**Betänkande KoUB 16/2021 rd– RP 70/2021 rd**

# 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*

Utlåtande har lämnats av
- grundlagsutskottet GrUU 21/2021 rd
- miljöutskottet MiUU 10/2021 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, Samkommunen Helsingforsregionens trafik
- chefsjurist Katariina Huikko, Finlands Kommunförbund
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- verkställande direktör Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- verksamhetsledare Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry
- chef för lag- och rådgivningstjänster Jenni Välimäki, Suomen Taksiliitto ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av
- försvarsministeriet
- Försvarsmakten

Klart
5.3

- 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
- Biltrafikens Arbetsgivareförbund rf
- Finlands näringsliv rf.

## PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att det stiftas en ny lag om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster: Den avses ersätta 2011 års lag om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon.

Genom den föreslagna lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon med ändringar. Syftet med direktivet är att för medlemsstaterna fastställa bindande minimiandelar för offentlig upphandling av utsläppsfria och utsläppssnåla 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 utsläppssnåla fordon i offentlig upphandling. I lagen föreskrivs det om procentuella minimiandelar för de upphandlande enheterna för utsläppsfria och utsläppssnåla 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 om upphandlingen i efterhand uppge andelarna utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Tillsynsmyndigheten är Transport- och kommunikationsverket.

Lagen avses träda i kraft den 2 augusti 2021.

## UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

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

*(2)* Utskottet välkomnar propositionens mål att genom offentlig upphandling främja omställningen avseende drivkraft inom fordonsparkens och bidra till att påskynda övergången mot utsläppssnål och klimatneutral trafik. Utskottet instämmer i miljöutskottets synpunkt i utlåtande MiUU 10/2021 rd att offentlig upphandling spelar en viktig roll för att främja målen inom klimat- och miljöpolitiken. Utskottet anser att propositionen också kan bidra till 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 propositionen enligt uppgift fullt ut beaktat den flexibilitet och de nationella undantag som det direktiv som ska genomföras möjliggör. Utskottet anser det också motiverat att regeringen har strävat efter att uppställa krav med beaktande av regionala särdrag, såsom tillgången till laddningsinfrastruktur, kommunernas ekonomiska ställning, tillgången till taxitjänster och regionala skillnader i fråga om transportavstånden.

*Vissa aspekter som framkommit under behandlingen. (4)* Utfrågade sakkunniga har fört fram att uppnåendet av målen i propositionen 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 följa och utvärdera propositionens konsekvenser 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)* Utfrågade sakkunniga har framfört en önskan om att regleringen inte ska gälla serviceavtal med kort giltighetstid. Enligt erhållen utredning möjliggör det direktiv som genomförs genom propositionen emellertid inte en sådan avgränsning av tillämpningsområdet. Utskottet påpekar ändå att bestämmelserna endast omfattar upphandlingar som överstiger EU:s gränsvärde, vilket innebär att upphandlingar med lågt värde inte omfattas av tillämpningsområdet för lagförslaget.

*(6)* Under utskottsutfrågningen har sakkunniga lyft fram att det finns utmaningar när det gäller tillgången på rena och energieffektiva fordon, särskilt när det gäller personbilar och lätta nytto-

fordon. Enligt erhållen utredning styrs fordonens energiprestanda i EU genom att det för fordonstillverkarna fastställs bindande $CO_2$-gränsvärden, som styr produktionen mot tillverkning av energieffektiva fordon. Enligt inkommen utredning från det rapporterande ministeriet har de alternativa drivkrafternas andel av de första registreringarna av personbilar ökat avsevärt, och i och med de $CO_2$-gränsvärden som fastställts för biltillverkarna förutspås också utbudet av elbilar öka mycket kraftigt på 2020-talet.

*(7)* Det har under utfrågningen av sakkunniga framkommit oklarheter om vilken miniminivå för skyldigheterna som ska tillämpas på samkommunernas och de kommunägda bolagens upphandlingar. Enligt uppgift har definitionen av kommunernas upphandling preciserats i specialmotiveringen till den föreslagna 9 §. 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 meddelat ett avgörande den 4 maj 2021 (HFD:2021:57) om Folkpensionsanstaltens upphandlingsförfaranden för transporter. Domstolen ansåg att det är fråga om ett tjänsteupphandlingskontrakt. Med avseende på den aktuella proposition innebär det att Folkpensionsanstaltens transporter direkt hör till tillämpningsområdet för det direktiv som nu genomförs och att det således med avvikelse från vad som sägs i propositionsmotiven inte är fråga om ytterligare nationell reglering.

*Betydelsen av laddnings- och distributionsinfrastruktur. (9)* Miljöutskottet betonade i sitt utlåtande laddningsnätverkets avgörande 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 sakkunnigutfrågningen har det också betonats att de kostnader som laddningsinfrastrukturen kräver är en väsentlig 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 emellertid tydliga brister i denna infrastruktur i många regioner. I princip byggs laddningsinfrastrukturen på marknadsvillkor i de regioner där det finns efterfrågan på att använda sådan infrastruktur. Enligt inkommen utredning stöds utvecklingen av en offentlig laddningsinfrastruktur med offentliga medel i regioner där laddningsstationer annars inte skulle öppnas. Enligt uppgifter 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 gäller en kommun där det inte finns någon laddningsstation 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 och energieffektiva fordon. Därför föreslår utskottet att riksdagen godkänner det uttalande vars innehåll framgår nedan.

*Kostnader som föranleds av propositionen. (11)* I sitt utlåtande om propositionen (GrUU 21/2021 rd) noterade grundlagsutskottet att kommunerna till följd av 121 § 2 mom. i grundlagen ska tryggas tillräckliga ekonomiska förutsättningar att fullgöra sina förpliktelser när uppgifter differentieras. Enligt grundlagsutskottet ska kommunikationsutskottet när kommunernas uppgifter differentieras i enlighet 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)* Propositionen lyfter i relativt stor utsträckning fram kostnadseffekterna och andra konsekvenser samt presenterar kalkyler som hänför sig till dem. Vissa utfrågade sakkunniga har dock bedömt att de kostnader som regleringen medför sannolikt blir högre än vad som uppskattats i propositionen. Genom att fastställa regionala minimiandelar har man i propositionen strävat efter att minska utmaningarna i anslutning till långa avstånd, tillgången till taxitjänster och bland annat lokal brist på laddningsinfrastruktur. Eventuellt stigande materielpriser kompenseras delvis av enligt uppskattning minskande 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 mer än enligt bedömningarna, ska kommunerna i efterhand få ersättning för dessa kostnader. Enligt uppgift kan frågan granskas senare genom att man jämför hur kostnaderna utvecklats i områden med olika målnivåer. Uppskattningen av kostnadsökningen görs på riksnivå och ersättningen betalas på basis av kommunernas statsandelar enligt finansieringsprincipen.

*(14)* Kommunikationsutskottet konstaterar att man i propositionen har accepterat 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 realiseras 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 halvtidsöversyn 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 inom de områden där det inte uppstår laddnings- och distributionsinfrastruktur på marknadsvillkor (Utskottets förslag till uttalande 2).***

## DETALJMOTIVERING

**1 §. Lagens syfte.** Utskottet preciserar ordalydelsen i paragrafen för att förtydliga lagens tillämpningsområde på så sätt att det i paragrafen talas om upphandlande enheter i enlighet med 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 korrigering i laghänvisningen i 10 punkten.

**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 av 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 föredragande ministeriet bestämmer tidpunkten för lagens ikraftträdande i samband med att lagen stadfästs.

**21 §. Övergångsbestämmelse.** 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)***

***Utskottets ändringsförslag***

# Lag

## om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

**Allmänna bestämmelser**

1 §

*Lagens syfte*

De upphandlande enheterna ska vid upphandling av fordon och trafiktjänster upphandla miljövänliga 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 trafiktjänster.

2 §

*Lagens tillämpningsområde*

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

Denna lag tillämpas på avtal om upphandling av fordon och trafiktjänster och koncessioner om upphandling av trafiktjänster 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 trafiktjänster 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 trafiktjänster 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)

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 trafiktjänster 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 Brottspåföljdsmyndigheten, fordon som utformats och tillverkats för att användas i huvudsak på byggarbetsplatser, vid stenbrott, 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),

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 trafiktjänster* upphandling av trafiktjänster 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 och 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 trafiktjänster iakttas utöver denna lag också vad som föreskrivs i de författningar som nämns i 2 § 2 mom.

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.

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.

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 trafiktjänster 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 trafiktjänster 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 trafiktjänster 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 trafiktjänster 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 trafiktjänster under den första upphandlingsperioden är sådana miljövänliga och energieffektiva fordon som definieras i 7 §.

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 trafiktjänster 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 trafiktjänster 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 trafiktjänster 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 trafiktjänster hos en inköpscentral eller anskaffar fordons- eller trafiktjänster 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.

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.

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

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 ~~2 augusti~~ 202~~1~~.

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.

*Bilagor*
*Bilaga 1*
I lagens 9 § 2 mom. avsedda regionala minimiandelar miljövänliga och energieffektiva personbilar och lätta nyttofordon enligt 6 §

| Områden | Första upphandlingsperioden | Andra upphandlingsperioden |
|---|---|---|
| *Städer* | | |
| 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 % |
| | | |
| *Kommuner som hör till landskapet* | | |
| 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 §

| Områden | Första upphandlingsperioden | Andra upphandlingsperioden |
|---|---|---|
| *Städer* | | |
| Esbo | 15 % | 21 % |
| Helsingfors | 15 % | 21 % |
| Tavastehus | 15 % | 21 % |
| Joensuu | 15 % | 21 % |
| Jyväskylä | 15 % | 21 % |
| Kouvola | 15 % | 21 % |
| Kuopio | 15 % | 21 % |
| 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 % |

| | | |
|---|---|---|
| *Kommuner som hör till landskapet* | | |
| 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 % |
| Kajanaland | 0 % | 5 % |
| Mellersta Österbotten | 0 % | 5 % |
| Lappland | 0 % | 5 % |
| Österbotten | 0 % | 5 % |
| Norra Karelen | 0 % | 5 % |
| Norra Österbotten | 0 % | 5 % |
| Norra Savolax | 0 % | 5 % |

*Bilaga 3*
Minimiandelar som gäller upphandlingar av bussar enligt 11 § moment 2

| Regionala upphandlande enheter | Första upphandlingsperioden | Andra upphandlingsperioden |
|---|---|---|
| *Behöriga vägtrafikmyndigheter* | | |
| Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo, Sjundeå, Tusby och Vanda | 35 % | 60 % |

| | | |
|---|---|---|
| Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, 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, Tyrnävä och Uleåborg bildar | 5 % | 10 % |

---

***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 halvtidsöversyn 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 inom de områden där det inte uppstår laddnings- och distributionsinfrastruktur på marknadsvillkor.*

**Betänkande KoUB 16/2021 rd**

Helsingfors 15.6.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen 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.

## Reservation

## Motivering

Syftet med den nya lagen är att öka andelen utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i upphandlingen av fordon och trafiktjänster inom den offentliga sektorn. Med lagen genomförs EU-kraven på offentlig upphandling av rena fordon. Lagen ska gälla fordon och tjänster som köps via offentlig upphandling, bland annat skolskjutsar, avfallsinsamling, busstjänster inom lokaltrafiken och FPA:s transporter. Lagen träder i kraft i augusti 2021 och bidrar till uppnåendet av regeringsprogrammets mål att halvera utsläppen från trafiken fram till 2030. Lagstiftningen bidrar dessutom till att det i fordonsparken finns allt fler utsläppssnåla 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, 2.8.2021—2025 och 2026—2030. Kraven ska gälla upphandling av fordons- och trafiktjänster 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 trafiktjänster. Direktivet gäller endast nya upphandlingar.

Sannfinländarnas utskottsgrupp anser fortfarande att det i sig är bra att bilbestånd i vårt land förnyas och klimatanpassas. Trots det understryker vi fortfarande att den här reformen inte ska genomföras till varje pris, framför allt inte så att kostnaderna för medborgarnas rörlighet stiger och blir betydligt högre än i dag. Samtidigt fördömer vi starkt i egenskap av utskottsgrupp att landets rödgröna regering 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 är 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 landsbygdsliknande regioner, där det tar kännbart lång tid att förflytta sig.

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.

Avslutningsvis vill vi ännu en gång påminna om att Finland i sin roll av mönsterelev höjer EU-gränsen och därmed orsakar företagarna oskäliga 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 av konkurrenskraften hos företagarna i branschen.

***Förslag***

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Helsingfors 15.6.2021

Sheikki Laakso saf
Jouni Kotiaho saf