

LAGRÅDET

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2022-03-04

Närvarande: F.d. justitieråden Severin Blomstrand och Annika Brickman samt justitierådet Leif Gäverth

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

Enligt en lagrådsremiss den 17 februari 2022 har regeringen (Infrastrukturdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

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

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Susanna Broms.

Förslagen föranleder följande yttrande.

Förslaget till lag om ändring i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Allmänt

Med anledning av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon föreslås dels ändringar i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, dels följdändringar i lagen om kollektivtrafik.

Syftet med direktivet är att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon samt att förbättra transportsektorns bidrag till EU:s miljö-, klimat- och energipolitik. Detta ska ske bl.a. genom att upphandlande myndigheter vid inköp av vägtransportfordon beaktar dessas energi- och miljöpåverkan.

Den nu gjorda ändringen av direktivet syftar till att förstärka den offentliga upphandlingens betydelse för att främja marknadsintroduktion av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Ändringarna är betydande i fråga om de krav som ställs på medlemsstaterna och indirekt på upphandlande myndigheter och enheter.

Kravet att uppfylla de minimimål som ställs upp i direktivet ligger på Sverige som stat. Minimimålen uttrycks som en minsta procentandel "rena bilar" av det totala antalet bilar som omfattas av berörda avtal. För att Sverige ska kunna uppfylla dessa mål finns regler i lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Enligt denna lag ska upphandlande myndigheter och enheter vid upphandling enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling eller lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna se till att uppfylla angivna miljökrav vid upphandling av vissa bilar och tjänster inom kollektivtrafikområdet. Syftet med lagen är att

upphandlingarna ska genomföras så att Sverige uppfyller de miljömål som gäller enligt direktivet.

Det är fråga om ett stort antal upphandlande myndigheter och enheter av olika slag som ska tillämpa reglerna. Hit hör offentligt styrda organ, t.ex. bolag, föreningar och stiftelser som tillgodoser behov i det allmännas intresse och där staten, en kommun eller en region eller annan upphandlande myndighet till största delen finansierar eller kontrollerar verksamheten. Vidare omfattas företag som bedriver verksamhet inom försörjningssektorerna med stöd av särskild rättighet eller ensamrätt.

Enligt artikel 5 i direktivet ska medlemsstaterna säkerställa att upphandling av fordon och tjänster uppnår de minimimål som föreskrivs i direktivet.

Lagrådet konstaterar att det i lagen inte föreskrivs någon sanktion eller något annat medel för att säkerställa att alla aktörer beaktar miljökraven i lagen vid en upphandling. Detta kan leda till att Sverige inte uppfyller miljökraven enligt direktivet, låt vara att direktivet inte föreskriver hur det ska säkerställas att minimimålen uppnås. Denna problematik har inte diskuterats i lagrådsremissen.

Ikraftträdanderegleringen

Det föreslås att lagen ska träda i kraft den 1 juni 2022. Några övergångsbestämmelser föreslås inte.

När lagen träder i kraft kan det finnas löpande ramavtal med villkor som är utformade enligt den tidigare lagen. Frågan kan ställas hur ett sådant avtal ska tillämpas, om villkoren i det inte stämmer överens med vad som gäller enligt den nya regleringen. Ska avrop få göras enligt det avtalet? Problemet blir särskilt aktuellt om det finns parallella ramavtal av vilka något är utformat enligt den tidigare lagen och något enligt den nya lagen. En upphandlade enhet kan ha två

parallella ramavtal, t.ex. för att förebygga att det gamla inte hinner löpa ut innan det nya träder ikraft.

Problemet bör belysas under den fortsatta beredningen.

Förslaget till lag om ändring i lagen om kollektivtrafik

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.