

Bilaga 1

Miljöförvaltningen
Att Eva Sunnerstedt

Rättsliga förutsättningar att ställa miljökrav på transporter vid upphandling

Miljökrav - LOU och de upphandlingsrättsliga principerna

En upphandlande myndighet bör enligt 4 kap 3 § LOU beakta bl.a. miljöhänsyn vid offentlig upphandling ”om upphandlingens art motiverar detta”.

Med hänvisningen till “upphandlingens art” avses enligt förarbetena¹ till bestämmelsen att de miljökrav som ställs ska vara förenliga med de unionsrättsliga principerna dvs. att miljökraven bl.a. ska vara förutsebara, proportionella och icke diskriminerande.²

Med principen om proportionalitet menas att kraven, kriterierna och villkoren i upphandlingen ska vara rimliga i förhållande till det som upphandlas. Kraven ska vara både lämpliga och nödvändiga för att uppnå syftet med upphandlingen. Om det finns flera alternativ bör den upphandlande myndigheten eller enheten välja det alternativ som är minst belastande för leverantörerna.

Icke-diskrimineringsprincipen innebär att det är förbjudet att diskriminera leverantörer på grund av nationalitet. Den upphandlande myndigheten eller enheten får inte ställa krav som bara svenska leverantörer känner till eller kan klara av att uppfylla. Det gäller även om organisationen inte förväntar sig anbud av några utländska leverantörer. Lokala leverantörer får inte ges företräde.

Kraven ska dessutom vara möjliga att följa upp och kontrolleras av den upphandlande myndigheten under avtalets genomförande.³

En upphandlande myndighet får således inte ställa upp krav på miljöhänsyn utan att de kraven kan kopplas till kontraktsföremålet. Myndigheten får inte heller ställa upp krav på sådana hänsyn utan att myndigheten kan kontrollera och följa upp leverantörens tillämpning av dem under avtalets genomförande.

¹ Prop. 2009/10:180, del 1, s. 267 ff

² EU-domstolens dom i mål C-513/99 Concordia

³ EU-domstolens dom i mål C-448/01 Wienstrom

Den offentliga upphandlingen har mer och mer kommit att få en framträdande roll i unionens arbete för en smart och hållbar tillväxt. Detta betonas redan tidigt i skälen för de nya direktiven (se t.ex. skäl 2 i [direktiv 2014/23](#)). Där hänvisas till den s.k. Europa 2020-strategin.

Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier

Upphandlingsmyndigheten har tagit fram hållbarhetskriterier för upphandling av:

- persontransporter
- godstransporter
- fordon
- drivmedel
- däck
- kollektivtrafik

Krav för godstransporter är tänkta att användas vid upphandling av transporter, eller upphandling av varor där godstransport är en naturlig del. Exempel på sådana varor är livsmedel och olika typer av bulkvaror.

Kriterierna kan användas på olika sätt i upphandlingsdokumenten:

1. **Kvalificeringskrav** (obligatoriska krav på leverantören): Dessa krav ställs på leverantörens tekniska och yrkesmässiga förmåga och kapacitet.
2. **Teknisk specifikation** (obligatoriska krav på varan/tjänsten/entreprenaden): Dessa krav beskriver upphandlingsföremålet och kan utformas som hänvisningar till standarder eller som funktions- eller prestandakrav.
3. **Tilldelningskriterier** (utvärderingskriterier): Dessa kriterier ska användas för att fastställa vilket anbud som ska få kontraktet när tilldelningsgrunden det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet tillämpas.
4. **Särskilda kontraktsvillkor**: Dessa krav ställs på leverantören eller produkten/tjänsten och är villkor som ska uppfyllas under kontraktets utförande.

Lagar och regler kring inköp av hållbara transporter⁴

Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar (miljöbilsförordningen)

I förordningen finns bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters inköp och leasing av bilar

samt för myndigheters upphandling av bilhyra och taxiresor. Syftet med förordningen är att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar. Förordningen gäller för myndigheter under regeringen. De tillåtna utsläppsnivåerna definieras i förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar.

Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Denna lag syftar till att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon och till att förbättra transportsektorns bidrag till EU:s gemensamma miljö-, klimat- och energipolitik.

Lagen gäller upphandling vid köp eller leasing av bilar eller köp av persontransporttjänster som tillhandahålls av ett kollektivtrafikföretag inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (Clean Vehicles Directive). Ett ändringsdirektiv har beslutats och förändringarna ska vara införlivade i varje medlemslands lagstiftning senast i augusti 2021.

Det uppdaterade Clean Vehicles Directive

Efter en utvärdering 2015 konstaterade EU-kommissionen att Clean Vehicles Directive har haft begränsad effekt sedan det trädde i kraft 2009. Detta eftersom direktivet varit för snävt avgränsat vad gäller vilka fordon och vilka upphandlingar som omfattas. En process för att ta fram ett ändringsdirektiv inleddes därför, vilket resulterade i ändringsdirektiv (EU) 2019/1161. Ändringsdirektivet ska vara införlivat i varje medlemslands lagstiftning senast den 2 augusti 2021.

Direktivet ska tillämpas på avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägfordon kopplat till följande tjänster:

- Kollektivtrafik på väg
- Passagerartransport på väg för särskilda ändamål
- Icke-reguljär passagerartransport
- Särskilda post- och pakettjänster
- Sophämtningstjänster

Direktivet sätter minimimål för hur stor andel rena fordon som ska upphandlas i varje medlemsland i upphandlingar som rör ovanstående tjänster. I begreppet rena fordon ingår utsläppsnåla och utsläppsfria fordon.

Minimimålen är angivna i en minsta procentandel utsläppsnåla och utsläppsfria fordon av det totala antalet upphandlade fordon (inklusive fordon som upphandlas att utföra transporttjänster) i varje medlemsland. Det innebär att det i första hand är varje medlemslands ansvar gentemot EU att uppfylla minimimålen.

Minimimålen skiljer sig åt mellan olika medlemsländer och Sverige ligger på den högsta nivån tillsammans med ett antal andra medlemsländer.

Förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar

Syftet med förordningen är att premiera fordon med låga utsläpp. En bonus kan under vissa förutsättningar erhållas bland annat om bilen har ett koldioxidutsläpp per kilometer på högst 70 gram eller utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol. Samtidigt får fordon med högre utsläpp betala högre koldioxidskatt.

Den statliga miljöbilsdefinitionen, som framgår av miljöbilsförordningen (Förordning (2020:486)), innebär att de fordon som får bonus i bonus-malus-systemet är miljöbilar.

Trafikförordningen (1998:1276)

Det kan finnas lokala regleringar om klimatzoner som måste beaktas vid inköp av fordon och transporttjänster. Kommuner har rätt att besluta om lokala bestämmelser om klimatzoner i syfte att förbättra luftkvaliteten i tätorten. Det finns tre nivåer 1, 2 och 3. Den lägsta är zon 1 som endast reglerar tungtrafik och tar bort de allra sämsta lastbilarna. Den högsta är klimatzon 3 som omfattar både lätta och tunga fordon. För att få köra bil i klimatzon 3 krävs det att fordonet är klassat som miljöbil. För tunga lätta fordon gäller utsläppskraven för Euro VI.

Slutsats

Miljökrav på transporter kan ställas under förutsättning att kraven är kopplade till kontraktsföremålet och uppfyller kraven på att vara förutsebara, proportionella och icke diskriminerande. Kraven ska också kunna kontrolleras effektivt för att vara förenliga med LOU och unionsrätten. En bedömning av om det är förenligt med de upphandlingsrättsliga principerna att ställa miljökrav på transporter i en upphandling får göras från fall till fall.

Ledning för tolkningen av när miljökrav på transporter är kopplade till kontraktsföremålet fås av Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier och Clean Vehicles Directive. Ifråga om tjänster avser

Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier persontransporter. Krav för godstransporter är tänkta att användas vid upphandling av transporter, eller upphandling av varor där godstransport är en naturlig del. Som exempel på sådana varor är livsmedel och olika typer av bulkvaror. Direktivet avser transporttjänster och tjänster i vilka transporter utgör ett väsentligt inslag. Slutsatsen som kan dras är att transporten ska utgöra en väsentlig del av leveransen oavsett om det är en tjänst eller vara som upphandlingen avser.

Med vänlig hälsning

Malin Lindvall
Stadsadvokat

Stadsledningskontoret
Juridiska avdelningen

Hantverkargatan 3 A
105 35 Stockholm
Telefon +46850829749
Växel +46850829000
malin.lindvall@stockholm.se
stockholm.se