Ympäristövaliokunta 5.6.2018
U 70/ 2017 vp jatkokirjelmä

Nvm Taina Nikula,
ympäristöministeriö

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta

Ympäristöministeriö pitää direktiiviehdotusta puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä tärkeänä keinona edistää ilmastotavoitteita sekä kestäviä hankintoja julkisella sektorilla. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että ehdotus voi myös parantaa ilmanlaatua.

Tavoitteet julkisille ajoneuvohankinnoille on yksi keino toteuttaa Pariisin ilmastosopimuksen tavoitetta vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 40 %:lla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Kansallisissa strategioissa - energia ja ilmastostrategiassa sekä keskipitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiassa (Kaisu) - on asetettu tavoitteeksi vähentää liikenteen päästöjä vuoteen 2030 mennessä jopa 50 % verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Tavoitteet ovat kunnianhimoisia, ja liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan monipuolinen keinovalikoima.

Julkinen sektori voi vaikuttaa liikennemarkkinoihin erityisesti joukkoliikennettä ja muita julkisia liikennepalveluja hankkimalla. Puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin muutos laajentaa direktiivin soveltamisalaa ja jatkossa se koskisi ostamisen lisäksi myös leasing-vuokraamisen, vuokraamisen sekä julkiset palveluhankintasopimukset. Lisäksi ehdotus kattaa myös raskaat hyötyajoneuvot. Soveltamisalan laajentaminen lisää direktiivin vaikuttavuutta.

Ympäristöministeriön näkemyksen mukaan direktiiviehdotus on kannatettava, mutta raskaiden ajoneuvojen osalta **direktiiviehdotuksen määritelmä puhtaille ajoneuvoille on tavoitteiden kannalta ongelmallinen**. Nyt direktiiviehdotus määrittelee ”puhtaaksi ajoneuvoksi” ainoastaan sähkö-, vety tai kaasukäyttöiset ajoneuvot. Määritelmä saattaa olla ympäristön kannalta ristiriitainen, koska puhtaan ajoneuvon määritelmä käsittää maakaasua käyttävät ajoneuvot, mutta ei esimerkiksi korkeaseosbiopolttoaineita, jotka täyttävät valmistelussa olevan REDII-direktiiviehdotuksen biopolttoaineiden kestävyysvaatimukset ja joiden elinkaaren aikaiset CO_2 päästöt voivat olla matalammat kuin maakaasulla. Jatkokäsittelyssä tulisi myös varmistaa, että myös kaasukäyttöiset henkilö- ja pakettiautot ovat luettavissa puhtaiksi ajoneuvoiksi. Julkisilla hankinnoilla voi paikallisesti olla ratkaiseva merkitys kaasukäyttöisen autokannan luomisessa, jotta paikallinen liikennebiokaasun tuotanto ja jakelu voidaan aloittaa.

Ympäristöministeriö kiinnittää myös huomiota tarpeeseen lisätä kunnianhimoa hankintaorganisaatioissa ja hankkijoiden osaamista ajoneuvohankinnoissa. Toistaiseksi Suomessa on otantaselvitysten mukaan asetettu julkisen sektorin kuljetuksille ja kalustolle Euro-luokka tavoitteita sekä kalustolle ikärajoituksia. Sen sijaan polttoaineen kulutukselle ja vähäkulutuksiselle kalustolle ei ole annettu samassa määrin painoarvoa, vaikka jo nykyinen laki velvoittaa hankkijoita. **Direktiivin kunnianhimoisempien tavoitteiden saavuttaminen tuleekin edellyttämään osaamisen lisäämistä ja strategisen johtamisen painottamista julkisen sektorin hankinnoissa.**