

RP 100/2011 rd

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att det stiftas en lag om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon. Syftet med lagen är att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Enligt förslaget ska energiförbrukning och utsläpp av koldioxid och föroreningar ingå i jämförelsekriterierna vid upphandling av fordon och transporttjänster av-

sedda för persontrafik enligt upphandlingslagen, försörjningslagen eller kollektivtrafiklagen, om inte krav med avseende på energiförbrukning och utsläpp av koldioxid och föroreningar ingår i minimikraven i de tekniska specifikationer som gäller upphandlingen.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

I och med medlemskapet i EU har Finland förbundit sig att till år 2020 minska utsläppen av växthusgaser med minst 20 procent i jämförelse med nivån år 1990.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon har utfärdats den 23 april 2009. Syftet med direktivet är att främja och uppmuntra till handel av rena och energieffektiva fordon och att i form av offentlig upphandling garantera en viss nivå på efterfrågan på rena och energieffektiva fordon.

2 Nuläge

Bestämmelserna om offentlig upphandling harmoniseras inom Europeiska unionen. Huvudreglerna finns i två direktiv. Det ena är Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, nedan *försörjningsdirektivet*. Det andra är Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster, nedan *direktivet om offentlig upphandling*. Dessa direktiv har i Finland verkställts genom lagen om offentlig upphandling

(348/2007), nedan *upphandlingslagen*, och genom lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (349/2007), nedan *försörjningslagen*. Upphandlingslagarna hör till arbets- och näringsministeriets ansvarsområde. Lagstiftningen om vägtrafik och fordon hör till kommunikationsministeriet med stöd av 21 § i reglementet för statsrådet (262/2003).

Bestämmelser om upphandling av kollektivtrafiktjänster finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, nedan *trafikavtalsförordningen*. På upphandling av kollektivtrafiktjänster tillämpas förutom trafikavtalsförordningen, även upphandlingslagen, försörjningslagen eller kollektivtrafiklagen (869/2009). De bestämmelser om upphandlingsförfaranden som avses i kollektivtrafiklagen gäller koncessionsavtal. Ett koncessionsavtal är en tjänstekoncession där ersättningen för utförandet av tjänsterna utgörs antingen av en rätt att utnyttja tjänsten eller av dels en sådan rätt, dels betalning.

Miljöskyddskriterier som jämförelsegrund för upphandling har använts i Finland också tidigare, exempelvis i Europeiska gemenskapernas dom av den 17 september 2002 i mål C-513/99 om Helsingfors stads upphandling av busstrafiktjänster. Högsta förvaltningsdomstolen ansåg i sitt avgörande HFD 2003:41 att de kriterier som gäller nivån på bussars kväveoxidutsläpp och buller kunde användas vid sidan om andra kriterier som grunder vid jämförelse av anbud vid offentlig upphandling av busstrafiktjänster inom staden, när staden såsom upphandlande enhet fattar beslut om vilket anbud som totalekonomiskt sett är det mest fördelaktiga.

Statsrådet fattade ett principbeslut den 8 april 2009 om att främja hållbara lösningar vid offentlig upphandling. I enlighet med detta beslut är målet att de statliga centralförvaltningsmyndigheterna ska beakta miljöaspekten vid minst 70 % av deras egna upphandlingar år 2010, och år 2015 vid samtliga av deras upphandlingar. När det gäller kommunernas och den statliga lokalförvaltningens upphandlingar rekommenderas det att miljöaspekten beaktas vid minst 25 % av

upphandlingarna år 2010, och vid minst 50 % av upphandlingarna år 2015.

Enligt upphandlingslagarna ska det anbud antas som för den upphandlande enheten totalekonomiskt sett är det mest fördelaktiga utifrån kriterier som är kopplade till föremålet för upphandlingen eller det som har det lägsta priset. Kriterier för valet av det totalekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kan vara till exempel kvalitet, pris, tekniska fördelar, estetiska och funktionella egenskaper, miljöegenskaper, driftskostnader, kostnadseffektivitet, eftermarknadsservice och tekniskt stöd, underhållsservice, leveransdag, leveranstid eller tid för fullgörandet eller livscykelkostnader. De jämförelsegrunder och den viktning som ska användas ska anges på förhand. Att energi- och miljökonsekvenserna ingår i jämförelsegrunderna kan meddelas på förhand i anbudsförfrågan eller i upphandlingsannonsen. Nya jämförelsegrunder kan inte tas i bruk efter det att jämförelsen av anbuderna har inletts.

Värdet på statens fordonsupphandling uppgår årligen till ca 30 miljoner euro och kommunerna upphandlar fordon till ett värde av ca 20 miljoner euro per år. Av de fordon som genomgår första registrering i Finland upphandlas årligen ca 0,5 % av staten. Hyrning av bil för kort tid står för ca 6 % av denna marknadsvolym.

Av de budgetanslag som hör till kommunikationsministeriets förvaltningsområde har årligen ca 10 miljoner euro använts för att stöda kollektivtrafiken i stora stadsregioner och ca 40 miljoner euro för att stöda kollektivtrafiken i glesbygden. År 2009 använde kommunerna ca 190 miljoner euro för köp av busstrafik. Dessutom köpte kommunerna beställningstrafik för över 120 miljoner euro år 2009.

3 De viktigaste förslagen

De jämförelsegrunder som gäller energi och miljö ska i fortsättningen alltid ingå i de offentliga upphandlande enheternas jämförelsegrunder när de fattar beslut om upphandling av motorfordon eller av de persontrafiktjänster för vilka dessa fordon används. I enlighet med direktivets syften ska jämförelsegrunderna alltid vara desamma oberoende av

upphandlingssätt, och därmed också vid beslut om leasing av fordon. Enligt förslaget ska konsekvenserna för miljön beaktas antingen som minimikrav eller på basis av totalekonomin.

4 Propositionens konsekvenser

Propositionen anses inte ha några direkta ekonomiska konsekvenser eftersom de upphandlingsförfaranden som tillämpas i Finland på fordons- och transporttjänster redan för närvarande uppfyller direktivets krav och eftersom det i den nu föreslagna lagen inte ingår något krav om en särskild miniminivå. Förslaget har därmed inte heller några direkta konsekvenser för priserna på tjänster. Om de upphandlande enheterna vill höja minimikraven för miljökriterierna t.ex. i syfte att förbättra luftkvaliteten lokalt kan dock propositionen få konsekvenser även för priserna.

Förslaget innebär inte egentligen några nya förfaranden och har därmed inte heller några nya konsekvenser för organisationer eller personal. I praktiken är det fråga om att med en ytterligare grund utöka antalet jämförelsegrunder som redan används. Vid upphandling bör man redan nu beakta miljöaspekterna på en allmän nivå. Tillsynen över att kontrakten följs kan enligt remissinstanserna förutsätta vissa arrangemang för att det ska gå att garantera att transporterna sker med sådana fordon som ska användas enligt villkoren i upphandlingskontraktet.

Propositionen har inte några direkta konsekvenser för miljön, men lagen ger upphandlande enheter möjlighet att, om de så vill, ställa strängare krav när det gäller miljökonsekvenserna. På de totala utsläppen från användningen av transport och fordon inverkar förutom de tekniska egenskaperna även den optimala storleken för ändamålet i fråga på de fordon som är föremål för upphandlingen. Därför bör upphandlande enheter för att kunna bereda en anbudsförfrågan även kunna fastställa de faktorer som beskriver den kapacitet och effektivitet som behövs för transporten, även om detta inte direkt krävs i denna lag. På grund av att användningen av nya fordon, och särskilt alternativa bränslen, blir allt vanligare kan det vid köp av transporttjänster dessutom krävas en ny granskning av

kontraktets längd eller av fördelningen av de kostnader som uppstår vid den första investeringen, om investeringen gagnar även kommande upphandlingar. Även körsättet kan ha en betydande inverkan på de totala utsläpp som användningen orsakar och detta kan beaktas genom att t.ex. förutsätta att tjänsteproducenten ska ha ett miljöledningssystem.

Enligt kommissionens uppskattningar vid utarbetandet av direktivet kan man genom offentlig upphandling påskynda uppkomsten och främja tillväxten på marknaden av sådan teknik som från miljösynpunkt är bättre. De mest betydande miljökonsekvenserna kan därför indirekt nås genom att ny miljöteknologi införs långsiktigt och i hela EU.

5 Beredningen av propositionen

Proposition har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om utkastet till proposition begärdes i två omgångar. Den första gången utkastet var på remiss gavs utlåtanden av justitieministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Konkurrensverket, Hansel Ab, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Helsingforsregionens trafik, närings-, trafik och miljöcentralerna i Nyland och Norra Savolax, Linja-autoliitto ry och Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y. Ett utkast baserat på utlåtandena och ytterligare beredning sändes på en bredare remiss, varvid remissinstanserna utökades ytterligare med samtliga närings-, trafik- och miljöcentraler som upphandlar trafiktjänster (9 st.), Suomen Taksiliitto ry, Bilimportörerna rf, Autoalan Keskusliitto ry AKL, Helsingfors, Esbo, Åbo och Tammerfors stad, Polisstyrelsen, Staben för Arméns Materielverk samt övriga medlemmar av delegationen för persontrafik, och miljöföreningarna Finlands naturskyddsförbund rf, WWF Finland och Greenpeace Finland.

Då förslaget sändes ut på remiss för andra gången föreslogs inte i utlåtandena några direkta ändringar till propositionen som sådan, men till vissa delar preciserades motiveringarna i syfte att förenhetliga den praktiska tillämpningen. Dessutom önskade remissinstanserna färdiga modeller för upprättande av

minimikrav för upphandling av särskilt kommunala och lokala transporttjänster. De närings-, trafik och miljöcentraler som beställer tjänster ansåg att de i fråga om de krav som ställs i lagen uttryckligen tillämpar minimikraven. En del remissinstanser ansåg att det inte är bra att utöka antalet separata be-

stämmelser om upphandling ytterligare. Från de upphandlande enheternas synvinkel sett skulle det vara bättre att reglera genom att sammanföra alla separata krav med de egentliga bestämmelserna om upphandling.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1 §. Syfte och tillämpningsområde. Lagens syfte anges i paragrafens 1 mom.

Enligt 2 mom. ska lagen tillämpas på offentliga upphandlande enheters upphandling av fordon med köp eller leasing-avtal och på upphandlande enheters köp av trafiktjänster. Upphandlande enheter är bl.a. staten, kommunerna, samkommunerna och den Evangelisk-lutherska och den ortodoxa kyrkan med deras församlingar samt de statliga affärsverken. Lagen ska även tillämpas på företag inom branschen för vatten och energi, trafik och post, vars definitioner anges i 5 § i försörjningslagen. Dessutom ska lagen tillämpas på upphandling av sådana persontransporter utförda med motorfordon avsedda för vägtrafik som anges i kollektivtrafiklagen (869/2009). Ett varuupphandlingskontrakt kan enligt både upphandlingslagen och försörjningslagen avse köp av varor, leasing, hyra eller upphandling på avbetalning med eller utan köpoption av en vara. Den lag som föreslås ska således tillämpas på upphandling och tjänstekoncession genom handel, leasing-kontrakt, hyreskontrakt eller avbetalning. Enligt lagförslaget är det mera ändamålsenligt att beställaren, dvs. den upphandlande enheten, har ansvaret för de krav på trafikidkaren om beaktande av miljöegenskaper som anges i direktivet. Om bestämmelserna om offentlig upphandling vid köp av transporttjänster inkluderar även privata trafikidkares upphandlingar skulle detta i praktiken skapa ett behov av separata bestämmel-

ser som är svåra att övervaka. I framtiden skulle därför det förfarande som föreslås bättre motsvara den nuvarande praxis som innebär att miljökonsekvenserna beaktas direkt i samband med anbudsförfrågan för upphandlingen av trafiktjänster. Lagförslaget kompletterar de nuvarande bestämmelserna om upphandling, dvs. de övriga krav som ska tillämpas på upphandling, såsom allmänna principer, förfaranden och anmälningsskyldighet, om vilket det föreskrivs i de lagar som nämns i 2 mom.

Enligt 3 mom. ska militärfordon och sådana fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet i 2 § i fordonslagen (1090/2002) inte omfattas av denna lag. Enligt direktivet kan sådana fordon som används för särskilda ändamål av polisen, brandväsendet och som sjuktransport upphöra att omfattas av direktivet, om det inte på nationell nivå krävs enskilt godkännande eller typgodkännande. Eftersom det i Finland krävs enskilt godkännande eller typgodkännande även av dessa fordon ska även den upphandling som gäller dessa fordon omfattas av denna lag.

2 §. Motorfordon avsedda för vägtrafik. Eftersom definitionen på motordrivna fordon i fordonslagen gäller fordon i en vidare bemärkelse än i det direktiv som nu ska genomföras, bör en definition på de fordon som anges som vägtransportfordon i direktivet ingå i denna lag. Denna definition ska gälla alla fordon i kategorierna M och N och deras underkategorier i enlighet med bilaga 3 i direktivet. Fordonsklassen anges i fordonets registreringsintyg.

3 §. Beaktande av energi- och miljökonsekvenser. Vid upphandling av motorfordon och av transportjänster i enlighet med tillämpningsområdet ska åtminstone energiförbrukning, koldioxidutsläpp och skadliga utsläpp såsom utsläpp av kväveoxider, kolväten och partiklar alltid beaktas. Detta ska ske genom att tillämpa antingen minimikraven eller jämförelsegrunderna vid bedömningen av de totalekonomiska konsekvenserna. Enligt paragrafens 2 mom. kan dessutom andra miljökonsekvenser som exempelvis buller och lokala verkningar av utsläpp beaktas. Alla jämförelsegrunder samt den viktning som ska tillämpas vid bedömningen ska beskrivas på förhand i anbudsförfrågan. Om detta föreskrivs det i 3 mom. I de kriterier som gäller nivån på kraven kan dessutom ingå krav på att ett visst bränsle, t.ex. gas, ska användas på grund av dess låga halt av partikelutsläpp, eller på att bullernivån ska vara låg.

4 § Minimikrav. I enlighet med direktivet ska energi- och miljökonsekvenser kunna beaktas på två sätt vid upphandling. Dessa sätt beskrivs i 4 och 5 § i lagförslaget. Det första sättet innebär att den upphandlande enheten enligt 4 § anger minimikrav i anbudsförfrågan eller upphandlingsannonsen för de produkter som ska erbjudas. Utöver krav på teknisk standard eller utsläppsklass får det i minimikraven även ingå ett villkor om att EU:s tekniska krav som gäller fordonets första ibruktagningsår ska uppfyllas vad gäller skadliga utsläpp, om det entydigt framgår vilken miniminivå som är målet. Fordonets ibruktagningsår ger dock inte information om energiförbrukning och koldioxidutsläpp, varvid miniminivåerna för dessa alltid bör anges separat. Vid förfarandet med minimikrav kan även användas kriterierna för ett visst miljömärke enligt 45 § i upphandlingslagen.

För att anbuderna ska vara enhetliga och jämförbara bör den upphandlande enheten i anbudsförfrågan eller upphandlingsannonsen specificera vilka utredningar som anbudsgivarna ska lämna in. I fråga om personbilar ska lagens minimikrav i de enklaste fallen bestå av att kravet på att gränsvärdena för en särskild Euro-utsläppsklass och en särskild klass för energimärkning (A-G) uppfylls. Således skulle det gränsvärde för koldioxidut-

släpp som motsvarar klass B få vara högst 101-120 g/km. En användning av enbart bokstavsbezeichnungar är inte möjligt förrän grunderna för dessa har harmoniserats inom hela EU. Av gränsvärdet för koldioxidutsläpp framgår i praktiken även hur mycket energi fordonet i fråga förbrukar. Uppgifterna om energiförbrukning kan också fås genom att multiplicera bränslekonsumtionen med bränsletypernas energiinnehåll, vilka anges i direktivets bilaga. Enligt detta beräkningssätt är således energiförbrukningen både för bensin- och dieseldrivna fordon densamma, oavsett skillnader i uppgifter om bränslekonsumtion. Uppgifter om energiförbrukningen för el-bilar fås direkt av uppgiften om fordonets effektivitet (kW/km), och är därmed inte automatiskt noll även om det inte finns uppgifter om el-bilens bränslekonsumtion. I praktiken antas dock inte el-bilar avge skadliga utsläpp. Tilläggsuppgifter om bilars utsläpp finns bl.a. på Trafiksäkerhetsverkets webbsida om miljö/EkoAKE (www.trafi.fi). I paragrafens 2 mom. krävs att anbudsgivaren lämnar in de utredningar enligt vilka minimikraven kan uppfyllas.

5 §. Beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid jämförelse av anbud. Vid jämförelse av anbud föreslås att energi- och miljökonsekvenserna ska beaktas som en del av analysen av vad som totalekonomiskt är fördelaktigast, om det inte på förhand meddelas att det anges minimikrav för beaktande av miljökonsekvenser. I 2 mom. ska separat specificeras att den totalekonomiska fördelaktigheten ska kunna användas även som ett komplement vid beaktandet av konsekvenserna i sådana fall när minimikrav tillämpas för endast t.ex. de skadliga utsläppen. I sådana fall ska endast de anbud som uppfyller minimikraven jämföras närmare. Paragrafens 3 mom. grundar sig direkt på direktivet, och den beräkningsmodell som finns i dessa moment ska tillämpas i sådana fall när miljökonsekvenserna i anbuderna omvandlas till penningbelopp för att kunna bedöma den totalekonomiska fördelaktigheten. Penningvärdet på miljökonsekvenserna ska således alltid beräknas genom att till priset på anbudet lägga till de kalkylerade miljökostnaderna under hela livsrytten för fordonet på det sätt som anges i artikel 6 i direktivet och i dess bilaga.

Enhetspriserna för de olika utsläppstyperna kan enligt förslaget således vara t.o.m. högre än de som anges i bilagan, men dock högst dubbelt högre i jämförelse med de belopp som anges i tabell 3.

Vid beräkningen av de kalkylerade miljökostnaderna under livscykeln kan man också utnyttja kommissionens nättjänst (Clean Vehicle Portal) där jämförelseuppgifter av olika fordons utsläpp samt ett särskilt beräkningsverktyg finns samlat. I Finland tillhandahåller Motiva uppgifter om exempelfall som gäller offentlig upphandling. Livscykelkostnaderna beräknas på basis av uppgifter om bränsle, utsläpp och körda kilometer i enlighet med bilaga 1 i direktivet. När de kalkylerade miljökostnaderna fastställs används alltid livscykeln som grund, oberoende av vilken användningsperiod upphandlingen egentligen gäller. Ett undantag från detta är dock det antal kilometer körda med fordonet innan upphandlingen och som ska dras av från det totala antal kilometer som körts under livscykeln. De kalkylerade kilometrarna under fordonets livscykel som har anskaffats genom leasing-kontrakt för en period på 5 år och med vilket det vid tidpunkten för köpet har körts 20 000 km, är 200 000—20 000 km, dvs. 180 000 km, oberoende av om det under kontraktperioden skulle köras endast 120 000 km med fordonet. Det sätt på vilket antalet kilometer under livscykeln fastställs står tydligt i strid med direktivets allmänna syften eftersom beräkningsvillkoren för ett begagnat fordon är mildare än för nya fordon, även om begagnade fordon kan ha sämre egenskaper vad gäller teknik och prestation av nya fordon. Trots denna motstridighet har det ansetts vara omöjligt att på nationell nivå göra avvikelser från direktivets allmänna krav. Exaktare bestämmelser om beräkningsförfarandet stiftas vid behov med stöd av det bemyndigande att utfärda förordning som ingår i 4 mom. Direktivets beräkningsmodell ger dock nationerna inte mycket spelrum att bestämma om beräkningsinnehållet eller de parametrar som ska användas.

6 §. Fastställande av uppgifter om energiförbrukning och utsläpp. Utöver de kriterier som anges för utsläpp ska den upphandlande enheten även fastställa de förfaringssätt genom vilka uppgifterna kan påvisas i sådana

fall när fordonets EG-typgodkännande och intyg för detta eller registreringsuppgifterna inte innehåller dessa uppgifter på grund av att det inte är obligatoriskt att fastställa sådana uppgifter för fordonskategorin i fråga. De sätt som föreslås i direktivet innefattar att ta i bruk ett allmänt test för fordon eller att producenten tillhandahåller uppgifterna. För att garantera enhetligheten bör både förfarande och det sätt på vilket testet utförs vara desamma för alla fordon. I enlighet med direktivet ska man alltid använda de uppgifter som har fåtts genom testet för EG-typgodkännandet, om det angetts ett test för typgodkännande för fordonskategorin i fråga. Testet kan, beroende på hurdan fordon som upphandlas, utföras även på sådan rengöringsutrustning som monteras i efterhand på ett fordon eller en motor. Det föreslås att denna bestämmelse tas in i 2 mom. Vanligtvis fås uppgifterna om utsläpp i samband med typgodkännandet av fordonet. Fordon i kategorierna M₁ och N₁ har de mest täckande uppgifterna. Harmoniseringen av uppgifterna om CO₂-utsläpp när det gäller kategorierna N₂ och N₃ har ännu inte genomförts till alla delar. I 3 mom. preciseras dessutom att uppgifterna om CO₂-utsläpp beräknas enligt den s.k. blandade förbrukningen, om inte den upphandlande enheten enligt förutsättningarna i 3 mom. på förhand angett någon annan viktning i enlighet med körprestationerna. Om användningsområdet för det fordon som ska anskaffas huvudsakligen är stads- eller landsvägskörning kan det, med undantag från 3 mom., vid fastställandet av energiförbrukningen och av de totala koldioxidutsläppen läggas större vikt på stads- och landsvägskörningens andel i förhållande till det antal kilometer som sannolikt körs. De uppgifter som gäller användningen av viktning samt kilometerförhållandet ska dock i sådana fall anges på förhand i anbudsförfrågan eller i upphandlingsannonsen. Värdet för blandad förbrukning är också en av de grunder som används vid fastställandet av bil- och fordonsskatten. Beroende på användningsändamålet kan det dock behövas viktning av annat slag. Till exempel hybridbilar förbrukar mycket lite vid stadskörning, men skillnaden mellan dem och vanliga bilar jämnas ut vid landsvägskörning. Distributionstrafiken i

stadsområden kan därmed till sin natur vara sådan att det bör läggas större vikt på utsläppsuppgifterna för stadsområdet, för att i praktiken kunna nyttja fordon med ny teknologi och de bränslebesparingar som följer av detta. Motsvarande nytta kan även fås i fråga om bussar inom stadstrafiken.

Vid fastställande av utsläpp kan enligt 4 mom. även egenskaper hos ett särskilt bränsle som används i fordonet beaktas, om det inte beaktas i uppgiften om fordonets CO₂-utsläpp eller i någon annan utsläppsuppgift. Sådana bränslen som i fråga om dess utsläppsverknings är mera fördelaktiga och som inte anges i typgodkännandets uppgifter om bränsleförbrukning kan bl.a. vara sådana flytande biobränslen med höga blandningsförhållanden som härstammar från avfall, eller biogas, om vars användning upphandlingskontraktet förpliktar till. Genom olika kombinationer av drivkraft och bränslen kan man som minimikrav inom ramen för bestämmelserna således ange t.o.m. en 0-nivå för CO₂-utsläpp, för vilken anbudsgivarna utan hinder av reglerna ska kunna lägga fram olika lösningar på ett teknikneutralt sätt. Genom rätt val av bränsle kan man påverka mängden av partiklar som är skadliga särskilt när det gäller luftkvalitet.

7 §. *Rättelseyrkande, ändringssökande och påföljder.* Den lag som gäller varje enskilt

upphandlingsförfarande ska på samma sätt som på övriga upphandlingsförfaranden alltid tillämpas på rättelseyrkande, ändringssökande och påföljder. Syftet med att tillämpningen nämns i lagförslaget är att de krav som gäller beaktande och försummelse av miljökonsekvenser ska kunna bedömas som en del av den allmänna verkställigheten av och tillsynen över bestämmelserna om upphandling.

8 §. *Ikraftträdande.* Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Lagen ska dock inte gälla sådan upphandling vars upphandlingsförfaranden inletts innan lagen har trätt i kraft.

2 Ikraftträdande

Tidsfristen för att genomföra direktivet gick ut den 4 december 2010. De skyldigheter som följer av direktivet tillämpas delvis redan nu i olika upphandlingar. För att säkerställa en enhetlig praxis avses lagen träda i kraft så snart som möjligt. Den planerade dagen för ikraftträdande är den 1 januari 2012.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lag

om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Syfte och tillämpningsområde

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Denna lag tillämpas på sådan upphandling av motorfordon avsedda för vägtrafik och persontransporter utförda med motorfordon avsedda för vägtrafik som sker i enlighet med lagen om offentlig upphandling (348/2007), lagen om upphandling inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (349/2007) eller kollektivtrafiklagen (869/2009).

Denna lag tillämpas dock inte på upphandling av fordon som avses i 1 § 5 mom. eller 2 § i fordonslagen (1090/2002).

2 §

Motorfordon avsedda för vägtrafik

I denna lag och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den avses med *motorfordon avsedda för vägtrafik fordon* i kategori M och N, enligt definitionen 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.

3 §

Beaktande av energi- och miljökonsekvenser

Vid upphandling som avses i 1 § 2 mom. ska åtminstone följande energi- och miljökonsekvenser av fordon i drift beaktas:

- 1) energiförbrukning,

- 2) koldioxidutsläpp,
- 3) utsläpp av kväveoxider, kolväten och partiklar.

Vid upphandlingen får dessutom buller och lokala verkningar av utsläppen samt andra miljökonsekvenser beaktas.

De jämförelsekriterier och tekniska specifikationer eller parametrar som kommer att användas ska meddelas anbudsgivarna på förhand.

4 §

Minimikrav

De energi- och miljökonsekvenser som avses i 3 § kan beaktas vid upphandlingen genom att i anbudsförfrågan eller i upphandlingsannonsen som en del av upphandlingens tekniska uppgifter i form av en teknisk specifikation eller definition ställa sådana krav som åtminstone måste uppfyllas när det gäller dessa konsekvenser. Bestämmelser om användning av miljömärke vid ställande av krav finns i 45 § i lagen om offentlig upphandling.

Anbudsgivaren ska till anbudshandlingarna bifoga utredningar som anbudsgivaren vill åberopa för att påvisa att minimikraven är uppfyllda.

5 §

Beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid jämförelse av anbud

Om det varken i anbudsförfrågan eller i upphandlingsannonsen anges att energi- och miljökonsekvenserna beaktas som minimikrav i enlighet med 4 §, ska det i anbudsförfrågan eller upphandlingsannonsen meddelas att konsekvensernas viktning beaktas vid jämförelsen av anbud genom att tillämpa totalekonomisk fördelaktighet.

Energi- och miljökonsekvenserna kan även beaktas genom att kombinera poängsättningsförfarandet enligt 1 mom. med förfarandet med minimikrav enligt 4 §.

Om energi- och miljökonsekvenserna omvandlas till penningbelopp för bedömningen av den totalekonomiska fördelaktigheten, ska detta göras genom att beräkna miljökostnaderna för ett fordon under hela dess livscykel enligt vad som föreskrivs i artikel 6 i det direktiv som nämns i 1 § 1 mom. och i direktivets bilaga.

Närmare bestämmelser om miljökostnadernas beräkningsmetoder och beräkningsenheter för i 3 mom. avsedda fordon utfärdas vid behov genom förordning av kommunikationsministeriet.

6 §

Fastställande av uppgifter om energiförbrukning och utsläpp

Den upphandlande enheten ska använda uppgifter som fastställts vid EG-typgodkännandet, resultaten av allmänt använda testförfaranden eller uppgifter som fås av fordonets tillverkare för att enhetligt för samtliga anbudsgivare del fastställa de uppgifter om energiförbrukning och utsläpp som behövs för beräkning av miljökostnaderna.

Uppgifterna om energiförbrukning och utsläpp ska i första hand basera sig på testen enligt EG-typgodkännandet, om en sådan test krävs för de fordon som är föremål för upphandlingen. Om så är fallet, tillämpas fråga

om energiförbrukning och koldioxidutsläpp integrerade värden enligt EG-typgodkännandet, om inte annat meddelats i anbudsförfrågan eller upphandlingsannonsen.

Vid fastställandet av utsläpp kan på det sätt som föreslås i anbudsförfrågan eller upphandlingsannonsen beaktas även de minskningar av koldioxidutsläpp eller skadliga utsläpp under livscykeln som beror på en alternativ bränsleråvara eller ett alternativt produktions sätt, om utsläppsminskningen inte har beaktats som en del av fordonets utsläppsuppgifter och om man förbinder sig till att i de fordon som är föremål för upphandlingen använda bränslet i fråga samt förutsatt att det även är möjligt att övervaka användningen av bränslet.

7 §

Rättelsemedel, ändringssökande och påföljder

Bestämmelser om rättelsemedel, ändringssökande och påföljder finns i de lagar som nämns i 1 § 2 mom.

8 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .
Denna lag tillämpas inte på upphandling där upphandlingsförfarandet har inletts förelagens ikraftträdande.

Helsingfors den 28 oktober 2011

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*