



Trafikselskabet Movia
Hanne Varmings Plads 4
2500 Valby

**Tilsynsudtalelse om trafikselskabet Movias,
interessentkommunernes og interessentregionernes mulighed for
at lægge vægt på elbussers oprindelse i forbindelse med udbud af
almindelig rutekørsel (Movias sagsnr. TS120877)**

Trafikselskabet Movia har den 25. august 2025 skrevet til Ankestyrelsens tilsyn med kommuner og regioner (herefter tilsynet).

Movia har bl.a. anmodet tilsynet om en forhåndsudtalelse om, hvorvidt trafikselskabets bestyrelse kan træffe beslutning om, at kommuner og regioner i Movias område gives mulighed for at fravælge elbusser med oprindelse udenfor GPA og lande, som EU ikke har indgået en frihandelsaftale med, uden at det er at betragte som en udenrigspolitisk tilkendegivelse, der ville være i strid med kommunalfuldmagtsreglerne.

Konklusion

Det er tilsynets opfattelse, at Movias bestyrelse som led i fastlæggelsen af selskabets udbudsstrategi kan beslutte, at kommunalbestyrelser og regionsråd skal kunne benytte hjemlen i artikel 3e, stk. 2, litra a i forordning (EU) 2019/1242, uden at der i sig selv ville være tale om en udenrigspolitisk tilkendegivelse. Det gælder, uanset at trafikselskabet ikke er forpligtet til at benytte sig af bestemmelsen. Trafikselskabet kan også begrunde beslutningen i de hensyn til forsyningssikkerhed, som er fremhævet i betragtning nr. 20 i forordning 2024/1610, uden at der ville være tale om en udenrigspolitisk tilkendegivelse.

Kommunalbestyrelser og regionsråd vil på samme måde kunne afgive en trafikbestilling med henvisning til den omhandlede hjemmel og hensynene bag den.

24. september 2026

J.nr. 25-95786

Ankestyrelsen
Nytorv 7, 2. sal
9000 Aalborg

Tel +45 3341 1200

ast@ast.dk
sikkermail@ast.dk

EAN-nr.:
57 98 000 35 48 21

Åbningstid - reception:
man-tors kl. 9.00-15.00
fre kl. 9.00-13.00

Åbningstid - telefon:
man-tors kl. 9.00-15.00
fre kl. 9.00-12.00

Vi beklager den lange sagsbehandlingstid.

Sådan vurderer vi sagen

Tilsynet lægger til grund, at artikel 3e, stk. 2, litra a i forordning (EU) 2019/1242 indeholder en hjemmel til, at Movia som ordregivende myndighed i forbindelse med udbud af almindelig rutekørsel – hvis betingelserne i øvrigt er opfyldt – kan anvende et kriterium om andelen af produkter eller tilbud med oprindelse i tredjeland, som ikke har indgået en frihandelsaftale, herunder regler om offentlige udbud, med EU.

Movia er som kommunalt fællesskab, jfr. kommunestyrelseslovens § 60, omfattet af kommunalfuldmagten i egenskab af specialkommune.

Kommunalfuldmagten viger dog for skreven lov, herunder EU-forordninger.

Det er tilsynets opfattelse, at trafikselskabet Movias bestyrelse som led i fastlæggelsen af selskabets udbudsstrategi kan beslutte, at kommunalbestyrelser og regionsråd skal kunne benytte den omhandlede hjemmel, uden at der i sig selv ville være tale om en udenrigspolitisk tilkendegivelse. Det gælder, uanset at trafikselskabet ikke er forpligtet til at benytte sig af hjemlen. Trafikselskabet kan også begrunde beslutningen i de hensyn til forsyningssikkerhed, som er fremhævet i betragtning nr. 20 i forordning 2024/1610, uden at der ville være tale om en udenrigspolitisk tilkendegivelse.

Kommunalbestyrelser og regionsråd vil på samme måde kunne afgive en trafikbestilling med henvisning til den omhandlede hjemmel og hensynene bag den.

Vi lægger vægt på, at Movias bestyrelse ifølge vedtægterne har til opgave at fastlægge trafikselskabets udbudspolitik, og at trafikselskaberne i medfør af trafikselskabslovens § 5, stk. 1, nr. 1, har til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til offentlig servicetrafik. Kommuner og regioner må således antages at være berettiget til at fremsætte ønsker til vilkår i forbindelse med udbud af rutekørsel, inden for de rammer, som er hjemlet ved lov og omfattet af trafikselskabets udbudspolitik.

Vi bemærker for god ordens skyld, at det efter tilsynets opfattelse ville være i strid med kommunalfuldmagten, hvis Movia eller

interessentkommunerne begrundede en disposition eller deres indkøbspolitik med en udenrigspolitisk tilkendegivelse forstået som udtrykkelige synspunkter om fremmede regerings håndtering af forskellige spørgsmål, hvis ikke tilkendegivelsen var i overensstemmelse med en udenrigspolitisk tilkendegivelse vedtaget af Folketinget, eller hvis det skete på opfordring fra regeringen med bred opbakning fra Folketinget. Vi henviser til regelafsnittet.

Vi bemærker også, at en sådan disposition efter vores opfattelse ikke ville være omfattet af regionernes myndighedsfuldmagt. Vi henviser til regelafsnittet om, at regionen ikke derved ville varetage en opgave, som er *et nødvendigt led* i varetagelsen af de opgaver, som er pålagt regionen i lovgivningen.

Vi offentliggør denne udtalelse på www.ast.dk i anonymiseret form.

Sagens oplysninger

Trafikselskabet sendte den 25. august 2025 en anmodning om en forhåndsudtalelse til tilsynet. Følgende fremgår bl.a. af anmodningen:

”Movia ønsker på bestyrelsesmødet i februar 2026 at indstille til vedtagelse i Movias bestyrelsen, at kommuner og regioner på Sjælland og Øerne i forbindelse med Movias kommende udbud af rutebuskørsel, A26 – *udbud af almindelig rutekørsel*, kan stille krav til elbusser oprindelse. Hvis bestyrelsen godkender forslaget, får kommunerne og regionerne dermed mulighed for at fravælge busser, som har oprindelse i lande udenfor GPA, og som EU ikke har indgået en frihandelsaftale med.

Movias udbudsstrategi fastlægges af Movias bestyrelse (jf. Vedtægt for Trafikselskabet Movia, § 23, punkt 6), og Movias bestyrelses skal derfor træffe beslutning om, hvorvidt Movia skal give kommuner og regioner mulighed for i forbindelse med udbud af busdrift at fravælge elbusser på baggrund af oprindelse.

Movia har modtaget henvendelser fra Region Hovedstaden og Københavns Kommune, som har spurgt ind til, om Movia i nye udbud af busdrift må stille krav til, at busdriften ikke gennemføres med kinesisk producerede busser. Baggrunden for regionens og kommunens henvendelser er, at der er en interesse i hhv. kommunalbestyrelsen og regionsrådet for at træffe beslutning om, at Movia i fremtidige udbud af almindelig rutekørsel skal sikre, at

busdriften ikke gennemføres med elbusser produceret af kinesiske busproducenter. Der er fra forskellige sider rejst kritik af, at kinesiske busproducenter ikke overholder menneskerettigheder ved produktion af elbusser, og af risici for misbrug af data indsamlet fra kinesisk busproducerede elbusser.

[...]

Regelgrundlag:

- Movias hjemmelsgrundlag: lov om trafikselskaber (LBK nr. 537 af 19/05/2025) § 5, stk. 1, nr. 1

- Tiltagets hjemmel: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2024/1610 af 14. maj 2024 om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner (...) artikel 1, nr. 4, som indfører artikel 3e, stk. 2, litra a i forordning (EU) 2019/1242.

Movia er et trafikselskab reguleret efter lov om trafikselskaber (LBK nr. 537 af 19/05/2025) ("trafikselskabsloven") og lov om kommunernes styrelse (LBK nr. 69 af 23/01/2024) § 60.

Det følger af trafikselskabslovens § 5, stk. 1, nr. 1, at Movia varetager almindelig rutekørsel inden for Movias område herunder indkøb af denne. Movia indkøber al sin bustrafik fra private virksomheder (busoperatører).

Movia er en ordregivende myndighed, som indkøber elbusdrift, og det er derfor Movias vurdering, at Movia har mulighed for ved udbud af almindelig rutekørsel at stille krav til andelen af elbusser, der er produceret i lande, der ikke er omfattet af GPA, og som ikke har indgået en frihandelsaftale med EU i medfør af forordningens artikel 3e, stk. 2, litra a.

Artikel 3e, stk. 2, litra a) har følgende ordlyd: *"De ordregivende myndigheder og ordregivende enheder anvender mindst to af følgende kriterier som tekniske specifikationer eller som tildelingskriterie, hvoraf mindst et skal vedrøre tilbuddets bidrag til forsyningssikkerheden som fastsat i litra a)-d), afhængigt af markedssituationen og i overensstemmelse med direktiv 2014/23/EU, 2014/24/EU eller 2014/25/EU og gældende*

sektorlovgivning samt med Unionens internationale forpligtelser, herunder Verdenshandelsorganisationens aftale om offentlige udbud (»GPA«) og andre internationale aftaler, som Unionen er bundet af:

a) andelen af produkter eller tilbud med oprindelse i tredjelande som bestemt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 (); dette kriterium finder kun anvendelse på produkter fra tilbud med oprindelse i lande, der ikke er omfattet af GPA, og som ikke har indgået en frihandelsaftale, herunder regler om offentlige udbud, med Unionen”*

I medfør af forordningens artikel 3e, stk. 1, skal ordregivende myndigheder, som udbyder offentlige tjenesteydelseskontrakter, hvis hovedgenstand er anvendelse af nulemissionsbybusser, dermed enten stille som krav eller benytte som tildelingskriterium en række kriterier, som fremgår af forordningens artikel 3e, stk. 2, litra a-e.

Et af disse kriterier (litra a) vedrører efter sin ordlyd andelen af produkter eller tilbud med oprindelse i lande, der ikke er omfattet af GPA, og som ikke har indgået en frihandelsaftale, herunder regler om offentlige udbud, med EU.

I præambelbetragtning nr. 20 opfordres ordregivende myndigheder desuden kraftigt til at benytte kriteriet i forordningens artikel 3e, stk. 2, litra a) som tildelingskriterium eller teknisk specifikation i offentlige udbud af tjenesteydelseskontrakter vedrørende nulemissionsbybusser. Baggrunden er, at det bl.a. vil fremme udbuddet af elbusser fra den europæiske industri.

Præampelbetragtning 20 har følgende ordlyd: *”I forbindelse med deres offentlige udbudsprocedurer, der er omfattet af denne forordning, opfordres ordregivende myndigheder og ordregivende enheder kraftigt til at anvende et tildelingskriterium eller en teknisk specifikation, der vedrører andelen af produkter i tilbud med oprindelse i lande, der ikke er omfattet af Verdenshandelsorganisationens aftale om offentlige udbud (»GPA«), og som ikke har indgået en frihandelsaftale, der indeholder regler om offentlige udbud, med Unionen. Sådanne kriterier vil spille en vigtig rolle med hensyn til at fremme udbuddet af nulemissionsbybusser fra den europæiske industri, sikre*

bæredygtige og modstandsdygtige forsyningskæder for bybusser samt styrke forsyningsikkerheden i Unionen."

Forordningen angiver ikke efter Movias opfattelse begrænsninger til eller et minimum af, hvor stor en andel af produkter, herunder fx elbusser, med oprindelse i lande, der ikke er omfattet af GPA (og som ikke har indgået en frihandelsaftale med EU), som der må stilles krav til. Der kan ej heller efter Movias opfattelse af det lovforberedende arbejde hhv. EU Parlamentet, Rådet og Kommissionen i forbindelse med forordningens (og senere ændringer heraf) tilblivelse udledes en sådan begrænsning af andelen eller minimumsandel af produkter med oprindelse i såkaldte tredjelande."

Trafikselskabet beskrev følgende retsopfattelse og tvivlsspørgsmål:

"Det er Movias klare vurdering, at i det tilfælde, hvor Movia er berettiget og forpligtet til at handle i overensstemmelse med en given bestemmelse i forordningen, og hvor et sådant krav i Movias udbud har hjemmel i den pågældende bestemmelse, ikke vil være et udtryk for Movias og/eller Movias ejeres udenrigspolitiske tilkendegivelse. Årsagen hertil er, at forordningen har direkte virkning for medlemsstaterne, og at det således ikke er op til medlemsstaterne at træffe beslutninger for så vidt angår implementeringen heraf.

Det er således Movia opfattelse, at et krav i Movias udbud, som har hjemmel i en forordning, ikke vil være udtryk for en udenrigspolitisk tilkendegivelse.

Som følge af, at Movia imidlertid alene er berettiget til, men ikke forpligtet til at indføre det i bestemmelsens litra a) opridsede krav, søger Movia Ankestyrelsens svar på, om det vil være at betragte som *en udenrigspolitisk tilkendegivelse*, hvis Movia stiller krav i overensstemmelse med hjemlen i forordningens artikel 3e, stk. 2, litra a).

Movia ønsker derfor Ankestyrelsens forhåndsudtalelse om det er at betragte som en udenrigspolitisk tilkendegivelse, hvis Movias bestyrelse tiltræder følgende indstilling:

I Movias kommende udbud af almindelige rutekørsel, begyndende med udbud A26, gives kommuner og regioner i Movias område

mulighed for at fravælge elbusser med oprindelse udenfor GPA og lande, som indgået en frihandelsaftale med.

[...]

Det er Movias vurdering, at Movia med hjemmel i forordningens artikel 3e, stk. 2, litra a) har ret til at udbyde almindelig rutekørsel med elbusser, som udelukkende har oprindelse i lande, der er omfattet af GPA (eller som har indgået en frihandelsaftale med EU).

Det, som taler for dette er, at forordningens artikel 3e, stk. 2, litra a) giver hjemmel til et sådant krav, og at det fremgår af forordningens præambelbetragtning 20, at ordregivende myndigheder opfordres kraftigt til at benytte det kriterium, som fremgår af forordningens artikel 3e, stk. 2, litra a, som tildelingskriterium eller krav. Det er altså den ordregivende myndighed og ikke medlemsstaterne, som opfordres til at træffe dette valg, hvilket hænger uløseligt sammen med at forordningen ikke skal implementeres særskilt af medlemsstaterne, men har direkte virkning i medlemsstaterne fra ikrafttrædelsestidspunktet.

Movia er ikke bekendt med, at Folketinget har lavet en tilkendegivelse i forhold til, at trafikselskaber bør/ikke bør stille krav til elbussers oprindelse ved indkøb af almindelig rutekørsel.

Movia vurderer, at et krav om at elbussers oprindelsesland, er hjemlet i EU-lovgivningen, jf. forordningens artikel 3e, stk. 2, litra a. Movia betragter dermed et krav om elbussers oprindelse, som en erhvervspolitisk/udenrigspolitisk tilkendegivelse, som er besluttet af EU.

Det er Movias vurdering, at hjemmel til at stille oprindelseskrav til elbusser tilsidesætter et evt. behov for en udenrigspolitisk tilkendegivelse vedtaget af Folketinget."

Regler og praksis

Trafikselskabslovens § 1, stk. 1-2, har følgende ordlyd:

"§ 1. Hvert regionsråd etablerer et eller flere trafikselskaber, jf. dog stk. 2. Hver kommune deltager i ét trafikselskab. Et trafikselskab kan omfatte kommuner i to regioner, hvis regionerne

grænser op til hinanden. Trafikselskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Stk. 2. I Region Sjælland og Region Hovedstaden etableres kun ét samlet trafikselskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm, hvor Bornholms Regionskommune varetager de opgaver, der efter denne lov påhviler trafikselskaberne.”

Det fremgår af § 5, stk. 1, nr. 1, i samme lov, at trafikselskaber varetager offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel inden for sit område.

Det fremgår videre af § 5, stk. 1, nr. 3, at trafikselskaber varetager koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik.

Følgende fremgår af de specielle bemærkninger til bestemmelsen i trafikselskabslovens § 5, stk. 1, i lovforslag nr. 83 af 24. februar 2005:

”Omfanget og serviceniveauet af den bustrafik, som trafikselskabet tilbyder, fastlægges ud fra de kommunale og regionale ønsker. Trafikselskaberne har således til opgave at omsætte de kommunale og regionale ønsker til præcise køreplaner og praktisk offentlig servicetrafik betjening. Trafikselskaberne rådgiver kommuner og regioner med hensyn til optimal rutestruktur og serviceniveau, og trafikselskaberne koordinerer ønsker mellem kommuner indbyrdes samt mellem regioner og kommuner. Trafikselskaberne står for udbud af al offentlig servicetrafik og indkøb af privatbanetrafik, men har også mulighed for egenproduktion.

Det forventes, at den altovervejende del af den trafik, som trafikselskaberne skal varetage, fortsat vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd.”

Følgende fremgår af artikel 3e, stk. 2, litra a i forordning (EU) 2019/1242:

**”Sikring af bæredygtige og modstandsdygtige
forsyningskæder for bybusser gennem offentlige
udbudsprocedurer**

[...]

2. De ordregivende myndigheder og ordregivende enheder anvender mindst to af følgende kriterier som tekniske specifikationer eller som tildelingskriterie, hvoraf mindst et

skal vedrøre tilbuddets bidrag til forsyningssikkerheden som fastsat i litra a)-d), afhængigt af markedssituationen og i overensstemmelse med direktiv 2014/23/EU, 2014/24/EU eller 2014/25/EU og gældende sektorlovgivning samt med Unionens internationale forpligtelser, herunder Verdenshandelsorganisationens aftale om offentlige udbud (»GPA«) og andre internationale aftaler, som Unionen er bundet af:

- a) andelen af produkter eller tilbud med oprindelse i tredjelande som bestemt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 [link udeladt]; dette kriterium finder kun anvendelse på produkter fra tilbud med oprindelse i lande, der ikke er omfattet af GPA, og som ikke har indgået en frihandelsaftale, herunder regler om offentlige udbud, med Unionen”

Følgende fremgår af betragtning 20 i forordning (EU) 2024/1610 af 14. maj 2024, hvor ovenstående artikel 3e, stk. 2, litra a blev indført:

”I forbindelse med deres offentlige udbudsprocedurer, der er omfattet af denne forordning, opfordres ordregivende myndigheder og ordregivende enheder kraftigt til at anvende et tildelingskriterium eller en teknisk specifikation, der vedrører andelen af produkter i tilbud med oprindelse i lande, der ikke er omfattet af Verdenshandelsorganisationens aftale om offentlige udbud (»GPA«), og som ikke har indgået en frihandelsaftale, der indeholder regler om offentlige udbud, med Unionen. Sådanne kriterier vil spille en vigtig rolle med hensyn til at fremme udbuddet af nulemissionsbybusser fra den europæiske industri, sikre bæredygtige og modstandsdygtige forsyningskæder for bybusser samt styrke forsyningssikkerheden i Unionen.”

Kommunalfuldmagten

Kommunalfuldmagten er en række uskrevne kommunalretlige grundsætninger om kommunernes opgavevaretagelse, som giver kommuner og kommunale fællesskaber hjemmel til at varetage visse opgaver. Kommunalfuldmagtsreglerne er udviklet gennem praksis og viger for den skrevne lovgivning.

Når den skrevne lovgivning ikke indeholder hjemmel til, at kommunen kan varetage en given opgave, og den skrevne lovgivning heller ikke er

til hinder for, at kommunen kan varetage en given opgave, skal det vurderes efter kommunalfuldmagtsreglerne, om kommunen kan varetage opgaven.

Tilsynet har den 13. juni 2024 afgivet en generel tilsynsudtalelse om kommuners involvering i udenrigspolitiske anliggender. Det fremgår af udtalelsens konklusion, at kommunerne som altovervejende hovedregel ikke lovligt kan beskæftige sig med udenrigspolitiske forhold, herunder fremkomme med meningstilkendegivelser, der ikke vedrører kommunen eller kommunalbestyrelsens beføjelser. Følgende fremgår bl.a. videre af konklusionen:

”I nogle helt særlige tilfælde kan dette udgangspunkt dog fraviges.
[...]

Kommunerne kan videre i begrænset omfang varetage udenrigspolitiske hensyn i forbindelse med, at de varetager kommunale opgaver. Det er således inden for rammerne af kommunalfuldmagten, hvis kommunerne begrundet tilrettelæggelsen af deres indkøbspolitik med en tilkendegivelse, der er i overensstemmelse med en udenrigspolitisk tilkendegivelse vedtaget af Folketinget.

Kommunerne kan også tilrettelægge deres indkøbspolitik begrundet i saglige hensyn, som kommunerne kan varetage, såsom ønsket om at tage et samfundsansvar (i udlandet) ved at foretrække Fairtrade mærkede produkter, forudsat at dispositionen ikke er ledsaget af udtrykkelige synspunkter om fremmede regerings håndtering af de omhandlede spørgsmål. [...]

Derudover kan kommunerne i helt ekstraordinære situationer varetage udenrigspolitiske hensyn, hvis det sker på opfordring fra regeringen med bred opbakning fra Folketinget. Således kunne kommuner på opfordring fra regeringen opsigte venskabsbysamarbejder og andre indgåede kontrakter med henvisning til krigen i Ukraine, ligesom kommunerne kan flage med det ukrainske flag.

Efter Ankestyrelsens opfattelse er det ikke en kommunal opgave at fremsætte en mundtlig eller skriftlig meningstilkendegivelse om udenrigspolitiske forhold i andre situationer end de ovenfor nævnte helt særlige tilfælde, uanset om indholdet af udmeldingen måtte være i overensstemmelse med regeringens udenrigspolitiske linje.”

Af pkt. 2.2.3.3. i den generelle udtalelse fremgår også følgende om kommunernes mulighed for at tilrettelægge deres indkøbspolitik med en tilkendegivelse, der er i overensstemmelse med en udenrigspolitisk tilkendegivelse vedtaget af Folketinget:

"I en besvarelse af spørgsmål nr. 48 (Alm. del) fra Folketingets Indenrigsudvalg den 17. april 2024 bemærkede [ministeren, red.] [...] at kommunerne skal være opmærksomme på også i øvrigt at overholde gældende lovgivning, herunder udbudsreglerne.

I et brev til KL under samme nummer i resumédata-basen bemærkede ministeriet i øvrigt, at EU-retten ikke forholder sig direkte til, hvorvidt en kommune i sin kommunale indkøbspolitik kan vedtage ikke at købe varer fra [...], så længe udmøntningen heraf ikke får karakter af et nationalt importforbud."

Følgende fremgår videre af samme pkt. i den generelle udtalelse:

"Siden den tidligste praksis på området er der sket en udvikling i forhold til kommunernes adgang til at tilrettelægge deres indkøbspolitik og opsige kontraktforhold begrundet i udenrigspolitiske forhold, ligesom begrebet 'udenrigspolitiske meningstilkendegivelser' er blevet præciseret.

[...]

I et brev af 3. maj 2013 (resumédata-basen 13.3.2) udtalte det daværende Økonomi- og Indenrigsministerium på baggrund af en henvendelse fra Aarhus Kommune om en tilsynsudtalelse afgivet af en af de daværende statsforvaltninger om indkøb af Fairtrade-mærkede varer og en informationsindsats vedrørende mærket, at kommunen efter kommunalfuldmagtsreglerne kan påtage sig et samfundsansvar.

Ministeriet henviste i den forbindelse til internationale initiativer, som Danmark havde tilsluttet sig, samt tilsvarende danske initiativer i form af bl.a. skiftende regerings handlingsplaner for samfundsansvar og loven om mæglings- og konfliktinstitutionen for ansvarlig virksomhedsadfærd, som efter ministeriets opfattelse var udtryk for en generel forudsætning om, at såvel private som offentlige aktører, som har mulighed for at gøre det, bør tage et

samfundsansvar. Ministeriet bemærkede, at indholdet af dette samfundsansvar næppe lader sig afgrænse entydigt.

Ministeriet vurderede herefter, at kommunen ved indkøb lovligt kan udnytte sin mulighed for at efterspørge varer og tjenesteydelser, der er produceret under ansvarlige forhold, og at kommuner i deres indkøbspolitik kan fastsætte, at de ønsker at leve op til internationale anerkendte standarder og principper om samfundsansvar, herunder at indkøbspolitikken lever op til en række forskellige hensyn, som anses for generelt anerkendelsesværdige i samfundet, såsom sikring af ordentlige arbejdsvilkår, rimelige sociale forhold, overholdelse af menneskerettigheder samt en økonomisk og miljømæssig bæredygtig produktion. Sammenfattende var det ministeriets opfattelse, at en kommune lovligt i sin indkøbspolitik kan lægge vægt på indkøb af Fairtrade-mærkede varer. Ministeriet bemærkede i den forbindelse følgende:

”Køb af Fairtrade-mærkede produkter hviler på en udtrykkelig forudsætning om, at produktion af ikke-Fairtrade-mærkede varer i de omfattede lande ikke nødvendigvis foregår under ansvarlige forhold, og at købet af Fairtrade-mærkede varer har til formål at imødegå de arbejdsmæssige, sociale og miljømæssige udfordringer, som gør sig gældende i de lande, som varen er produceret i. Dette indebærer imidlertid efter ministeriets opfattelse ikke i sig selv, at en indkøbspolitik om prioritering af køb af Fairtrade-mærkede varer kan anses for at være en udenrigspolitisk tilkendegivelse.”

Regional interesse

Det fremgår af regionslovens § 5, stk. 1, at regionsrådet ikke kan varetage andre opgaver end de opgaver, der følger af lovgivningen.

Bestemmelsen fremgik oprindelig af lovens § 5, stk. 2 (konsekvensrettet som følge af, at § 5, stk. 1, blev ophævet, jfr. lov nr. 719 af 20. juni 2025 om ændring af lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab (regionsloven) og forskellige andre love).

Det fremgår af bemærkningerne til § 5, stk. 2, i lovforslag nr. 65 (2004/2) fremsat den 24. februar 2005, at bestemmelsen indebærer, at kommunalfuldmagtsreglerne ikke finder anvendelse for regionernes virksomhed.

Det fremgår dog også af bemærkningerne til bestemmelsen, at det forhold, at regionerne er offentlige myndigheder, der modtager offentlige bevillinger, og som varetager opgaver i henhold til lovgivningen, indebærer, at regionerne vil have mulighed for i overensstemmelse med lovgivningen i øvrigt at foretage de dispositioner, der er nødvendige for at varetage de pågældende opgaver.

Disse offentligretlige grundsætninger om regioners adgang til at foretage sådanne dispositioner benævnes myndighedsfuldmagten.

Tilsynets kompetence

Vi fører tilsyn med, at kommunerne og kommunale fællesskaber overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder. Det følger af § 48, stk. 1, i kommunestyrelsesloven.

Vi fører også tilsyn med, at regionerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder. Det følger af § 48, stk. 1, i kommunestyrelsesloven og § 31 i regionsloven.

Vi kan udtale os om lovligheden af kommunale og regionale dispositioner eller undladelser. Det følger af § 50 i kommunestyrelsesloven og § 31 i regionsloven. Vi kan også afgive en vejledende udtalelse om lovligheden af en påtænkt kommunal eller regional disposition.

Venlig hilsen

Eva Sonne

Vi har anvendt:

Lov om kommunernes styrelse (kommunestyrelsesloven), senest bekendtgjort ved lovbekendtgørelse nr. 13 af 5. januar 2026

Lov om regioner og om nedlæggelse af amtskommunerne, Hovedstadens Udviklingsråd og Hovedstadens Sygehusfællesskab (regionsloven), senest bekendtgjort ved lovbekendtgørelse nr. 1031 af 10. juli 2025

Lov om trafikselskaber, senest bekendtgjort ved lovbekendtgørelse nr. 537 af 19. maj 2025

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1610 af 14. maj 2024 om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956