

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

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

I2021/00867

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna. Konkurrensverket lämnar, utifrån de aspekter som följer av vårt verksamhetsområde, följande synpunkter.

Sammanfattning

- Konkurrensverket förordar ett direktivnära genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster¹.
- Konkurrensverket avstyrker förslaget att tillämpningsområdet för lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster ska vara vidare än tillämpningsområdet för CVD.
- Ska tillämpningsområdet för lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster omfatta vissa icke direktivstyrda upphandlingar bör upphandlingar av koncessionskontrakt för kollektivtrafik med buss inte omfattas från första kronan utan få en motsvarande begränsning som den föreslagna begränsningen för upphandlingar av tjänstekontrakt. Denna begränsning bör i så fall utformas i likhet med den föreslagna 2 § tredje stycket, dvs lagen gäller inte när direktupphandling får användas enligt 4 a kap. 7 § andra stycket kollektivtrafiklagen².

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/333/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon i lydelse efter ändringsdirektivet 2019/1161. I fortsättningen omnämnt som CVD (clean vehicle directive).

² Lagen (2010:1056) om kollektivtrafik.



- Konkurrensverket saknar en redovisning i promemorian av vilka alternativa metoder som övervägts för insamling av uppgifter för att uppfylla rapporteringskyldigheten enligt CVD och varför den föreslagna metoden valts före dem.
- Konkurrensverket har inga invändningar mot att insamlingen av uppgifter löses genom en skyldighet för upphandlande myndigheter³ att rapportera dem till en utpekad myndighet. Detta då utformningen av förslaget till regleringen inte innehåller tillsyn och sanktioner ifall upphandlande myndigheter inte rapporterar. Den innehåller inte heller någon detaljerad reglering om rapporteringen utan lämnar genom det föreslagna bemyndigandet det öppnet för den myndighet som får i uppdrag att ta emot uppgifterna från upphandlande myndigheter att ange vad, när och hur rapporteringen ska ske.

5.2.1 Direktivstyrda och icke direktivstyrda upphandlingar

Konkurrensverket förordar ett direktivnära genomförande av CVD. Som skäl för att gå utöver direktivtexten omnämns i promemorian endast direktivets syfte att förstärka den offentliga upphandlingens betydelse för att främja marknadsintroduktion av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Det saknas en motivering som väger nyttan mot kostnaderna för denna utvidgning av tillämpningsområdet. Såväl Statens inköpscentral som Adda har ramavtal för anskaffning av fordon. Därmed torde effekterna av att tillämpningsområdet för den svenska lagen omfattar icke direktivstyrda upphandlingar vara liten samtidigt som lagen medför en administrativ börda för upphandlande myndigheter. Det är tveksamt om den nyttan överväger i förhållande till kostnaderna i form av administrativ börda.

Därför avstyrker Konkurrensverket förslaget att utvidga tillämpningsområdet för lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster till icke direktivstyrda upphandlingar enligt LOU⁴ och LUF⁵.

Konkurrensverket tillstyrker förslaget att lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster inte ska omfatta upphandlingar enligt LUK⁶ då det följer av artikel 3 att CVD:s tillämpningsområde inte omfattar upphandlingar enligt koncessionsdirektivet⁷.

³ Med *upphandlande myndigheter* avses i detta yttrande såväl upphandlande myndigheter som upphandlande enheter samt kollektivtrafiklagens begrepp behörig myndighet eller den som befogenhet har överlämnats till.

⁴ Lagen (2016:1145) om offentlig upphandling.

⁵ Lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

⁶ Lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner.

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner.

5.2.3 Tjänstekoncessioner för kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning⁸

Enligt promemorians förslag ska tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss omfattas av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster från första kronan. Konkurrensverket avstyrker förslaget av följande skäl.

För det första förordar Konkurrensverket ett direktivnära genomförande då antalet koncessioner som inte omfattas av EU:s kollektivtrafikförordning torde vara få och därmed nyttan av att utvidga området liten i förhållande till den administrativa bördan för upphandlande myndigheter vid genomförandet av dessa upphandlingar jämte rapporteringsskyldigheten. Därför avstyrker Konkurrensverket att den föreslagna lagregleringen ges ett vidare tillämpningsområde än CVD genom att omfatta upphandlingar som inte omfattas av EU:s kollektivtrafikförordning.

För det andra konstaterar Konkurrensverket att konsekvenserna blir orimliga när val av kontraktsform resulterar i att upphandlingen antingen omfattas av dessa regler oavsett värde eller om värdet överstiger en viss gräns. Detta då en upphandling av kollektivtrafik med buss i form av ett tjänstekontrakt undantas från tillämpningsområdet om direktupphandling enligt 19 kap. LOU eller LUF är tillämpligt medan upphandlingen omfattas av tillämpningsområdet från första kronan om det är ett koncessionskontrakt.

Att direktupphandlingsgränsen i 4 a kap. 7 § andra stycket kollektivtrafiklagen är densamma som en del av tröskelvärdet i artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning innebär inte att det i Sverige saknas en direktupphandlingsgräns eller att det gjorts ett ställningstagande att en sådan inte ska finnas. Om det hade saknats en direktupphandlingsgräns skulle regleringen i 4 a kap. 7 § andra stycket ha angett att direktupphandling enligt 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning är förbjudet i Sverige.

Så som 4 a kap. 7 § andra stycket kollektivtrafiklagen är utformad innebär den att det finns en direktupphandlingsgräns och den överensstämmer med det ena tröskelvärdet som finns i artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning.

För att tillämpligheten av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster ska vara enhetlig oavsett om den upphandlande myndigheten väljer att upphandla kollektivtrafiken med buss som ett tjänstekontrakt eller som en koncession bör det därmed införas en nedre gräns även för koncessionskontrakten. Förslagsvis utformad med ledning av den föreslagna 2 § tredje

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på väg och järnväg.

stycket, dvs lagen ska inte tillämpas om direktupphandling enligt 4 a kap. 7 § andra stycket är tillämpligt.

5.7.3 Uppgifter vid upphandling och avrop

Konkurrensverket har i yttrande med anledning av eForms genomförande i Sverige⁹ framhållit att EU-kommissionen i andra rättsakter och andra sammanhang ställer krav på medlemsländerna att kunna redovisa vissa uppgifter om upphandlingar såväl över som under tröskelvärdena. Samt att det vid genomförandet av eForms därför bör övervägas om dessa krav kan tillgodoses på andra sätt eller om det minst administrativt kostsamma alternativet är att samla in uppgifterna vid efterannonsering enligt upphandlingsregelverket.

Konkurrensverket konstaterar att insamling av uppgifter för att uppfylla rapporteringsskyldigheten enligt CVD är en sådan skyldighet. Det framgår inte av promemorian om överväganden avseende huruvida genomförandet av eForms är den administrativt minst kostsamma vägen att samla in de efterfrågade uppgifterna. Därmed är det oklart om detta är avsett som en tillfällig lösning i väntan på genomförandet av eForms eller är avsett som en långsiktig lösning. Konkurrensverket saknar en redovisning i promemorian av vilka alternativa metoder som övervägts för insamling av uppgifter för att uppfylla rapporteringsskyldigheten enligt CVD samt varför den föreslagna metoden valts före andra alternativ. Till exempel om statliga myndigheters rapportering av inköp, leasing och hyra av fordon till Transportstyrelsen hade kunnat utvecklas eller om fordonsregistret hade kunnat användas för insamling av de uppgifter som behövs för rapporteringen enligt CVD.

Konkurrensverket konstaterar dock att insamlingen behöver organiseras och har inga invändningar mot att insamlingen av uppgifter löses genom en skyldighet för upphandlande myndigheter att rapportera dessa uppgifter till en utpekad myndighet. Detta då utformningen av förslaget inte innehåller tillsyn och sanktioner ifall upphandlande myndigheter inte rapporterar. Förslaget innehåller inte heller en detaljerad reglering om rapporteringen utan lämnar genom det föreslagna bemyndigandet öppet för den myndighet som får i uppdrag att ta emot uppgifterna att ange vad, när och hur rapporteringen ska ske.

Övrigt

Avslutningsvis lämnar Konkurrensverket kommentarer avseende författningsförslagets utformning.

1. De föreslagna titlarna till lagen och förordningen (se avsnitt 1.1. och 1.2) borde använda samma begrepp. I förslaget till rubrik för lagen används

⁹ Konkurrensverkets dnr. 223/2020, Finansdepartementets dnr. Fi2020/02812.

begreppet "vissa kollektivtrafiktjänster" medan förslaget till rubrik för förordningen använder begreppet "vissa tjänster inom vägtransportområdet".

2. I förslaget till ändring av 2 och 3 §§ förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar, se avsnitt 1.5, används en annan titel i hänvisningen till lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster än den titel som används i avsnitt 1.1.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören Rikard Jermsten. Föredragande har varit rådet Karin Morild.

Yttrandet undertecknas inte egenhändigt och saknar därför namnunderskrifter.

Rikard Jermsten

Karin Morild