade upphandlingar och avrop från ramavtal till den statistikmyndighet som avses i lagen om upphandlingsstatistik. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om de uppgifter som upphandlande myndigheter och enheter ska lämna till statistikmyndigheten.

Remissinstanserna: *Ekerö kommun*, *Region Stockholm* och *Örebro kommun* anser att den administrativa bördan riskerar att öka med den föreslagna rapporteringsmetoden. *Konkurrensverket* saknar en redovisning av alternativa rapporteringsmetoder. *Stockholms kommun* och *Söderhamns kommun* understryker vikten av att uppgiftsrapporteringen blir enkel och smidig. *Upphandlingsmyndigheten* anser att uppgifter bör hämtas ur ett nationellt register, exempelvis vägtrafikregistret, och att rapporteringen bör ske inom ramen för den befintliga insamlingen av statistik, via de registrerade annonsdatabaserna. *Örebro kommun* anser att rapporteringen bör ske genom redan införda krav på efterannonsering.

Skälen för regeringens förslag

Ändringsdirektivets krav på rapportering

I artikel 10.1 i grunddirektivet i lydelsen enligt ändringsdirektivet ställs krav på att medlemsstaterna senast den 2 augusti 2022 ska 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 Slutligen framgår 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.

Enligt artikel 10.3 ska kommissionen 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).

Kommissionen ska enligt artikel 10.6 anta genomförandeakter för att fastställa formatet för rapporterna och arrangemangen för hur de ska översändas.

Finns statistiska uppgifter att rapportera?

Minimimålen enligt förslaget i avsnitt 6.5 är knutna till andelen rena fordon som omfattas av avtal som tilldelats efter upphandling som omfattas av lagen. I upphandlingar som avser en direkt anskaffning är uppgiften om andelen rena fordon sannolikt känd när upphandlingen avslutas. Däremot kommer den uppgiften i normalfallet inte att vara känd vid denna tidpunkt när upphandlingen resulterar i ett ramavtal och anskaffningen görs först vid tilldelning av kontrakt som grundar sig på ramavtalet. Samtliga upphandlingslagar innehåller krav på efterannonsering av direktivstyrda upphandlingar i TED och i en registrerad annonsdatabas men det finns inget krav på att efterannonsera tilldelningen av kontrakt som grundar sig på ett ramavtal.

Uppgifter från och om annonserna ska lämnas till statistikmyndigheten (Upphandlingsmyndigheten) som ansvarar för statistikdatabasen, som beskrivs i avsnitt 5.1.2. Detta gäller även upphandlingar som ska annonseras i TED. Det finns dock stora brister i efterannonsernas innehåll.

Standardformulär

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"). Den nya genomförandeförordningen kan börja tillämpas den 14 november 2022 men ska tillämpas senast den 25 oktober 2023. E-forms är nya standardformulär för annonsering i TED och kommer att innehålla tre nya fält för alla kontrakt med relevant CPV-kod för ändringsdirektivet: BT-715 Fordon, BT-716 Rena fordon och BT-725 Utsläppsfria fordon. Avsikten är att det ska vara möjligt att lämna information om antalet bilar respektive antalet rena bilar i tilldelade avtal som en del av den rapportering som behövs i anslutning till direktivet. Införandet av dessa fält på nationell nivå är dock frivilligt. I Europeiska kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 2, 3, 4 och 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG sägs följande:

Om medlemsstaterna har för avsikt att tillåta övervakning av genomförandet av direktivet via TED-databasen rekommenderas de att göra dessa fält obligatoriska på nationell nivå. Om dessa fält inte används i en medlemsstat måste någon form av dedikerat övervaknings- och rapporteringssystem upprättas på nationell nivå.

Inom Regeringskansliet pågår för närvarande beredning av hur de nya standardformulärens ska användas i Sverige och vilka av de frivilliga fälten som ska bli obligatoriska att fylla i.

Hur ska det säkerställas att nödvändiga uppgifter finns tillgängliga?

Det behöver säkerställas att upphandlande myndigheters och enheters uppgifter om antalet bilar respektive rena bilar i tilldelade avtal finns tillgängliga för rapportering i enlighet med ändringsdirektivet.

Enligt ändringsdirektivet ska medlemsstaterna lämna den första rapporten till EU-kommissionen den 18 april 2026. Den nya genomförandeförordningen omfattar de standardformulär (eForms) som ska tillämpas senast den 25 oktober 2023. Beroende på hur dessa standardformulär införs i Sverige kan viss information om antalet bilar och rena bilar i tilldelade avtal som behövs för rapporteringen till kommissionen enligt ändringsdirektivet tillgängliggöras.

Det kan för närvarande inte klargöras vilka uppgifter som kommer att finnas tillgängliga och hur heltäckande dessa uppgifter kommer att vara. För att en rapportering till kommissionen i enlighet med direktivet ska vara möjlig behöver troligtvis någon form av krav på uppgiftslämnande införas. Ett sådant krav kan t.ex. avse uppgifter som inte finns tillgängliga via databaserna. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela föreskrifter om uppgiftsskyldighet för de upphandlande myndigheterna och enheterna i fråga om de avtal som myndigheterna eller enheterna har tilldelat efter upphandlingar som omfattas av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Vilken myndighet som ska ansvara för rapporteringen till kommissionen bör regleras i förordning. Utgångspunkten är att eventuella utgiftsökningar som uppstår till följd av framtida krav på uppgiftslämnande finansieras med utgiftsminskningar i motsvarande grad.

6.6.2 Rapportering och uppföljning till EU bör inte regleras i lag

Regeringens bedömning: Skyldigheten för medlemsstaterna att underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och avsikter om framtida genomförandeåtgärder bör inte regleras särskilt i lag.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: 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 åtfölja de s.k. övervakningsrapporter som ska lämnas enligt artikel 83.3 andra stycket i LOU-direktivet respektive artikel 99.3 andra stycket i LUF-direktivet. Genom regeringsbeslut den 11 februari 2021 i ärende Fi2021/00632 uppdrog regeringen 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.

I förarbetena till upphandlingsbestämmelserna konstateras att det inte behövs någon reglering i lag om de informationsskyldigheter som framgår av de nämnda artiklarna 83.3 och 99.3. Skyldigheterna borde alltså kunna förutsättas bli fullgjorda utan någon särskild lagreglering. Även skyldig-

heten att vart tredje år skicka en övervakningsrapport till kommissionen förutsätts bli fullgjord utan föreskrifter i lag, prop. 2015/16:195 s. 861.

Även de skyldigheter som Sverige har enligt artikel 10.1 och 10.2 i ändringsdirektivet 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.

7 Ikraftträdande

Regeringens förslag: De föreslagna bestämmelserna ska träda i kraft den 1 juni 2022.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2022.

Remissinstanserna: *Sveriges Kommuner och Regioner* anser att den föreslagna tidplanen är orimlig.

Skälen för regeringens förslag: 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 är försenat, bör lagändringarna träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 juni 2022.

Kommissionen inledde 2021 ett överträdelseärende mot Sverige om fört sent genomförande av direktiv (EU) 2019/1161. Sverige tog emot en formell underrättelse från kommissionen den 30 september 2021 (SB2021/01212). Den formella underrättelsen besvarades den 29 november 2021.

8 Konsekvenser

8.1 Konsekvenser för staten

Regeringens bedömning: Myndigheter under regeringen kan uppfylla minimimålen utan merkostnader. Förslagen kan därmed hanteras inom de befintliga anslagsramarna.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Kammarkollegiet* anser att ett skärpt krav avseende 38,5 procent rena bilar inte torde innebära ett problem för myndigheter vid avrop från ramavtalet avseende tjänstefordon, eftersom utbudet av elektrifierade bilar har ökat kraftigt. När det gäller ramavtalen för taxitjänster och fordonsförhyrning ser Kammarkollegiet vissa svårigheter med att uppfylla kraven, i vart fall inledningsvis. *Skogsstyrelsen* ser i dagsläget svårigheter

att fullt ut kunna uppfylla målet om minst 38,5 procent rena bilar under varje referensperiod. Myndigheten har ett stort behov av fordon med tillgång till kontinuerlig fyrhjulsdrift och marknaden för dessa fordon utgörs av bensin- och dieseldrivna fordon.

Skälen för regeringens bedömning

Konsekvenser för statliga myndigheter

Statliga myndigheter påverkas generellt av kravet på 38,5 procent rena lätta bilar vid upphandlingar och avrop som avser köp, leasing och hyra av bilar samt tjänster som t.ex. brevförmedlingstjänster. Enskilda myndigheter påverkas dock olika. De flesta myndigheter köper endast enstaka bilar och påverkas därför i liten utsträckning av lagförslaget. Ett fåtal myndigheter svarar för merparten av de statliga inköpen av bilar. Polismyndigheten, Trafikverket och Kriminalvården är exempel på myndigheter som köper eller leasar ett större antal bilar varje år. Polismyndigheten och Kriminalvården påverkas dock i mycket liten utsträckning genom undantaget för bilar som är konstruerade och tillverkade eller anpassade för användning av Försvarmakten, det civila försvaret, räddningstjänsten eller ordningsmakten.

Som framgår av avsnitt 6.5.1 bedöms huvuddelen av de rena lätta bilarna komma att utgöras av elbilar och i mindre utsträckning av laddhybrider och bränslecellsfordon. Myndigheter, vars verksamhet inte ställer speciella krav på lastutrymme, markfrigång etc., bedöms kunna uppfylla kravet på 38,5 procent rena lätta bilar under respektive referensperiod utan större svårigheter. Under 2021 utgjorde elbilar knappt 20 procent av alla nyregistrerade bilar i Sverige. EU:s krav på minskade koldioxidutsläpp för nya personbilar och nationella styrmedel som bonus–malus-systemet gör att fordonstillverkarna planerar att introducera ett stort antal elbilmodeller de närmaste åren, och försäljningen av elbilar förväntas öka kraftigt. För myndigheter med särskilda verksamhetskrav, som t.ex. *Skogsstyrelsen*, kan dock kravet innebära en större utmaning, i vart fall under den första referensperioden. Detsamma kan, som *Kammarkollegiet* påpekar, gälla vid avrop från vissa ramavtal. Det ökade utbudet av elbilar bör dock leda till ökade möjligheter att välja eldrift i flera av de fall där det i dag inte är möjligt på grund av verksamhetens krav. I sammanhanget bör framhållas att det endast är upphandlingsförfaranden som påbörjas efter ikraftträdandet av lagen som omfattas av kraven på minimimål. Med hänsyn till längden på befintliga ramavtal och eventuella förlängningar av dessa kan följden bli att det vid avrop från ramavtal blir aktuellt att tillämpa kraven först ett par år efter lagens ikraftträdande. Även om minimimålen bör kunna uppnås av de statliga myndigheterna, kan det inte uteslutas att det i enstaka fall kan uppstå problem att nå målen. Som framgår av avsnitt 6.5.4 bör det därför införas en möjlighet för regeringen att, om behovet uppstår, meddela föreskrifter om undantag från upphandlingskraven i lagen.

Flera aktörer bedömer att kostnadsneutralitet mellan eldrivna personbilar och bilar med förbränningsmotor kommer att uppnås kring 2025. Utbudet av olika elbilmodeller ökar också, inklusive modeller med fyrhjulsdrift. För elbilar tillkommer också indirekta kostnader i form av laddinfrastruktur. Offentliga elbilsflottor använder i huvudsak ”hemmaladdning”, dvs. bilen laddas när den parkeras över natten vilket kräver att

myndigheterna investerar i laddinfrastruktur i garage och på parkeringsplatser. Kostnaden för denna laddinfrastruktur är dock i sammanhanget låg och bedöms inte ändra den totala kostnadsbilden. Dessutom kommer sannolikt sådana investeringar ändå att bli nödvändiga eftersom myndigheternas övriga inköp och leasing av bilar måste utgöras av miljöbilar, som i allt större utsträckning kommer att vara laddbara.

Sammantaget bedöms lagförslagen inte leda till några merkostnader för statliga myndigheter, vilket innebär att förslagen kan hanteras inom befintliga anslagsramar

8.2 Konsekvenser för kommuner och regioner

Regeringens bedömning: Kommuner och regioner kan uppfylla minimimålen utan merkostnader. Inskränkningen i det kommunala självstyret som lagförslagen medför är proportionerlig.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Malmö kommun, Stockholms kommun* och *Växjö kommun* är positiva till förslaget och konstaterar att det ligger i linje med de egna ambitionerna och att flera kommuner redan ställer mer långtgående krav. *Ekerö kommun, Göteborgs kommun, Linköpings kommun, Söderhamns kommun* och *Region Stockholm* lyfter fram att kommunernas kostnader kan komma att öka på grund av förslaget.

Skälen för regeringens bedömning

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.

När det gäller upphandling av rena bilar bedöms kommuner och regioner kunna uppfylla minimimålet på 38,5 procent. Vissa kommunala verksamheter kan visserligen ha särskilda krav som t.ex. kräver fordon med hög markfrigång. Där kan det finnas svårigheter att hitta fullgoda alternativ bland rena bilar, i vart fall under de närmaste åren. Men den typen av bilar kan införskaffas inom ramen för de 61,5 procent av bilarna som inte behöver utgöras av rena bilar. Ambulanser och fordon som är konstruerade för användning av räddningstjänsten är som framgår av avsnitt 6.3.5 undantagna från lagens tillämpningsområde. Även om minimimålen bör kunna uppnås av de upphandlande kommunerna och regionerna, kan det inte uteslutas att det i enstaka fall kan uppstå problem att nå målen. Som framgår av avsnitt 6.5.4 bör det därför införas en möjlighet för regeringen att, om behovet uppstår, meddela föreskrifter om undantag från upphandlingskraven i lagen.

Några remissinstanser framför att kommunernas kostnader kan öka på grund av förslagen. Redan i dag finns elbilmodeller där totalkostnaden är densamma som för en jämförbar bil med förbränningsmotor. Som tidigare nämnts ökar utbudet av elbilmodeller och kostnadsskillnaderna mellan elbilar och bilar med förbränningsmotor fortsätter att jämnas ut. En

indirekt effekt av det ökade antalet elbilar är dock att det behövs ökade möjligheter att ladda bilarna där de parkeras över natten, vilket kan medföra ökade investeringskostnader. Kostnaden för denna laddinfrastruktur är dock i sammanhanget låg och bedöms inte påverka den totala kostnadsbildningen. Såväl för inköp av elbilar som för investeringar i laddinfrastruktur finns statliga stöd som kommuner och regioner kan ta del av, vilket ytterligare begränsar den ekonomiska belastningen. Sammantaget bedöms därför kommuner och regioner inte få några merkostnader på grund av kraven på en viss andel rena lätta bilar.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter påverkas av författningsförslagen vid upphandling av avtal om kollektivtrafik med bussar i klass I och A, förenklat uttryckt bussar i stadstrafik. Sverige uppfyller redan i dag minimimålet om 45 procent rena bussar. 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. Målet att hälften av dessa ska utgöras av utsläppsfria bussar bedöms uppnås 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.

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 inskränkningens 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 helt undanta upphandlingar gjorda av kommuner och regioner. Då skulle Sverige inte kunna uppfylla sina minimimål. Det finns samtidigt en 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 inskränkningens i det kommunala självstyret som förslagen medför är proportionerlig.

8.3 Konsekvenser för företag

Regeringens bedömning: Författningsförslagen innebär endast indirekta effekter för företag.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Trafikanalys* anser att konsekvensbedömningen bör kompletteras och utvecklas, bl.a. när det gäller finansiellt mindre starka företag som mindre taxiföretag i glesbygd. *Svenska Taxiförbundet* menar att den nya definitionen av en ren bil riskerar att leda till att existerande taxiflotta till stor del måste bytas ut i förväg till men för de näringsidkare som är verksamma i branschen.

Skälen för regeringens bedömning: 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, som *Trafikanalys* och *Svenska Taxiförbundet* påpekar, att påverka taxiföretag som utför samhällsbetalda resor. Det finns i nuläget ingen tillgänglig statistik över hur många taxiföretag eller taxifordon som utför samhällsbetalda resor och därmed påverkas av författningsförslagen. 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 genomförandet av direktivet ingen möjlighet att ändra definitionen av en ren lätt bil. De statliga stöd som finns för inköp av elbilar och utbyggnad av laddinfrastruktur bör underlätta för de företag som går över till eldrivna bilar.

Minimimålen för bussar med en totalvikt över fem ton 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.

8.4 Konsekvenser för miljön

Regeringens bedömning: Utsläppen av koldioxid och hälsopåverkande luftföroreningar och bullernivåer minskar. Författningsförslagen gynnar därmed miljökvalitetsmålen.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser, bl.a. *BioDriv Öst*, *Region Stockholm*, *Svenska Bioenergiföreningen* och *Söderhamns kommun* är kritiska till att kraven på rena fordon fokuserar på utsläppen från

avgasröret och inte tar hänsyn till ett livscykelperspektiv hos fordon och drivmedel.

Skälen för regeringens bedömning: 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. I ett längre tidsperspektiv och med spridningseffekter till andra delar av samhället ger författningsförslagen dock tydligt positiva effekter för miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö.

Regeringen delar remissinstansernas uppfattning att hänsyn bör tas till den faktiska klimatpåverkan ett drivmedel har i ett livscykelperspektiv och att hållbara biodrivmedel är ett klimatmässigt bra alternativ i många upphandlingssituationer. Lagförslaget är emellertid ett genomförande av ett EU-direktiv där det inte finns möjlighet att ändra de definitioner av ett rent fordon som finns i direktivet. I sammanhanget finns det också skäl att påminna om att kraven på rena fordon endast gäller en del av den totala upphandlingen av fordon och transporttjänster. Det kommer fortfarande att vara möjligt att upphandla t.ex. gasdrivna lätta fordon och bussar som använder HVO100.

8.5 Konsekvenser på övriga områden

<p>Regeringens bedömning: Författningsförslagen påverkar inte 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.</p>

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: 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. En positiv effekt för privatpersoner är att det ökade antalet elbilar bland offentliga aktörer kan komma den enskilde till del genom andrahandsmarknaden och lägre bränslekostnader.

9 Författningskommentar

9.1 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 lagens tillämpningsområde utvidgas till att omfatta upphandlingar av fler tjänster än enbart tjänster inom kollektivtrafiken. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Ord och uttryck i lagen

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

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.

Paragrafen, som är ny, innehåller förklaringar av vissa ord och uttryck och genomför artikel 2 och 4.1–4.3 i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161, se vidare de följande paragraferna. Övervägandena finns i avsnitt 6.1, 6.2.1 och 6.3.5.

I *första stycket* föreskrivs att bil, personbil, lätt lastbil, tung lastbil, buss och totalvikt har samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner. Av 2 § i den lagen framgår att en bil är ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller med ar 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 slag av motorfordon.

De bilar för särskilda ändamål som undantas enligt 6 § 4 – ambulans, likbil, mobilkran, rullstolsanpassad bil och bepansrad bil – har enligt *andra stycket* samma betydelse som i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858. Hänvisningen till förordningen är dynamisk, dvs. avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Av förordningen framgår följande.

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 tillverkats eller konverterats för att ha plats för en eller flera rullstolsburna personer som färdas sittande i sina rullstolar.

3 § *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. under den första referensperioden: en lätt bil vars utsläpp uppgår till

a) högst 50 gram koldioxid per kilometer, och

b) mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna för luftföreningar vid verklig körning (RDE) 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, och

2. under den andra referensperioden och under varje följande femårsperiod: en lätt bil som 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 vars utsläpp uppgår till

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 och EU-förordningar som har antagits med stöd av den förordningen.

Paragrafen, som är ny, innehåller vissa ord och uttryck som har en särskild betydelse i lagen. Genom paragrafen genomförs artiklarna 4.4, 4.5 och 5.3 samt delar av artikel 5.1 i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161. Övervägandena finns i avsnitt 6.1, 6.2.1–6.2.5.

Paragrafen återger de nya uttrycken i lagen. Hänvisningarna till EU-förordningar görs dynamiska, dvs. avser respektive förordning i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Betydelsen av uttrycket 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 2009/33/EG i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161 hänvisar till. Direktiv 2014/94/EU använder dock begreppet

alternativa bränslen. Eftersom direktiv 2009/33/EG och denna lag reglerar bränslen för användning i fordon, används i stället begreppet drivmedel i paragrafen, som är det begrepp som i annan svensk lagstiftning används för sådant bränsle, jfr avsnitt 6.2.3 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 i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161.

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 regleras i artikel 4.4 a i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161.

En ren lätt bil är en lätt bil som uppfyller utsläppsnivåerna enligt tabell 2 i bilagan till direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161 med de hänvisningar till andra EU-rättsakter som anges där. Nivåerna skiljer sig åt beroende på den referensperiod som utsläppen från bilen ska beräknas för enligt 8 §, se kommentaren till den paragrafen. För den första referensperioden gäller dels att koldioxidutsläppen inte får överstiga 50 gram per kilometer, dels att utsläppen av luftföroreningar vid verklig körning (RDE, Real Driving Emissions) 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 avser de angivna högsta utsläppen av partiklar och kväveoxider som återfinns i punkt 48.2 i fordonets intyg om överensstämmelse enligt del 2 i bilaga VIII till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 för både den verkliga körningen och den del av körningen som räknas som stadskörning.

För den andra referensperioden och följande femårsperioder 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 i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161, som antingen är ett elfordon eller drivs med ett annat alternativt drivmedel än el. Förutom fordon som uteslutande drivs med el kan t.ex. laddhybridfordon räknas som elfordon. 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 eller mindre än 1 g CO₂/km. De utsläppsvärden som inte får överskridas framgår av förordning (EG) nr 595/2009 och förordning (EG) nr 715/2007.

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.

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

Paragrafen, som är ny, reglerar betydelsen av vissa ord och uttryck. Genom paragrafen genomförs artikel 4.1 och 4.2 i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.1.

Andra ord och uttryck än de som anges i 2 och 3 §§ och som används i lagen har samma betydelse som i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, LOU, och lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF. Det innebär bl.a. att definitionerna av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter i LOU och LUF gäller.

Lagens tillämpningsområde

5 § 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 4 a kap. lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Paragrafen reglerar lagens tillämpningsområde och genomför artikel 3.1 a–c och tabell 1 i bilagan till direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161. Övervägandena finns i avsnitt 6.3.1–6.3.4.

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. Den hittillsvarande lydelsen omfattar köp och leasing och kompletteras nu med hyra och hyrköp. De tjänster som omfattas av lagen är kollektivtrafik på väg, passagerartransporter på väg för särskilda ändamål, icke-reguljära passagerartransporter, sophämtning, posttransporter på väg, pakettransporter, postutdelning och paketutlämning.

Orden leasing, hyra och hyrköp förekommer i LOU och LUF (exempelvis i 1 kap. 24 § LOU) och är i förevarande lag avsedda att ha samma betydelse som i de lagarna.

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. Av 4 a kap. 5 § första stycket 2 lagen om kollektivtrafik framgår att den lagen ska tillämpas vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss. Av andra stycket i den paragrafen framgår att även denna lag ska tillämpas vid sådan upphandling.

6 § Lagen gäller inte i fråga om

1. bussar med en totalvikt som överstiger 5 ton och som inte är klass I- eller 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 typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem,

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

3. bilar som används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, industri- eller tävlingsområden eller andra liknande inhägnade 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. Genom paragrafen genomförs artiklarna 2 och 3.2 i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161. Övervägandena finns i avsnitt 6.1 och 6.3.5.

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. Hänvisningen till EU-förordningen är dynamisk, dvs. avser förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Punkt 2 motsvarar delvis hittillsvarande 2 § andra stycket 1. Undantaget förutsätter att bilen är konstruerad och tillverkad eller anpassad 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. De definieras i 2 § andra stycket.

Krav vid upphandling

8 § *En upphandlande myndighet eller enhet ska för varje referensperiod och för varje följande femårsperiod uppfylla kraven i 9 och 10 §§ genom de avtal som myndigheten eller enheten tilldelar efter upphandlingar som omfattas av denna lag.*

I fråga om ett avtal om tjänster ska antalet bilar som är avsedda att användas för att tillhandahålla de tjänster som ingår i avtalet utgöra underlag för beräkningen av om kraven är uppfyllda.

Paragrafen, som är ny, anger det övergripande kravet på upphandlande myndigheter och enheter. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 5

i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.2 och 6.5.3.

Rubriken till paragrafen ändras för att klargöra att paragrafen, liksom 9 och 10 §§, innehåller de krav som ställs på upphandlande myndigheter och enheter.

Enligt *första stycket* ska varje upphandlande myndighet och enhet för varje referensperiod och för varje följande femårsperiod uppfylla kraven i 9 och 10 §§ genom de avtal som tilldelas efter upphandlingar som omfattas av lagen.

De minimimål för upphandling som anges i artikel 5 i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161 är knutna till de avtal som tilldelas under varje referensperiod eller efterföljande femårsperioder 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 och de efterföljande femårsperioderna, finns det inga krav på varje enskilt avtal. Det är först när samtliga avtal för en viss referensperiod eller någon av de följande femårsperioderna föreligger som det kan avgöras om kraven är uppfyllda. De olika referensperioderna definieras i 3 §.

Artikel 5.2 anger som tidpunkt för beräkningen av om kraven är uppfyllda 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). I fråga om ramavtal och dynamiska inköpssystem ska bestämmelsen 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 är endast upphandlingsförfaranden som påbörjas efter ikraftträdandet av lagen som omfattas av kraven på minimimål. En myndighet har emellertid möjlighet att tillgodoräkna sig inköpta fordon från och med den 2 augusti 2021, dvs. från den första referensperiodens första dag.

Av *andra stycket* framgår det antal fordon som ska omfattas av beräkningen av om kraven är uppfyllda i fråga om upphandling av tjänster. Alla bilar som är avsedda att användas för att tillhandahålla de tjänster som ingår i varje avtal ska omfattas.

9 § *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 de tilldelade avtalen omfattar.*

Paragrafen, som är ny, anger den minsta andelen rena lätta bilar som ska uppnås under en referensperiod. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 5.1 och tabell 3 i bilagan till direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.3.

Uttrycket ren lätt bil och de olika referensperioderna definieras i 3 §.

För att avgöra om kravet 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. Kravet 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.

10 § 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 de tilldelade avtalen 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 de tilldelade avtalen omfattar.

Minst hälften av de rena tunga bussar som anges i första och andra styckena ska utgöras av utsläppsfria bussar. För den första referensperioden får dock andelen utsläppsfria bussar i stället utgöra en fjärdedel av andelen rena tunga bussar om mer än 80 procent av samtliga bussar i de tilldelade avtalen är tvåvåningsbussar.

Paragrafen, som är ny, anger den minsta andelen rena tunga bilar som ska uppnås under en referensperiod eller en efterföljande femårsperiod. Genom paragrafen genomförs delar av artikel 5.1 och tabell 4 i bilagan till direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1161. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.3.

Uttrycken rena tunga lastbilar, rena tunga bussar och utsläppsfria bussar och de olika referensperioderna definieras i 3 §.

För att avgöra om kraven 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 rena tunga bussar ska vara utsläppsfria bussar. Av det totala antalet tunga bussar som omfattas av tilldelade avtal ska alltså för den första referensperioden minst 22,5 procent vara utsläppsfria bussar och för den andra referensperioden, och efterföljande femårsperioder, minst 32,5 procent vara utsläppsfria bussar. I *andra meningen* finns ett undantag från dessa krav som gäller för den första referensperioden. Om mer än 80 procent av samtliga bussar som omfattas av tilldelade avtal är tvåvåningsbussar, får andelen utsläppsfria bussar minskas till en fjärdedel av den angivna andelen rena tunga bussar.

Bemyndiganden

11 § Regeringen får meddela föreskrifter om undantag i fråga om

1. vilka upphandlande myndigheter och enheter som ska uppfylla kraven i 8–10 §§, och

2. den andel rena bilar som tilldelade avtal ska omfatta.

Paragrafen, som är ny, innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om undantag. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.4.

Minimikraven ska som huvudregel gälla för alla upphandlande myndigheter och enheter. Enligt paragrafen får regeringen meddela föreskrifter om undantag från kraven. Undantagen kan vara av olika slag och t.ex. avse att myndigheter eller enheter som uppfyller vissa kriterier undantas från att uppfylla minimikraven.

12 § Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om betydelsen av uttrycket alternativa drivmedel i denna lag och i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om betydelsen av ordet elfordon i denna lag och i föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Paragrafen, som är ny, innehåller bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.6.

Första stycket innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela ytterligare föreskrifter som gör det möjligt att närmare definiera uttrycket alternativa drivmedel. Uttrycket kan behöva anpassas till den snabba tekniska utvecklingen och därmed behöva beskrivas mer detaljerat. Föreskrifterna kan också avse vad som inte ska anses vara ett alternativt drivmedel i denna lag.

Andra stycket innehåller ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om innebörden av ordet elfordon. Även ordet elfordon påverkas av den tekniska utvecklingen och kan behöva beskrivas mer detaljerat.

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om uppgiftsskyldighet för de upphandlande myndigheterna och enheterna i fråga om de avtal som myndigheterna eller enheterna har tilldelat efter upphandlingar som omfattas av denna lag.

Paragrafen, som är ny, innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att lämna uppgifter om upphandlingar. Övervägandena finns i avsnitt 6.6.1.

Med stöd av bemyndigandet kan föreskrifter meddelas om att upphandlande myndigheter och enheter ska lämna uppgifter om resultatet av upphandlingar och avrop från ramavtal enligt denna lag. Det kan t.ex. avse uppgifter om antalet fordon och andelen rena fordon som omfattas av en upphandling. Föreskrifterna kan även avse på vilket sätt uppgifterna ska lämnas.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

Av bestämmelsen framgår att lagen träder i kraft den 1 juni 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

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

4 a kap. Upphandling av kollektivtrafik

Användningen av vissa termer

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 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 ord och uttryck. Övervägandena finns i avsnitt 6.1.

Första stycket innehåller anvisningar om vad som ska gälla i fråga om vissa ord och uttryck i lagen om upphandling av koncessioner och lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Den senare lagens rubrik 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 görs språkliga ändringar.

När kollektivtrafik ska upphandlas enligt EU:s kollektivtrafikförordning

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 6.1.

Ändringen i *andra stycket* är en följdändring till att rubriken till lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

ändras till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

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 (*) 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 uppmanas 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 följande 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 livsryckeln kan beaktas i upphandlingsbeslutet. Denna strategi fungerar som ett komplement till lagstiftningen om Euro-normer, som sätter maximala utsläppsgänsvärden, 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-metanolväten (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 upgraderats 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 upphandling, 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 livsryckeln 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 livsryckeln.

⁽¹⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

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

⁽¹⁾ EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

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) Fastställa de tekniska specifikationer för energi- och miljöprestanda i dokumentationen för inköp av vägtransportfordon för varje typ av påverkan som beaktas, 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.

- 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 driftkostnaderna 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 utsläppsnåll 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 mobilitetstjänster 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 fordonens 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-metanolväten) 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 inköpspriser för rena fordon. Lägre drifts- och underhållskostnader medför att de totala ägandekostnaderna är mer konkurrenskraftiga redan i dag. De förväntat sjunkande inköpspriserna 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 Stillhavsområdet 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 bränschen 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 utgifterna 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 (*) innehålla klara och tydliga krav, bland annat tydliga, långsiktiga upphandlingsmål och en enkel beräkningsmetod för dem. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU (**) och 2014/25/EU (***) 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 (****) 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.

(*) 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).

(**) 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 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⁽⁹⁾. 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.

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttfordon 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 M₁ med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare att betrakta som bussar, medan fordon i kategori M₂ 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. Framjande 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 halvoftentliga 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 biljettpreiser för konsumenterna 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 avspelas i sin rapportering enligt detta direktiv. För att inte detta direktiv ska bli oskäligt betungande och för att det 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 fordons 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 skräddarsytt 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 utsläppsnåla 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 ackumulatörer och förbrukade batterier och ackumulatörer 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 funktionsätt, 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 livsrytten 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 livsrytten, 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 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 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 M₂, 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 tillåmpliga utsläppsgrenser som anges i tabell 2 i bilagan, eller
- b) ett fordon i kategori M₁, 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 UTSLÄPPSNÅL 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) (%) som en procentandel av utsläppsgränser (%)	Koldioxid (g/km)	Utsläpp av luftföroreningar (RDE) (%) som en procentandel av utsläppsgränser (%)
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: Minimalvärd 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 ₂) (*)	
	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 tvåvävningsbussar.*

Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs⁴ 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 §⁵

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

⁴ 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.

⁵ Senaste lydelse 2016:1159.

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 bepannade.

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.

4 §⁶

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 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 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 §⁷

Om den upphandlande myndigheten eller enheten väljer att beakta energi- och miljöpåverkan som avses i 6 § som ett tilldelningskriterium, ska driftkostnaderna under bilens hela livslängd för energianvändning och utsläpp av koldioxid, kväveoxider (NOX),

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.

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.

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 minska 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.

Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik Bilaga 3

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.

¹ 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.

Följande remissinstanser inkom med yttranden: 2030-sekretariatet, Affärsverket svenska kraftnät, Arbetsmiljöverket, Avfall Sverige AB, BIL Sweden, BioDriv Öst, Domstolsverket, Drivkraft Sverige, Ekerö kommun, Ekobrottsmyndigheten, Eksjö kommun, Energigas Sverige, Försvarsmakten, Göteborgs kommun, Halmstads kommun, Helsingborgs kommun, IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Kalmar kommun, Kammarkollegiet, Karlstads kommun, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Konsumentverket, Kriminalvården, Kronofogdemyndigheten, Kustbevakningen, Lantmäteriet, Linköpings kommun, Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Sörmlands län, Malmö kommun, Migrationsverket, Miljöfordon Sverige, Myndigheten för delaktighet, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, Region Jämtland Härjedalen, Region Skåne, Region Stockholm, Region Östergötland, Scania AB, Skatteverket, Skellefteå kommun, Skogsstyrelsen, Sollentuna kommun, Statens fastighetsverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Stockholms kommun, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Bussföretag, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges lantbruksuniversitet, Sveriges Åkeriföretag, Säkerhetspolisen, Söderhamns kommun, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tullverket, Upphandlingsmyndigheten, Växjö kommun, Örebro kommun, Östersunds kommun och Österåkers kommun.

Följande remissinstanser svarade inte: AB Volvo, Arvidsjaurs kommun, Bräcke kommun, DHR (Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet), e-Avrop AB, EU-Supply Holding AB, Falu kommun, Fortifikationsverket, Fossilfritt Sverige (M 2016:05), Funktionsrätt Sverige, Intressegruppen för assistansberättigade (ifA), Konstpool AB, Kungälv kommun, Nyköpings kommun, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Power Circle, Primona AB, RBU (Riksförbundet för rörelsehindrade barn och ungdomar), Region Västra Götaland, Statens energimyndighet, Statens institutionsstyrelse, Strömsunds kommun, Sundsvalls kommun, Svenska Naturskyddsföreningen, Transportindustrieförbundet, Ulricehamns kommun, Umeå kommun, Uppsala kommun, Vansbro kommun, Visma Commerce AB, Volvo Cars Corporation, Vätgas Sverige, Ydre kommun och Övertorneå kommun.

Därutöver inkom följande med yttrande: BioDriv Mitt, BioFuel Region, Biogas Research Center, Biogas Syd, Biogas Väst, Blekinge Bränslen, Bodens kommun, Borlänge Energi, Cabonline Group, Claes Sonnerby, Dals-Eds kommun, E.ON Biofor, Energiföretagen Sverige, FordonsGas, Fyrbodals kommunalförbund, Gasnätet Stockholm AB, Gasum AB, Gröna Bilister, Göteborg Energi, Höghskolan i Halmstad, Höörs kommun, Klimatkommunerna, Landskrona kommun, LRF, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen Skåne, More Biogas Småland AB och Kalmar Biogas AB, Naturskyddsföreningen Norrköping, Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), OrangeGas Sverige AB, Peter Larsson, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Västerbotten, Region Örebro län, RISE Research Institutes of Sweden AB, Runes Bensen & Oljeimport AB, Svensk Biogas i Linköping AB, Svenskt vatten,

Bilaga 4

Sysav – Sydsånes avfallsaktiebolag, SÅM Samverkan Återvinning Miljö, Sävsjö kommun, Södra Smålands avfall och miljö AB, Tekniska verken i Linköping AB, Tierps kommun, Tomelilla kommun, Uppsala Vatten och Avfall AB, VafabMiljö Kommunalförbund, Vårgårda kommun, Vänersborgs kommun, Västblekinge Miljö AB, Västerviks kommun, Växjö Motor Company AB och Småländska Bränslen samt Åmåls kommun.