

Ds 2010:31

Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster



REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/>

Tryckt av Elanders Sverige AB
Stockholm 2010

ISBN 978-91-38-23442-6
ISSN 0284-6012

Innehåll

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Promemorians huvudsakliga innehåll..... | 7 |
| 2 | Författningsförslag | 9 |
| 2.1 | Förslag till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster | 9 |
| 2.2 | Förslag till förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster | 12 |
| 3 | Bakgrund | 19 |
| 4 | Direktivet | 23 |
| 5 | Gällande rätt | 25 |
| 5.1 | Allmänt om upphandling..... | 25 |
| 5.2 | Miljöhänsyn vid upphandling..... | 26 |
| 5.2.1 | Nya upphandlingsregler | 28 |
| 5.3 | Myndigheters köp av bilar och bilresor | 29 |
| 5.4 | Normgivningsmakten | 29 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 6 | Genomförande av direktivet | 31 |
| 6.1 | Allmänna utgångspunkter | 31 |
| 6.1.1 | Rättslig grund..... | 31 |
| 6.1.2 | Författningsform och författningsstruktur | 32 |
| 6.2 | Inledande bestämmelser..... | 33 |
| 6.2.1 | Syfte | 33 |
| 6.2.2 | Grundläggande bestämmelser | 33 |
| 6.3 | Tillämpningsområde | 34 |
| 6.4 | Lagens omfattning | 35 |
| 6.4.1 | Tillämpning vid upphandling, köp och leasing | 35 |
| 6.4.2 | Undantag | 37 |
| 6.4.3 | Tillämpning vid tillhandahållande av tjänster..... | 39 |
| 6.5 | Definitioner | 44 |
| 6.5.1 | Upphandlande myndigheter och enheter..... | 44 |
| 6.5.2 | Bil..... | 45 |
| 6.5.3 | Övriga förslag..... | 46 |
| 6.6 | Tröskelvärden | 47 |
| 6.7 | Köp av rena och energieffektiva bilar..... | 49 |
| 6.7.1 | Nya generella upphandlingsregler..... | 55 |
| 6.7.2 | Kan direktivet 2009/33/EG genomföras jämsides med de nya upphandlingsreglerna?..... | 58 |
| 6.8 | Avslutande bestämmelser | 60 |
| 6.8.1 | Införlivande | 60 |
| 6.8.2 | Ikraftträdande | 61 |
| 6.8.3 | Övrigt | 61 |
| 7 | Konsekvenser..... | 63 |
| 7.1 | Ekonomiska konsekvenser för myndigheter och enheter | 63 |

| | | |
|-----------------|---|-----------|
| 7.1.1 | Myndigheterna under regeringen – upphandling | 63 |
| 7.1.2 | Ekonomiska konsekvenser för andra upphandlande myndigheter och enheter..... | 63 |
| 7.1.3 | Transportstyrelsen, Konkurrensverket, Ekonomistyrningsverket och Miljöstyrningsrådet – information m.m..... | 64 |
| 7.2 | Ekonomiska konsekvenser för företag | 65 |
| 7.3 | Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner..... | 65 |
| 7.4 | Konsekvenser för miljön | 66 |
| 8 | Författningskommentar | 67 |
| 8.1 | Förslaget till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster..... | 67 |
| 8.2 | Förslaget till förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster | 70 |
| Bilaga 1 | Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 | 73 |
| Bilaga 2 | Beräkningsexempel..... | 81 |

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet, lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Det nya direktivet syftar till att främja marknaden för rena och energieffektiva fordon. Avsikten är att fler resor och transporter ska utföras med mer energieffektiva och mer miljöanpassade bilar. Genom mindre bränsleförbrukning och mindre utsläpp av klimatpåverkande koldioxid och andra luftförorenande ämnen kan transportsektorns bidrag till miljö-, klimat- och energipolitiken förbättras. För att uppnå dessa effekter krävs att den energi- och miljöpåverkan som är kopplad till driften av bilen under hela dess användningstid beaktas vid alla inköp och leasingavtal som omfattas av 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 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster (upphandlingsdirektiven) samt 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 1107/7027 (kollektivtrafikförordningen).

Om effekterna ges ett monetärt värde för att tas med vid utvärderingen av anbuden, ska gemensamma regler följas för beräkning av livscykelkostnaderna som kopplade till driften av fordon. Reglerna anges i direktivet.

I promemorian lämnas förslag till en ny lag och en ny förordning om miljökrav vid inköp och leasing av bilar.

De nya reglerna föreslås träda i kraft den 4 december 2010.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag syftar till att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon och till att förbättra transportsektorns bidrag till Europeiska unionens miljö-, klimat- och energipolitik.

2 § Bestämmelser om upphandling finns i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

Lagens tillämpningsområde

3 § Denna lag ska tillämpas på upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster som görs av upphandlande myndigheter och enheter.

¹ Jfr 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, Celex 32009L0033).

4 § Bestämmelserna hindrar inte att en upphandlande myndighet eller enhet ställer högre relevanta krav på den upphandlade varan eller tjänsten än vad som anges i denna lag.

Lagens omfattning

5 § Lagen omfattar köp och leasing av bilar som görs av upphandlande myndigheter och enheter.

Lagen omfattar även upphandling av sådana persontransporttjänster där kollektivtrafikföretag fullgör allmän trafikplikt inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

Lagen gäller inte bilar som

1. är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilt försvaret, brandförsvaret och ordningsmakten, eller

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

Definitioner

6 § I denna lag avses med

upphandlande myndighet detsamma som i 2 kap. 19 § lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, och

upphandlande enheter detsamma som i 2 kap. 20 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

7 § I denna lag avses med *bil* ett fordon som i enlighet med 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner betecknas som personbil, buss eller lastbil.

8 § 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.

9 § Med *leasing* avses hyra med en bestämd hyrestid på minst ett år.

10 § Med *hela livscykeln* avses i denna lag den tidsperiod som normalt kan beräknas förflyta från det att bilen köps in till dess att den tas ur drift.

11 § Om det inte nämns särskilt har andra beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Köp och leasing av rena och energieffektiva bilar

12 § Vid köp eller leasing av bilar och vid upphandling av sådana persontransporttjänster där kollektivtrafikföretag fullgör allmän trafikplikt inom ramen för ett avtal om allmän trafik ska upphandlande myndigheter och enheter beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under bilens hela livscykel.

Den energi- och miljöpåverkan som ska beaktas ska omfatta åtminstone

1. energianvändning,
2. utsläpp av koldioxid, och
3. utsläpp av kväveoxider (NO_x), icke-metankolväten (NMHC) och partiklar.

13 § Regeringen meddelar föreskrifter om hur själva beräkningen av energi- och miljöpåverkan ska göras vid köp, leasing och upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

Denna lag träder i kraft den 4 december 2010.

2.2 Förslag till förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 § Denna förordning innehåller kompletterande föreskrifter till lagen (2010:XXX) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. I förordningen finns föreskrifter om hur själva beräkningen av energi- och miljöpåverkan ska göras vid upphandlande myndigheters och enheters köp, leasing och upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

2 § Termer och uttryck i denna förordning har samma betydelse och tillämpningsområde som i lagen (2010:XXX) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

3 § Upphandlande myndigheter och enheter ska beakta energi- och miljöpåverkan genom att i annonsen om upphandlingen eller i förfrågningsunderlaget ange bilens energi- och miljöprestanda antingen som

- en teknisk specifikation, eller
- ett kriterium för tilldelning av ett kontrakt (tilldelningskriterium).

Om den upphandlande myndigheten eller enheten väljer att tillämpa energi- och miljöprestanda som ett tilldelningskriterium, ska driftskostnaderna under bilens hela livscykel för *energianvändning*, *koldioxidutsläpp* och *utsläpp av vissa föroreningar* omvandlas till ett monetärt värde. Respektive driftskostnad ska beräknas med hjälp av den metod som anges i *bilagorna 1* och *2*.

¹ Jfr 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, Celex 32009L0033).

Bestämmelserna hindrar inte att en upphandlande myndighet eller enhet kombinerar de två angivna möjligheterna att ange krav på viss energi- och miljöprestanda.

4 § Transportstyrelsen ska informera upphandlande myndigheter och enheter samt kollektivtrafikföretag som tillhandahåller persontransporttjänster och fullgör allmän trafikplikt inom ramen för ett avtal om allmän trafik om bestämmelserna i lagen (2010:XXX) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster och om bestämmelserna i denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 4 december 2010.

*Bilaga 1***Energi- och miljöprestanda som tilldelningskriterium**

1. Metod för beräkning av driftskostnaderna under bilens livscykel.

a) Driftskostnaden för *energianvändningen* beräknas genom multiplicering av bilens energianvändning per kilometer med kostnaden per energienhet och med antalet kilometer för bilen under livscykeln enligt punkt 3.

– Vid beräkning av energianvändning per kilometer ska det antal enheter energi som används per kilometer användas, oavsett om siffran anges direkt, som för exempelvis eldrivna bilar, eller inte. Om denna anges som bränsleförbrukning per kilometer ska den omräknas till energianvändning per kilometer med hjälp av omräkningsfaktorerna i *tabell 1* i bilaga 2, som anger de olika bränsletypernas energiinnehåll. För bränsletyper för vilka omräkningsfaktorer inte anges i tabellen får uppgifter från tillverkaren användas.

– Vid beräkning av kostnad per energienhet ska det enhetliga penningvärde per energienhet användas som utgörs av lägsta gällande pris på bensin eller diesel före skatt.

b) Driftskostnaden för *utsläppen av koldioxid* beräknas genom multiplicering av bilens koldioxidutsläpp i kg per kilometer enligt punkt 2 med kostnaden per kg, enligt det intervall som anges i *tabell 2* i bilaga 2 och med antalet kilometer enligt punkt 3.

c) Driftskostnaden för *utsläppen av föroreningar* beräknas genom addering av de respektive driftskostnaderna för utsläpp av kväveoxider, (NO_x), icke-metankolväten (NMHC) och

partiklar. Driftskostnaden för utsläppen av respektive förorening erhålls genom multiplicering av bilens utsläpp i gram per kilometer enligt punkt 2 med respektive kostnad per gram enligt det intervall som anges i *tabell 2* i bilaga 2, och med antalet kilometer enligt punkt 3.

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

3. Det totala antalet tillryggalagda kilometer för en bil under livscykeln ska, om inte annat anges, hämtas från *tabell 3* i bilaga 2, vid behov med beaktande av redan tillryggalagda kilometer.

Bilaga 2

Uppgifter för beräkning av driftskostnaderna under livscykeln för bilar

Tabell 1: Energinnehållet i motorbränslen

| Bränsle | Energinnehåll |
|------------------|--------------------------|
| 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 | 0,0044–0,0088 | 0,001–0,002 | 0,087–0,174 |
| EUR/kg | EUR/g | EUR/g | EUR/g |

Tabell 3: Totalt antal km för bilar under livscykeln

| Fordonskategori ² | Totalt antal km under livs- cykeln |
|---|---------------------------------------|
| 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 |

² Kategorierna M och N enligt 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 (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046).

3 Bakgrund

Det finns ett samhällsintresse i att minska utsläpp av olika luftföroreningar och att effektivisera användningen av energi. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa anges att det, för att kunna skydda miljön som helhet och människors hälsa, är nödvändigt att koncentrationer av skadliga luftföroreningar undviks, hindras eller minskas.

Merparten av kväveoxidutsläppen härrör från trafiken, främst från person- och lastbilar men också från fartyg. Kväveoxider, NO_x , är giftiga gaser som bildas vid förbränning i luft. En minskning av utsläppen av kväveoxider bidrar till minskad övergödning, försurning och minskat bildande av marknära ozon. En del av kväveoxiderna förekommer som kvävedioxid (NO_2), där höga halter har negativa effekter på luftvägarna, som irritation och nedsatt lungfunktion, inte minst för personer med astma.

Även utsläppen av icke-metankolväten (NMHC) har en klimatpåverkande miljöeffekt. Icke-metankolväten bildas vid ofullständig förbränning och medverkar till bildandet av marknära ozon, som bl.a. reagerar med slemhinnorna i luftvägarna.

Partiklar i utomhusluft uppkommer såväl på naturlig väg som antropogent, dvs. genom mänsklig verksamhet, som vägtrafik och vedeldning. De partikelhalter som förekommer i utomhusluften i tätorter i dag är i många fall skadliga, i synnerhet för känsliga personer. Partiklar i utomhusluft har visats vara en

bidragande orsak till ökad sjuklighet och dödlighet i bl.a. hjärt-/kärlsjukdomar och sjukdomar i luftvägarna.

Även en effektiv användning av energi är ett samhällsintresse. Varken fossila bränslen eller biobränslen finns i oändliga mängder och energieffektivitet är därför viktigt, oavsett vilken typ av bränsle ett fordon drivs med.

Den totala offentliga upphandlingen står för cirka 17–18 procent av EU:s BNP. Offentliga organ inom EU upphandlar varje år ungefär 110 000 personbilar, 110 000 lätta nyttofordon, 35 000 lastbilar och 17 000 bussar. Det motsvarar en marknadsandel på strax under 1 procent för personbilar, cirka 6 procent för lätta och tunga lastbilar och ungefär 33 procent för bussar.

Den offentliga upphandlingen kan därför lämna väsentliga bidrag till miljöutmaningarna på ett kostnadseffektivt sätt, samtidigt som den kan driva på framtagandet och den verkliga användningen av ny mer miljöanpassad och ofta säkrare teknik. Mot bakgrund härav presenterade regeringen i mars 2007 en handlingsplan *Miljöanpassad offentlig upphandling* (skr. 2006/07:54) för att öka miljökraven vid offentlig upphandling. Bland annat fick Miljöstyrningsrådet ökade resurser för att stödja offentliga upphandlare som ställer miljökrav.

Ett tidigare förslag till direktiv om främjande av rena vägtransportfordon genom offentlig upphandling [KOM(2005) 634] lades fram av EU-kommissionen 2005. Detta förslag mötte stark kritik och många invändningar från flera medlemsstater, bl.a. Sverige. Det dåvarande förslaget förkastades av Europaparlamentets utskott för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet, ENVI. Förslaget var begränsat till tunga nyttofordon och innebar att kollektivtrafiktjänsterna måste anslå en viss kvot (25 procent) av sin offentliga upphandling till fordon som uppfyllde normen för ”miljövänligare fordon” (Enhanced Environmentally friendly Vehicle, EEV).

Kommissionen lade i december 2007 fram ett ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon [KOM(2007) 817 slut-

lig]. Förslaget var då inte begränsat till tunga fordon och innebar heller inget krav på en viss kvot miljövänligare fordon. I stället fokuserade förslaget på att vid utvärdering av fordons- och kollektivtjänstupphandling skulle, utöver fordonets inköpspris, även externa kostnader för energiförbrukning, koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar inkluderas genom att livscykelkostnader redovisas och beaktas. Det ändrade förslaget remitterades. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementets ärende N2008/948/TR. En fakta-promemoria upprättades och överlämnades till riksdagen, 2007/08:FPM77.

Ytterligare förhandlingar i rådsarbetsgruppen och i Europaparlamentet resulterade i betydande förändringar och den 23 april 2009 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Förändringarna innebär bl.a. en större flexibilitet för hur beaktandet av miljö- och energihänsyn ska fullgöras.

Syftet med direktivet är att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon samt att förbättra transportsektorns bidrag till Europeiska unionens miljö-, klimat- och energipolitik. Det 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, däribland energianvändning samt utsläpp av koldioxid och vissa luftföroreningar.¹ Åtminstone ska påverkan från energianvändning samt utsläpp av koldioxid, kväveoxider, icke-metankolväten och partiklar beaktas. Även andra typer av miljöpåverkan får beaktas.

Genom samordnade insatser på unionsnivå för fordonsupphandling kan fordonsindustrin uppmuntras till de investeringar som är nödvändiga för att tillverkningen av renare och mer energieffektiva fordon ska ta fart. Ökad efterfrågan främjar marknader som är tillräckligt stora för att tillverkarna ska över-

¹ Se emellertid promemorians förslag till genomförande, kap 6.

väga att använda den miljövänligaste tekniken vid större serier i en mer kostnadseffektiv produktion.

Givetvis kommer effekterna att bli störst i medlemsstater där höga miljökrav inte ställts tidigare eller inte varit vanliga vid offentlig upphandling. I Sverige, där många aktörer redan ställer miljökrav vid upphandling och andra inköp, blir effekterna sannolikt mindre. Direktivet kan ändå här ge en viss verkan, dels genom att aktörer som hittills inte ställt miljökrav börjar göra det, dels genom att bilindustrin får det lättare att svara upp mot mer harmoniserade krav inom EU-området. För bilindustrin blir det då mer ekonomiskt intressant att satsa på framtagandet av mer miljöanpassade fordonsmodeller.

4 Direktivet

Upphandlande myndigheter, upphandlande enheter och vissa operatörer ska enligt *artikel 1* beakta energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln när de köper in vägtransportfordon.

Medlemsstaterna får enligt *artikel 2* bevilja undantag från kraven i direktivet för inköp av vissa fordon. Artikel 2 hänvisar till artikel 2.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG 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, det s.k. ramdirektivet. De fordon som får undantas är av väldigt speciell karaktär och framförs sällan på väg.

Enligt *artikel 3* ska direktivet tillämpas på avtal om inköp av vägtransportfordon.

Artikel 4 innehåller definitioner.

Artikel 5 ålägger medlemsstaterna att se till att energi- och miljöpåverkan beaktas vid inköp av vägtransportfordon. Vid inköpet ska åtminstone energianvändning, koldioxidutsläpp samt utsläpp av NO_x, NMHC och partiklar beaktas. Andra typer av miljöpåverkan får dock också övervägas. Därvid ska ett av två tillvägagångssätt som anges i direktivet användas. Man ska antingen ange energi- och miljöprestanda som tekniska specifikationer i förfrågningsunderlaget eller beakta energi- och miljöpåverkan i inköpsbeslutet. Därvid ska en särskilt angiven metod användas. Metoden beskrivs närmare i *artikel 6*.

Av *artikel 7* och *9* följer att kommissionen ska anpassa de uppgifter som används för att beräkna driftskostnaderna under hela livscykeln till inflationen och den tekniska utvecklingen och detta ska ske vid den kommitté som ska biträda kommissionen.

Enligt *artikel 8* ska kommissionen underlätta och strukturera medlemsstaternas utbyte av kunskap om och bästa praxis för främjande av sådana inköp som avses i direktivet.

Enligt *artikel 10* ska kommissionen vartannat år sammanställa en rapport om direktivets tillämpning, dess effekter och behovet av ytterligare åtgärder samt, om nödvändigt, lämpliga förslag. I samband med den första rapporten ska kommissionen presentera en utvärdering av den metod som avses i artikel 6 och vid behov föreslå lämpliga anpassningar.

Av *artikel 11* framgår att medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet, som ska vara genomfört hos medlemsstaterna senast den 4 december 2010.

Av *artikel 13* framgår att direktivet riktar sig till medlemsstaterna.

Direktivet fogas till denna departementspromemoria som *bilaga 1*.

5 Gällande rätt

5.1 Allmänt om upphandling

Bestämmelser om upphandling finns i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, förkortad LOU, och i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, förkortad LUF. Genom LOU genomfördes Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtjänster, varor och tjänster (det klassiska direktivet). Genom LUF genomfördes 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 (försörjningsdirektivet).

LOU reglerar förfarandena m.m. för offentlig upphandling som görs av myndigheter, kommuner, landsting samt sådana bolag, föreningar, delägarförvaltningar, samfälligheter och stiftelser som tillgodoser ett behov i det allmännas intresse under förutsättning att behovet inte är av kommersiell eller industriell karaktär (offentligt styrda organ), 2 kap. 12 och 19 §§ LOU.

LUF reglerar förfarandena m.m. för upphandling som görs av myndigheter och offentligt styrda organ men också av dels företag vilka en myndighet har ett bestämmande inflytande över (offentliga företag), dels privata företag som bedriver verksamheter med stöd av en särskild rättighet eller ensamrätt inom

försörjningssektorerna vatten, energi, transporter och post-tjänster, 2 kap. 12, 20 och 21 §§ LUF.

5.2 Miljöhänsyn vid upphandling

För upphandlingar gäller generellt fem grundläggande unionsrättsliga principer: icke-diskriminering, likabehandling, transparens, proportionalitet och ömsesidigt erkännande.

Principen om icke-diskriminering innebär att det är förbjudet att direkt eller indirekt diskriminera leverantörer på grund av nationalitet. Den upphandlande myndigheten eller enheten får t.ex. inte ge ett lokalt företag företräde med anledning av dess geografiska läge. Principen om likabehandling innebär att alla leverantörer ska behandlas lika och ges lika förutsättningar. Alla måste exempelvis få samma information och vid samma tillfälle. Principen om transparens medför främst skyldigheten för den upphandlande myndigheten eller enheten att skapa öppenhet, att lämna information om upphandlingen och det praktiska tillvägagångssättet vid denna. Med proportionalitetsprincipen avses att kraven på leverantören och kraven i kravspecifikationen måste ha ett naturligt samband med och stå i rimlig proportion till det som upphandlas. De krav som ställs ska vara både lämpliga och nödvändiga för att uppnå syftet. Principen om ömsesidigt erkännande innebär att intyg och certifikat som har utfärdats av en medlemsstats behöriga myndigheter ska gälla också i övriga EU/EES-länder. Vid upphandlingen kan en upphandlande myndighet eller enhet redan i dag på olika sätt och i olika faser av upphandlingen ta hänsyn till miljön. Miljökraven måste dock uppfylla dessa grundläggande EU-principer.

Vid en upphandling kan en upphandlande myndighet eller enhet antingen välja det anbud som har lägst pris eller det anbud som är ekonomiskt mest fördelaktigt. För att en upphandlande myndighet eller enhet ska kunna använda tilldelningsgrunden det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet måste samtliga s.k. tilldelningskriterier anges i förfrågningsunderlaget vid upphand-

lingen: den leverantör som vill lämna ett anbud måste kunna veta exakt vilka kriterier som avgör upphandlingen, 12 kap. 1 § LOU och 12 kap. 1 § LUF. Sådana kriterier kan vara exempelvis kvalitet, leverans- eller genomförandetid, miljöegenskaper, driftkostnader, kostnadseffektivitet, pris, estetiska, funktionella och tekniska egenskaper eller service och tekniskt stöd. Den upphandlande myndigheten eller enheten ska ange hur kriterierna kommer att viktas inbördes vid bedömningen av vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga. Om det enligt den upphandlande myndigheten eller enheten inte är möjligt att ange viktningen av de olika kriterierna ska dessa anges i fallande prioritetsordning. Tilldelningskriterierna ska vara förenliga med de grundläggande EU-rättsliga principerna om bl.a. icke-diskriminering, likabehandling, ömsesidigt erkännande, proportionalitet och transparens. Av 6 kap. 3 § första stycket båda lagarna framgår vidare att miljöegenskaper kan ingå som en teknisk specifikation vid upphandlingen. Bestämmelserna motsvarar artikel 23.3 b–d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG respektive artikel 34.3 b–d i direktivet 2004/17/EG.

En upphandlande myndighet eller enhet kan också ställa särskilda sociala, miljömässiga och andra villkor för hur ett kontrakt ska fullgöras, 6 kap. 13 § LOU och 6 kap. 14 § LUF. Villkoren får dock inte vara direkt eller indirekt diskriminerande och inte utgöra hinder för en väl fungerande inre marknad. Villkoren får avgöras i varje enskilt fall och kan endast gälla den del av leverantörens verksamhet som omfattas av det som upphandlas. De särskilda villkoren får varken ha något inflytande på bedömningen av anbudsgivarens kapacitet eller på uppfyllelse av tilldelningskriterierna. Villkoren ska anges i annonsen om upphandling eller i förfrågningsunderlaget. Vid upphandling av varor kan miljörelaterade kontraktsbestämmelser främst användas för att ange hur varorna ska levereras. Bestämmelserna motsvarar artikel 26 i direktivet 2004/18/EG respektive artikel 38 i direktivet 2004/17/EG. Kontraktsvillkoren får dock inte vara tekniska specifikationer, urvalskriterier eller till-

delningskriterier och kan alltså inte användas som grund för att tilldela eller inte tilldela en viss leverantör ett kontrakt, se Upphandlingsutredningens 2004 slutbetänkande *Nya upphandlingsregler 2* (SOU 2006:28, s. 224) och regeringens proposition *Ny lagstiftning om offentlig upphandling och upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster* (2006/07:128, s. 352).

5.2.1 Nya upphandlingsregler

Den 15 juli 2010 trädde nya bestämmelser i kraft i LOU och LUF (prop. 2009/10:180 bet. 2009/10:FiU22, rskr. 2009/10:311). Bl. a. har två nya paragrafer införts: 1 kap. 9 a § LOU och 1 kap. 24 a § LUF. I *Nya rättsmedel på upphandlingsområdet*, prop. 2009/10:180, sägs i författningskommentaren, s. 317:

”Bestämmelsen är ny och anger att upphandlande myndigheter bör beakta miljöhänsyn och sociala hänsyn vid offentlig upphandling om upphandlingens art medger detta. Bestämmelsen har utformats i enlighet med Lagrådets föreslag.

Bestämmelsen har karaktären av målsättningsstadgande och är avsedd att framhålla vikten av att myndigheter beaktar miljöhänsyn och sociala hänsyn vid upphandling. Den anger att den upphandlande myndigheten bör beakta miljöhänsyn och sociala hänsyn i upphandlingar i vissa fall och överlåter till myndigheten att utifrån bestämmelserna i lagen bedöma på vilket sätt och i vilket skede i upphandlingen sådana hänsyn ska tas. Bestämmelsen ger i sig inte något stöd för att påkalla domstolsprövning av en upphandling där myndigheten inte har tagit några miljöhänsyn eller sociala hänsyn.”

Författningskommentaren till 1 kap. 24 a § LUF hänvisar till samma kommentar, se propositionen s. 376.

5.3 Myndigheters köp av bilar och bilresor

De personbilar som, med vissa undantag, myndigheter under regeringen köper eller leasar ska, enligt förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor, vara miljöbilar. Förordningen ersatte förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. Kraven i den äldre förordningen hade successivt skärpts under åren och bestämmelserna om miljökrav och trafiksäkerhetskrav i den nya förordningen gäller för fler kategorier än miljöbilar. Bestämmelserna gäller vid myndigheters inköp, leasing och användning av bilar samt vid upphandling av taxiresor och hyrbilar. I förordningen anges vilka kriterier som myndigheten ska ta hänsyn till vid inköpet. Enligt förordningen ska samtliga myndigheter senast den 1 mars varje år lämna en redogörelse till Transportstyrelsen för sina inköp, sin leasing och sina upphandlingar under det föregående kalenderåret. Av Transportstyrelsens redovisning för 2009 framgår att 74 procent av de 238 myndigheter som finns upptagna hos Ekonomistyrningsverket som myndigheter i den statliga redovisningsorganisationen lämnat information. Av dessa har 24 procent köpt eller leasat miljöbilar under året. Med miljöbilar avses personbilar som tillhör miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och som uppfyller angivna krav på utsläpp samt bränsle- och elenergiförbrukning.

5.4 Normgivningsmakten

Normgivningsmakten fördelas mellan riksdagen och regeringen enligt 8 kap. regeringsformen, RF, genom kompetensregler. Där anges vilka områden som i första hand omfattas av riksdagens lagstiftningsmakt respektive regeringens förordningsmakt,

nämligen riksdagens primärområde, eller det primära lagområdet, respektive regeringens primärområde.

Det primära lagområdet kan delas in i det obligatoriska lagområdet, där normer kan ges endast i form av lag, och det fakultativa lagområdet, inom vilket riksdagen har möjlighet att delegera normgivningsmakt till regeringen. Riksdagen har därutöver en obegränsad möjlighet att lagstifta inom regeringens primärområde. Den verkliga gränsdragningen mellan riksdagens och regeringens kompetensområden är således beroende av i vilken grad riksdagen nyttjar sin möjlighet att delegera normgivningsmakt till regeringen respektive att lagstifta inom regeringens primärområde.

Föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, meddelas genom lag. Sådana föreskrifter är bl.a. föreskrifter om brott och rättsverkan av brott, 8 kap. 3 § RF.

Skyldigheter för kommuner och landsting ska också anges i lag, se 8 kap. 5 § RF andra meningen.

6 Genomförande av direktivet

6.1 Allmänna utgångspunkter

6.1.1 Rättslig grund

Det nu aktuella direktivet baseras på artikel 175.1 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, numera artikel 192.1 i det omdöpta fördraget om EU:s funktionssätt (EUF-fördraget). Det innebär att direktivet är ett minimidirektiv med en gemensam lägsta nivå för att uppnå de miljömål som anges i artikel 191.

Medlemsstaterna får emellertid under vissa förutsättningar ha strängare regler i sin nationella lagstiftning och kan behålla eller införa strängare regler än de som följer av direktivet. Införlivandet av direktivet i svensk rätt innebär således inte att de höga svenska ambitionerna på miljöområdet sänks, utan tvärtom kommer införlivandet att kunna bidra till en fortsatt allt mer ambitiös svensk miljöpolitik. Exempelvis innehåller förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor mer detaljerade regler avseende avgasrening, låga utsläpp och låg bränsleförbrukning. Kraven i förordningen, även om de endast gäller statliga myndigheter, får anses strängare än de krav som ställs i direktivet, jfr avsnitt 5.3. Förordningen ska fortsätta att gälla.

6.1.2 Författningsform och författningsstruktur

Bedömning: EU-direktivet 2009/33/EG bör genomföras i Sverige genom en ny lag.

Skälen för bedömningen

Av *artikel 11* och *13* framgår att direktivet riktar sig mot medlemsstaterna och är bindande. Det åligger medlemsstaterna att sätta i kraft de lagar och andra författningar som nödvändiga för att följa direktivet.

Direktivet innehåller regler för upphandlande myndigheter och enheter samt operatörer (se vidare 6.4.3). Reglerna omfattar således såväl statliga som kommunala myndigheter, vissa företag med statliga och kommunalt inflytande samt verksamhet som kan bedrivas av privata företag.

I 8 kap. 5 § regeringsformen föreskrivs lagform för viss normgivning som gäller kommunernas ställning. Enligt denna bestämmelse ska bl.a. föreskrifter om kommunernas åliggande meddelas i lag. Likaså ska föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, meddelas genom lag. Reglerna bör genomföras i form av lag.

Lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, förkortad LOU, och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, förkortad LUF, reglerar hur en upphandling ska genomföras, inte vad som ska upphandlas. Någon ändring i LOU är därför inte aktuell. Direktivet bör genomföras i en ny lag.

6.2 Inledande bestämmelser

6.2.1 Syfte

Förslag: Lagens syfte anges i en inledande paragraf.

Skälen för förslaget

Direktivet

Enligt *artikel 1* syftar direktivet till att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon och till att förbättra transportsektorns bidrag till Europeiska unionens miljö-, klimat- och energipolitik.

Förslag

Den nya lagen inleds med en syftesparagraf med i princip samma ordalydelse som i direktivet.

6.2.2 Grundläggande bestämmelser

Förslag: Bestämmelserna i upphandlingslagstiftningen ska gälla.

Skälen för förslaget

Direktivet

Av ett flertal beaktandesatser framgår att direktivets syfte ska uppnås genom att på olika sätt stödja den offentliga upphandlingen av rena fordon. Av *beaktandesats 5*, framgår att Europeiska

kommissionen har för avsikt 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. Vidare framgår av *beaktandesats 6* att kommissionen avser stimulera miljövänlig innovation, särskilt genom fler s.k. Euro-normer och genom att främja offentlig upphandling av rena fordon.

Förslag

Det bör av en särskild paragraf framgå att upphandlingslagstiftningen ska vara tillämplig på, köp och leasing enligt denna lag.

6.3 Tillämpningsområde

Förslag: Lagen ska tillämpas av upphandlande myndigheter och enheter. Inget hindrar att den som upphandlar ställer högre krav i upphandlingen än vad som regleras i lagen.

Skälen för förslaget

Direktivet

Tillämpningsområdet framgår av *artikel 3*. Av *beaktandesats 24* framgår att tvingande tillämpning av kriterierna i direktivet vid upphandling av rena och energieffektiva fordon inte ska hindra tillämpning av andra relevanta tilldelningskriterier.

Förslag

Lagen ska tillämpas på köp och leasing som görs av upphandlande myndigheter och enheter, jfr avsnitt 6.5.1.

Eftersom det här rör sig om ett minimidirektiv bör det framgå att upphandlande myndigheter och enheter har möjlighet att ställa strängare krav på det som upphandlas. Förutsättningen är naturligtvis att bestämmelserna för upphandling följs.

6.4 Lagens omfattning

Förslag: Lagen ska tillämpas vid köp och leasing av bilar. Lagen ska också tillämpas vid upphandling av sådana persontransporttjänster där kollektivtrafikföretag fullgör allmän trafikplikt inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

Lagen ska inte tillämpas vid köp och leasing av fordon som konstruerats och tillverkats för särskilda angivna ändamål.

6.4.1 Tillämpning vid upphandling, köp och leasing

Skälen för förslaget

Direktivet

Enligt *artikel 3* ska bestämmelserna tillämpas på inköp av vägtransportfordon.

Förslag

Reglerna i LOU, respektive LUF, omfattar inte bara köp utan även leasing, hyra eller hyrköp av varor, jfr 2 kap. 21 § LOU och 2 kap. 24 § LUF. På liknande sätt gäller förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor såväl vid inköp som leasing av bilar. Leasing är ett slags

hyra som innebär att en leasetagare ges rätt att, på avtalade villkor under en avtalad period, använda en tillgång mot att en avgift betalas till ett leasingbolag.

Från gemenskapsrättslig utgångspunkt har regleringen vid offentlig upphandling införts för att bidra till genomförandet av den gemensamma marknaden genom att företag i alla medlemsstater skall kunna konkurrera på lika villkor om offentliga kontrakt i medlemsstaterna. Regeringens mål med offentlig upphandling är att den ska vara effektiv och rättssäker och tillvara konkurrensen på marknaden så skattemedlen används på bästa sätt. En upphandling måste därför vara tydlig och transparent. För att den nya lagen inte ska göra den offentliga upphandlingen otydligare, bör lagen i största möjliga utsträckning ha samma omfattning som redan gällande bestämmelser. Det finns inga uppgifter om i vilken utsträckning statliga myndigheter hyr eller hyrköper bilar. Dessa förvärv torde dock utgöra en begränsad del av marknaden. Lagen bör därför inte omfatta hyra eller hyrköp av bilar. Däremot är det betydligt vanligare med leasing av bilar inom den statliga sektorn. Ett tidsbegränsat behov av en bil löses enklare genom leasing: man slipper exempelvis kostnader för registrering av fordonet, fordonsskatt och försäljning vid periodens slut. Det är därför rimligt att lagen, förutom köp, även omfattar leasing.

En leasingperiod kan i princip vara hur lång, eller kort, som helst. I förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor definieras emellertid leasing som ”hyra av en bil med en bestämd hyrestid på minst ett år”. Den som köper respektive säljer ett fordon ska enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anmäla ägarbytet till Transportstyrelsen. Vid leasing sker inget ägarbyte men ett leasingavtal som gäller för en bestämd tid om minst ett år ska ändå anges i vägtrafikregistret. Det är därför rimligt att lagen gäller vid leasingperioder om minst ett år. Däremot bör kortare leaseperioder inte omfattas.

6.4.2 Undantag

Skälen för förslaget

Direktivet

Enligt *artikel 2* får medlemsstaterna bevilja undantag för inköp av fordon enligt artikel 2.3 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 fordon¹, det s.k. *ramdirektivet*. De fordon som avses är:

1. fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på bygplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser,
2. fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilt försvaret, brandförsvaret och ordningsmakten och
3. mobila maskiner.

Gällande svensk rätt

Vid införandet av ”ramdirektivet” i svensk rätt² konstaterades att undantagen i den då gällande fordonsförordningen (2002:925) var förenliga med undantagen i direktivet. Bestämmelserna överfördes till 1 kap. 2 § i nu gällande fordonsförordningen (2009:211). Där sägs att förordningen inte gäller

1. fordon som tillhör staten och är tillverkade för särskilda militära ändamål,
2. motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående, eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon,

¹ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1 (Celex 32007L0046).

² Godkännande av motorfordon m.m., Ds 2008:8, s. 138f.

3. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden, eller

4. lekfordon.

Undantagen i artikel 2.3 ramdirektivet motsvaras av bestämmelserna i 1 kap. 2 § punkt 1 och 3 fordonsförordningen.

Myndigheter under regeringen ska enligt förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor köpa miljöbilar. Förordningen ska också tillämpas vid leasing och vid viss användning av bilar. I förordningen undantas bilar som ägs av staten och som är tillverkade för särskilda militära ändamål. Vidare undantas

1. personbilar med fler än fyra sittplatser utöver förarplatsen,

2. utryckningsfordon,

3. fordon som används i spaningsverksamhet inom Polisen, Tullverket eller Kustbevakningen, och

4. personbilar som är särskilt anpassade för personskydd.

En myndighet får även i andra fall köpa in eller ingå leasingavtal om en personbil som inte är en miljöbil om det finns särskilda skäl.

Förslag

Direktivet ger utrymme för vissa undantag. Relevanta undantag i närliggande lagstiftning bör införas.

Av de undantag som anges i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor torde utryckningsfordon, fordon som används i spaningsverksamhet inom Polisen, Tullverket eller Kustbevakningen, samt personbilar som är särskilt anpassade för personskydd inrymmas under artikel 2.3, punkten 2: fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten. Undantaget införs med samma ordalydelse.

Hit hör också två av undantagen i 1 kap. 2 § fordonsförordningen. Undantaget för bilar som tillhör staten och som tillverkats för särskilda militära ändamål har konstaterats förenligt med ramdirektivet. Samma sak gäller för bilar som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden. Bilar som tillhör staten och som tillverkats för särskilda militära ändamål torde emellertid innefattas under punkten 2. De övriga undantagen i fordonsförordningen är inte relevanta i detta sammanhang.

De fordon som räknas upp under artikel 2.3, punkten 1 överensstämmer i princip med fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden. Fordon som räknas upp under punkten 3 är inte aktuella i detta sammanhang.

Eftersom det samtidigt föreslås att en upphandlande myndighet eller enhet ska kunna ställa högre krav vid upphandlingen bör bestämmelserna i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor behållas, jfr avsnitt 6.3.

6.4.3 Tillämpning vid tillhandahållande av tjänster

Skälen för förslaget

Direktivet

Enligt *artikel 3 b)* ska direktivet tillämpas även vid inköp av vägtransportfordon som görs av vissa "operatörer", nämligen "...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 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”. Förordningen kallas EU:s kollektivtrafikförordning.

Förslag

EU:s kollektivtrafikförordning reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än den fria marknaden skulle kunna erbjuda, *Ny kollektivtrafiklag*, 2009/10:200, s. 28. Enligt kollektivtrafikförordningen, och enligt den nya lagen (2010:1065) om kollektivtrafik som hänvisar till förordningen, avses med *allmän trafikplikt*:

”krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.”

Vidare framgår att med *avtal om allmän trafik* avses:

”ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. Beroende på medlemsstatens lagstiftning kan avtalet också bestå i ett beslut som har fattats av den behöriga myndigheten och

- som utgörs av en lag eller någon annan författning, eller
- som innehåller de villkor på vilka den behöriga myndigheten själv tillhandahåller tjänsterna eller låter något internt företag tillhandahålla tjänsterna.”

I propositionen sägs vidare:

”I ett avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses. Avtalet eller de allmänna bestämmelserna ska även i förväg och på ett objektiva och öppet sätt fastställa de parametrar som

ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska vidare fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande samt hur inkomsterna från biljettförsäljning ska fördelas.”

Som framgår ovan används inte begreppet ”operatör” i den svenska versionen av EU:s kollektivtrafikförordning. I stället används begreppet ”kollektivtrafikföretag”. Begreppen är inte synonyma och det framgår inte varför man i direktivet valt begreppet ”operatör”.

I den engelska versionen av direktivet används ordet ”operator”:

”...operators for the discharge of public service obligations under a public service contract within the meaning of [EU:s kollektivtrafikförordning]...”. Begreppet ”kollektivtrafikföretag” motsvaras av ”public service operator” i den engelska versionen av kollektivtrafikförordningen. Inte heller här har man använt samma begrepp, men de är möjligen mer likalydande. Likaså används mer jämförbara begrepp i den tyska respektive franska versionen av förordningen: ”Betreiber” respektive ”opérateur”.

Av ovanstående framgår att de ”operatörer” som avses i direktivet utgör en svårdefinierbar krets. Det går inte att på förhand fastställa vilka företag som kan komma att omfattas av de nya bestämmelserna. I direktivets *beaktandesats 5* sägs:

”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.”

Om man ska kunna uppnå ändamålen med direktivet måste det finnas ett sätt att kontrollera att alla aktörer efterlever bestämmelserna. Bestämmelser som reglerar detta finns i två direktiv om rättsmedel vid överträdelse av reglerna om offentlig

upphandling och upphandling inom försörjningssektorerna, 89/665/EEG³ respektive 92/13/EEG⁴. Till följd av dessa s.k. rättsmedelsdirektiv har medlemsstaterna skyldighet att säkerställa möjligheter till en effektiv och skyndsamt rättslig prövning av en upphandlande myndighets eller enhets beslut. Vidare åligger det medlemsstaterna att i sina nationella rättsordningar införa bestämmelser om att skadestånd skall kunna utgå till den som har lidit skada på grund av överträdelser vid offentlig upphandling. Bestämmelserna är genomförda i svensk rätt.

Upphandlingslagstiftningen omfattar upphandlande myndigheter och enheter. Upphandlande enheter innefattar bl.a. sådana företag som upphandlande myndigheter kan utöva ett bestämmande inflytande över, jfr 2 kap. 20 § LUF. Kollektivtrafikföretag, dvs. ”operatörer”, utgör inte nödvändigtvis företag som en upphandlande myndighet har ett bestämmande inflytande över. Dessa företag omfattas därmed inte automatiskt av lagstiftningen. Vid inköp som görs av sådana företag finns det med andra ord ingen möjlighet till exempelvis insyn och överprövning. För att garantera de grundläggande unionsrättsliga principerna icke-diskriminering, likabehandling, transparens, proportionalitet och ömsesidigt erkännande skulle antingen ”operatörerna” jämnställas med upphandlande myndigheter och enheter eller ett parallellt kontrollsystem behöva införas.

Bedömningen är att det är inte möjligt att låta ”operatörerna” omfattas av LOU respektive LUF. Å andra sidan torde införandet av ett system parallellt med LOU och LUF vara förenat med avsevärda kostnader och administrativa olägenheter.

I stället föreslås därför att de nya bestämmelserna omfattar upphandling av den *tjänst* som kollektivtrafikföretagen tillhandahåller. Således ska upphandlande myndigheter och enheter

³ Rådets direktiv 89/665/EEG av den 21 december 1989 om samordning av lagar och andra författningar för prövning av offentlig upphandling av varor och bygg- och anläggningsarbeten.

⁴ Rådets direktiv 92/13/EEG av den 25 februari 1992 om samordning av lagar och andra författningar om gemenskapsregler om upphandlingsförfaranden tillämpade av företag och verk inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna.

beakta kraven i den nu föreslagna lagen vid upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster. Det innebär att den som ansvarar för kollektivtrafiken, dvs. den verkliga beslutsfattaren, ska ställa krav i upphandlingen på företagets fordonspark. Existerande regler för upphandlingsprocessen kan tillämpas och inga ytterligare regler för kontroll krävs.

För att inte i onödan göra bestämmelserna svårlästa föreslås att en hänvisning görs till den terminologi som används i EU:s kollektivtrafikförordning. Lagen ska därmed tillämpas på upphandling av tjänster som tillhandahålls av kollektivtrafikföretag som fullgör allmän trafikplikt inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Språkbruket överrensstämmer också bättre med direktivets *beaktandesats 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.”

Lagen kommer därmed indirekt att omfatta alla företag som bedriver kollektivtrafik eller tillhandahåller kollektivtrafiktjänster för trafik av allmänt intresse, oavsett om tjänsterna är upphandlade i enlighet med LOU eller LUF eller om de tilldelats som en tjänstekoncession. Det innebär att linjetrafik på väg, dvs. sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig, kommer att omfattas av den nya lagen.⁵ Däremot kommer kollektivtrafik som bedrivs på rent kommersiell grund, exempelvis beställningstrafik, grupperesor

⁵ Jfr 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen (1998:490).

och särskilda researrangemang, inte att omfattas av bestämmelserna i denna lag.

För ytterligare kommentarer till EU:s kollektivtrafikförordning hänvisas till regeringens proposition *Ny kollektivtrafiklag*, 2009/10:200.

6.5 Definitioner

Bedömning: Begreppen i den nya lagen bör ha samma betydelse som i nu gällande lagstiftning, inklusive EU-förordningar och EU-direktiv. Inga nya definitioner bör införas genom denna lag.

6.5.1 Upphandlande myndigheter och enheter

Skälen för bedömningen

Direktivet

Artikel 4 hänvisar till definitionerna av *upphandlande myndighet* i artikel 2.1 a 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 (försörjningsdirektivet)⁶ och artikel 1.9 Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster⁷ respektive *upphandlande enhet* i artikel 2.2. försörjningsdirektivet.

⁶ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004L0017).

⁷ EUT L 134, 30.4.2004, s. 114 (Celex 32004L0018).

Förslag

De båda upphandlingsdirektiven, 2004/17/EG och 2004/18/EG, genomfördes i svensk lag genom LOU respektive LUF. I regeringens proposition *Ny lagstiftning om offentlig upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster*, 2006/07:128, s. 144–149. redogörs för de överväganden regeringen hade vid införandet av definitionerna upphandlande myndighet och upphandlande enhet. De begrepp som i den nya lagen hör samman med själva upphandlingen bör ha samma betydelse som i LOU respektive LUF. En hänvisning görs därför till dessa bestämmelser.

6.5.2 Bil

Skälen för bedömningen

Direktivet

I direktivet används begreppet *vägtransportfordon* som ett samlande begrepp för fordon vilka tillhör kategorierna M och N enligt direktivet 2007/46/EG, ramdirektivet. Kategorin M omfattar personbilar och bussar medan kategorin N avser lastbilar. I ramdirektivet används dock inte samlingsbegreppet vägtransportfordon.

Förslag

Vid införandet av ramdirektivet i svensk lag⁸ slogs det bl.a. fast att den EG-rättsliga⁹ definitionen av motorfordon endast avser motordrivna fordon som har minst fyra hjul och en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 kilometer i timmen, medan motsvarande definition i lagen (2001:559) om vägtrafik-

⁸ Godkännande av motorfordon m.m., Ds 2008:8, s. 142 f.

⁹ Numera: "EU-rättsliga".

definitioner, förkortad LDEF, i princip täcker in alla typer av motordrivna fordon utom traktorer och motorredskap. Vidare nämndes att den svenska definitionen av lastbil är betydligt vidare än dess EG-rättsliga motsvarighet: fordon av kategori N₃. I promemorian gjordes den bedömningen att det inte är möjligt att fullt ut harmoniera de svenska fordonsdefinitionerna med dem som återfinns i ramdirektivet. Någon annan bedömning görs inte nu.

Fordonsbegreppen bör korrespondera med bestämmelserna i LDEF. I förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor har begreppet *bil* samma definition som i LDEF. Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner är en bil ett motorfordon med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte anses som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i *personbilar*, *lastbilar* och *bussar*.

6.5.3 Övriga förslag

1. En hänvisning görs EU:s kollektivtrafikförordning, jfr 6.4.3.
2. Lagen föreslås omfatta även *leasing* av bilar, jfr avsnitt 6.4.1. Med leasing avses i denna lag ett hyresavtal med en bestämd hyrestid på minst ett år. Definitionen överensstämmer med det begrepp som tillämpas i förordningen om vägtrafikregister.
3. Det finns ingen definition av begreppet "hela livscykeln" i direktivet. Eftersom begreppet kan ha olika betydelser tas en definition in i lagen. Med begreppet avses den tidsperiod som normalt kan beräknas förflyta från det att en bil köps in till dess att den tas ur drift.

6.6 Tröskelvärden

Förslag: Bestämmelserna om tröskelvärde för tilldelning av kontrakt i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling respektive lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster ska gälla för upphandling även enligt denna lag.

Skälen för förslaget

Direktivet

Enligt *artikel 3* ska medlemsstaterna fastställa ett tröskelvärde över vilket operatörer, som tillhandahåller allmännyttiga tjänster inom ramen för avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning, ska tillämpa bestämmelserna. Tröskelvärdet får inte överskrida tröskelvärdena i direktiven 2004/17/EG och 2004/18/EG.

Förslag

Det är rimligt att samma nivåer, som vid upphandling av andra varor respektive tjänster, ska gälla. Enligt den föreslagna 2 § ska bestämmelserna i LOU respektive LUF tillämpas vid upphandling enligt denna lag. Eftersom denna promemoria föreslår en annan lösning för operatörer, jfr 6.4.3, behövs inte någon särskild bestämmelse om fastställande av ett tröskelvärde.

Enligt 3 kap. 1 § LOU ska lagen tillämpas på kontrakt vilkas värde uppgår till de tröskelvärden som Europeiska kommissionen beslutar. I 1 § första stycket 1 a och 1 b anges de kontrakt, varor respektive tjänster, som upphandlas av en central statlig myndighet. I 1 § första stycket 2 anges de varu- och tjänstekontrakt som avses i andra fall än under 1. Motsvarande bestämmelser i LUF finns i 3 kap. 1 §.

Tröskelvärdena fastställs av regeringen och tillkännages i Svensk författningssamling. Senast bestämdes tröskelvärdena den 21 januari 2010 genom tillkännagivande (2010:53) av tröskelvärden vid offentlig upphandling. Värdena för kontrakt enligt 3 kap. 1 § första stycket 1 a och 1 b LOU bestämdes då till 125 000 euro respektive 1 243 375 kronor och för kontrakt enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 LOU bestämdes värdena till 193 000 euro respektive 1 919 771 kronor. För kontrakt enligt 3 kap. 1 § första stycket 1 LUF bestämdes värdena till 387 000 euro respektive 3 849 489 kronor.

I 15 kap. LOU och i 15 kap. LUF finns bestämmelser som reglerar upphandlingar som inte omfattas av direktiven 2004/17/EG och 2004/18/EG. Sådana upphandlingar är exempelvis offentliga upphandlingar som avser kontrakt vars värde understiger de tröskelvärden som anges i respektive lag, jfr ovan. Förslaget innebär således att den nya lagen kommer att omfatta även offentliga upphandlingar där statliga myndigheter avser att köpa ett enstaka eller några få fordon eller en tjänst där det sammanlagda värdet av upphandlingen understiger 1 243 375 kronor. Motsvarande kommer att gälla för övriga upphandlande myndigheter och enheter (t.ex. kommuner, landsting, allmännyttiga bolag, föreningar och stiftelser) där upphandlingen understiger 1 919 771 kronor.

6.7 Köp av rena och energieffektiva bilar

Förslag: Direktivets principer för inköp av bilar införs i svensk lag. Vid upphandling av bilar ska den som upphandlar beakta energi- och miljöpåverkan under bilens hela livscykel. Den som upphandlar ska kunna välja mellan att antingen ange bilens energi- och miljöprestanda som en teknisk specifikation *eller* som ett tilldelningskriterium vid utvärderingen av lämnade anbud. För att inte lagtexten ska tyngas alltför mycket, föreslås att den metod, som ska användas om man väljer alternativ två, tas in i en förordning. Förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar ändras inte.

Skälen för förslaget

Direktivet

I *artikel 5* anges att upphandlande myndigheter, upphandlande enheter och operatörer vid inköp av vägtransportfordon ska beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under hela livscykeln. Den energi- och miljöpåverkan som ska beaktas ska omfatta åtminstone

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

I *artikel 6* beskrivs den metod som ska användas, om den som upphandlar väljer att ange vägtransportfordons energi- och miljöprestanda som ett tilldelningskriterium.

Förslag

Vid köp eller leasing av bilar ska den som upphandlar beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under bilens hela livscykel.

Det som ska beaktas är energianvändningen och utsläppen av olika ämnen, jämför avsnitt 3.

Den energi- och miljöpåverkan som ska beaktas ska omfatta minst

1. energianvändning,
2. utsläpp av koldioxid, och
3. utsläpp av kväveoxider (NO_x), icke-metankolväten (NMHC) och partiklar.

Den som upphandlar har möjlighet att välja mellan två tillvägagångssätt. Antingen kan upphandlaren välja att ange bilens energi- och miljöprestanda som en *teknisk specifikation* eller som ett *tilldelningskriterium*.

Teknisk specifikation

Som nämnts tidigare, se avsnitt 5.2, får den som upphandlar redan i dag enligt 6 kap. 3 § LOU och 6 kap. 3 § LUF ange tekniska specifikationer som prestanda- eller funktionskrav. Enligt båda lagrummen ska man uppge den önskade effekten med de ställda kraven. Samma tydlighetskrav som för andra tekniska specifikationer gäller således. Likaså gäller alla grundläggande unionsrättsliga principer: icke-diskriminering, lika-behandling, transparens, proportionalitet och ömsesidigt erkännande.

Ett anbud där varan, i förevarande fall bilen, inte motsvarar de begärda prestanda- eller funktionskraven får inte antas. Anbudet kommer följaktligen inte ens att utvärderas. Detta förfarande torde vara det enklaste för den som upphandlar och vederbörande kan välja den utvärderingsgrund som lämpar sig bäst, antingen det anbud som har lägst pris eller det anbud som är mest ekonomiskt fördelaktigt.

Tilldelningskriterium

Om upphandlaren istället väljer att ange bilens energi- och miljöprestanda som en grund för tilldelning av ett kontrakt, dvs. som ett tilldelningskriterium, är tillvägagångssättet betydligt mer direktivstyrt. Densamma blir situationen när själva kollektivtransporttjänsten ska upphandlas. Då ska driftskostnaderna under bilens hela livscykel för energianvändning, koldioxidutsläpp och utsläpp av vissa föroreningar omvandlas till ett monetärt värde. Respektive driftskostnad ska beräknas med hjälp av en särskilt i direktivet angiven metod, se nedan. För att inte heller här tynga själva lagtexten föreslås att metoden tas in i en förordning.

Om detta förfarande används måste utvärderingen av anbudet och tilldelningen av kontraktet ske enligt tilldelningsgrunden det *ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet*. Det är inte

möjligt för upphandlaren att anta det anbud som har det lägsta priset.

För upphandlingen ska i övrigt bestämmelserna i LOU respektive LUF gälla. Exempelvis ska bestämmelserna om *överprövning* naturligtvis tillämpas. När tilldelningsbeslutet har fattats ska den som upphandlar snarast möjligt underrätta anbudssökandena och anbudsgivarna skriftligen. En skriftlig underrättelse ska snarast möjligt¹⁰ lämnas även vid ett beslut att avbryta en upphandling eller att en upphandling ska göras om.

Beskrivning av den EU-harmoniserade beräkningsmetoden

Om upphandlaren väljer att uppfylla direktivets krav genom tilldelningskriterier enligt *artikel 5 punkten 3 b*, ska den beräkningsmetod som beskrivs i *artikel 6* tillämpas. Metoden går ut på att man ska beakta energi- och miljöpåverkan genom att omvandla energi- och miljöprestanda för bilens användningstid i drift till monetära värden som tas med vid utvärderingen av anbuden.

Avsikten är att beaktandet ska ske på ett för hela EU/EES-området mer likartat sätt, om än med vissa flexibla inslag. Det innebär bl.a. att de monetära värdena för energianvändning samt utsläpp av koldioxid och föroreningarna kväveoxider (NO_x), icke-metankolväten (NMHC) och partiklar måste framräknas strikt enligt metoden och inte på något annat sätt. Däremot föreskriver inte direktivet hur eventuella andra tilldelningskriterier ska räknas fram eller hur olika kriterier ska viktas inbördes. I de delarna får man ledning av reglerna som redan finns i upphandlingslagstiftningen.

Eftersom man eftersträvar en harmonisering innebär metoden att värderingen av miljöeffekter ska ske inom relativt snäva intervall, desamma för upphandlare i alla medlemsstater. I Sverige strävar man efter att låta klimat- och annan miljöpåverkan bekostas genom bränsle- och fordonsskatter. Dessa

¹⁰ Ny bestämmelse fr.o.m. den 15 juli 2010.

typer av skatter skiljer sig dock åt i betydande grad till såväl nivå som utformning mellan medlemsstaterna. Att utgå från bränslepriser inklusive miljö- och energiskatter skulle innebära betydande skillnader länderna emellan, vilket inte är önskvärt.

Sammanfattningsvis ska man enligt metoden i stället utgå från ett enhetligt bränslepris före skatt för den mängd energi som beräknas användas under bilens användningstid i drift. Till denna framräknade kostnad läggs beräknade miljökostnader för koldioxid och de nämnda föroreningarna, baserade på en i direktivet fastställd EU-harmoniserad värdering av dessa miljökostnader. Värderingen framgår av *artikel 6* och tabeller i bilagan.

Energianvändningen beror av den aktuella bilens bränsleförbrukning, den aktuella bränsletypens energiinnehåll och den beräknade körsträckan under drifttiden. Kostnaden för energianvändningen beräknas genom att man multiplicerar bilens energianvändning per kilometer med kostnaden per energienhet och med antalet kilometer under drifttiden.

För att man ska kunna räkna fram energianvändningen på grundval av bränsleförbrukningen, finns det omvandlingsfaktorer baserade på olika bränsletypers energiinnehåll i en särskild tabell.

För bränsletyper för vilka det inte anges några omräkningsfaktorer i tabellen, exempelvis dimetyleter (DME), metanol och syntetisk diesel, får i stället uppgifter från tillverkaren användas.

För att åstadkomma den eftersträvade harmoniseringen ska den beräknade energimängden kostnadsättas efter lägsta gällande pris på bensen eller diesel före skatt. Till denna framräknade energikostnad läggs sedan miljökostnader under bilens drifttid för koldioxid och kväveoxider (NO_x), icke metanolkväten (NMHC) och partiklar enligt direktivets värdering i angivna intervall.

Till denna departementspromemoria biläggs några räknexempel på hur metoden kan användas för vissa bilmärken och bränsletyper, *bilaga 2*.

Metoden är resultatet av förhandlingar och kompromisser mellan EU-kommissionen, medlemsstaterna och EU-parlamentet. Metoden är endast aktuell i ett av de två alternativen för upphandlaren beaktande av direktivet, dvs. upphandlaren har möjlighet att i stället beakta direktivets krav genom tekniska specifikationer och då är metoden inte aktuell. Den svenska regeringen hade önskat, att metoden på ett bättre sätt hade tagit hänsyn till biobränslenas mindre klimatpåverkande effekt, likaså att kostnadsvärderingen av koldioxid och föroreningar varit högre och därvid bättre speglat svenska värderingar, vilket även hade inneburit ett större incitament för renare och mer miljöanpassade fordon. Genom förhandlingarna infördes intervall, vilket inneburit att värderingen av miljöpåverkan fördubblats jämfört med kommissionens ursprungliga förslag. Metoden ska, enligt *artikel 10*, utvärderas senast december 2012 av kommissionen, som vid behov ska föreslå lämpliga anpassningar. Regeringen kommer, i enlighet med *beaktandesatserna 12 och 30–37*, att ge lämplig myndighet i uppdrag att informera om direktivet och underlätta för upphandlande myndigheter och enheter och andra berörda att tillämpa metoden, som får anses komplicerad. I sammanhanget kan nämnas att kommissionen har skapat en webbplats för att underlätta vid tillämpningen av direktivet. Webbplatsen¹¹, som ska utvecklas under hösten 2010, kommer även att innehålla en bred marknadsöversikt.

Vid utvärderingen av anbud ska bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar i första hand baseras på standardiserade gemenskapstestförfaranden för typgodkännande. För fordon som ännu inte omfattas av sådana testförfaranden, dvs. främst tunga fordon, ska jämförbarheten mellan olika anbud säkerställas genom allmänt vedertagna testförfaranden eller resultat från tester som utförts för den berörda myndigheten eller, i avsaknad av detta, information från tillverkaren. I *beaktandesats 29* anges att standardiserade gemen-

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/urban/vehicles/directive/directive_en.htm

skapstestförfaranden för dessa ytterligare fordonskategorier, främst tunga fordon, bör tas fram. Motsvarande intentioner anges i *beaktandesats 16* i 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.

Metoden för och beskrivningen av hur beräkningen av energi- och miljöpåverkan ska göras bör placeras i en förordning. För det fall själva metoden och/eller de värden som ligger till grund för beräkningen ändras, vore det såväl opraktiskt som tidskrävande att behöva ändra i lagen. Föreskrifterna torde inte vara av sådant slag att de hör till det obligatoriska lagområdet, jfr ovan avsnitt 5.4 och prop. 2006/07:128 s. 142.

6.7.1 Nya generella upphandlingsregler

Som tidigare nämnts, se avsnitt 5.2.1, har två nya paragrafer, 1 kap. 9 a § LOU och 1 kap. 24 a § LUF, införts. Bestämmelserna innebär att upphandlande myndigheter och enheter bör beakta miljöhänsyn i sina upphandlingar om upphandlingens art motiverar detta. De nya reglerna trädde i kraft den 15 juli 2010, dvs. före denna lags ikraftträdande.

I Upphandlingsutredningens slutbetänkande *Nya upphandlingsregler 2* (SOU 2006:28) gjordes en omfattande genomgång av de EU-rättsliga förutsättningarna och EU-domstolens praxis rörande miljöhänsyn och sociala hänsyn i offentlig upphandling. I propositionen *Nya rättsmedel på upphandlingsområdet* (2009/10:180, s. 267f.) konstaterade regeringen att varken unionsrätten eller nationell rätt hindrar bestämmelser av den karaktären som nu är aktuella i upphandlingslagarna. Frågan

gällde i stället om det är lämpligt att göra det och hur bestämmelserna, om sådana ska införas, bör vara utformade.

Mot införandet av en sådan regel, menade regeringen, kan anföras att lagstiftning inte ska användas för att ställa upp moraliska eller etiska uppföranderegler. I motiven till regeringsformen uttalas att lagbegreppet endast kan omfatta rättsregler, och att sådana regler i princip kännetecknas av att de är bindande för myndigheter och enskilda (prop. 1973:90 s. 203). I doktrinen har dock konstaterats att det också förekommer lagregler som är formulerade som rekommendationer, vilket brukar markeras genom användningen av ordet ”bör”.¹² Vidare har det under senare år blivit allt vanligare att en lag innehåller s.k. målsättningsstadganden som inte är rättsligt bindande utan endast anger mål för den offentliga verksamheten. Det torde dock vara svårt för riksdag och regering att finna någon annan form än författningsformen, om man vill meddela ”mjukare” direktiv och samtidigt ge dem tillräcklig publicitet.

Regeringen bedömde att det finns skäl som talar för att sådana bestämmelser införs i upphandlingslagarna, inte minst mot bakgrund av den ökade betoningen av miljöaspekter [och sociala aspekter] i unionsrätten och Sveriges inställning i dessa frågor. Under lagstiftningsarbetet med de nya upphandlingsdirektiven intogs från svensk sida ståndpunkten att miljöhänsyn [och sociala hänsyn] ska integreras i upphandlingsprocessen så att det framgår i vilken utsträckning man kan väga in sådana hänsyn i de olika faserna i upphandlingsförfarandet.

Svagheten med en regel av denna karaktär är naturligtvis att den enbart är ett målsättningsstadgande. Det finns därför inte någon möjlighet att med stöd av en sådan regel kräva av upphandlande myndigheter och enheter att de ska ställa miljökrav [eller sociala krav] eller att framgångsrikt klandra en upphandling för att sådana krav inte har ställts.

¹² Strömberg, Håkan, Normgivningsmakten enligt 1974 års regeringsform, 1999, 3 uppl., s. 43 f.

Regeringen ansåg trots detta att det fanns starka skäl att skapa incitament för de upphandlande myndigheter och enheter som ännu inte prövar möjligheten att integrera miljöhänsyn i sina upphandlingar. Mot denna bakgrund ansåg regeringen sammanfattningsvis att en bestämmelse som framhåller vikten av att upphandlande myndigheter och enheter ställer miljöhänsyn i sina upphandlingar borde införas i LOU och LUF.

Några remissinstanser föreslog en obligatorisk regel i upphandlingslagarna. Enligt förslaget skulle underlåtenheten att göra en bedömning av vilka miljökrav som myndigheten eller enheten ska ställa kunna bli föremål för prövning i domstol. Det skulle emellertid enligt regeringens mening inte vara möjligt att följa upp och kontrollera om den upphandlande myndigheten eller enheten har gjort en sådan bedömning. Med hänsyn till det anförda ansåg regeringen att en sådan bestämmelse inte bör införas i upphandlingslagstiftningen.

För att skapa harmoni med redan befintliga regler i LOU och LUF om hur miljöhänsyn [och sociala hänsyn] får beaktas valde regeringen att utforma bestämmelsen på ett delvis annat sätt än utredningens förslag. Den föreslagna bestämmelsen var också utformad som ett målsättningsstadgande. Den föreslogs därför tas in i det inledande kapitlet med allmänna bestämmelser.

Att miljöhänsyn bör beaktas om upphandlingens art motiverar detta innebär framför allt att eventuella krav ska vara förenliga med principerna i 1 kap. 9 § LOU och 1 kap. 24 § LUF samt att kraven i fråga är relevanta. Vidare ska sådana krav enligt praxis från EU-domstolen vara uppföljningsbara och kontrollerbara samt faktiskt följas upp och kontrolleras av den upphandlande myndigheten och enheten. Den upphandlande myndigheten och enheten bör ha förvissat sig om att krav som övervägs är förenliga med de allmänna principerna.

För närmare redogörelser hänvisas till nämnda proposition.

6.7.2 Kan direktivet 2009/33/EG genomföras jämsides med de nya upphandlingsreglerna?

I en handbok som publicerats av Europeiska kommissionen *Att köpa grönt! Handbok om miljöanpassad offentlig upphandling* (2005), beskrivs möjligheterna att enligt de nya upphandlingsdirektiven ställa miljökrav vid upphandling.

Handboken ger handfasta råd om hur man kan genomföra en miljöanpassad upphandling. Bl.a. sägs följande:

- ”Leta efter exempel på miljövänliga egenskaper i databaser eller med anknytning till miljömärken.
- Utgå från andra upphandlande myndigheters ”bästa metoder”; bilda nätverk för att inhämta och sprida information.
- Utgå från en vetenskapligt sund beräkning av livscykelkostnaderna; undvik att överföra miljöpåverkan från ett skede i livscykeln till ett annat.
- Använd prestandabaserade eller funktionella specifikationer för att uppmuntra innovativa miljöanpassade anbud.
- Ta hänsyn till miljöprestanda, t.ex. användning av råmaterial, hållbara produktionsmetoder (om det är relevant för slutprodukten), energieffektivitet, förnybara energikällor, utsläpp, avfall, återvinningsbarhet, farliga kemikalier osv.
- Om du är osäker på om det finns miljöanpassade varor eller tjänster eller på deras pris eller kvalitet, fråga efter miljöanpassade alternativ.”

Handboken föreslår således bl.a. att en upphandlande myndighet eller enhet ska kunna ”utgå från en vetenskapligt sund beräkning av livscykelkostnaderna”. Man måste då i förfrågningsunderlaget tydligt beskriva de parametrar som ska ingå i beräkningen samt den dokumentation och de mätmetoder

som kommer att tillämpas. Det måste klart framgå vilken information anbudsgivaren ska tillhandahålla.¹³

För att uppnå detta, och för att miljökraven verkligen ska uppfylla de grundläggande unionsprinciperna, kan en upphandlande myndighet eller enhet använda Miljöstyrningsrådets upphandlingskriterier. Miljöstyrningsrådet har tagit fram förslag på olika miljökrav som kan ingå i ett förfrågningsunderlag.

Aktiebolaget Svenska Miljöstyrningsrådet bildades 1995 och ägs gemensamt av stat och näringsliv genom Miljödepartementet, Svenskt Näringsliv och Sveriges Kommuner och Landsting. Miljöstyrningsrådet har bl.a. i uppdrag att utveckla och administrera verktyg för en hållbar utveckling och att stödja näringsliv och offentlig förvaltning att vidareutveckla miljöarbete på ett systematiskt och kostnadseffektivt sätt. Miljöstyrningsrådet administrerar tre frivilliga sådana system: EMAS (Eco Management and Audit Scheme), EPD (Environmental Product Declaration) och Miljöstyrningsrådets Upphandlingskriterier (tidigare EKV). Upphandlingskriterierna för fordon innehåller exempelvis följande parametrar: avgasemissioner, fordonsbuller, växlingsindikator, alternativa drivmedel och livscykelkostnader. Ytterligare exempel på kriterier är bullerkrav på och PAH (polycykliska aromatiska kolväten) i däck.

Många myndigheter, landsting, kommuner och andra upphandlande myndigheter och enheter har antagit en policy eller riktlinjer för miljöhänsyn i upphandlingsverksamheten. För att se i vilken utsträckning miljökrav ställs i offentliga upphandlingar i Sverige låter Naturvårdsverket regelbundet genomföra enkätundersökningar. Målgruppen för undersökningen är samtliga upphandlingsansvariga inom offentlig sektor, kommuner, landsting och myndigheter. Undersökningen har i denna form genomförts åren 2004, 2007 och nu senaste 2009. Av den senaste undersökningen framgår bl.a. att

¹³ Även Konkurrensverket har tagit fram ett informationsmaterial om lagarna om offentlig upphandling och möjligheterna att ställa miljökrav: Miljökrav i offentlig upphandling, juni 2008.

82 procent av organisationerna uppger att de har en policy eller riktlinjer för att beakta miljöhänsyn i offentlig upphandling. Vidare svarar 57 procent att de alltid eller oftast ställer miljökrav vid upphandlingar.

Det finns således ett gott stöd av olika verktyg och vägledningar när det gäller att bestämma hur upphandlande myndigheter och enheter ska integrera miljöhänsyn i sina upphandlingar. Flertalet upphandlande myndigheter och enheter har en hög ambition och beredskap när det gäller att beakta miljöhänsyn i sina upphandlingar.

De nu föreslagna bestämmelserna, att den som upphandlar ska beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under fordonets hela livscykel, är konkreta. Antingen väljer man att ange sina miljökrav för fordon som tekniska specifikationer eller som tilldelningskriterier. Båda alternativen är möjliga. Om den som upphandlar också använder sig av de redskap som redan finns bör dessa upphandlingar kunna bli både tydliga och transparenta för anbudsgivarna. De nu föreslagna bestämmelserna överensstämmer med det börkrav som trädde i kraft den 15 juli 2010 och torde heller inte strida mot de sedan tidigare gällande upphandlingsreglerna, jfr ovan avsnitt 6.7.1.

6.8 Avslutande bestämmelser

6.8.1 Införlivande

| |
|--|
| <p>Förslag: De författningsförslag som föreslås i denna promemoria ska träda i kraft den 4 december 2010.</p> |
|--|

Skälen för förslaget: Enligt *artikel 11* ska medlemsstaterna sätta i kraft de lagar och andra författningar som nödvändiga för att följa detta direktiv. Bestämmelserna ska träda i kraft den 4 december 2010.

I övrigt innehåller artikeln inte några materiella bestämmelser som behöver genomföras i svensk rätt, utan endast anvisningar till medlemsstaterna om hur genomförandet ska gå till.

6.8.2 Ikraftträdande

Bedömning: Artikel 12 behöver inte genomföras i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: *Artikel 12* anger när direktivet träder i kraft. Bestämmelsen behöver inte genomföras i svensk rätt.

6.8.3 Övrigt

Bedömning: Artiklarna 7, 8, 9 och 10 behöver inte genomföras i svensk rätt.

Skälen för bedömningen: *Artikel 7* Anpassning av den tekniska utvecklingen, *artikel 8* Utbyte av bästa praxis, *artikel 9* Kommittéförfarande och *artikel 10* Rapport och omprövning innehåller inte några materiella bestämmelser som behöver genomföras i svensk rätt.

7 Konsekvenser

7.1 Ekonomiska konsekvenser för myndigheter och enheter

7.1.1 Myndigheterna under regeringen – upphandling

Redan i dag omfattas myndigheter under regeringen av förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Några ökade kostnader för dessa myndigheter förväntas inte uppkomma.

7.1.2 Ekonomiska konsekvenser för andra upphandlande myndigheter och enheter

Upphandlande myndigheter och enheter berörs direkt av förändringarna i lagstiftningen vid inköp och leasing av bilar. Direktivet kan sammanfattningsvis innebära vissa ökade administrationskostnader, samtidigt kan dock inköps- och bränslekostnaderna för fordon komma att minska.

I en upphandling där kontraktet tilldelas det anbud som är ekonomiskt mest fördelaktigt för den upphandlande myndigheten, innebär direktivet ett visst merarbete eftersom utvärderingen och beräkningarna måste utföras på ett sätt som fastställs i direktivet. Det är emellertid svårt att uppskatta merarbetet och merkostnaderna. Eftersom myndigheter och enheter redan har

rutiner för upphandling torde kostnaden bli marginell. Den statliga inköpsamordningen och de statliga ramavtalen bör också bidra till att hålla eventuella extrakostnader nere.

7.1.3 Transportstyrelsen, Konkursverket, Ekonomistyrningsverket och Miljöstyrningsrådet – information m.m.

Transportstyrelsen har redan i dag ett samordningsansvar och en skyldighet att sammanställa¹ de upphandlande myndigheternas redogörelser för sina respektive inköp enligt förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. De nya bestämmelserna beräknas inte medföra några ökade kostnader för denna del.

Förslaget innebär att Transportstyrelsen ska ges uppdraget att tillhandahålla information om innehållet i den nya lagen. Informationsåliggandet bör dock samordnas med Konkursverket och Kammarkollegiet², vars ansvarsområden omfattar bl.a. upphandling. Transportstyrelsen bör också samarbeta med Miljöstyrningsrådet, MSR, som redan har accepterade och väl fungerande modeller för upphandling med miljökrav och livscykelkostnadsanalyser för just personbilar. De ökade kostnaderna för dessa myndigheter, jämte MSR, är svåra att uppskatta, men bör i huvudsak vara koncentrerade till inledningsfasen för genomförande av direktivet. Kostnaderna bör vara relativt begränsade och huvudsakligen ingå i myndigheternas allmänna uppdrag.

Information om de nya bestämmelserna bör även finnas tillgänglig på den gemensamma webbplatsen för statlig inköpsamordning, www.avropa.se.

¹ Transportstyrelsen ska i fortsättningen även göra en uppföljning av redogörelserna. Ändringen träder i kraft den 1 oktober 2010.

² Fr.o.m. den 1 januari 2011 får Kammarkollegiet utökat ansvar för statliga ramavtalsupphandlingar. Kammarkollegiet övertar då bl.a. den centrala samordningsfunktionen inom statlig inköpsamordning som för närvarande ligger på Ekonomistyrningsverket.

7.2 Ekonomiska konsekvenser för företag

Eftersom direktivets syfte är att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon inom hela EU/EES-området kommer även tillverkare av sådana fordon att gynnas. Detta innebär en stimulans för miljöanpassad teknik och innovationer inom området. Det i sin tur bidrar till en ekonomi som är koldioxidsnål och resurseffektiv och som baseras på en hållbar produktion, ett hållbart boende och ett hållbart transportsystem. Genomförande av direktivet bör rimligtvis vara positivt för svensk bilindustri.

Eftersom upphandlare av kollektivtrafiktjänster, liksom i dag, kommer att kunna ställa relevanta krav vid upphandlingstillfället, måste företagen fortsättningsvis vara beredda på att de ska kunna erbjuda fordon som motsvarar höga och allt högre ställda miljö- och energikrav. Företagen bör därför på ett lämpligt sätt kunna dokumentera att de, i samband med införskaffandet av de fordon som erbjuds för utförande av tjänsterna, beaktat fordonets energi- och miljöpåverkan vid drift. Kollektivtrafikföretag som fullgör allmän trafikplikt inom ramen för ett avtal om allmän trafik kommer därmed att beröras indirekt av förändringarna i lagstiftningen. Direktivet kan eventuellt innebära vissa ökade administrationskostnader för berörda företag. Genom att direktivets krav riktas mot upphandlande myndigheter och enheter av kollektivtrafiktjänster i stället för mot företagen, bör kostnadsökningen bli obetydlig.

7.3 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner

Privatpersoner omfattas inte av direktivets krav och berörs inte av några ökade administrationskostnader. Däremot bör privatpersoner komma att gynnas genom att utbudet av rena och energieffektiva bilar ökar, såväl på nybilsmarknaden som, på sikt, på andrahandsmarknaden. Energieffektivare fordon bör innebära lägre bränslekostnader.

7.4 Konsekvenser för miljön

När upphandlande myndigheter och enheter måste beakta energi- och miljöpåverkan under fordonets drifttid vid upphandling och andra inköp kommer miljöbelastningen att minska, jämfört med om sådana krav inte hade ställts.

Som tidigare nämnts, kommer effekterna troligtvis att bli störst i medlemsstater där höga miljökrav inte ställts tidigare eller inte varit så vanligt förekommande vid offentlig upphandling. I Sverige, där många aktörer redan ställer miljökrav vid upphandling och andra inköp blir effekterna sannolikt mindre.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Inledande bestämmelser

1 §

Paragrafen anger syftet med lagen. Formuleringen är tagen från direktivtexten.

2 §

Bestämmelserna om upphandling ska gälla för inköp och leasing enligt denna lag. Paragrafen hänvisar därför till bestämmelserna i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

Lagens tillämpningsområde

3 §

Lagen ska tillämpas på upphandling som görs av upphandlande myndigheter och enheter. Eftersom formuleringen avviker från bestämmelsen i direktivets artikel 3 anges detta särskilt.

4 §

Direktivet är ett s.k. minimidirektiv vilket innebär att det anger de lägsta gemensamma kraven för att uppnå miljökraven i EUF-fördraget. Upphandlande myndigheter och enheter ska ha möjlighet att ställa såväl andra som hårdare krav än som framgår av lagstiftningen, allt under förutsättning att reglerna för upphandling följs, bl.a. de grundläggande unionsrättsliga principerna om icke-diskriminering, likabehandling, transparens, proportionalitet och ömsesidigt erkännande. Förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor ska fortfarande gälla. I förordningen finns detaljerade regler för avgasrening, låga utsläpp och låg bränsleförbrukning. Reglerna är på vissa punkter också strängare än i den nu föreslagna lagen.

Lagens omfattning

5 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.4.

Definitioner

6 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.5.1.

7 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.5.2.

8 §

Paragrafen har behandlats i avsnitten 6.5.3. och 6.4.3.

9 §

Paragrafen har behandlats i avsnitten 6.5.3. och 6.4.1.

10 §

Paragrafen har behandlats i avsnittet 6.5.3.

11 §

Denna bestämmelse innehåller en hänvisning till definitioner som återfinns i annan lagstiftning.

Köp och leasing av rena och energieffektiva bilar

12 §

Paragrafen anger vilka faktorer som ska beaktas vid den aktuella upphandlingen. Innehållet har behandlats i avsnitt 6.7. Paragrafen anger ett minimikrav och även andra faktorer som påverkar utsläpp av olika ämnen och energianvändning får beaktas.

13 §

Enligt 8 kap. 2 § regeringsformen ska föreskrifter om enskildas personliga ställning samt om deras personliga och ekonomiska förhållanden inbördes meddelas genom lag. I anslutning till genomförandet av upphandlingsdirektiven 2004/17/EG och 2004/18/EG uttalade Lagrådet att möjligheterna till delegering av förhållanden som avses i 8 kap. 2 § regeringsformen är begränsade, se vidare prop. 2006/07:128 s. 142. Direktivet kräver inte några föreskrifter i vanlig bemärkelse och det torde heller inte vara nödvändigt.

Däremot är det mer praktiskt att placera själva beräkningsmetoden i en förordning. Direktivet och dess föreslagna metod ska utvärderas inom något år och det är inte osannolikt att såväl metoden som använda värden kan komma att ändras allteftersom.

8.2 Förslaget till förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

1 §

I paragrafen anges omfattningen av förordningen. Den kompletterar bestämmelserna i lagen (2010:XXX) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster och anger de metoder som ska användas vid den aktuella upphandlingen.

2 §

Bestämmelsen innehåller en hänvisning till definitioner som återfinns i annan lagstiftning.

3 §

Bestämmelsen beskriver på vilket sätt den som köper, leasar eller upphandlar ska beakta energi- och miljöpåverkan av det som ska köpas in.

Den som upphandlar ska redan i annonsen om upphandlingen och/eller i förfrågningsunderlaget ange att energi- och miljöpåverkan kommer att beaktas vid upphandlingen. Principen överensstämmer med de krav på transparens som upphandlingslagstiftningen kräver.

Den som upphandlar ska upprätta ett förfrågningsunderlag. Underlaget ska i huvudsak innehålla en beskrivning av det som

ska upphandlas och de villkor som ska gälla för den aktuella upphandlingen samt hur uppdraget ska fullgöras under avtals-tiden. Förfrågningsunderlaget ska även innehålla kommersiella villkor, exempelvis de avtalsvillkor som ska gälla under avtals-tiden. Vidare ska grunden för tilldelning av kontrakt anges. Det kan vara antingen lägsta pris eller det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. En upphandlande myndighet får även ställa särskilda krav på hur kontraktet ska fullgöras. Dessa krav kan gälla sociala hänsyn och miljöhänsyn.

Upphandlaren kan välja mellan att antingen ange bilens energi- och miljöprestanda som en teknisk specifikation eller som ett tilldelningskriterium.

Om den som upphandlar väljer att tillämpa energi- och miljöprestanda som ett tilldelningskriterium, ska driftskostnaderna beräknas enligt den metod som beskrivs i bilagorna till förordningen, se också beräkningsexemplet i bilaga till denna promemoria.

Dessa bestämmelser hindrar inte att en upphandlande myndighet eller enhet kombinerar de två angivna möjligheterna att ange krav på viss energi- och miljöprestanda. I sådant fall kan upphandlaren inte anta det anbud som har det lägsta priset utan tilldelningsgrunden måste vara det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. Se vidare författningskommentaren i prop. 2006/07:128 s. 339 f.

4 §

Enligt beaktandesats 12 i direktivet bör medlemsstaterna informera nationella, regionala eller lokala upphandlande myndigheter och upphandlande enheter och operatörer som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster om bestämmelserna om upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Informationsuppdraget bör läggas på Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska vidare verka för att de transportpolitiska

målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsen ska också särskilt ansvara bl.a. för frågor om krav på infrastruktur och fordon. Det ligger därför närmast till hands att Transportstyrelsen får detta uppdrag.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009

15.5.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 120/5

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 ~~fastslagna~~ genom att främja offentlig upphandling

(1) EUT C 195, 18.8.2006, s. 26.

(2) EUT C 229, 22.9.2006, s. 18.

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

(4) EGT L 242, 10.9.2002, s. 1.

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

(1) EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

(2) EUT L 134, 30.4.2004, s. 114.

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

⁽¹⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

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

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

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

- (30) Möjligheten att erhålla offentligt stöd för upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon, inbegripet eftermontering av motorer och reservdelar, som går utöver de obligatoriska miljökraven, erkänns i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd⁽¹⁾ och i kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning)⁽²⁾. Relevanta i detta sammanhang är också riktlinjerna som ingår i kommissionens meddelande "Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag"⁽³⁾, särskilt fotnot 1 till punkt 34 och fotnot 3 till punkt 36. Bestämmelserna i fördraget och särskilt artiklarna 87 och 88 i detta kommer emellertid att fortsätta att gälla för sådant offentligt stöd.
- (31) Möjligheten att erhålla offentligt stöd för att främja uppbyggnad av nödvändig infrastruktur för distribution av alternativa bränslen erkänns i ovan nämnda 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 driftkostnaderna 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) Fastställande av tekniska specifikationer för energi- och miljöprestanda i dokumentationen för inköp av vägtransportfordon för varje typ av påverkan som beaktats, samt eventuella ytterligare typer av miljöpåverkan, eller
- b) beaktande av energi- och miljöpåverkan i inköpsbeslutet, varvid

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

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

Artikel 6

Metod för beräkning av driftskostnaderna under hela livscykeln

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

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

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

— Vid beräkningen ska ett enhetligt penningvärde per energienhet användas. Detta enhetliga värde ska utgöras av den kostnad per energienhet för bensin 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 andra 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 myndigheterna, 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.

15.5.2009

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 120/11

*Artikel 11***Införlivande**

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

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

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

*Artikel 12***Ikraftträdande**

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

*Artikel 13***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA

Uppgifter för beräkning av driftskostnaderna under hela livscykeln för vägtransportfordon

Tabell 1: Energiinnehållet i motorbränslen

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

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

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

Tabell 3: Totalt antal km för vägtransportfordon under hela livscykeln

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

Beräkningsexempel

| Beräkningsexempel för EU-harmoniserad metod, enligt direktiv 2009/33/EG, artikel 6 | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------|---------|-----------|---------|-----------|----------------------------------|------------|---------|----------|---------|-------------|---------|
| Källa: Trafikverket, Enhet Miljö och hälsa | | | | | | | | | | | | |
| Dieseldrivna bilar | | | | | | | | | | | | |
| Dieseldrivna bilar | | | FFV-bilar | | | Bensindrivna bilar inkl hybrider | | | | | | |
| Bränsle | Diesel | Diesel | Diesel | Flex | Flex | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin |
| Märke | Volvo | BMW | Peugeot | Volvo | SAAB | Toyota | Smart | Ford | VW | BMW | Range Rover | |
| År | 2010 | 2010 | 2010 | 2010 | 2010 | 2009 | 2009 | 2010 | 2010 | 2010 | 2010 | |
| Modell | V70 Drive | 520d | 3008 | XC90 | 9-5 Kombi | Prius T4 | For Two | Focus | Golf GTI | 740Li | Sport | |
| Motor | 1.6D | 2.0D | 2.0D | D5 | 1.8F | 1.8 VVT-i | 1.01 62 kw | 1.6 | 2.0T | 3.0T | 5.0 Kompr | |
| Växel | M5 | M6 | M6 | Aut 6 | M5 | CVT | Aut 5 | M5 | M6 | A6 | Aut 6 | |
| Miljöklass | EU4 | EU5 | EU5 | EU4 | EU4 | EU5 | EU4 | EU4 | EU5 | EU5 | EU5 | |
| Blandad körning | 4,9 | 4,9 | 5,7 | 8,5 | 7,4 | 9 | 4 | 4,9 | 6,7 | 7,3 | 10 | 14,9 |
| CO ₂ | 129 | 131 | 149 | 224 | 177 | 214 | 92 | 116 | 159 | 170 | 235 | 348 |
| Partiklar | 0,001 | 0 | 0,0016 | 0,001 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| HC | 0,017 | 0,018 | 0,019 | 0,021 | 0,042 | 0,041 | 0,058 | 0,06 | 0,072 | 0,049 | 0,062 | 0,044 |
| NOx | 0,21 | 0,131 | 0,157 | 0,38 | 0,019 | 0,042 | 0,006 | 0,012 | 0,05 | 0,032 | 0,009 | 0,021 |
| Etanolfordon (FFV) certifierade enligt Euro 4 certifieras på bensin, varför värdena i G10 och H10 gäller för bensindrift. Eftersom bilarna certifieras på bensin gäller även värdena i G23 och H23 bensindrift. | | | | | | | | | | | | |
| Σ Kostnader för biletens inköp ("ren bil"/grundmodell) | | | | | | | | | | | | |
| Inköpspris exkl moms | SEK | 221 600 | 294 400 | 168 000 | 356 000 | 180 000 | 204 000 | 220 800 | 111 200 | 140 400 | 210 400 | 663 200 |
| Inköpspris inkl moms | SEK | 277 000 | 368 000 | 210 000 | 445 000 | 225 000 | 255 000 | 276 000 | 139 000 | 175 500 | 263 000 | 829 000 |

| Forts. beräkningsexempel för EU-harmoniserad metod, enligt direktiv 2009/33/EG, artikel 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|---------------------------|-----------|-----------|----------|------------------|----------|----------|----------|---------------------------------------|-----------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------|
| | | Dieseldrivna bilar | | | | FFV-bilar | | | | Bensindrivna bilar inkl hybrid | | | | | | | | | |
| Bränsle | Märke | Diesel | Volvo | BMW | Diesel | Peugeot | Volvo | Diesel | Flex | Volvo | SAAB | Toyota | Smart | Ford | VW | Bensin | BMW | Bensin | Range Rover |
| | | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 |
| Sträcka | km | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 |
| Energibehov under drifttid | MJ | 352 800 | 352 800 | 410 400 | 612 000 | 473 600 | 576 000 | 313 600 | 428 800 | 467 200 | 640 000 | 953 600 | | | | | | | |
| Energimått i aktuellt bränsle | MJ/L | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 |
| Energimått i diesel | MJ/L | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 |
| Energibehov omvandlat till liter diesel | l | 9 800 | 9 800 | 11 400 | 17 000 | 13 156 | 16 000 | 7 111 | 8 711 | 11 911 | 12 978 | 17 778 | 26 489 | | | | | | |
| Dieselskostnad exkl skatter | SEK/l | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 | 4,32 |
| Σ Kostnad energianvändning | SEK | 42 336 | 42 336 | 49 248 | 73 440 | 56 832 | 69 120 | 30 720 | 37 632 | 51 456 | 56 064 | 76 800 | 114 432 | | | | | | |
| Σ Kostnader för utsläpp av koldioxid och föroreningar under bilens tid i drift (emissioner värderade enligt modellen, efter högsta monetära värdet i intervallet i tabellen i bilagan) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vad kostar den aktuella bilmodellens emissioner/km? | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CO ₂ | €/km | 0,00516 | 0,00524 | 0,00596 | 0,00896 | 0,00708 | 0,00856 | 0,00368 | 0,00464 | 0,00636 | 0,0068 | 0,0094 | 0,01392 | | | | | | |
| NO _x | €/km | 0,0018568 | 0,0011528 | 0,0013816 | 0,003344 | 0,001672 | 0,003696 | 0,000528 | 0,001056 | 0,00044 | 0,0002816 | 0,000792 | 0,0001848 | | | | | | |
| HC | €/km | 0,000034 | 0,000036 | 0,000038 | 0,000042 | 0,000084 | 0,000082 | 0,000116 | 0,00012 | 0,000144 | 0,000098 | 0,000124 | 0,000088 | | | | | | |
| PM | €/km | 0,000174 | 0 | 0,0002784 | 0,000174 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| Forts. beräkningsexempel för EU-harmoniserad metod, enligt direktiv 2009/33/EG, artikel 6 | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|---------|------------------|----------|----------|---|----------|---------|---------|----------|-------------|----------|
| | | | FFV-bilar | | | Bensindrivna bilar inkl hybrider | | | | | | |
| Bränsle | Diesel | Diesel | Diesel | Flex | Flex | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin |
| Märke | Volvo | BMW | Peugeot | Volvo | SAAB | Toyota | Smart | Ford | VW | BMW | Range Rover | |
| Σ Forts: Kostnader för utsläpp av koldioxid och föroreningar under bilens tid i drift (emissioner värderade enligt modellen, efter högsta monetära värdet i intervallet i tabellen i bilagan) | | | | | | | | | | | | |
| Värdering av emissionsfaktorerna (från tabell; generellt har högsta värdena i intervall tillämpats) | | | | | | | | | | | | |
| CO ₂ | €/kg | ##### | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 | 0,04 |
| NOx | €/g | 0,0044 | 0,0044 | 0,0044 | 0,0044 | 0,0044 | 0,0044 | 0,0044 | 0,0044 | 0,0044 | 0,0044 | 0,0044 |
| HC | €/g | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 |
| PM | €/g | 0,087 | 0,087 | 0,087 | 0,087 | 0,087 | 0,087 | 0,087 | 0,087 | 0,087 | 0,087 | 0,087 |
| Faktor NO _x | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Faktor HC | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Faktor PM | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Vad kostar den aktuella bilmodellens emissioner under bilens tid i drift? | | | | | | | | | | | | |
| Sträcka | km | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 |
| CO ₂ | € | ##### | 1 048 | 1 192 | 1 792 | 1 416 | 1 712 | 736 | 928 | 1 272 | 1 360 | 1 880 |
| NOx | € | 371,36 | 230,56 | 276,32 | 668,8 | 33,44 | 73,92 | 10,56 | 21,12 | 88 | 56,32 | 15,84 |
| HC | € | 6,8 | 7,2 | 7,6 | 8,4 | 16,8 | 16,4 | 23,2 | 24 | 28,8 | 19,6 | 24,8 |
| PM | € | 34,8 | 0 | 55,68 | 34,8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summerad kostnad för emissioner | | | | | | | | | | | | |
| Σ | € | ##### | 1 285,76 | 1 531,60 | 2 504,00 | 1 466,24 | 1 802,32 | 769,76 | 973,12 | 1 388,80 | 1 435,92 | 1 920,64 |
| Kurs | SEK/€ | 9,71 | 9,71 | 9,71 | 9,71 | 9,71 | 9,71 | 9,71 | 9,71 | 9,71 | 9,71 | 9,71 |
| Σ Kostnad emissioner | SEK | ##### | 12 485 | 14 872 | 24 314 | 14 237 | 17 501 | 7 474 | 9 449 | 13 485 | 13 943 | 18 649 |
| | | | | | | | | | | | | 27 562 |

| Forts. beräkningsexempel för EU-harmoniserad metod, enligt direktiv 2009/33/EG, artikel 6 | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-----------|---------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------|---------|-------------|
| Dieseldrivna bilar | | | | FFV-bilar | | | | | | | | | | |
| | | | | Bensindrivna bilar inkl hybrider | | | | | | | | | | |
| Bränsle | Diesel | Diesel | Diesel | Flex | Flex | Flex | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin | Bensin |
| Märke | Volvo | BMW | Peugeot | Volvo | Volvo | SAAB | Toyota | Smart | Ford | VW | BMW | Range Rover | BMW | Range Rover |
| Kostnader för emissioner och energianvändning under bilens tid i drift | | | | | | | | | | | | | | |
| Σ Kostnad energianvändning och emissioner | SEK | 56 367 | 54 821 | 64 120 | 97 754 | 71 069 | 86 621 | 38 194 | 47 081 | 64 941 | 70 007 | 95 449 | 141 994 | |
| Kostnader för bilens inköp (värdet från sidan 1) | | | | | | | | | | | | | | |
| Inköpspris exkl moms | SEK | 221 600 | 294 400 | 168 000 | 356 000 | 180 000 | 204 000 | 220 800 | 111 200 | 140 400 | 210 400 | 682 400 | 663 200 | |
| Inköpspris inkl moms | SEK | 277 000 | 368 000 | 210 000 | 445 000 | 225 000 | 255 000 | 276 000 | 139 000 | 175 500 | 263 000 | 853 000 | 829 000 | |
| Kostnader för energianvändning (värdet från sidan 2) | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostnad energianvändning | SEK | 110-10-25 | 42 336 | 49 248 | 73 440 | 56 832 | 69 120 | 30 720 | 37 632 | 51 456 | 56 064 | 76 800 | 114 432 | |
| Summerad kostnad för emissioner (värdet från sidan 3) | | | | | | | | | | | | | | |
| Kostnad emissioner | SEK | 14 031 | 12 485 | 14 872 | 24 314 | 14 237 | 17 501 | 7 474 | 9 449 | 13 485 | 13 943 | 18 649 | 27 562 | |
| Σ Kostnader för bilens inköpspris + emissioner och energianvändning under bilens tid i drift | | | | | | | | | | | | | | |
| Σ Kostnad för bilens inköpspris (ex moms), emissioner och energi | SEK | 277 967 | 349 221 | 232 120 | 453 754 | 251 069 | 290 621 | 258 994 | 158 281 | 205 341 | 280 407 | 777 849 | 805 194 | |
| Σ Kostnad för bilens inköpspris (m moms), emissioner och energi | SEK | 333 367 | 422 821 | 274 120 | 542 754 | 296 069 | 341 621 | 314 194 | 186 081 | 240 441 | 333 007 | 948 449 | 970 994 | |

Departementsserien 2010

Kronologisk förteckning

1. Valfrihetssystem hos Arbetsförmedlingen. A.
2. Ändring av övergångsbestämmelserna till lagen (2008:145) om statligt tandvårdsstöd. S.
3. Institutet för uppföljning och utvärdering inom hälso- och sjukvård och socialtjänst. Förslag till uppdrag och plattform. S.
4. Utvärdering av överskottsålet. Fi.
5. Upphävande av lagen (1990:1183) om tillfällig försäljning. IJ.
6. Vissa frågor om vapenlagen. Ju.
7. Kreditvärderingsinstitut. Fi.
8. Fyra aktiebolagsrättsliga frågor. Ju.
9. Effektivare insatser mot ungdomsbrottslighet. Ju.
10. Ny lag om europeiska företagsråd. A.
11. Läkemedel och försäkringsskydd vid personskador. S.
12. Moderniserade regler för avvecklingsystem och finansiella säkerheter. Fi.
13. Genomförande av bestämmelsen om sjukhusundantag. S.
14. De nyanlända och arbetslöshetsförsäkringen, m.m. A.
15. Betyg från årskurs 6 i grundskolan. U.
16. En myndighet för bortförda barn. UD.
17. En mer ändamålsenlig förvaltningsprocess. Ju.
18. Ny lag om leksakers säkerhet. IJ.
19. Bättre regler för elektroniska kommunikationer. N.
20. Bortom fagert tal – om bristande tillgänglighet som diskriminering. + Lättläst. + Daisy. IJ.
21. Ansvarsfördelning mellan kommuner i vissa fall. S.
22. Renbeteskonventionen. Jo.
23. Ändringar i Arbetsförmedlingens personuppgiftslag. A.
24. Hyra av lös sak. Ju.
25. Genomförande av rådets rambeslut om kampen mot organiserad brottslighet. Ju.
26. Överlämnande från Sverige enligt en nordisk arresteringsorder. Ju.
27. Genomförande av det nya e-penningdirektivet. Fi.
28. Nya kapitel i kulturminneslagen – författningsändringar vid ett svenskt tillträde till Unidroit-konventionen om kulturföremål som stulits eller förts ut olagligt. Ku.
29. Genomförande av direktiv om överföring av krigsmateriel inom EU, m.m. UD.
30. Swedens's fifth national report under the Convention on Nuclear Safety. Swedish implementation of the obligations of the Convention. M.
31. Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafikjänster. N.

Departementsserien 2010

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Vissa frågor om vapenlagen. [6]
Fyra aktiebolagsrättsliga frågor. [8]
Effektivare insatser mot ungdomsbrottslighet. [9]
En mer ändamålsenlig förvaltningsprocess. [17]
Hyra av lös sak. [24]
Genomförande av rådets rambeslut om kampen mot organiserad brottslighet. [25]
Överlämnande från Sverige enligt en nordisk arresteringsorder. [26]

Utrikesdepartementet

- En myndighet för bortförda barn. [16]
Genomförande av direktiv om överföring av krigsmateriel inom EU, m.m. [29]

Socialdepartementet

- Ändring av övergångsbestämmelserna till lagen (2008:145) om statligt tandvårdsstöd. [2]
Institutet för uppföljning och utvärdering inom hälso- och sjukvård och socialtjänst. Förslag till uppdrag och plattform. [3]
Läkemedel och försäkringsskydd vid personskador. [11]
Genomförande av bestämmelsen om sjukhusundantag. [13]
Ansvarsfördelning mellan kommuner i vissa fall. [21]

Finansdepartementet

- Utvärdering av överskottsålet. [4]
Kreditvärderingsinstitut. [7]
Moderniserade regler för avvecklingssystem och finansiella säkerheter. [12]
Genomförande av det nya e-penningdirektivet. [27]

Utbildningsdepartementet

- Betyg från årskurs 6 i grundskolan. [15]

Jordbruksdepartementet

- Renbeteskonventionen. [22]

Miljödepartementet

- Sweden's fifth national report under the Convention on Nuclear Safety. Swedish implementation of the obligations of the Convention. [30]

Näringsdepartementet

- Bättre regler för elektroniska kommunikationer. [19]
Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. [31]

Integrations- och jämställdhetsdepartementet

- Upphävande av lagen (1990:1183) om tillfällig försäljning. [5]
Ny lag om leksakers säkerhet. [18]
Bortom fagert tal – om bristande tillgänglighet som diskriminering. + Lättläst. + Daisy. [20]

Kulturdepartementet

- Nya kapitel i kulturminneslagen – författningsändringar vid ett svenskt tillträde till Unidroit-konventionen om kulturföremål som stulits eller förts ut olagligt. [28]

Arbetsmarknadsdepartementet

- Valfrihetssystem hos Arbetsförmedlingen. [1]
Ny lag om europeiska företagsråd. [10]
De nyanlända och arbetslöshetsförsäkringen, m.m. [14]
Ändringar i Arbetsförmedlingens personuppgiftslag. [23]



Fritzes

ett Wolters Kluwer-företag

106 47 Stockholm Tel 08-598 191 90 Fax 08-598 191 91 order.fritzes@nj.se www.fritzes.se

ISBN 978-91-38-23442-6 ISSN 0284-6012