

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster (RP 70/2021 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande och till grundlagsutskottet och miljöutskottet för utlåtande.

Utlåtanden

Följande utlåtanden har lämnats i ärendet:

- miljöutskottet MiUU 10/2021 rd
- grundlagsutskottet GrUU 21/2021 rd

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Eleonoora Eilittä, kommunikationsministeriet
- överinspektör Pinja Oksanen, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Heini Färkkilä, justitieministeriet
- budgetråd Kati Jussila, finansministeriet
- miljöråd Petteri Katajisto, miljöministeriet
- vägtrafikdirektör Marko Sillanpää, Transport- och kommunikationsverket
- ledande expert Anni Vanonen, Konkurrens- och konsumentverket
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- gruppchef Mika Häyrynen, Helsingforsregionens trafik - samkommun
- chefsjurist Katariina Huikko, Finlands Kommunförbund
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- verksamhetsledare Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund r.y.
- chef för lag- och rådgivningstjänster Jenni Välimäki, Suomen Taksiliitto ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- försvarsministeriet
- Försvarsmakten

Betänkande KoUB 16/2021 rd

- Helsingfors stad
- Kuopio stad
- Muonio kommun
- Uleåborgs stad
- Tammerfors stad
- Åbo regiontrafik Föli
- Vanda stad
- Autoalan Keskusliitto ry
- Bilimportörerna och -industrin rf
- Finlands Speditions- och Logistikförbund rf
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Inget yttrande av

- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- Biltrafikens Arbetsgivareförbund rf
- Finlands näringsliv rf.

PROPOSITIONEN OCH MOTIONERNA

Regeringen föreslår att det stiftas en ny lag om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster som ersätter lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon från 2011.

Genom den föreslagna lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, i sin ändrade form. Syftet med direktivet är att för medlemsstaterna fastställa bindande minimiandelar för offentlig upphandling av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon. Utöver de bestämmelser som baserar sig på direktivet innehåller den föreslagna lagen också miljö- och energieffektivitetskrav för upphandling av fordon och trafiktjänster som anskaffas genom koncessioner.

Syftet är att man genom lagen ska främja utsläppsminskningarna i trafiken genom att öka andelen utsläppsfria och utsläppsnåla fordon i offentlig upphandling. I lagen föreskrivs det om procentuella minimiandelar för de upphandlande enheterna för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon under två upphandlingsperioder. Minimiandelar fastställs för tre fordonskategorier: personbilar och lätta nyttofordon, lastbilar och bussar. De minimiandelar som gäller kommunernas upphandling differentieras med beaktande av regionala skillnader. De upphandlande enheterna ska i annonser i efterhand om upphandlingen uppge andelarna utsläppsfria och utsläppsnåla fordon. Tillsynsmyndighet är Transport- och kommunikationsverket.

Lagen avses träda i kraft den 2 augusti 2021.

Betänkande KoUB 16/2021 rd

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt. (1) Genom propositionen genomförs nationellt ändringarna i fråga om direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon genom att det utfärdas minimikrav för ny offentlig upphandling av fordons- och transporttjänster som överskrider EU:s gränsvärden.

(2) Utskottet understöder propositionens mål att genom offentlig upphandling främja en ändring av fordonsparkens drivkraft och bidra till att påskynda övergången mot utsläppsnål och klimatneutral trafik. Utskottet instämmer i miljöutskottets synpunkt i utlåtandet MiUU 10/2021 rd att offentlig upphandling spelar en viktig roll för att främja målen inom klimat- och miljöpolitiken. Utskottet anser att propositionen också är ägnad att främja utvecklingen av infrastrukturen för laddning och distribution av bränslen för rena och energieffektiva fordon och mer allmänt uppnåendet av målen i färdplanen för fossilfria transporter.

(3) Utskottet välkomnar att man enligt den utredning som fåtts i propositionen fullt ut beaktat den flexibilitet och de nationella undantag som det direktiv som ska sättas i kraft möjliggör. Utskottet anser det också motiverat att man i propositionen har strävat efter att beakta regionala särdrag vid uppställandet av kraven, såsom tillgången till laddningsinfrastruktur, kommunernas ekonomiska ställning, tillgången till taxitjänster samt regionala skillnader i fråga om transportavstånden.

Vissa aspekter som framkommit vid behandlingen av ärendet. (4) Vid sakkunnighörandet har det framförts åsikter om att uppnåendet av målen i propositionen dock är förenat med bland annat osäkerhetsfaktorer som hänför sig till tillgången på fordon, utvecklingen av den laddningsinfrastruktur som behövs och delvis också till de kostnader som propositionen medför. Utskottet anser att detta framhäver betydelsen av den halvtidsutvärdering som föreslås i propositionen före utgången av 2024. Utskottet betonar dock att propositionens konsekvenser bör bedömas noggrant redan från början, och vid behov bör bestämmelserna revideras i god tid redan före den nämnda tidpunkten. Utskottet anser det vara mycket viktigt att propositionens konsekvenser följs upp och utvärderas bland annat med tanke på hur regleringen inverkar på olika företags möjligheter att på ett rättvist sätt delta i offentliga anbudsförfaranden och med tanke på vilka konsekvenser kraven har i synnerhet för glesbygden. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande där

riksdagen förutsätter att statsrådet från första början noga följer upp regleringens konsekvenser i synnerhet i fråga om konsekvenserna för glesbygden och de företag som deltar i anbudsförfaranden och vid behov börjar se över regleringen i god tid redan före den halvtidsöversyn av regleringen som avses i propositionen (Utskottets förslag till uttalande 1).

(5) Vid sakkunnighörandet har det framförts en önskan om att regleringen inte ska gälla serviceavtal med kort giltighetstid. Enligt erhållen utredning möjliggör det direktiv som sätts i kraft genom propositionen dock inte en sådan avgränsning av tillämpningsområdet. Utskottet fäster ändå uppmärksamhet vid att bestämmelserna endast omfattar upphandlingar som överstiger EU:s gränsvärde, vilket innebär att upphandlingar med lågt värde inte omfattas av tillämpningsområdet för lagförslaget.

Betänkande KoUB 16/2021 rd

(6) Vid sakkunnighörandet har det lyfts fram att det finns utmaningar när det gäller tillgången på rena och energieffektiva fordon, särskilt när det gäller personbilar och lätta nyttofordon. Enligt erhållen utredning styrs fordonens energiprestanda i EU genom att det för fordonstillverkarna fastställs bindande CO₂-gränsvärden, som styr mot tillverkning av energieffektiva fordon. Enligt den utredning som utskottet fått från det rapporterande ministeriet har de alternativa drivkrafternas andel av de första registreringarna av personbilar ökat avsevärt och i och med de CO₂-gränsvärden som fastställts för biltillverkarna förutspås också utbudet av elbilar öka mycket kraftigt på 2020-talet.

(7) Vid sakkunnighörandet har det framkommit oklarheter om vilken minimiskyldighetsnivå som ska tillämpas på samkommunernas och de kommunägda bolagens anskaffningar. Enligt uppgift har definitionen av kommunernas upphandling preciserats i motiveringen till 9 § i lagförslaget. Med kommunernas upphandling avses att tjänster som kommunerna själva upphandlar och som kommunen ansvarar för att ordna upphandlas av serviceproducenten. På kommunägda bolags upphandlingar tillämpas således differentierade skyldigheter när upphandlingarna genomför tjänster som omfattas av kommunens organiseringsansvar. På eventuella andra upphandlingar tillämpas propositionens allmänna förpliktelsenivå.

HFD:s avgörande om Folkpensionsanstaltens transporter. (8) Utskottet fäster uppmärksamhet vid att Högsta förvaltningsdomstolen efter det att propositionen lämnats har lämnat ett avgörande av den 4 maj 2021 (HFD: 2021:57) om Folkpensionsanstaltens upphandlingsförfaranden för transporter. I avgörandet ansågs det att det är fråga om ett tjänsteupphandlingskontrakt. Detta innebär med tanke på den proposition som nu behandlas att Folkpensionsanstaltens transporter direkt hör till tillämpningsområdet för det direktiv som nu sätts i kraft och att det således med avvikelse från motiveringen till propositionen inte är fråga om nationell tilläggslagstiftning.

Betydelsen av laddnings- och distributionsinfrastrukturen. (9) Miljöutskottet betonade i sitt utlåtande laddningsnätverkets centrala betydelse och behovet av att säkerställa att den infrastrukturfinansiering som ingår i färdplanen för fossilfria transporter genomförs och att det med några års mellanrum kontrolleras att anslagen räcker till. Vid sakkunnighörandet har det också betonats att de kostnader som laddningsinfrastrukturen kräver är en central del av de totala kostnader som propositionen åtminstone indirekt medför.

(10) Utskottet anser att användningen av rena och energieffektiva fordon vid offentlig upphandling nödvändigtvis kräver en tillräcklig laddnings- och distributionsinfrastruktur. I Finland finns det dock tydliga brister i denna infrastruktur i många regioner. I princip byggs laddningsinfrastrukturen på marknadsvillkor i de områden där det finns efterfrågan på användningen av dem. Enligt den utredning som fåtts stöds utvecklingen av en offentlig laddningsinfrastruktur med offentliga medel i områden där laddningsstationer annars inte skulle uppkomma. Enligt utredning till utskottet stöder infrastrukturstödet för eltrafik och användning av biogas i trafiken investeringsprojekt som gäller tankstationer för gas, lokal kollektivtrafik och laddningsstationer med hög effekt. I gruppen laddningsstationer med hög effekt prioriteras 2021 anbud där projektet är placerat inom en kommun där det inte finns någon fordonsladdningsstation med hög effekt. Det har föreslagits stöd för laddningsinfrastrukturen för elbilar och för distributionsinfrastrukturen för gasbilar i färdplanen för fossilfria transporter. Utskottet betonar att utvecklingen av laddnings- och distributionsinfrastrukturen är en nödvändig förutsättning för en ökad användning av rena

Betänkande KoUB 16/2021 rd

och energieffektiva fordon. Därför föreslår utskottet att riksdagen godkänner det uttalande som specificeras nedan.

Kostnader som föranleds av propositionen. (11) I sitt utlåtande GrUU 21/2021 rd om propositionen noterade grundlagsutskottet att kommunerna på grund av 121 § 2 mom. i grundlagen ska tryggas tillräckliga ekonomiska förutsättningar att fullgöra sina förpliktelser när uppgifterna differentieras. Enligt grundlagsutskottet ska kommunikationsutskottet i samband med en differentiering av kommunernas uppgifter enligt propositionen försäkra sig om att finansieringen genomförs i enlighet med finansieringsprincipen. Dessutom betonade grundlagsutskottet behovet av att i samband med den halvtidsutvärdering som enligt propositionen ska göras 2024 se över den regionala indelning som tillämpas vid differentieringen och vid behov föreslå ändringar i kommunernas procentuella andelar innan den andra upphandlingsperioden börjar.

(12) I propositionen har man i ganska stor utsträckning lyft fram propositionens kostnadseffekter och motsvarande konsekvenser samt kalkyler som hänför sig till dem. Vid sakkunnighörandet har man dock delvis bedömt att de kostnader som regleringen medför sannolikt blir högre än vad som uppskattats i propositionen. Genom att fastställa minimiandelar på regional nivå har man i propositionen strävat efter att minska utmaningarna i anslutning till långa avstånd, tillgången till taxi-tjänster och bland annat de lokala bristerna i laddningsinfrastrukturen. En eventuell höjning av kostnaderna för materielen kompenseras delvis av en uppskattad sänkning av drivkrafts- och driftskostnaderna.

(13) I princip ska kraven i lagförslaget och differentieringen av kommunernas minimiandelar inte leda till att kostnaderna för lagstadgad färdtjänst stiger, sägs det i propositionens konsekvensbedömningar. Den grundläggande utgångspunkten för propositionen är att om kostnaderna dock stiger över propositionens konsekvensbedömningar, ska kommunerna i efterhand få ersättning för dessa kostnader. Enligt den utredning som fåtts kan frågan granskas senare genom att man jämför kostnadsutvecklingen inom målnivåns olika områden med varandra. Uppskattningen av kostnadsökningen görs på riksnivå och ersättningen betalas på basis av kommunernas statsandelar enligt finansieringsprincipen.

(14) Kommunikationsutskottet konstaterar att man i propositionen har identifierat principen om ersättning för kostnaderna för kommunernas tilläggsskyldigheter, som förutsätter full ersättning för de merkostnader som orsakas av att kommunernas uppgifter och skyldigheter utvidgas. Utskottet anser det vara nödvändigt att statsrådet ser till att ersättningen för eventuella merkostnader också i praktiken realiserar i enlighet med finansieringsprincipen och att det säkerställs att en tillräcklig laddnings- och distributionsinfrastruktur utvecklas också med hjälp av finansiering. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande där

riksdagen förutsätter att statsrådet redan före den halvtidsutvärdering som avses i propositionen ser till att kommunernas finansieringsprincip genomförs också i praktiken och dessutom genom tillräckliga stödåtgärder och andra behövliga åtgärder säkerställer att rena och energieffektiva fordon kan användas för de ändamål som avses i propositionen också på de områden där det inte uppstår laddnings- och distributionsinfrastruktur på marknadsvillkor (utskottets förslag till utlåtande 2).

Betänkande KoUB 16/2021 rd

DETALJMOTIVERING

1 §. Lagens syfte. Utskottet preciserar ordalydelsen i paragrafen för att förtydliga lagens tillämpningsområde så att det i paragrafen talas om upphandlande enheter som avses i upphandlingslagstiftningen. Ändringen motsvarar regleringens syfte.

4 §. Definitioner. Utskottet preciserar den finska definitionen av upphandlande enhet. Ändringen motsvarar propositionens syfte och ändrar inte innehållet i definitionen. Den svenska texten påverkas inte. Dessutom gör utskottet en teknisk korrigerings i bestämmelsehänvisningen i paragrafens 10 punkt.

12 §. Den upphandlande enhetens annonseringsskyldighet. Utskottet har gjort tekniska korrigeringar i paragrafhänvisningarna i 2 mom.

17 §. Styrning och uppföljning. Utskottet preciserar ordalydelsen i 2 mom. så att det i bestämmelsen klart framgår vem som har den egentliga rapporteringsskyldigheten och vem som har skyldighet att bistå vid rapporteringen.

20 §. Ikraftträdande. Utskottet stryker lagens ikraftträdandedatum som onödigt. Det rapporterade ministeriet fastställer tidpunkten för lagens ikraftträdande i samband med att lagen stadfästs.

21 §. Övergångsbestämmelsen. Utskottet stryker kopplingen till ett visst datum i övergångsbestämmelsen och ersätter den med formuleringen ”innan lagen träder i kraft”.

Bilaga 1. Utskottet korrigerar hänvisningarna till paragrafer i rubriken till bilagan så att de gäller de rätta paragraferna.

Bilaga 2. Utskottet korrigerar hänvisningarna till paragrafer i rubriken till bilagan så att de gäller de rätta paragraferna.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 70/2021 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Riksdagen godkänner två uttalanden. (Utskottets förslag till uttalanden)

Betänkande KoUB 16/2021 rd

Utskottets ändringsförslag

Lag

om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

De upphandlande enheterna ska vid upphandling av fordon och trafik tjänster upphandla miljö-
vänliga och energieffektiva fordon i enlighet med vad som föreskrivs i denna lag.

Genom denna lag genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Finland ska säkerställa att den för varje medlemsstat fastställda minimiandelen miljövänliga och energieffektiva fordon uppfylls för Finlands del vid upphandling av fordon och trafik tjänster.

2 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafik tjänster.

Denna lag tillämpas på avtal om upphandling av fordon och trafik tjänster och koncessioner om upphandling av trafik tjänster i enlighet med lagen om offentlig upphandling och koncession (1397/2016, *upphandlingslagen*) och lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (1398/2016, *försörjningslagen*) samt på avtal om upphandling av trafik tjänster i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (*trafikavtalsförordningen*). Kraven i denna lag tillämpas på sådana avtal som ingås av en upphandlande enhet och gäller upphandlingar av fordon och trafik tjänster och vars värde motsvarar minst de EU-tröskelvärden som anges i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG, artikel 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG, artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG)

Betänkande KoUB 16/2021 rd

nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 och artikel 8.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner.

I fråga om upphandlingar av trafik tjänster enligt 2 mom. tillämpas denna lag endast på sådana avtal om upphandling av tjänster som konkurrensutsätts med följande beteckningar enligt den gemensamma terminologin vid offentlig upphandling (CPV):

- 1) 60112000-6 Kollektivtrafik på väg
- 2) 60130000-8 Passagerartransport på väg för särskilda ändamål
- 3) 60140000-1 Icke-reguljär passagerartransport
- 4) 90511000-2 Sophämtning
- 5) 60160000-7 Posttransport på väg
- 6) 60161000-4 Pakettransporter
- 7) 64121100-1 Postutdelning
- 8) 64121200-2 Paketutlämning

3 §

Begränsning av lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas inte på följande fordon som avses i fordonslagen (82/2021):

1) fordon i kategori M1 (personbil) enligt 20 § 2 mom. 1 punkten som särskilt tillverkats eller konverterats för att ha plats för en eller flera personer som färdas sittande i sin rullstol medan fordonet är i vägtrafik,

2) fordon i kategori M3 (buss) enligt 20 § 2 mom. 2 punkten där det inte utöver sittplatser finns en yta som är avsedd för ståplatspassagerare,

3) fordon i kategori L enligt 21 §,

4) traktorer enligt 22 §,

5) motorredskap enligt 23 §,

6) räddningsbilar, polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon enligt 30 §,

7) ambulanser enligt 31 §,

8) utryckningsfordon enligt 32 §,

9) likbilar enligt 35 §.

Denna lag tillämpas inte heller på fordon som utformats och tillverkats eller anpassats för att användas endast av väpnade styrkor eller Brottsförklaringsmyndigheten, fordon som utformats och tillverkats för att användas i huvudsak på byggarbetsplatser, vid stembrott, i hamnar eller på flygplatser, eller fordon som är avsedda för snöplogning.

4 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den avses med

1) *upphandlande enhet* upphandlande enheter enligt 5 § i upphandlingslagen och 5 § i försörjningslagen samt de behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen som avses i 181 § i lagen om transportservice (320/2017),

Betänkande KoUB 16/2021 rd

2) *första upphandlingsperioden* den tidsperiod som börjar den 2 augusti 2021 och slutar den 31 december 2025,

3) *andra upphandlingsperioden* den tidsperiod som börjar den 1 januari 2026 och slutar den 31 december 2030,

4) *upphandling av fordon* köp, hyrning, leasing och avbetalningsköp av motorfordon för vägtransporter,

5) *upphandling av trafik tjänster* upphandling av trafik tjänster enligt 2 § 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice,

6) *gemensam terminologi vid offentlig upphandling(CPV)* det referenssystem som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002 om en gemensam terminologi vid offentlig upphandling (CPV) och i kommissionens förordning (EG) nr 213/2008 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002 om en gemensam terminologi vid offentlig upphandling (CPV) samt av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG respektive 2004/18/EG om förfaranden vid offentlig upphandling, när det gäller revidering av CPV,

7) *personbil och lätt nyttofordon* fordon i kategori M1 (personbil) enligt 20 § 2 mom. 1 punkten i fordonslagen, fordon i kategori N1 (paketbil) enligt 20 § 2 mom. 3 punkten i fordonslagen samt fordon i kategori M2 enligt 20 § 2 mom. 2 punkten i fordonslagen,

8) *lastbil* fordon i kategori N2 och N3 (lastbil) enligt 20 § 2 mom. 4 punkten i fordonslagen,

9) *buss* fordon i kategori M3 enligt 20 § 2 mom. 2 punkten i fordonslagen som tillhör definitionerna i artikel 3 punkt 2 och 3 underkategorin I eller A i Europaparlamentets och rådets förordning (EY) N:o 661/2009,

10) *utsläpp vid verklig körning(RDE)* sådana utsläpp som orsakar luftföroreningar och som anmäls i ett intyg om överensstämmelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU 2018/858 om godkännande av marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

5 §

Förhållande till annan lagstiftning

I fråga om upphandlingsförfaranden som gäller offentlig upphandling av fordon och trafik tjänster iakttas utöver denna lag också vad som föreskrivs i de författningar som nämns i 2 § 2 mom.

Betänkande KoUB 16/2021 rd

2 kap.

Miljö- och energieffektivitetskrav som gäller fordon

6 §

Krav som gäller personbilar och lätta nyttofordon

Miljövänliga och energieffektiva personbilar och lätta nyttofordon får under den första upphandlingsperioden ha koldioxidutsläpp på högst 50 gram koldioxid per kilometer, angivet i enlighet med de typgodkännandekrav som gällde enligt den vid tidpunkten för den första registreringen gällande EU-lagstiftningen. Dessutom får fordonets utsläpp vid verklig körning (RDE) vara högst 80 procent av de utsläppsgränser som ska tillämpas enligt bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, eller efterföljande författningar till den förordningen.

Miljövänliga och energieffektiva personbilar och lätta nyttofordon får under den andra upphandlingsperioden ha koldioxidutsläpp på noll gram koldioxid per kilometer, angivet i enlighet med de typgodkännandekrav som gällde enligt den vid tidpunkten för den första registreringen gällande EU-lagstiftningen.

7 §

Krav som gäller lastbilar

Miljövänliga och energieffektiva lastbilar är fordon som under den första och andra upphandlingsperioden använder sådana alternativa bränslen som definieras i artiklarna 2.1 och 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Till de bränslen som nämns i 1 mom. hör inte sådana bränslen som enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor är förenade med hög risk för indirekt ändrad markanvändning och som framställs ur råvaror vars produktionsområde i betydande utsträckning utvidgats till mark med stora kollager.

När det är fråga om ett fordon som använder sådana flytande biobränslen eller syntetiska eller paraffiniska bränslen som avses i 1 mom. får det i bränslet inte blandas vanliga fossila bränslen.

8 §

Krav som gäller bussar

Miljövänliga och energieffektiva bussar (M3) är bussar i kategori M3 som under den första och andra upphandlingsperioden använder sådana alternativa bränslen som definieras i artiklarna 2.1 och 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

Betänkande KoUB 16/2021 rd

Till de bränslen som nämns i 1 mom. hör inte sådana bränslen som enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor är förenade med hög risk för indirekt ändrad markanvändning och som framställs ur råvaror vars produktionsområde i betydande utsträckning utvidgats till mark med stora kollager.

När det är fråga om ett fordon som använder sådana flytande bibränslen eller syntetiska eller paraffiniska bränslen som avses i 1 mom. får det i bränslet inte blandas vanliga fossila bränslen.

En utsläppsfri buss i kategori M3 är ett fordon som inte har en bränslemotor eller som har en bränslemotor med koldioxidutsläpp på högst ett gram koldioxid per kilometer, angivet i enlighet med de typgodkännandekrav som gällde enligt den vid tidpunkten för den första registreringen gällande EU-lagstiftningen.

3 kap.

Upphandlande enheters skyldighet att vid upphandling av fordon och trafik tjänster anskaffa miljövänliga och energieffektiva fordon

9 §

Minimiandelar som gäller personbilar och lätta nyttofordon

Den upphandlande enheten ska säkerställa att minst 38,5 procent av det totala antalet personbilar och lätta nyttofordon som under den första och andra upphandlingsperioden anskaffats genom upphandling av fordon och använts för genomförande av tjänster som anskaffats genom upphandling av trafik tjänster är sådana miljövänliga och energieffektiva fordon som definieras i 6 §.

Den minimiandel som nämns i 1 mom. tillämpas inte på kommunernas upphandling. Kommunerna ska säkerställa att minst en minimiandel enligt den regionala fördelning som anges i bilaga 1 av det totala antalet personbilar och lätta nyttofordon som under den första och andra upphandlingsperioden anskaffats genom upphandling av fordon och använts för produktion av tjänster som anskaffats genom upphandling av trafik tjänster är sådana miljövänliga och energieffektiva personbilar och lätta nyttofordon som definieras i 6 §.

10 §

Minimiandelar som gäller upphandling av lastbilar

Den upphandlande enheten ska säkerställa att minst 9 procent under den första upphandlingsperioden och minst 15 procent under den andra upphandlingsperioden av det totala antalet lastbilar som anskaffats genom upphandling av fordon och använts för genomförande av tjänster som anskaffats genom upphandling av trafik tjänster är sådana miljövänliga och energieffektiva fordon som definieras i 7 §.

Den minimiandel som nämns i 1 mom. tillämpas inte på kommunernas upphandling. Kommunerna ska säkerställa att minst en minimiandel enligt den regionala fördelning som anges i bilaga 2 av det totala antalet lastbilar som anskaffats genom upphandling av fordon och använts för genomförande av tjänster som anskaffats genom upphandling av trafik tjänster under den första upphandlingsperioden är sådana miljövänliga och energieffektiva fordon som definieras i 7 §.

Betänkande KoUB 16/2021 rd

11 §

Minimiandelar som gäller upphandling av bussar

Den upphandlande enheten ska säkerställa att minst 41 procent under den första upphandlingsperioden och minst 59 procent under den andra upphandlingsperioden av det totala antalet bussar i kategori M3 som anskaffats genom upphandling av fordon och använts för produktion av tjänster som anskaffats genom upphandling av trafik tjänster är sådana miljövänliga och energieffektiva fordon som definieras i 8 §. Fordon i kategori M2 enligt 20 § 2 mom. 2 punkten i fordonslagen som använts vid upphandling av busstjänster räknas till de minimiandelar som gäller bussar i kategori M3.

De i bilaga 3 specificerade, i 181 § i lagen om transportservice (320/2017) avsedda behöriga vägtrafikmyndigheterna enligt trafikavtalsförordningen ska dessutom säkerställa att minst den andel som anges i bilaga 3 av andelen fordon som anskaffats genom upphandling av fordon och använts för produktion av tjänster som anskaffats genom upphandling av trafik tjänster under den första och andra upphandlingsperioden är utsläppsfria bussar i kategori M3 enligt definitionen i 8 §.

12 §

Den upphandlande enhetens annonseringsskyldighet

Den upphandlande enheten ska vid upphandling enligt denna lag i en sådan annons i efterhand som avses i 58 § 1 mom. 6 punkten i upphandlingslagen och 62 § 1 mom. 7 punkten i försörjningslagen uppge det totala antalet fordon som anskaffats genom upphandling av fordon och använts för genomförande av tjänster som anskaffats genom upphandling av trafik tjänster samt den vid upphandlingen förverkligade andelen sådana miljövänliga och energieffektiva fordon som avses i 6–8 § i denna lag uttryckt i antal.

Den upphandlande enheten ska sända sådana annonser i efterhand som gäller upphandlingskontrakt för publicering i enlighet med 58 § 5 mom. i upphandlingslagen och 62 § 4 mom. i försörjningslagen. I fråga om enskilda upphandlingskontrakt som ingås utifrån ett ramavtal enligt 42 § i upphandlingslagen eller 45 § i försörjningslagen eller ett dynamiskt inköpssystem enligt 49 § i upphandlingslagen eller 52 § i försörjningslagen kan den upphandlande enheten dock alternativt sända annonser i efterhand för publicering även i samlad form inom 30 dagar från utgången av upphandlingsperioden.

13 §

Upphandling hos en inköpscentral

Den upphandlande enheten ska säkerställa att minimiandelarna enligt denna lag uppfylls när den anskaffar fordons- eller trafik tjänster hos en inköpscentral eller anskaffar fordons- eller trafik tjänster med hjälp av ett upphandlingskontrakt som ingåtts av en inköpscentral, med hjälp av ett ramavtal enligt 42 § i upphandlingslagen eller 45 § i försörjningslagen som ingåtts av en inköpscentral eller med hjälp av dynamiska inköpssystem enligt 49 § i upphandlingslagen eller 52 § i försörjningslagen som drivs av en inköpscentral.

Betänkande KoUB 16/2021 rd

14 §

Annan gemensam upphandling

Upphandlande enheter får komma överens om att genomföra specifika upphandlingar av fordon eller trafiktjänster gemensamt. De upphandlande enheter som deltar i upphandlingen ska säkerställa att de minimiandelar som anges i denna lag uppfylls.

15 §

Beräkning av de minimiandelar som gäller en upphandlande enhet

De minimiandelar som anges i denna lag ska vara uppfyllda för varje upphandlande enhet. Vid beräkningen jämförs andelen miljövänliga och energieffektiva fordon uttryckt i antal med det totala antalet fordon som anskaffats genom sådan upphandling av fordon och det totala antalet fordon som använts för genomförande av tjänster som anskaffats genom sådan upphandling av trafiktjänster som hör till denna lags tillämpningsområde.

Om den upphandlande enheten anskaffar fordon eller trafiktjänster hos en inköpscentral i enlighet med 13 § eller som annan gemensam upphandling enligt 14 §, räknas för att varje upphandlande enhets minimiandel ska uppfyllas den upphandlande enhetens egen andel miljövänliga och energieffektiva fordon uttryckt i antal.

4 kap.

Särskilda bestämmelser

16 §

Tillsynsmyndighet

Transport- och kommunikationsverket har till uppgift att utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag samt de bestämmelser och myndighetsföreskrifter som har utfärdats med stöd av den samt över uppfyllandet av de minimiandelar som gäller miljövänliga och energieffektiva fordon.

17 §

Styrning och uppföljning

Den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av verksamhet som avses i denna lag ankommer på kommunikationsministeriet. Kommunikationsministeriet ska före utgången av 2024 bedöma konsekvenserna av de differentierade minimiandelarna enligt bilagorna I, II och III och behövliga ändringar i minimiandelarna för den andra upphandlingsperioden.

Kommunikationsministert ansvarar för rapportering till kommissionen. Transport- och kommunikationsverket bistår vid rapporteringen till kommissionen om uppfyllandet av kraven i denna lag.

Betänkande KoUB 16/2021 rd

18 §

Vite

Om den upphandlande enheten bryter mot annonseringsskyldigheten enligt 12 §, kan Transport- och kommunikationsverket ålägga enheten att avhjälpa sitt fel eller sin försummelse. Beslutet kan förenas med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen (1113/1990).

19 §

Sökande av ändring i tillsynsmyndighetens beslut

Omprövning får begäras i beslut som avses i denna lag. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Vid sökande av ändring i ett beslut som gäller föreläggande och utdömande av vite tillämpas dock det som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

20 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den augusti 2021.

Genom denna lag upphävs lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon (1509/2011).

21 §

Övergångsbestämmelse

Denna lag tillämpas inte på upphandlingar i fråga om vilka en upphandlingsannons har publicerats **innan lagen träder i kraft** eller, om en sådan annons inte avses bli sänd, på upphandlingar i fråga om vilka den upphandlande enheten har inlett upphandlingsförfarandet före den dagen.

Betänkande KoUB 16/2021 rd

Bilagor

Bilaga 1

I lagens 9 § moment 2 avsedda regionala minimiandelar miljövänliga och energieffektiva personbilar och lätta nyttofordon enligt 6 §.

Områden	Första upphandlingsperioden	Andra upphandlingsperioden
<i>Stader</i>		
Esbo	50 %	50 %
Helsingfors	50 %	50 %
Tavastehus	50 %	50 %
Joensuu	50 %	50 %
Jyväskylä	50 %	50 %
Kouvola	50 %	50 %
Kuopio	50 %	50 %
Lahtis	50 %	50 %
Villmanstrand	50 %	50 %
Uleåborg	50 %	50 %
Björneborg	50 %	50 %
Rovaniemi	50 %	50 %
Seinäjoki	50 %	50 %
Tammerfors	50 %	50 %
Åbo	50 %	50 %
Vasa	50 %	50 %
Vanda	50 %	50 %
<i>Kommuner som hör till landskapet</i>		

Betänkande KoUB 16/2021 rd

Södra Karelen	35 %	35 %
Egentliga Tavastland	35 %	35 %
Mellersta Finland	35 %	35 %
Kymmenedalen	35 %	35 %
Birkaland	35 %	35 %
Päijänne-Tavastland	35 %	35 %
Satakunta	35 %	35 %
Nyland	35 %	35 %
Egentliga Finland	35 %	35 %
Södra Österbotten	20 %	20 %
Södra Savolax	20 %	20 %
Kajanaland	20 %	20 %
Mellersta Österbotten	20 %	20 %
Lappland	20 %	20 %
Österbotten	20 %	20 %
Norra Karelen	20 %	20 %
Norra Österbotten	20 %	20 %
Norra Savolax	20 %	20 %

Bilaga 2

I lagens 10 § moment 2 avsedda regionala minimiandelar miljövänliga och energieffektiva lastbilar enligt 7 §

Alueet	Första upphandlingspe-rioden	Andra upphandlingspe-rioden
<i>Stader</i>		
Esbo	15 %	21 %
Helsingfors	15 %	21 %
Tavastehus	15 %	21 %
Joensuu	15 %	21 %
Jyväskylä	15 %	21 %
Kouvola	15 %	21 %
Kuopio	15 %	21 %

Betänkande KoUB 16/2021 rd

Lahtis	15 %	21 %
Villmanstrand	15 %	21 %
Uleåborg	15 %	21 %
Björneborg	15 %	21 %
Rovaniemi	15 %	21 %
Seinäjoki	15 %	21 %
Tammerfors	15 %	21 %
Åbo	15 %	21 %
Vasa	15 %	21 %
Vanda	15 %	21 %
<i>Kommuner som hör till landska-</i>		
<i>pet</i>		
Södra Karelen	5 %	10 %
Egentliga Tavastland	5 %	10 %
Mellersta Finland	5 %	10 %
Kymmenedalen	5 %	10 %
Birkaland	5 %	10 %
Päijänne-Tavastland	5 %	10 %
Satakunta	5 %	10 %
Nyland	5 %	10 %
Egentliga Finland	5 %	10 %
Södra Österbotten	0 %	5 %
Södra Savolax	0 %	5 %
Kajana	0 %	5 %
Mellersta Österbotten	0 %	5 %
Lappland	0 %	5 %
Österbotten	0 %	5 %
Norra Karelen	0 %	5 %
Norra Österbotten	0 %	5 %
Norra Savolax	0 %	5 %

Betänkande KoUB 16/2021 rd

Bilaga 3

Minimiandelar som gäller upphandlingar av bussar enligt 11 § moment 2

Regionala upphandlande enheter	Första upphandlingspe-rioden	Andra upphandlingspe-rioden
<i>Behöriga vägtrafikmyndigheter</i>		
Samkommunen Helsingforsre- gionens trafik inom det område som bildas av kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo, Sjun- deå, Tusby och Vanda	35 %	60 %
Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kan- gasala, Lempäälä, Nokia, Ori- vesi, Pirkkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar	15 %	25 %
Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar	15 %	25 %
Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Itis, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar	5 %	10 %
Jyväskylä stad inom det område som kommunerna Jyväskylä, Laukaa och Muurame bildar	5 %	10 %
Uleåborgs stad inom det område som kommunerna Ii, Kempele, Limingo, Lumijoki, Muhos, Tyr- nävä och Uleåborg bildar	5 %	10 %

Betänkande KoUB 16/2021 rd

Utskottets förslag till uttalanden

1. *Riksdagen förutsätter att statsrådet från första början noga följer upp regleringens konsekvenser i synnerhet i fråga om konsekvenserna för glesbygden och de företag som deltar i anbudsförfaranden och vid behov börjar se över regleringen i god tid redan före den halvtidsöversyn av regleringen som avses i propositionen.*
2. *Riksdagen förutsätter att statsrådet redan före den halvtidsutvärdering som avses i propositionen ser till att kommunernas finansieringsprincip genomförs också i praktiken och dessutom genom tillräckliga stödåtgärder och andra behövliga åtgärder säkerställer att rena och energieffektiva fordon kan användas för de ändamål som avses i propositionen också på de områden där det inte uppstår laddnings- och distributionsinfrastruktur på marknadsvillkor.*

Helsingfors 15.6.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniaainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Kari Tolvanen saml
medlem Paula Werning sd
ersättare Mikko Ollikainen sv

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

Betänkande KoUB 16/2021 rd Reservation

RESERVATION

Motivering

Syftet med den nya lagen är att öka andelen utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i upphandlingen av fordon och trafik tjänster inom offentlig sektor. Med lagen genomförs EU-kraven på offentlig upphandling av rena fordon. Lagen ska gälla fordon och tjänster som köps via offentlig upphandling, bland annat skolskjuts, avfallsinsamling, busstjänster inom lokaltrafiken och FPA:s transporter. Lagen träder i kraft i augusti 2021 och medverkar till att nå regeringsprogrammets mål att halvera utsläppen från trafiken fram till 2030. Lagstiftningen bidrar dessutom till att det i fordonsparken finns allt fler utsläppsnåla och utsläppsfria fordon. Användningen av fossila bränslen minskar och användningen av alternativa bränslen, exempelvis el, gas och biodrivmedel, ökar.

Likaså har minimikraven i den nya lagen delats in i tre olika fordonskategorier: person- och paketbilar, lastbilar och bussar. Vidare finns det två upphandlingsperioder, 2021–2025 och 2026–2030. Kraven ska gälla upphandling av fordons- och trafik tjänster inom offentlig sektor, såsom statens ämbetsverk och affärsverk samt kommunerna. De ska tillämpas när den upphandlande enheten köper, hyr, har leasingavtal, avbetalar på eller köper vissa trafik tjänster. Direktivet gäller endast nya upphandlingar.

Sannfinländarnas utskottsgrupp anser fortfarande att det i sig är bra att bilbestånd i vårt land förnyas och blir klimatanpassade. Trots det understryker vi fortfarande att den här reformen inte ska genomföras till varje pris, och framför allt inte så att kostnaderna för medborgarnas rörlighet stiger och blir betydligt högre än i dag. Å andra sidan fördömer vi starkt i egenskap av utskottsgrupp att landets gröna vänsterregering fortfarande kräver en strängare tolkning av lagen och direktivet än direktivet självt.

Vi anser också att det måste tas hänsyn till att kostnaderna för alternativa drivkrafter för närvarande är klart högre än för traditionella förbränningsmotorer och att det är inte helt lätt att ladda bilar, särskilt inte i yrkesmässig trafik. I propositionen konstateras det också att andelen miljövänliga och energieffektiva fordon som motsvarar definitionen och används som taxibilar sammantaget är under en procent i dag. Enligt vår utskottsgrupp är det därför klart att kraven på flera drivkrafter redan under den första perioden blir en stor fråga vid upphandling av personbilstransporter och därmed kommer att försvåra verksamheten för branschföretagarna. Redan nu är det ett centralt problem på taximarknaden att säkerställa smidiga laddningsmöjligheter under passen för bilar som drivs med alternativa drivkrafter. Problematiken accentueras ytterligare i både glesbygden och landsbygdspräglade regioner, där omställningarna är mycket långa.

Som utskottsgrupp vill vi dessutom påminna om att inte bara bristen på laddningsinfrastruktur är ett problem, utan att också möjligheterna att använda bilen och därmed också företagarens ekonomi kan bli ett problem, även om det går att sköta enskilda skolskjutsar med elbil. Ett särdrag i taxitrafiken är att transportmaterielen måste röra sig när det finns behov av det och inte när tekniken gör det möjligt, i fråga om elbilar alltså laddningsläget.

Betänkande KoUB 16/2021 rd
Reservation

Avslutningsvis vill vi ännu en gång påminna om att Finland i sin roll av mönsterelev höjer EU-gränsen och även därmed orsakar företagen oskäligen anskaffningskostnader. Som grupp ser vi således inte att de krav som nu ställs kommer att uppfyllas vid offentlig upphandling utan att upphandlingarna och deltagandet i dem försvåras avsevärt. Man bör också i övrigt komma ihåg det faktum att regeringen redan har höjt bränslepriserna, vilket också både har försämrat och ätit upp sektorföretagarnas konkurrenskraft.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Helsingfors 15.6.2021

Sheikki Laakso saf
Jouni Kotiaho saf