



PM – EU-direktiv 2019/1169 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

INLEDNING

EU-direktivet, som började gälla 02 augusti 2021, reglerar den 'kvot-andel' 'rena lätta fordon' som skall ingå i de av en upphandlande myndighet under en specifik referensperiod upphandlade fordon. Direktivet har införlivats i svensk rätt bland annat genom en ändring i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (SFS 2022:314).

Vad som kan vara värt att notera i sammanhanget är att Direktivet är bindande för medlemsstaterna i dess helhet och för det fall svensk nationell lagstiftning inte fullt ut skulle överensstämja med Direktivet är det EU-direktivet som vid en eventuell rättslig prövning av domstol skall äga företräde.

TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

Direktivet skall tillämpas vid upphandling av samhällsbetalda resor samt vid upphandling av kollektivtrafik på väg. I den mån taxiföretag tilldelas kollektivtrafik i form av passagerartransport på begäran ('anropsstyrd trafik') omfattas således även dessa transporter av reglerna.

Direktivet ställer vissa minimikrav på fordonen och delar upp minimikraven i två referensperioder där den första referensperioden gäller mellan 2 augusti 2021 – 31 december 2025 och den andra referensperioden mellan den 1 januari 2026 och den 31 december 2030. Under dessa referensperioder skall ett minimiantal av det totala antalet upphandlade fordon i samtliga kontrakt klara kraven. Notera att det handlar om minimimål. En upphandlande myndighet får naturligtvis ställa krav på högre procentandel [än minimimålen] men är inte tvingade att göra så.

EU-direktiv 2019/1169. Artikel 5 Minimimål för upphandling

1.
Medlemsstaterna ska säkerställa att upphandling av fordon och tjänster enligt artikel 3 uppfyller minimimålen för upphandling när det gäller rena lätta fordon enligt tabell 3 i bilagan och när det gäller rena tunga fordon enligt tabell 4 i bilagan. Dessa mål uttrycks som en minsta procentandel rena fordon av det totala antalet vägtransportfordon som omfattas av samtliga avtal enligt artikel 3 som tilldelats från och med den 2 augusti 2021 till och med den 31 december 2025 för den första referensperioden och mellan den 1 januari 2026 och den 31 december 2030 för den andra referensperioden.

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

Minimimålen skiljer sig åt mellan medlemsstaterna men för svensk del gäller att 38,5 % av alla fordon som upphandlas av en myndighet under referensperioden skall uppfylla kraven på ett "rent lätt fordon". Här kan det vara viktigt att inflika att de fordon som taxi använder sig av vid dessa upphandlade transporter alla räknas som 'bil'. det vi i Sverige kallar för 'minibuss' är definitionsmässigt en 'bil'. Reglerna för 'lätt ren bil' gäller för M1 och M2 klassade fordon. Det finns andra regler för 'bussar' men med 'buss' avses då fordon som är konstruerade för att ta nio (9) passagerare eller mer.

Själva definitionen av ett "ren lätt bil" skiljer sig åt mellan de två referensperioderna. För referensperiod 1 (2/8 2021 – 31/12 2025) är en *ren lätt bil* en lätt bil vars utsläpp uppgår till a) högst 50 gram koldioxid per kilometer, och b) mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna för luftföroreningar vid verklig körning (RDE). Detta innebär i praktiken att endast fordon som drivs med el, väte eller förbränningsmotorer med låga utsläpp, dvs. i praktiken laddhybrider som underskrider utsläppsgränsen, klarar kraven på en ren lätt bil. För nästföljande referensperiod, 1/1 2026 – 31/12 2030, gäller ännu striktare krav och det är då bara fordon som släpper ut noll (0) koldioxid per kilometer som kan räknas som 'rena lätta'.

Vad som styr om referensperiod ett eller två skall tillämpas är när tilldelningen av uppdraget skedde. För ett uppdrag där tilldelning sker i december 2025 skall således reglerna för referensperiod ett tillämpas, även om uppdraget påbörjas först i januari 2026.

EU-direktiv 2019/1169. Kapitel 5.2

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

Det som kan vara viktigt att nämna i sammanhanget är att minimireglerna skall tillämpas, och beräknas på, det totala antalet upphandlade fordon i samtliga avtal under hela referensperioden. Det är av den sammanlagda summan fordon upphandlade av samtliga leverantörer under hela perioden som minst 38,5% fordon skall vara 'rena lätta'. Kraven gäller således inte per leverantör eller ens per upphandling, då en leverantör kan tilldelas fler än ett kontrakt under referensperioden. Något som framgår av Direktivets artikel 5.2

Dessa mål [38,5%] uttrycks som en minsta procentandel rena fordon av det totala antalet vägtransportfordon som omfattas av samtliga avtal

Det framgår även av ändringen (SFS 2022:314) i den svenska lagens 9 §

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

UNDANTAG

Kvotkravet om att 38,5% av upphandlade fordon skall vara 'rena lätta bilar' (el och vätgas) gäller dock inte för taxiåkeriernas rullstolsbussar. Dessa fordon, som räknas som 'bilar' omfattas då inte och skall inte ingå i beräkningsunderlaget, vilket framgår både av EU-direktivet samt av den svenska förordningen.

EU-direktiv (2019/1161)Punkt 17 (förordet)

För att undvika oproportionerliga bördor för offentliga myndigheter och operatörer bör medlemsstaterna kunna undanta offentlig upphandling av vissa fordon med särskilda egenskaper kopplade till deras operativa behov från kraven i detta direktiv. Häribland ingår bepansrade fordon, ambulanser, likbilar, rullstolsanpassade fordon i kategori M1

Artikel 2 - undantag

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

EU-förordning 2018/858Punkt 5.5Rullstolsanpassade fordon

Fordon av kategori M1 som särskilt tillverkats eller konverterats för att ha plats för en eller flera rullstolsburna personer som färdas sittande i sin(a) rullstol(ar).

Lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (SFS 2022:314)6 §

Lagen gäller inte i fråga om

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

De rullstolsbussar som då upphandlas för samhällsbetald trafik omfattas inte av reglerna och ingår således ej heller i beräkningsunderlaget för minimikvotkravet om 38,5% är samma fordon ej rullstolsanpassat omfattas det dock av reglerna och ingår i beräkningsunderlaget.

SAMMANFATTNING

För att sammanfatta det kort så skall alla upphandlingsavtal med samtliga leverantörer under den aktuella referensperioden 'räknas ihop'. Av de fordon som då upphandlas, totalt sett av samtliga leverantörer, skall minst 38% vara 'rena lätta'. Kraven gäller inte för varje enskild leverantör eller varje enskilt uppdrag utan det är den sammanlagda summan av alla avtal med samtliga leverantörer under referensperioden som skall utgöra beräkningsgrunden.

De fordon som skall räknas in i minimimålen, och omfattas av reglerna, skall fram till 31/12 2025 släppa ut minst 50 gram koldioxid per kilometer samt maximalt utsläppsvärde om 80% RDE. För nästföljande referensperiod, efter 1/1 2026, räknas bara fordon som släpper ut noll (0) gram koldioxid per kilometer. Det som avgör om referensperiod 1 eller 2 skall tillämpas är när tilldelningen skedde.

Reglerna skall inte tillämpas fordon som är rullstolsanpassade, vilka då inte skall ingå i beräkningsunderlaget och ej räknas in i minimikvotnivån om 38,5%.