Valiokunnan mietintö LiVM 16/2021 vp─ HE 70/2021 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (HE 70/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty perustuslakivaliokuntaan ja ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunnot

Asiasta on annettu seuraavat lausunnot:
- perustuslakivaliokunta PeVL 21/2021 vp
- ympäristövaliokunta YmVL 10/2021 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- neuvotteleva virkamies Eleonoora Eilittä, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Pinja Oksanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Heini Färkkilä, oikeusministeriö
- budjettineuvos Kati Jussila, valtiovarainministeriö
- ympäristöneuvos Petteri Katajisto, ympäristöministeriö
- tieliikennejohtaja Marko Sillanpää, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtava asiantuntija Anni Vanonen, Kilpailu- ja kuluttajavirasto
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy
- ryhmäpäällikkö Mika Häyrynen, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- johtava lakimies Katariina Huikko, Suomen Kuntaliitto
- kehittämispäällikkö Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- toiminnanjohtaja Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto ry
- laki- ja neuvontapalveluiden päällikkö Jenni Välimäki, Suomen Taksiliitto ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- puolustusministeriö
- Puolustusvoimat

Hyväksytty
3.3

- Helsingin kaupunki
- Kuopion kaupunki
- Muonion kunta
- Oulun kaupunki
- Tampereen kaupunki
- Turun seudullinen joukkoliikenne Föli
- Vantaan kaupunki
- Autoalan Keskusliitto ry
- Autotuojat ja -teollisuus ry
- Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- Autoliikenteen Työnantajaliitto ry
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry

HALLITUKSEN ESITYS JA EDUSKUNTA-ALOITTEET

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista, joka korvaisi vuodelta 2011 olevan ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain.

Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä. Direktiivin tarkoituksena on asettaa jäsenmaille sitovat vähimmäisosuudet nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevissa julkisissa hankinnoissa. Direktiiviin perustuvan sääntelyn lisäksi ehdotettuun lakiin sisältyisi myös käyttöoikeussopimuksin hankittujen ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset.

Lailla pyritään edistämään liikenteen päästövähennyksiä kasvattamalla nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa. Laissa säädettäisiin hankintayksiköille prosentuaaliset vähimmäisosuudet nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja kahdelle hankinta-ajanjaksolle. Vähimmäisosuudet asetettaisiin kolmelle ajoneuvokategorialle: henkilöautot ja kevyet hyötyajoneuvot, kuorma-autot ja linja-autot. Kuntien hankintoja koskevat vähimmäisosuudet eriytettäisiin alueellisten eroavaisuuksien huomioimiseksi. Hankintayksiköiden tulisi ilmoittaa hankintaa koskevassa jälki-ilmoituksessa osuudet nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja. Valvovana viranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 2 päivänä elokuuta 2021.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Yleistä. (1) Esityksellä saatetaan kansallisesti täytäntöön direktiiviä puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen edistämisestä 2009/33/EY koskevat muutokset säätämällä vähimmäisvaatimukset uusille julkisille EU-raja-arvot ylittäville ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankinnoille.

(2) Valiokunta pitää kannatettavina esityksen tavoitteita edistää julkisen sektorin hankintojen kautta ajoneuvokannan käyttövoimamurrosta ja nopeuttaa osaltaan siirtymää kohti vähäpäästöistä ja hiilineutraalia liikennettä. Valiokunta yhtyy ympäristövaliokunnan lausunnossaan YmVL 10/2021 vp esille tuomaan näkemykseen, jonka mukaan julkisilla hankinnoilla on tärkeä rooli ilmasto- ja ympäristöpolitiikan tavoitteiden edistämisessä. Valiokunta katsoo, että esitys on omiaan edistämään myös puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen lataus- ja polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittymistä ja yleisemmin fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteiden toteuttamista.

(3) Valiokunta pitää hyvänä, että saadun selvityksen mukaan esityksessä on otettu voimaan saatettavan direktiivin mahdollistamat joustot ja kansalliset poikkeukset huomioon täysimääräisesti. Valiokunta pitää myös perusteltuna, että esityksessä on pyritty huomioimaan vaatimusten asettamisessa alueelliset erityispiirteet kuten latausinfrastruktuurin saatavuus, kuntien taloudellinen asema, taksipalvelujen saatavuus sekä kuljetusetäisyyksiin liittyvät alueelliset eroavaisuudet.

Eräitä asian käsittelyssä esille tulleita näkökohtia. (4) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille näkemyksiä, joiden mukaan esityksen tavoitteiden toteutumiseen liittyy kuitenkin mm. ajoneuvojen saatavuuteen, tarvittavan latausinfrastruktuurin kehittymiseen ja osittain myöskin esityksestä aiheutuviin kustannuksiin liittyviä epävarmuustekijöitä. Valiokunta katsoo, että tämä korostaa esityksessä ehdotetun viimeistään vuoden 2024 loppuun mennessä tehtävän väliarvioinnin merkitystä. Valiokunta painottaa kuitenkin, että esityksen vaikutuksia tulee arvioida jo alusta lähtien tiiviisti ja ryhtyä tarvittaessa sääntelyn tarkistuksiin hyvissä ajoin jo ennen edellä mainittua ajankohtaa. Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että esityksen vaikutuksia seurataan ja arvioidaan mm. siitä näkökulmasta, miten sääntely vaikuttaa erilaisten yritysten mahdollisuuksiin osallistua tasapuolisesti julkisiin tarjouskilpailuihin ja mitä vaikutuksia vaatimuksilla on erityisesti harvaan asuttujen alueiden osalta. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan

> ***eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa sääntelyn vaikutuksia alusta lähtien tiiviisti erityisesti harvaan asutumpia alueita ja tarjouskilpailuihin osallistuvia yrityksiä koskevien vaikutusten osalta ja ryhtyy tarvittaessa sääntelyn tarkistuksiin hyvissä ajoin jo ennen esityksessä tarkoitettua sääntelyn väliarviointia (Valiokunnan lausumaehdotus 1).***

(5) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille toiveena, että sääntelyn ei tulisi koskea kestoltaan lyhyitä palvelusopimuksia. Saadun selvityksen mukaan esityksellä voimaan saatettava direktiivi ei kuitenkaan mahdollista soveltamisalan tämän kaltaista rajausta. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että sääntelyn soveltamisalaan kuuluvat ainoastaan EU:n raja-arvon ylittävät hankinnat, joten arvoltaan vähäiset hankinnat eivät kuulu lakiehdotuksen soveltamisalaan.

(6) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että puhtaan ja energiatehokkaan kaluston saatavuudessa on nyt asetettavien velvoitteiden täyttämiselle asettavia haasteita erityisesti henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen osalta. Saadun selvityksen mukaan ajoneuvojen energiatehokkuutta ohjataan EU:ssa asettamalla ajoneuvojen valmistajille sitovat CO2-raja-arvot, jotka ohjaavat valmistamaan energiatehokkaampia ajoneuvoja. Valiokunnan esittelevältä ministeriöltä saaman selvityksen mukaan vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä on kasvanut huomattavasti ja autonvalmistajille asetettujen CO2-raja-arvojen myötä myös sähköautojen tarjonnan ennakoidaan kasvavan 2020-luvulla hyvin voimakkaasti.

(7) Asiantuntijakuulemisessa on tullut esille epäselvyyttä siitä, mitä vähimmäisvelvoitetasoa kuntayhtymien ja kuntaomisteisten yhtiöiden hankintoihin sovellettaisiin. Saadun selvityksen mukaan lakiehdotuksen 9 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa on täsmennetty kuntien hankintojen määritelmää. Kuntien hankinnoilla tarkoitettaisiin kuntien itse hankkimien sekä kunnan järjestämisvastuulla olevien palveluiden hankkimista palveluntuottajalta. Näin ollen kuntaomisteisten yhtiöiden hankintoihin sovellettaisiin eriytettyjä velvoitteita silloin, kun hankinnat toteuttavat kunnan järjestämisvastuulla olevia palveluita. Mahdollisiin muihin hankintoihin sovellettaisiin esityksen yleistä velvoitetasoa.

KHO:n ratkaisu Kansaneläkelaitoksen kuljetuksista. (8) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esityksen antamisen jälkeen Korkein hallinto-oikeus on antanut 4.5.2021 ratkaisun (KHO:2021:57) Kansaneläkelaitoksen kuljetusten hankintamenettelyistä. Ratkaisussa katsottiin, että kysymyksessä on palveluhankintasopimus. Tämä tarkoittaa nyt käsittelyssä olevan esityksen kannalta sitä, että Kansaneläkelaitoksen kuljetukset kuuluvat suoraan nyt voimaansaatettavan direktiivin soveltamisalaan ja kyse ei siten esityksen perusteluista poiketen ole kansallisesta lisäsääntelystä.

Lataus- ja jakeluinfrastruktuurin merkitys. (9) Ympäristövaliokunta painotti lausunnossaan latausverkoston keskeistä merkitystä sekä tarvetta varmistua siitä, että fossiilittoman liikenteen tiekartan mukainen infrastruktuurirahoitus toteutetaan ja sen riittävyyttä tarkastellaan muutaman vuoden välein. Asiantuntijakuulemisessa on myös korostettu, että latausinfrastruktuurin vaatimat kustannukset ovat keskeinen osa esityksestä ainakin välillisesti aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

(10) Valiokunta katsoo, että puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttö julkisissa hankinnoissa edellyttää välttämättä riittävää lataus- ja jakeluinfrastruktuuria. Suomessa monilla alueilla on kuitenkin tätä infrastruktuuria koskevia selkeitä puutteita. Lähtökohtaisesti latausinfrastruktuuria rakentuu markkinaehtoisesti niille alueille, joilla niiden käytölle on kysyntää. Saadun selvityksen mukaan julkisin varoin tuetaan julkisen latausinfrastruktuurin kehittymistä alueille, joihin latauspisteitä ei muuten syntyisi. Valiokunnan saman selvityksen mukaan sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituella tuetaan kaasun tankkauspisteiden, paikallisen joukkoliikenteen sekä suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeita. Vuonna 2021 suuritehoisten latauspisteiden ryhmässä etusijalla ovat tarjoukset, joissa hanke sijoittuu sellaisen kunnan alueelle, jossa ei ole ennestään ajoneuvojen suuritehoista latauspistettä. Sähköautojen latausinfrastruktuuriin sekä kaasuautojen jakeluinfrastruktuuriin on esitetty tukia fossiilittoman liikenteen tiekartassa. Valiokunta korostaa, että lataus- ja jakeluinfrastruktuurin kehittyminen on

välttämätön edellytys puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käytön yleistymiselle. Tästä syystä valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi jäljempänä yksilöidyn lausuman.

Esityksestä aiheutuvat kustannukset. (11) Perustuslakivaliokunta kiinnitti esityksestä antamassaan lausunnossa PeVL 21/2021 vp huomiota siihen, että perustuslain 121 §:n 2 momentista johtuen kunnille on niiden tehtäviä eriytettäessä turvattava riittävät taloudelliset edellytykset suoriutua velvoitteistaan. Perustuslakivaliokunnan mukaan liikenne- ja viestintävaliokunnan tulee varmistua, että hallituksen esityksen mukaisessa kuntien tehtävien eriyttämisessä rahoitus toteutuu rahoitusperiaatteen mukaisesti. Lisäksi perustuslakivaliokunta korosti tarvetta tarkastella uudelleen esityksen mukaisen väliarvioinnin yhteydessä vuonna 2024 eriyttämisessä käytettyä alueellista jaottelua sekä esittää tarvittaessa muutoksia kuntien prosenttiosuuksiin ennen toisen hankinta-ajanjakson alkamista.

(12) Esityksessä on tuotu esille varsin laajasti esityksen kustannus- yms. vaikutuksia ja niihin liittyviä laskelmia. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin osin arvioitu sääntelystä syntyvien kustannusten olevan todennäköisesti esityksessä arvioitua korkeampia. Alueellisella vähimmäisosuuksien määrittelyllä on pyritty esityksessä vähentämään pitkiin etäisyyksiin, taksipalvelujen saatavuuteen ja mm. latausinfrastruktuurin paikallisiin puutteisiin liittyviä haasteita. Mahdollista kaluston hinnan kustannusten nousua kompensoi osaltaan arvioitu käyttövoima- ja käyttökustannusten alentuminen.

(13) Lähtökohtaisesti lakiehdotuksen mukaiset vaatimukset eivät kuntien vähimmäisosuuksia eriyttämällä aiheuta esityksen vaikutusarvioiden mukaan lakisääteisten kuljetusten kustannusten nousua. Esityksen peruslähtökohtana on, että jos kustannukset kuitenkin nousisivat esityksen vaikutusarviointeja korkeammiksi, tulee nämä kustannukset korvata jälkikäteen kunnille. Saadun selvityksen mukaan asiaa voidaan tarkastella myöhemmin vertailemalla eri tavoitetason alueiden kustannuskehitystä toisiinsa. Kustannusten nousun arviointi tapahtuisi koko maan tasolla ja korvaus suoritettaisiin kuntien valtionosuuksien perusteella rahoitusperiaatteen mukaisesti.

(14) Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että esityksessä on tunnistettu kuntien lisävelvoitteiden kustannusten korvaamisperiaate, joka edellyttää kuntien tehtävien ja velvoitteiden laajentumisesta aiheutuvien lisäkustannusten täysimääräistä korvaamista. Valiokunta pitää välttämättömänä, että valtioneuvosto huolehtii siitä, että mahdollisten lisäkustannusten korvaus toteutuu rahoitusperiaatteen mukaisesti myös käytännössä ja riittävän lataus- ja jakeluinfrastruktuurin kehittyminen varmistetaan myös rahoituksen keinoin. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan

> ***eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii jo ennen esityksessä tarkoitettua väliarviointia kuntien rahoitusperiaatteen toteutumisesta myös käytännössä ja lisäksi varmistaa riittävin tuki- ynnä muin tarvittavin toimenpitein, että puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttö esityksen mukaisiin tarkoituksiin on mahdollista myös niillä alueilla, joilla lataus- ja jakeluinfrastruktuuria ei synny markkinaehtoisesti (Valiokunnan lausumaehdotus 2).***

VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 §. Lain tarkoitus. Valiokunta on täsmentänyt pykälän sanamuotoa lain soveltamisalan selkeyttämiseksi siten, että pykälässä puhutaan hankintalainsäädännössä tarkoitetuista hankintayksiköistä. Muutos vastaa sääntelyn tarkoitusta.

4 §. Määritelmät. Valiokunta on täsmentänyt hankintayksikön määritelmää. Muutos vastaa esityksen tarkoitusta eikä muuta määritelmän sisältöä. Lisäksi valiokunta on tehnyt teknisen korjauksen pykälän 10 kohdan säädösviittaukseen.

12 §. Hankintayksikön ilmoitusvelvollisuus. Valiokunta on tehnyt pykälän 2 momentin pykäläviittauksiin teknisiä korjauksia.

17 §. Ohjaus ja seuranta. Valiokunta on täsmentänyt pykälän 2 momentin sanamuotoa siten, että säännöksessä on selvää millä taholla on varsinainen raportointivelvollisuus ja minkä tahon velvollisuutena on avustaa raportoinnissa.

20 §. Voimaantulo. Valiokunta on poistanut lain voimaantulopäivämäärän tarpeettomana. Esittelevä ministeriö määrittää lain voimaantuloajankohdan lain vahvistamisen yhteydessä.

21 §. Siirtymäsäännös. Valiokunta on poistanut siirtymäsäännöksestä kytköksen tiettyyn päivämäärään ja korvannut sen sanamuodolla ennen lain voimaantuloa.

Liite 1. Valiokunta on korjannut liitteen otsikon pykäläviittaukset kohdistumaan oikeisiin pykäliin.

Liite 2. Valiokunta on korjannut liitteen otsikon pykäläviittaukset kohdistumaan oikeisiin pykäliin.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 70/2021 vp sisältyvän lakiehdotuksen. ***(Valiokunnan muutosehdotukset)***

Eduskunta hyväksyy kaksi lausumaa. ***(Valiokunnan lausumaehdotukset)***

Valiokunnan muutosehdotukset

Laki

ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Hankintayksiköiden on hankittava ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja siten kuin tässä laissa säädetään.

Tällä lailla pannaan täytäntöön puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1161. Suomen on varmistettava, että ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa täytetään jäsenmaakohtainen vähimmäisosuus ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

2 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädetään ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Tätä lakia sovelletaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, *hankintalaki*) ja vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016, *erityisalojen hankintalaki*) mukaisiin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin ja liikennepalveluhankintoja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin sekä rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 (*palvelusopimusasetus*) mukaisiin liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin. Tämän lain vaatimuksia sovelletaan sellaisiin hankintayksikön tekemiin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, joiden arvo vastaa vähintään julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU 4 artiklassa, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvos-

ton direktiivin 2014/25/EU 15 artiklassa, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 5 artiklassa ja käyttöoikeussopimusten tekemisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/23/EU 8 artiklan 1 kohdassa säädettyjä EU-kynnysarvoja.

Edellä 2 momentissa mainittujen liikennepalveluhankintojen osalta tätä lakia sovelletaan ainoastaan sellaisiin palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, jotka kilpailutetaan seuraavien yhteisen hankintanimikkeistön (CPV) nimikkeiden mukaisesti:

1) 60112000-6 –nimikkeeseen kuuluvien joukkoliikennepalvelujen suorittaminen maanteitse;
2) 60130000-8 –nimikkeeseen kuuluvien matkustajien erikoismaantiekuljetusten suorittaminen;
3) 60140000-1 –nimikkeeseen kuuluvien tilausmatkustajaliikenteen palvelujen suorittaminen;
4) 90511000-2 –nimikkeeseen kuuluvien jätteiden keruupalvelujen suorittaminen;
5) 60160000-7 –nimikkeeseen kuuluvien tieliikenteen postikuljetusten suorittaminen;
6) 60161000-4 –nimikkeeseen kuuluvien pakettien kuljetuspalvelujen suorittaminen;
7) 64121100-1 –nimikkeeseen kuuluvien postin jakelupalvelujen suorittaminen;
8) 64121200-2 –nimikkeeseen kuuluvien pakettien jakelupalvelujen suorittaminen.

3 §

Lain soveltamisalan rajaus

Tätä lakia ei sovelleta ajoneuvolain (82/2021):

20 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaisiin M1-luokan ajoneuvoihin (henkilöauto), jotka on erityisesti rakennettu tai muunnettu siten, että ajoneuvossa voi matkustaa yksi tai useampi henkilö pyörätuolissaan istuen ajoneuvon ollessa tieliikenteessä;

20 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaisiin M3 -luokan ajoneuvoihin (linja-auto), joissa ei ole istumapaikkojen lisäksi seisoville matkustajille varattua tilaa.

21 §:n mukaisiin L-luokan ajoneuvoihin;

22 §:n mukaisiin traktoreihin;

23 §:n mukaisiin moottorityökoneisiin;

30 §:n mukaisiin pelastusautoihin, poliisiajoneuvoihin, Tullin ajoneuvoihin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvoihin;

31 §:n mukaisiin ambulansseihin;

32 §:n mukaisiin hälytysajoneuvoihin;

35 §:n mukaisiin ruumisautoihin;

Tätä lakia ei sovelleta myöskään ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai mukautettu ainoastaan asevoimien tai Rikosseuraamuslaitoksen käyttöön taikka ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu käytettäväksi pääasiassa rakennustyömailla, louhimoissa, satamissa tai lentokentillä tai ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu lumen auraukseen.

4 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitetaan:

1) *hankintayksiköllä* hankintalain 5 §:n mukaisia hankintayksiköitä, erityisalojen hankintalain 5 §:n mukaisia hankintayksiköitä sekä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n mukaisia palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia;

2) *ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla* ajanjaksoa, joka alkaa 2 päivänä elokuuta 2021 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2025;

3) *toisella hankinta-ajanjaksolla* ajanjaksoa, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2026 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2030;

4) *ajoneuvohankinnalla* tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostoa, vuokrausta, leasingvuokrausta ja osamaksukauppaa;

5) *liikennepalveluhankinnalla* liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaisen liikennepalvelun hankintaa;

6) *yhteisellä hankintanimikkeistöllä (CPV)* yhteisestä hankintasanastosta (CPV) annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2195/2002 sekä yhteisestä hankintasanastosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2195/2002 sekä julkisista hankintamenettelyistä annettujen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2004/17/EY ja 2004/18/EY muuttamisesta ja yhteisen hankintasanaston tarkistuksesta annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 213/2008 tarkoitettua viitenimikkeistöä;

7) *henkilöautolla ja kevyellä hyötyajoneuvolla* ajoneuvolain 20 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaista M1-luokan ajoneuvoa (henkilöauto), ajoneuvolain 20 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaista N1-luokan ajoneuvoa (pakettiauto) sekä ajoneuvolain 20 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaista M2-luokan ajoneuvoa;

8) *kuorma-autolla* ajoneuvolain 20 §:n 2 momentin 4 kohdan mukaista N2- ja N3-luokan ajoneuvoa (kuorma-auto);

9) *linja-autolla* ajoneuvolain 20 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaista M3-luokan ajoneuvoa, joka on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 3 artiklan 2 ja 3 alakohdassa määritelty alaluokkaan I tai A;

10) *todellisissa ajo-olosuhteissa mitatuilla päästöillä (RDE)* ilman epäpuhtauksia aiheuttavia päästöjä, jotka ilmoitetaan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 mukaisessa vaatimustenmukaisuustodistuksessa.

5 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Julkisia ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskevissa hankintamenettelyissä noudatetaan tämän lain lisäksi, mitä 2 §:n 2 momentissa mainituissa säädöksissä säädetään.

2 luku

Ajoneuvoja koskevat ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset

6 §

Henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan henkilöauton ja kevyen hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt saavat olla ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla enintään 50 grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti. Lisäksi ajoneuvon todellisissa ajo-olosuhteissa mitatut päästöt (RDE) saavat olla enintään 80 prosenttia sovellettavista päästörajoista, jotka säädetään moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 715/2007 tai sen seuraajasäädösten liitteessä I.

Ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan henkilöauton ja kevyen hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt saavat olla toisella hankinta-ajanjaksolla nolla grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti.

7 §

Kuorma-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas kuorma-auto on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuulu sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä.

Kun kyseessä on ajoneuvo, joka käyttää 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita.

8 §

Linja-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas linja-auto (M3) on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla M3-luokan linja-auto, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuu-

rin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuulu sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä.

Kun kyseessä on ajoneuvo, joka käyttää 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita.

Päästötön M3-luokan linja-auto on ajoneuvo, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään yksi grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti.

3 luku

Hankintayksikön velvollisuus hankkia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa

9 §

Henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja koskevat vähimmäisosuudet

Hankintayksikön on varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvohankintoina hankittujen ja liikennepalveluhankintoina hankittujen palveluiden toteuttamiseen käytettyjen henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaislukumäärästä vähintään 38,5 prosenttia on 6 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

Edellä 1 momentissa mainittua vähimmäisosuutta ei sovelleta kuntien hankintoihin. Kunnan on varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvohankintoina hankittujen ja palveluhankintoina hankittujen palveluiden tuottamiseen käytettyjen henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaislukumäärästä vähintään liitteessä 1 mainitun alueellisen jaon mukainen vähimmäisosuus on 6 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja.

10 §

Kuorma-autohankintoja koskevat vähimmäisosuudet

Hankintayksikön on varmistettava, että ajoneuvohankintoina hankittujen ja liikennepalveluhankintoina hankittujen palveluiden toteuttamiseen käytettyjen kuorma-autojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään 9 prosenttia ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään 15 prosenttia on 7 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

Edellä 1 momentissa mainittua vähimmäisosuutta ei sovelleta kuntien hankintoihin. Kunnan on varmistettava, että ajoneuvohankintoina hankittujen ja palveluhankintoina hankittujen palveluiden toteuttamiseen käytettyjen kuorma-autojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään liitteessä 2 mainitun alueellisen jaon mukainen vähimmäisosuus on 7 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

11 §

Linja-autohankintoja koskevat vähimmäisosuudet

Hankintayksikön on varmistettava, että ajoneuvohankintoina hankittujen ja liikennepalveluhankintoina hankittujen palveluiden tuottamiseen käytettyjen M3-luokan linja-autojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään 41 prosenttia ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään 59 prosenttia on 8 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja. Linja-autojen palveluhankinnoissa käytetyt ajoneuvolain 20 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaiset M2-luokan ajoneuvot lasketaan osaksi M3-luokan linja-autoja koskevia vähimmäisosuuksia.

Liitteessä 3 eriteltyjen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n mukaisten palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten on lisäksi varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään liitteessä 3 mainittu osuus ajoneuvohankintoina hankittujen ja liikennepalveluhankintoina hankittujen palveluiden tuottamiseen käytettyjen ajoneuvojen osuudesta on 8 §:ssä määriteltyjä päästöttömiä M3-luokan linja-autoja.

12 §

Hankintayksikön ilmoitusvelvollisuus

Hankintayksikön on ilmoitettava tämän lain mukaisissa hankinnoissa hankintalain 58 §:n 1 momentin 6 kohdan ja erityisalojen hankintalain 62 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaisessa jälki-ilmoituksessa ajoneuvohankintoina hankittujen ja liikennepalveluhankintoina hankittujen palveluiden toteuttamiseen käytettyjen ajoneuvojen kokonaislukumäärä sekä hankinnassa toteutunut osuus tämän lain 6—8 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja kappalemäärittäin.

Hankintayksikön tulee toimittaa hankintasopimuksia koskevat jälki-ilmoitukset julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 5 momentin ja erityisalojen hankintalain 62 §:n 4 momentin mukaisesti. Hankintalain 42 §:ssä ja erityisalojen hankintalain 45 §:ssä tarkoitetun puitejärjestelyn tai hankintalain 49 §:ssä ja erityisalojen hankintalain 52 §:ssä tarkoitetun dynaamisen hankintajärjestelmän perusteella tehtävien yksittäisten hankintasopimusten osalta hankintayksikkö voi kuitenkin toimittaa jälki-ilmoitukset julkaistavaksi vaihtoehtoisesti myös yhteen koottuina 30 päivän kuluessa hankinta-ajanjakson päättymisestä.

13 §

Hankinnat yhteishankintayksiköltä

Hankintayksikön on varmistettava, että tämän lain mukaiset vähimmäisosuudet täyttyvät, kun se hankkii ajoneuvo- tai liikennepalveluja yhteishankintayksiköltä taikka hankkii ajoneuvo- tai liikennepalveluja käyttäen yhteishankintayksikön tekemää hankintasopimusta, hankintalain 42 §:ssä tai erityisalojen hankintalain 45 §:ssä tarkoitettua puitejärjestelyä taikka hankintalain 49 §:ssä tai erityisalojen hankintalain 52 §:ssä tarkoitettua dynaamista hankintajärjestelmää.

14 §

Muut yhteishankinnat

Hankintayksiköt voivat sopia yksittäisen ajoneuvo- tai liikennepalveluhankinnan toteuttamisesta yhdessä. Hankintaan osallistuvan hankintayksikön on varmistettava, että tämän lain mukaiset vähimmäisosuudet täyttyvät.

15 §

Hankintayksikköä koskevien vähimmäisosuuksien laskeminen

Tämän lain mukaisten vähimmäisosuuksien täyttyminen lasketaan hankintayksikkökohtaisesti. Laskennassa verrataan ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen kappalemääräistä osuutta tämän lain soveltamisalaan kuuluvina ajoneuvohankintoina hankittujen ajoneuvojen kokonaislukumäärään ja liikennepalveluhankintoina hankittujen palvelujen toteuttamiseen käytettyjen ajoneuvojen kokonaislukumäärään.

Jos hankintayksikkö hankkii ajoneuvoja tai liikennepalveluja 13 §:n mukaisesti yhteishankintayksiköltä tai 14 §:n mukaisesti muuna yhteishankintana, kunkin hankintayksikön vähimmäisosuuden täyttymiseksi lasketaan hankintayksikön oma kappalemääräinen osuus ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

4 luku

Erinäiset säännökset

16 §

Valvontaviranomainen

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on valvoa tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten ja viranomaisten määräysten noudattamista sekä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevien vähimmäisosuuksien toteutumista.

17 §

Ohjaus ja seuranta

Tämän lain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriölle. Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi liitteiden I, II ja III mukaisten eriytettyjen vähimmäisosuuksien vaikutuksia ja tarvittavia muutoksia toisen hankinta-ajanjakson vähimmäisosuuksiin vuoden 2024 loppuun mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa komissiolle suoritettavasta raportoinnista. Liikenne- ja viestintävirasto avustaa tämän lain mukaisten vaatimusten täyttymistä koskevassa raportoinnissa komissiolle.

18 §

Uhkasakko

Jos hankintayksikkö rikkoo 12 §:ssä säädettyä ilmoitusvelvollisuutta, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa hankintayksikön korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko. Uhkasakosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

19 §

Muutoksenhaku valvontaviranomaisen päätökseen

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Muutoksenhaussa uhkasakon asettamista ja maksettavaksi tuomitsemista koskevaan päätökseen sovelletaan kuitenkin, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

20 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 202 .

Tällä lailla kumotaan ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annettu laki (1509/2011).

21 §

Siirtymäsäännös

Tätä lakia ei sovelleta hankintoihin, joista on julkaistu hankintailmoitus ennen lain voimaantuloa tai, jos tällaista ilmoitusta ei aiota lähettää, joiden osalta hankintayksikkö on aloittanut hankintamenettelyn kyseistä päivää ennen.

Liitteet
Liite 1
Lain 9 §:n 2 momentissa tarkoitetut alueelliset vähimmäisosuudet lain 6 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja

Alueet	Ensimmäinen hankinta-ajanjakso	Toinen hankinta-ajanjakso
Kaupunkien hankinnat		
Espoo	50 %	50 %
Helsinki	50 %	50 %
Hämeenlinna	50 %	50 %
Joensuu	50 %	50 %
Jyväskylä	50 %	50 %
Kouvola	50 %	50 %
Kuopio	50 %	50 %
Lahti	50 %	50 %
Lappeenranta	50 %	50 %
Oulu	50 %	50 %
Pori	50 %	50 %
Rovaniemi	50 %	50 %
Seinäjoki	50 %	50 %
Tampere	50 %	50 %
Turku	50 %	50 %
Vaasa	50 %	50 %
Vantaa	50 %	50 %
Maakuntiin kuuluvien kuntien hankintayksiköt		
Etelä-Karjala	35 %	35 %
Kanta-Häme	35 %	35 %
Keski-Suomi	35 %	35 %
Kymenlaakso	35 %	35 %
Pirkanmaa	35 %	35 %
Päijät-Häme	35 %	35 %
Satakunta	35 %	35 %
Uusimaa	35 %	35 %

Varsinais-Suomi	35 %	35 %
Etelä-Pohjanmaa	20 %	20 %
Etelä-Savo	20 %	20 %
Kainuu	20 %	20 %
Keski-Pohjanmaa	20 %	20 %
Lappi	20 %	20 %
Pohjanmaa	20 %	20 %
Pohjois-Karjala	20 %	20 %
Pohjois-Pohjanmaa	20 %	20 %
Pohjois-Savo	20 %	20 %

Liite 2

Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetut alueelliset vähimmäisosuudet lain 7 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita kuorma-autoja

Alueet	Ensimmäinen hankinta-ajanjakso	Toinen hankinta-ajanjakso
Kaupunkien hankinnat		
Espoo	15 %	21 %
Helsinki	15 %	21 %
Hämeenlinna	15 %	21 %
Joensuu	15 %	21 %
Jyväskylä	15 %	21 %
Kouvola	15 %	21 %
Kuopio	15 %	21 %
Lahti	15 %	21 %
Lappeenranta	15 %	21 %
Oulu	15 %	21 %
Pori	15 %	21 %
Rovaniemi	15 %	21 %
Seinäjoki	15 %	21 %
Tampere	15 %	21 %
Turku	15 %	21 %
Vaasa	15 %	21 %

Vantaa	15 %	21 %
Maakuntiin kuuluvien kuntien hankinnat		
Etelä-Karjala	5 %	10 %
Kanta-Häme	5 %	10 %
Keski-Suomi	5 %	10 %
Kymenlaakso	5 %	10 %
Pirkanmaa	5 %	10 %
Päijät-Häme	5 %	10 %
Satakunta	5 %	10 %
Uusimaa	5 %	10 %
Varsinais-Suomi	5 %	10 %
Etelä-Pohjanmaa	0 %	5 %
Etelä-Savo	0 %	5 %
Kainuu	0 %	5 %
Keski-Pohjanmaa	0 %	5 %
Lappi	0 %	5 %
Pohjanmaa	0 %	5 %
Pohjois-Karjala	0 %	5 %
Pohjois-Pohjanmaa	0 %	5 %
Pohjois-Savo	0 %	5 %

Liite 3
Lain 11 §:n 2 momentissa tarkoitetut alueelliset vähimmäisosuudet päästöttömiä linja-autoja

Alueelliset hankintayksiköt	Ensimmäinen hankinta-ajanjakso	Toinen hankinta-ajanjakso
Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset		
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion, Tuusulan ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella	35 %	60 %

Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella	15 %	25 %
Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella	15 %	25 %
Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkölän, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella	5 %	10 %
Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella	5 %	10 %
Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella	5 %	10 %

Valiokunnan lausumaehdotukset

1. *Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa sääntelyn vaikutuksia alusta lähtien tiiviisti erityisesti harvaan asutumpia alueita ja tarjouskilpailuihin osallistuvia yrityksiä koskevien vaikutusten osalta ja ryhtyy tarvittaessa sääntelyn tarkistuksiin hyvissä ajoin jo ennen esityksessä tarkoitettua sääntelyn väliarviointia.*

2. *Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii jo ennen esityksessä tarkoitettua väliarviointia kuntien rahoitusperiaatteen toteutumisesta myös käytännössä ja lisäksi varmistaa riittävin tuki- ynnä muin tarvittavin toimenpitein, että puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttö esityksen mukaisiin tarkoituksiin on mahdollista myös niillä alueilla, joilla lataus- ja jakeluinfrastruktuuria ei synny markkinaehtoisesti.*

Valiokunnan mietintö LiVM 16/2021 vp

Helsingissä 15.6.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Kari Tolvanen kok
jäsen Paula Werning sd
varajäsen Mikko Ollikainen r

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

Vastalause

Perustelut

Uuden lain tarkoituksena on lisätä vähä- ja nollapäästöisten ajoneuvojen osuutta julkisen sektorin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa. Lailla pannaan täytäntöön EU:n puhtaita julkisia ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin vaatimukset. Laki koskisi julkisina hankintoina ostettuja ajoneuvoja ja palveluita kuten koulukuljetuksia, jätteiden keruuta, paikallisliikenteen bussipalveluiden ostoja ja Kelan kuljetuksia. Elokuussa 2021 voimaan tuleva laki auttaa saavuttamaan hallitusohjelman tavoitteen, jonka mukaan liikenteen päästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi lainsäädäntö edistää sitä, että autokannassa on vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja yhä enemmän. Fossiilisten polttoaineiden käyttö vähenee ja vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten sähkön, kaasun ja biopolttoaineiden, käyttö kasvaa.

Niin ikään tämän lainsäädännön vähimmäisvaatimukset on jaoteltu kolmeen eri ajoneuvoluokkaan eli henkilö- ja pakettiautot, kuorma-autot ja linja-autot sekä kahdelle hankinta-ajanjaksolle eli 2.8.2021—2025 ja 2026—2030. Nämä vaatimukset koskisivat täten julkisen sektorin, kuten valtion virastojen ja liikelaitosten sekä kuntien, ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja. Näitä vaatimuksia sovelletaan, kun hankintayksikkö ostaa, vuokraa, leasing-vuokraa, maksaa osamaksulla tai hankkii tiettyjä liikennepalveluhankintoja. Direktiivi koskee ainoastaan uusia hankintoja.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä näkee edelleen sinänsä hyvänä, että maamme autokantaa uudistetaan ilmastoystävällisempään suuntaan. Korostamme yhä kuitenkin sitä, että tätä uudistusta ei tule tehdä hinnalla millä hyvänsä, eikä etenkään niin, että kansalaisten liikkumiskustannukset siitä nousevat ja kallistuvat huomattavasti nykyisestä. Toisaalta paheksumme valiokuntaryhmänä voimallisesti sitä, että edelleen maamme istuva vihervasemmistohallitus vaatii unionin direktiiviä tiukempaa tulkintaa lain ja direktiivin tulkinnassa.

Samaten mielestämme tulee huomioida sekin, että vaihtoehtoisten käyttövoimien hankintakustannukset ovat tällä hetkellä selvästi perinteisiä polttomoottoriautoja kalliimpia ja autojen lataaminen haasteellista etenkin ammattiliikenteessä. Hallituksen esityksessä myös todetaan, että määritelmän mukaisten ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen osuus taksikäytössä olevista ajoneuvoista on kokonaisuudessaan tällä hetkellä alle yhden prosentin. Näin ollen valiokuntaryhmämme mielestä on selvää, että henkilöautokuljetusten hankinnoissa kilpailutuksien vaatimukset käyttövoimien määrästä ovat jo heti ensimmäisellä ajanjaksolla haasteelliset ja tulevat täten vaikeuttamaan alan sektoriyrittäjien toimintaa nykyisestä. Keskeinen ongelma taksimarkkinoilla on jo nyt taata vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien autojen sujuva lataaminen ajovuoron aikana. Tämän asian ongelmallisuus vain korostuu sekä ns. haja-asutus- että maaseutumaisilla alueilla, joissa siirtymät ovat huomattavan pitkiä.

Lisäksi valiokuntaryhmänä haluamme muistuttaa siitä, että vaikka yksittäiset koulukuljetuslenkit olisivat mahdollista hoitaa sähköautolla, ongelmaksi muodostuu mainitun latausinfran puutteen ohella se, että ajoneuvon käyttöaste ja samalla yrittäjän kate tulee laskemaan. Taksiliikenteen kul-

jetusten ominaispiirre on, että kuljetuskaluston pitää liikkua silloin kun on tarve, eikä silloin kun tekniikka, sähköauton tapauksessa lataustilanne, sen mahdollistaa.

Lopuksi, kuten edellä on jo todettu, Suomen esiintyminen mallioppilaana nostaen EU:n määrittelemän rajaa, aiheuttaa sekin kohtuuttomia hankintakustannuksia yrittäjille. Emme täten ryhmänä näe, että nyt esitetyt vaatimukset tulisivat toteutumaan julkisissa hankinnoissa ilman merkittävää hankintojen kilpailuttamisen ja siihen osallistumisen vaikeutumista. Niin ikään tulee muistaa muutoinkin se tosiasia, että hallitus on nostanut jo myös polttoaineiden hintoja, mikä sekin on sekä rapauttanut että syönyt sektoriyrittäjien kilpailukykyä huomattavasti.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 15.6.2021

Sheikki Laakso ps
Jouni Kotiaho ps