

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa. Lailla pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä. Hankintalain, erityisalojen hankintalain sekä joukkoliikennelain mukaisissa ajoneuvojen hankinnoissa ja

henkilöliikenteen kuljetuspalveluissa yhdeksi vertailuperusteeksi tulisi ottaa energiankulutus, hiilidioksidipäästöt ja epäpuhtauspäästöt, jollei näitä koskevia vaatimuksia aseteta hankinnan teknisissä eritelmissä vähimmäisvaatimuksiksi.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

---

**YLEISPERUSTELUT**

**1 Johdanto**

EU:n puitteissa on sitouduttu vähentämään kasvihuonepäästöjä vähintään 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä on annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009. Direktiivin tarkoituksena on edistää ja kannustaa puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen kauppaa ja taata puhtaille ja energiatehokkaille ajoneuvoille tietty kysynnän taso julkisten hankintojen muodossa.

**2 Nykytila**

Julkisia hankintoja säännellään Euroopan unionissa harmonisoidusti. Pääsäännöt ovat kahdessa direktiivissä. Ensimmäinen on vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/17/EY, jäljempänä *erityisalojen hankintadirektiivi*. Toinen direktiivi on julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/18/EY, jäljempänä *hankintadirektiivi*. Suomessa nämä direktiivit on pantu täytän-

töön lailla julkisista hankinnoista (348/2007), jäljempänä *hankintalaki* sekä lailla vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista (349/2007), jäljempänä *erityisalojen hankintalaki*. Hankintalait kuuluvat työ- ja elinkeinoministeriön toimialaan. Tieliikennettä ja ajoneuvoja koskeva lainsäädäntö puolestaan kuuluu valtioneuvoston ohjesäännön (262/2003) 21 §:n nojalla liikenne- ja viestintäministeriölle.

Joukkoliikenteen hankinnoista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta, jäljempänä *palvelusopimusasetus*. Joukkoliikenteen hankintoihin sovelletaan palvelusopimusasetuksen lisäksi hankintalakia, erityisalojen hankintalakia tai joukkoliikennelakia (869/2009). Joukkoliikennelaissa tarkoitettua hankintamenettelyä koskevat säännökset koskevat käyttöoikeussopimuksia. Käyttöoikeussopimus on palvelusopimus, jossa palvelujen vastikkeena on joko oikeus hyödyntää palvelua tai tällainen oikeus ja maksu yhdessä.

Ympäristönsuojeluun liittyviä kriteereitä on tätä ennenkin käytetty Suomessa hankinnan vertailuperusteena. Asiasta on mm. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio syyskuun 17. päivästä 2002 asiassa C-513/99, joka koski Helsingin kaupungin bussiliikenteen hankintaa. Korkein hallinto-oikeus totesi ratkaisussaan KHO:2003:41, että linja-autojen typpioksidipäästöjen tasoa ja melutasoa koskevat kriteerit liittyivät kaupungin sisäisen bussiliikenteen hoitamista koskevaan julkiseen hankintaan siten, että kaupunki hankintayksikkönä saattoi käyttää niitä eräiden muiden kriteerien ohella tarjousten vertailuperusteina päättäessään siitä, mikä tarjouksista oli kokonaistaloudellisesti edullisin.

Valtioneuvosto on tehnyt huhtikuun 8. päivänä 2009 periaatepäätöksen kestävien valintojen edistämisestä julkisissa hankinnoissa. Sen mukaan on tavoitteena, että valtion keskushallinto ottaa omissa hankinnoissaan vuonna 2010 vähintään 70 %:ssa ja vuonna 2015 kaikissa hankinnoissaan huomioon ympäristönäkökulman. Kuntien ja valtion pai-

kallishallinnon hankinnoissa on suosituksena, että vuonna 2010 vähintään 25 %:ssa ja vuonna 2015 vähintään 50 %:ssa hankinnoissa ympäristönäkökulma otetaan huomioon.

Hankintalakien mukaan tarjouksista on hyväksyttävä se, joka on hankintayksikön kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin hankinnan kohteeseen liittyvien vertailuperusteiden mukaan, tai se, joka on hinnaltaan halvin. Kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteina voidaan käyttää esimerkiksi laatua, hintaa, teknisiä ansioita, esteettisiä ja toiminnallisia ominaisuuksia, ympäristöystävällisyyttä, käyttökustannuksia, kustannustehokkuutta, myynnin jälkeistä palvelua ja teknistä tukea, huoltopalveluja, toimituspäivää tai toimitus- tai toteutusaikaa taikka elinkaarikustannuksia. Käytettävät vertailuperusteet ja painotukset on ilmoitettava etukäteen. Energia- ja ympäristövaikutus on mahdollista ilmoittaa vertailuperusteena jo tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa. Uusia vertailuperusteita ei voida ottaa käyttöön enää tarjousten vertailuvaiheessa.

Valtion ajoneuvohankintojen arvo on vuosittain noin 30 miljoonaa euroa ja kuntien ajoneuvohankintojen arvo noin 20 miljoonaa euroa. Suomessa ensirekisteröitävistä autoista valtion hankkimia on vuosittain noin 0,5 %. Lyhytaikainen autonvuokraus on noin 6 % ko. markkinan volyymistä.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan talousarviomäärärahoihin on tuettu suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä vuosittain noin 10 miljoonalla eurolla ja haja-asutusalueiden joukkoliikennettä noin 40 miljoonalla eurolla. Kunnat käyttivät bussiliikenteen ostoliikenteeseen noin 190 miljoonaa euroa vuonna 2009. Lisäksi kunnat hankkivat tilausliikennettä yli 120 miljoonalla eurolla vuonna 2009.

### 3 Keskeiset ehdotukset

Energiaa ja ympäristöä koskevien vertailuperusteiden tulisi jatkossa olla julkisten hankintayksiköiden vertailuperusteiden joukossa aina, kun päätetään moottoriajoneuvojen tai näillä tehtävien henkilökuljetusten hankinnasta. Direktiivin tavoitteiden mukaisesti vertailuperusteiden tulisi olla samat riippu-

matta hankintatavasta eli siten myös päätettäessä ajoneuvojen hankinnasta leasing-sopimuksella. Ympäristövaikutukset voitaisiin ottaa huomioon joko vähimmäisvaatimuksina tai kokonaistaloudellisuuden perusteella.

#### 4 Esityksen vaikutukset

Esityksellä ei oleteta olevan merkittäviä suoria taloudellisia vaikutuksia, koska Suomessa sovellettavat ajoneuvo- ja kuljetuspalvelujen hankintamenettelyt täyttävät jo melko hyvin direktiivillä tavoitellut vaatimukset eikä nyt esitetty laki sisällä velvoitetta erityiseen minimitasoon. Esityksellä ei siten olisi suoria vaikutuksia myöskään palvelujen hintoihin. Jos hankintayksiköt haluavat kuitenkin nostaa ympäristökriteereille asetettuja vähimmäisvaatimuksia esimerkiksi ilmanlaadun parantamiseksi alueellisesti, voi tällä olla vaikutusta myös hintoihin.

Esityksellä ei luoda varsinaisesti uusia menettelyjä, joten sillä ei siten olisi myöskään uusia organisaatio- eikä henkilöstövaikutuksia. Käytännössä kyse on hankinnan yhden vertailuperusteen lisäämisestä jo aiemmin käytettyjen vertailuperusteiden lisäksi. Jo nyt hankinnoissa tulee yleisellä tasolla ottaa ympäristönäkökulmat huomioon. Sopimusten noudattamisen valvonta voi lausunnonantajien mielestä edellyttää jonkinlaisia järjestelyitä, jotta voidaan varmistua, että kuljetukset ajetaan sellaisella kalustolla kuin mistä on hankintasopimuksessa sovittu.

Esityksellä on vähäisiä suoria ympäristövaikutuksia, mutta laki antaa mahdollisuuden asettaa myös suurempia tavoitteita ympäristövaikutusten alentamiselle, jos hankintayksikkö näin haluaa. Kuljetuksista ja ajoneuvojen käytöstä kertyviin kokonaispäästöihin vaikuttaa teknisten ominaisuuksien lisäksi hankinnan kohteena olevan kaluston optimaalinen koko kyseistä tarkoitusta varten. Hankintayksiköiden tulisi siksi osata määrittellä myös tarvittavaa kuljetuskapasiteettia ja -tehokkuutta kuvaavia tekijöitä tarjouspyynnön valmistelua varten, vaikkei tämä laki siihen suoraan velvoitakaan. Uuden kaluston ja erityisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön yleistymisen voi edellyttää kuljetuspalvelujen ostoissa myös sopimuskauden pituuden

tai alkuinvestoinnista syntyvien kustannusten jaon uudelleentarkastelua, jos investointi hyödyttää myös tulevia hankintoja. Myös ajotavalla on merkittävä vaikutus käytöstä syntyviin kokonaispäästöihin ja näitä tekijöitä voidaan ottaa huomioon esimerkiksi edellyttämällä palveluntuottajilta ympäristönhallintajärjestelmää.

Komissio on arvioinut direktiivin laadinnan yhteydessä, että julkisilla hankinnoilla voidaan vauhdittaa ympäristön kannalta parempien teknologioiden markkinoiden syntyä ja kasvua. Merkittävimmät ympäristövaikutukset perustuvat siten välillisesti koko EU:n mittakaavassa toteutettuna uuden ympäristöteknologian syntyyn ja kohdentuvat pitkälle aikavälille.

#### 5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoja kahdesti. Lausunnonantajina olivat 1. kierroksella oikeusministeriö, valtiovarainministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Kilpailuvirasto, Hansel Oy, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Helsingin seudun liikenne, Uudenmaan ja Pohjois-Savon ELY-keskukset, Linja-autoliitto ja Paikallisliikenneliitto. Lausuntojen ja jatkovalmistelun pohjalta muokattu versio lähetettiin laajennetulle lausuntokierrokselle, jolloin lausunnonantajiksi lisättiin vielä kaikki liikennepalvelujen ostoja tekevät ELY-keskukset (9 kpl), Suomen Taksiliitto, Autotuoajat, Autoalan Keskusliitto ry AKL, Helsingin, Espoon, Turun ja Tampereen kaupungit, Poliisihallitus, Puolustusvoimien maavoimien materiaalilaitoksen esikunta sekä henkilöliikenteen neuvottelukunnan muut kuin edellä mainitut jäsenet sekä ympäristöjärjestöistä Suomen Luonnon-suojeluliitto ry, WWF Suomi ja Greenpeace Suomi.

Toisen kierroksen lausunnoissa ei ole esitetty varsinaisia muutoksia itse esitykseen, mutta perusteluja on joiltain osin täsmennetty, jotta käytännön soveltaminen olisi yhdenmukaisempaa. Lausunnonantajat toivoivat lisäksi erityisesti kuntien ja alueellisten kuljetuspalvelujen hankintaan valmiita malleja vähimmäisvaatimusten asettamiseksi.

Näitä palveluja tilaavat ELY-keskukset pitivät todennäköisenä, että ne soveltaisivat lain velvoitteiden osalta nimenomaan vähimmäisvaatimuksia. Osa lausunnonantajista piti huonona suuntausta, jossa hankintoja koskevien erillissäädösten määrää lisätään. Parem-

pi tapa sääntelylle olisi hankintayksiköiden näkökulmasta keskittää kaikki erillisvaatimukset osaksi varsinaisia hankintasäännöksiä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotuksen perustelut

**1 §.** *Tarkoitus ja soveltamisala.* Lain tarkoitus ilmeni pykälän 1 momentissa.

Säännöksen 2 momentin mukaan lakia sovellettaisiin julkisten hankintayksiköiden ajoneuvohankintoihin, jotka tehdään ostamalla tai leasing-sopimuksella sekä hankintayksiköiden liikennepalvelujen ostoon. Hankintayksiköitä ovat mm. valtion, kuntien ja kuntayhtymien sekä evankelis-luterilainen ja ortodoksinen kirkko seurakuntineen samoin kuin valtion liikelaitokset. Lakia sovellettaisiin myös vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimiviin yrityksiin, joiden määritelmä on erityisalojen hankintalain 5 §:ssä. Lisäksi lakia sovellettaisiin joukkoliikennelain (869/2009) mukaisiin tieliikenteen moottoriajoneuvolla tehtyjen henkilökuljetuksien hankintaan. Sekä hankintalaissa että erityisalojen hankintalaissa tavara-hankintasopimuksen kohteena voi olla tavaroitten osto, leasing, vuokraus tai osamaksulla hankkiminen osto-optioin tai ilman niitä. Ehdotettu laki koskisi siten kaupalla, leasing-sopimuksella, vuokraamalla tai osamaksulla tehtäviä hankintoja ja palvelusopimuksia. Liikenteen harjoittajille direktiivissä asetetut vaatimukset ympäristövaatimusten huomioon ottamisesta on esitettyssä laissa katsottu tarkoituksenmukaisemmaksi asettaa tilaajan eli hankintayksikön tehtäväksi. Käytännössä yksityisten liikenteenharjoittajien hankintojen sisällyttäminen osaksi julkista hankintaa koskevia säännöksiä osana kuljetuspalvelun toteuttamista loisi tarpeen hankalasti valvottavalle erillissäädökselle. Nyt ehdotettava menettely vastaisi näin jatkossakin paremmin nykyisiä käytäntöjä, joissa ympäristövaati-

mukset on otettu huomioon suoraan liikennepalvelujen hankinnan tarjouspyyntövaiheessa. Ehdotettu laki täydentäisi olemassa olevia hankintasäädöksiä eli hankintoihin sovellettavat muut vaatimukset kuten yleiset periaatteet, menettelyt ja ilmoitusvelvollisuus määräytyvät 2 momentissa mainittujen lakien mukaan.

Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät 3 momentin mukaan sotilasajoneuvot sekä ajoneuvolain (1090/2002) 2 §:ssä tarkoitetut ajoneuvolain soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot. Direktiivi sallisi erikoiskäyttöön, kuten poliisin, palolaitosten ja sairaankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen vapauttamisen soveltamisalasta, jos yksittäishyväksyntää tai tyyppihyväksyntää ei kansallisesti vaadittaisi. Koska yksittäishyväksyntä tai tyyppihyväksyntä Suomessa vaaditaan myös näiltä ajoneuvoilta, sovelletaan lakia myös näitä koskeviin hankintoihin.

**2 §.** *Tieliikenteeseen tarkoitettu moottoriajoneuvo.* Koska ajoneuvolaissa moottori-käyttöisellä ajoneuvolla on laajempi merkitys kuin nyt täytäntöön pantavassa direktiivissä, tulee lakiin ottaa määritelmä niistä ajoneuvoista, joita direktiivissä tarkoitetaan puhuttaessa tieliikenteen moottoriajoneuvoista. Nämä ajoneuvot kattaisivat kaikki M- ja N-luokan ajoneuvot ja näiden alaluokat direktiivin liitteen 3 mukaisesti. Ajoneuvon luokka ilmenee ajoneuvon rekisteröintitodistuksesta.

**3 §.** *Energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottaminen.* Soveltamisalan mukaisissa moottoriajoneuvojen ja kuljetuspalvelujen hankinnoissa tulisi ottaa aina huomioon ainakin energiankulutus, hiilidioksidipäästöt, sekä haitallisista päästöistä typenoksidi-, hii-

livety ja hiukkaspäästöt. Tämä tapahtuisi joko vähimmäisvaatimuksena tai vertailuperusteena kokonaistaloudellisuutta arvioitaessa. Pykälän 2 momentin mukaan sallittaisiin näiden lisäksi myös muiden ympäristövaikutusten, kuten esimerkiksi melun tai päästöjen paikallisten vaikutusten huomioon ottaminen. Kaikki vertailuperusteet ja arvioinnissa sovellettavat painoarvot tulisi kuvata jo tarjouspyynnössä. Asiasta on maininta 3 momentissa. Vaatimustasoa koskevia kriteerejä olisivat myös edellytys tietyn polttoaineen, kuten kaasun käytöstä niiden hiukkaspäästöjen vähäisyyden vuoksi tai edellytys äänetömyydestä.

**4 §. Vähimmäisvaatimukset.** Direktiivin sisältöä vastaavasti energia- ja ympäristövaikutukset voisi ottaa huomioon hankinnoissa kahdella tavalla, jotka on kuvattu lain 4 ja 5 §:ssä. Hankintayksikkö voi 4 §:n mukaan asettaa tarjottaville tuotteille vähimmäisvaatimukset tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa. Vähimmäisvaatimus voitaisiin teknisen standardin tai päästöluokan lisäksi esittää haitallisten päästöjen osalta myös edellytyksenä tietyn ajoneuvon ensimmäistä käyttöönottovuotta koskevien EU:n teknisten vaatimusten täyttymisestä, jos siitä käy yksiselitteisesti ilmi tavoiteltu vähimmäistaso. Energiankulutus- ja hiilidioksidipäästötieto ei selviä ajoneuvon käyttöönottovuodesta, joten niitä koskeva vähimmäistaso pitäisi tällöinkin asettaa aina erikseen. Vähimmäisvaatimuksissa voisi lisäksi hyödyntää tietyn ympäristömerkin kriteereitä hankintalain 45 §:n mukaisesti.

Yhdenmukaisten ja vertailukelpoisten tarjousten saamiseksi hankintayksikön tulisi tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa yksilöidä, mitä selvityksiä tarjoajien pitäisi toimittaa. Henkilöautolle asetettavat vähimmäisvaatimukset, joilla täytettäisiin lain vaatimukset, olisivat yksinkertaisimmillaan edellytys tietyn Euro-päästöluokan ja tietyn Liikenteen turvallisuusviraston määrittämän energiamerkkiluokan (A-G) raja-arvojen täyttymisestä. Luokkaa B vastaava hiilidioksidipäästöjen raja-arvo olisi siten enintään 101–120 g/km. Pelkkiin kirjaintunnuksiin voitaisiin siirtyä kuitenkin vasta sitten kun niiden perusteet on harmonisoitu koko EU:n alueella. Hiilidioksidipäästölle asetetusta ra-

ja-arvosta käytännössä ilmenee myös kyseisen ajoneuvon energiankulutus. Energiankulutustieto voidaan laskea myös polttoaineen kulutustiedosta kertomalla se polttoaineen energiasisällöllä, jotka on esitetty direktiivin liitteessä. Energiankulutus bensiini- ja dieselkäyttöisille ajoneuvoille näin laskien on siis sama, vaikka polttoaineen kulutustiedoissa onkin eroja. Energiankulutustieto sähköautoille saadaan suoraan ajoneuvon tehosta (kW/km) eli se ei ole suoraan nolla, vaikka polttoaineenkulutustietoa sähköautosta ei olekaan saatavilla. Haitallisia päästöjä sähköautoista ei kuitenkaan käytössä lasketa muodostuvan. Autojen päästötiedoista saa lisätietoa mm. Liikenteen turvallisuusviraston Trafifin ekoautoilu –sivustolta ([www.trafi.fi](http://www.trafi.fi)). Pykälän 2 momentissa veloitetaan tarjoaja toimittamaan selvitykset, joiden mukaan vähimmäisvaatimusten katsotaan täytyvän.

**5 §. Energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottaminen tarjousten vertailussa.** Energia- ja ympäristövaikutukset tulisi ottaa huomioon hankinnassa kokonaistaloudellisen edullisuuden mukaan tarjousten vertailussa, jos etukäteen ei olisi ilmoitettu käytettäväksi vähimmäisvaatimusten asettamista ympäristövaikutusten huomioon ottamiseksi. Pykälän 2 momentissa täsmennettäisiin erikseen, että kokonaistaloudellista edullisuutta voitaisiin käyttää myös täydentämään vaikutusten huomioon ottamista siltä osin kuin vähimmäisvaatimuksia sovellettaisiin esimerkiksi vain haitallisille päästöille. Tarkempaan vertailuun otettaisiin silloin vain ne tarjoukset jotka täyttivät vähimmäisvaatimukset. Pykälän 3 momentti perustuisi suoraan direktiiviin, ja siinä esitetään laskentamalli, jota on sovellettava, jos tarjoukset muunnetaan kokonaistaloudellisuuden arvioimiseksi ympäristövaikutusten osalta rahamääräisiksi. Rahallinen arvo ympäristövaikutuksille tulee siis aina muodostaa laskemalla tarjoushintaan ajoneuvon koko elinkaaren aikaiset laskennalliset ympäristökustannukset siten kuin direktiivin artiklassa 6 ja sen liitteessä esitetään. Yksikköhinnat eri päästölajeille saisivat siten olla korkeammatkin kuin liitteessä esitetyt, mutta kuitenkin enintään kaksinkertaiset taulukon 3 lukuihin nähden.

Elinkaaren aikaisten laskennallisten ympäristökustannusten laskennassa voisi hyödyn-

tää myös komission verkkopalvelua (Clean Vehicle Portal), jonne on koottu vertailutietoa erilaisten ajoneuvojen päästötiedoista sekä erillinen laskentatyökalu. Kansallisesti Motiva on tuottanut tietoaineistoa esimerkitapauksista julkisten hankintojen tarpeisiin. Elinkaarikustannukset lasketaan polttoaineen, päästöjen ja ajokilometrien pohjalta siten kuin direktiivin liitteessä 1 kuvataan. Laskennallisten ympäristökustannusten määrittämisessä käytetään aina elinkaaritarkastelua riippumatta siitä mille todelliselle käyttöajanjaksolle hankinta kohdistuu. Poikkeuksen tästä muodostaa kuitenkin ennen hankintaa ajoneuvolla jo ajettujen kilometrien määrä, joka vähennetään elinkaaren aikaisesta kokonaiskilometrimäärästä. Esimerkiksi 5 vuoden sopimusajalle leasing-sopimuksella hankitun auton, jolla on sen ostohetkellä ajettu 20 000 km, laskennalliset elinkaaren aikaiset kilometrit ovat 200 000—20 000 km eli 180 000 km, huolimatta siitä, että ajoneuvolla sopimuskauden aikana tultaisiin ajamaan vain 120 000 km. Elinkaaren aikaisten kilometrien määrittelytavassa on selkeä ristiriita direktiivin yleisten tavoitteiden kanssa, koska käytännössä käytettyä ajoneuvoa kohdellaan laskennassa uusia ajoneuvoja suotuisammin, vaikka todellinen tekniikka ja suoritusominaisuudet voivat olla uusia ajoneuvoja heikommat. Ristiriidasta huolimatta ei kansallisesti ole katsottu mahdolliseksi poiketa direktiivin yleisestä vaatimuksesta. Laskentamenettelystä annettaisiin tarvittaessa tarkempia säännöksiä *4 momenttiin* sisältyvän asetuksenantovaltuuden nojalla. Direktiivissä määritelty laskentamalli ei kuitenkaan jätä erityistä liikkumavaraa kansalliselle tasolle itse laskennan sisällöstä tai käytettävistä parametreistä.

**6 §. Energiakulutuksen ja päästötietojen määrittäminen.** Päästöille asetettavien kriteerien lisäksi hankintayksikön tulisi määritellä myös ne tavat, joilla vaatimukset voidaan osoittaa, jos ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntä ja siitä myönnetty todistus tai rekisteritiedot eivät sisällä näitä tietoja siksi, ettei niiden määrittely ole tietyille ajoneuvoluokalle pakollinen. Direktiivissä esitetyt tavat ovat yleinen ajoneuvolle soveltuva testi tai valmistajan tieto. Yhdenmukaisuuden varmistamiseksi testimenettelyn ja tavan on oltava

kaikille sama. Direktiivin mukaisesti lailla veloitettaisiin käyttämään aina EY-tyyppihyväksynnän mukaisen testin tietoja, jos tyyppihyväksyntätesti on ajoneuvotyyppille määritelty. Testi voidaan suorittaa myös jälkiasennettaville päästöjen puhdistuslaitteille ajoneuvo- tai moottorikohtaisesti, hankittavasta kalustosta riippuen. Tämä kirjaus otettaisiin *2 momenttiin*. Päästöjä koskevat tiedot saadaan yleisimmin ajoneuvolle tehdyn tyyppihyväksynnän yhteydessä. Kattavimmin tiedot on olemassa M<sub>1</sub> ja N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoille. N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-luokan osalta harmonisoitujen CO<sub>2</sub>-päästötietojen kehittäminen on osin vielä kesken. Lisäksi *3 momentissa* täsmennettäisiin erikseen, että CO<sub>2</sub>-päästötiedot katsotaan niin sanotun yhdistetyn kulutuksen mukaan, jollei hankintayksikö ole etukäteen esittänyt muuta painotusta ajosuoritteiden mukaisesti. Jos hankittavan ajoneuvon käyttöalue kohdistuu painotetusti kaupunki- tai maantieajoon, voitaisiin energiankulutuksen ja hiilidioksidin kokonaispäästöjen määrittelyssä painottaa kaupunki- ja maantieajon osuuksia todennäköisten toteutuvien ajokilometrien suhteessa. Painotuksen käyttöä koskeva tieto ja ajokilometrien suhde tulisi kuitenkin tällöin ilmoittaa aina etukäteen tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksesta. Yhdistettyä kulutuslukemaa käytetään myös yhtenä auto- ja ajoneuvoveron määräytymisperusteena. Toisenlainen painotus vertailua varten voi kuitenkin olla käyttötarkoituksen johdosta tarpeen. Esimerkiksi hybridiautot ovat kaupunkiajossa erittäin vähän kulututtavia, mutta ero tavallisiin autoihin tasaantuu maantieajossa. Siten kaupunkialueella hoidettava jakeluliikenne voi olla luonteeltaan sellaista, jossa kaupunkialueen päästötiedolle tulisi antaa suurempi painoarvo, jos halutaan saada uuden teknologian ajoneuvoja ja niistä koituvia polttoaineen kulutussäästöjä realisoiduiksi myös käytössä. Vastaava hyöty voi toteutua myös kaupunkiliikenteen busseilla.

Päästöjen määrittelyssä annettaisiin *4 momentissa* mahdollisuus ottaa huomioon myös tietyn käytössä olevan polttoaineen ominaisuuksia, jos sitä ei oteta huomioon varsinaisessa ajoneuvon CO<sub>2</sub>-päästötiedossa tai muussa päästötiedossa. Tällaisia käytössä päästövaikutuksiltaan edullisempia polttoai-

neita, jotka eivät näy varsinaisessa tyyppi hyväksynnässä määritellyssä polttoaineen kulutustiedossa, voisivat olla mm. jäteperäiset korkeaseosuhteiset nestemäiset biopolttoaineet tai biokaasu, joiden käyttöön hankintasopimus velvoittaisi. Eri käyttövoimien ja polttoaineiden yhdistelmillä vähimmäisvaatimukseksi voitaisiin säädösten puitteissa siten asettaa jopa CO<sub>2</sub>-päästöjen 0-taso, johon tarjoajien pitäisi voida säännösten estämättä esittää erilaisia ratkaisuja teknologianeutraalisti. Polttoainevalinnoilla voidaan vaikuttaa myös erityisesti ilmanlaadun kannalta haitallisten pienhiukkasten määrään.

**7 §. Oikaisukeinot, muutoksenhaku ja seuraamukset.** Oikaisukeinojen, muutoksenhaun ja seuraamusten osalta sovellettaisiin kunkin hankinnan hankintamenettelyyn liittyvää lakia. Soveltamista koskeva maininta on sisällytetty nyt ehdotettuun lakiin, jotta ympäristövaikutusten huomioon ottamista koskevat velvoitteet ja niiden laiminlyönti tulevat arvioituiksi osana hankintoja koskevien säännösten yleistä toteuttamista ja valvontaa.

**8 §. Voimaantulo.** Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan niin pian kuin se on vahvistettu. Lakia ei kuitenkaan sovellettaisi hankintoihin, joiden hankintamenettelyt on käynnistetty ennen lain voimaan tuloa.

## 2 Voimaantulo

Direktiivin täytäntöönpanon määräaika on umpeutunut 4 päivänä joulukuuta 2010. Direktiivin velvoitteita sovelletaan jo osittain eri hankinnoissa. Yhtenäisen käytännön varmistamiseksi laki olisi tarkoitus saada voimaan mahdollisimman pian. Suunniteltu voimaantulopäivä olisi 1 päivänä tammikuuta 2012.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Tarkoitus ja soveltamisala*

Tällä lailla pannaan täytäntöön puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY.

Tätä lakia sovelletaan tieliikenteeseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen ja tieliikenteeseen tarkoitettulla moottoriajoneuvolla suoritettavien henkilöliikenteen kuljetuspalvelujen hankintoihin, jotka tehdään julkisista hankinnoista annetun lain (348/2007), vesija energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun lain (349/2007) tai joukkoliikennelain (869/2009) mukaisesti.

Tätä lakia ei kuitenkaan sovelleta ajoneuvolain (1090/2002) 1 §:n 5 momentissa tai 2 §:ssä tarkoitettujen ajoneuvojen hankintoihin.

#### 2 §

##### *Tieliikenteeseen tarkoitettu moottoriajoneuvo*

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitetaan *tieliikenteeseen tarkoi-*

*tetulla moottoriajoneuvolla* M- ja N -luokan ajoneuvoja, sellaisina kuin ne on määritelty puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY.

#### 3 §

##### *Energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottaminen*

Edellä 1 §:n 2 momentissa tarkoitettussa hankinnassa tulee ottaa huomioon ainakin seuraavat ajoneuvojen käytöstä aiheutuvat energia- ja ympäristövaikutukset:

- 1) energiankulutus;
- 2) hiilidioksidipäästöt;
- 3) typenoksidi-, hiilivety- ja hiukkaspäästöt.

Hankinnassa voidaan näiden lisäksi ottaa huomioon myös melu ja päästöjen paikalliset vaikutukset sekä muut ympäristövaikutukset.

Käytettävät vertailuperusteet ja tekniset eritelvät tai määritellyt tulee ilmoittaa tarjoajille etukäteen.



## 4 §

*Vähimmäisvaatimukset*

Edellä 3 §:ssä tarkoitetut energia- ja ympäristövaikutukset voidaan ottaa huomioon asettamalla hankintaa koskevassa tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa mainituja vaikutuksia koskevia vähimmäisvaatimuksia osana hankinnan teknistä määrittelyä teknisen eritelmän tai määrittelyn muodossa. Vaatimustenasettamisessa voidaan käyttää myös julkisista hankinnoista annetun lain 45 §:ssä tarkoitettua ympäristömerkkiä koskevia kriteereitä.

Tarjouksen antajan tulee liittää tarjousasiakirjoihin selvitykset, joihin halutaan vedota osoituksena vähimmäisvaatimusten täyttymisestä.

## 5 §

*Energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottaminen tarjousten vertailussa*

Jos energia- ja ympäristövaikutuksia ei ole tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa esitetty otettavan huomioon 4 §:n mukaisina vähimmäisvaatimuksina, niiden painoarvo tulee ilmoittaa tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa otettavaksi huomioon tarjousten vertailussa soveltamalla kokonaistaloudellista edullisuutta.

Energia- ja ympäristövaikutukset voidaan ottaa huomioon myös yhdistämällä 1 momentissa tarkoitettu menettely ja 4 §:ssä säädetty vähimmäisvaatimukseen perustuva menettely.

Jos kokonaistaloudellisen edullisuuden arviointia varten ympäristövaikutukset muutetaan rahamääräisiksi, se tulee tehdä laskemalla ajoneuvojen koko elinkaarelle kohdistuvat ympäristökustannukset siten kuin 1 §:n 1 momentissa mainitun direktiivin 6 artiklasa ja direktiivin liitteessä säädetään.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin 3 momentissa tarkoitettua ympäristökustannusten laskentamenetelmästä ja yksikköarvoista eri ajoneuvoille.

## 6 §

*Energiankulutuksen ja päästötietojen määrittäminen*

Hankintayksikön on käytettävä ympäristökustannusten laskemisessa energiankulutuksen ja päästöjen määrittämiseksi yhdenmukaisesti kaikkien tarjoajien osalta ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän mukaisia tietoja, yleisesti käytettyjen testimenettelyiden tuloksia tai ajoneuvon valmistajalta saatuja tietoja.

Energiankulutusta ja päästöjä koskevien tietojen tulee ensisijaisesti perustua EY-tyyppihyväksynnän mukaiseen testiin, jos sellainen on määritelty hankinnan kohteena oleviin ajoneuvoihin. Energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen määrittämisessä sovelletaan valmistajan ilmoittamia EY-tyyppihyväksynnän mukaisia yhdistettyjä arvoja, jollei tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa ole toisin ilmoitettu.

Päästöjen määrittelyssä voidaan tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa esitetyllä tavalla ottaa huomioon myös käytettävän vaihtoehdoisen polttoaineen raaka-aineesta tai tuotantotavasta johtuva elinkaarelle kohdistuva hiilidioksidin tai haitallisten päästöjen vähenemä, jos päästöjen vähennystä ei ole otettu huomioon osana ajoneuvon päästötietoa ja jos hankinnan kohteena olevissa ajoneuvoissa sitoudutaan käyttämään kyseistä polttoainetta ja polttoaineen käytölle on luotavissa myös seurantamenettelyt.

## 7 §

*Oikaisukeinot, muutoksenhaku ja seuraamukset*

Oikaisukeinoista, muutoksenhausta ja seuraamuksista säädetään 1 §:n 2 momentissa mainituissa laeissa.

## 8 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tätä lakia ei sovelleta hankintoihin, joissa voimaantuloa.  
hankintamenettely on aloitettu ennen lain \_\_\_\_\_

Helsingissä 28 päivänä lokakuuta 2011

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*