

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

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta (COM(2017) 653 final) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 19 päivänä joulukuuta 2017

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Liikenneneuvos Saara Jääskeläinen

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMI-
NISTERIÖMUISTIO
19.12.2017

EU/2017/1627

**EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI PUHTAI-
DEN JA ENERGIAITEHOKKAIDEN TIELIIKENTEEN MOOTTORIAJONEUVOJEN
EDISTÄMISESTÄ ANNETUN DIREKTIIVIN 2009/33/EY MUUTTAMISESTA
(COM(2017) 653 FINAL)****1 Tausta**

Euroopan komissio julkaisi 31 päivänä toukokuuta 2017 ensimmäisen osan laajasta maantielikennettä koskevasta paketista. Paketin osana julkaistut lainsäädäntöehdotukset koskivat maantielikenteen markkinoillepääsyä ja sosiaalisia kysymyksiä, liikenteen hinnoittelua sekä raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen seurantaa ja raportointia. Paketin toisena osana komissio julkaisi 8 päivänä marraskuuta 2017 ehdotukset yhdistettyjen kuljetusten yhteisistä säännöistä ja kansainvälisistä linja-autokuljetuksista annettujen sääntöjen muuttamisesta sekä tieliikenteen päästöjen vähentämisestä.

Osana maantielikennepakettia komissio antoi 8 päivänä marraskuuta 2017 ehdotuksen (COM(2017) 653 final) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energia-
tehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta. Ehdotus on osa niitä toimia, joilla pannaan täytäntöön vuonna 2016 annettu ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia”, jonka tavoitteita on vähentää tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoihin verrattuna sekä merkittävästi vähentää ilman epäpuhtauspäästöjä.

EU ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet Pariisin ilmastopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä EU:n tasolla vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Päästövähennystavoite jaetaan EU:ssa päästökauppasektorin ja sen ulkopuolelle jäävien sektoreiden ns. taakanjakosektorin välillä siten, että taakanjakosektorin päästöjä vähennetään yhteensä 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Taakanjakosektorin päästöistä liikenne muodostaa merkittävän päästölähteen ja liikenteen päästövähennystoimilla on keskeinen rooli EU:n asettamien tavoitteiden saavuttamiseksi. Vuonna 2015 EU:ssa tieliikenteen päästöistä 73 prosenttia aiheutui henkilö- ja pakettiautoista.

Komissio antoi 20 päivänä heinäkuuta 2016 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sitovista kasvihuonekaasupäästöjen vähennysvelvoitteista jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030 (COM(2016) 482 final; jäljempänä ”taakanjakoehdotus”). Jäsenvaltioiden kesken taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteet jaetaan siten, että kansalliset päästövähennystavoitteet määritellään suhteellisesti perustuen asukasta kohden laskettuun bruttokansantuotekriteeriin. Päästövähennysvelvoitteet vaihtelevat 0–40 prosentin välillä. Suomelle on esitetty 39 prosentin päästövähennysvähennysvelvoite vuodelle 2030. Liikennesektori vastaa Suomessa n. 40 prosentista taakanjakosektorin päästöistä ja on sen perusteella keskeisessä roolissa vähennystavoitteen saavuttamisen kannalta. Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteestä. Tieliikenteen päästöistä noin 58 prosenttia aiheutuu henkilöliikenteestä, 37 prosenttia paketti- ja kuorma-autoista ja loput linja-autoista, moottoripyöristä sekä muista kulkuneuvoista.

Suomessa hallitus hyväksyi marraskuussa 2016 kansallisen energia- ja ilmastostrategian vuoteen 2030. Energia- ja ilmastostrategian mukaan liikenteen päästöjä vähennetään vuoteen 2030 mennessä noin 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Päästövähennystoimenpiteet kohdistetaan erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin. Autokannan uusiutumiselle ja vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymiselle liikenteessä on energia- ja ilmastostrategiassa laskettu varsin suuri paino. Autokantaan liittyvillä toimilla tavoitellaan lähes miljoonan tonnin päästövähennystä, kun koko liikennesektorin päästövähennystavoite on noin 3 miljoonaa tonnia. Jotta näin suureen päästövähennykseen päästäisiin, tulisi autokannan Suomessa uusiutua huomattavasti nykyistä nopeammin, ja uusien autojen keskimääräisten CO₂-päästöjen tulisi pudota vuoden 2020 tasosta noin 30 % vuoteen 2030 mennessä. Sähköautoja tulisi Suomen kansallisten tavoitteiden mukaan olla vähintään 250 000 kappaletta (eli noin 10 % kaikista liikennekäytössä olevista autoista) ja kaasuautoja vähintään 50 000 kappaletta vuonna 2030.

Julkisen sektorin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoilla on oma tärkeä roolinsa Suomen autokannan uusiutumisessa. Julkisen sektorin osuus uusien henkilöautojen hankinnoista ei ole suuri, esimerkiksi vuonna 2016 se oli noin 1 %, mutta julkisen sektorin autohankinnat voivat toimia näkyvänä esimerkkinä muille auton ostajille. Julkisen sektorin ajoneuvohankintojen arvoksi on aiemmin arvioitu noin 50 miljoonaa euroa vuosittain. Lisäksi julkinen sektori vaikuttaa liikennemarkkinoihin joukkoliikennettä ja muita julkisia liikennepalveluita tilaamalla. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan talousarviomäärärahoihin on tuettu suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä vuosittain noin 10 miljoonalla eurolla ja muuta joukkoliikennettä noin 38 miljoonalla eurolla. Kunnat käyttivät bussiliikenteen suoriin ostoihin vajaa 260 miljoonaa euroa sekä tilausliikenteeseen noin 80 miljoonaa euroa vuonna 2015 (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2015).

Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat huhtikuussa 2009 direktiivin 2009/33/EY puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä. Direktiivissä edellytetään, että tieliikenteen ajoneuvojen julkisissa hankinnoissa otetaan huomioon ajoneuvojen elinkaarenaikaiset energia- ja ympäristövaikutukset. Tällä tavoin pyritään edistämään puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen markkinoita sekä vähentämään hiilidioksidin ja ilmansaastepäästöjä ja parantamaan energiatehokkuutta. Suomessa direktiivi on täytäntöönpantu lailla (laki 2011/1509 ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa).

Puhtaiden ajoneuvojen direktiivistä vuonna 2015 tehty jälkiarviointi kuitenkin osoitti, että direktiivissä on vakavia puutteita. Julkiset elimet eivät keskimäärin käytä julkisia hankintoja niin hyvin, että ne auttaisivat nopeuttamaan puhtaiden ajoneuvojen käyttöönottoa. Jälkiarvioinnissa havaittiin direktiivin muotoiluun liittyviä puutteita esimerkiksi sen soveltamisalan laajuudessa ja siinä annetuissa määritelmissä. Ajoneuvojen hankintaan liittyvät säännökset nykydirektiivissä ovat joko epämääräisiä (tekniset eritelmät) tai liian monimutkaisia (ulkoisten vaikutusten muuntaminen rahaksi).

2 Ehdotuksen tavoite ja pääasiallinen sisältö

Direktiiviehdotuksen yleisenä tavoitteena on lisätä puhtaiden eli vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuutta julkisissa hankinnoissa ja siten vähentää liikenteen kokonaispäästöjä ja parantaa kilpailukykyä ja kasvua liikenteen alalla. Julkiset hankinnat ovat olennaisia kysyntää edistäviä toimenpiteitä. Tämä koskee myös raskaita hyötyajoneuvoja, joille ei vielä ole olemassa EU-tasolla asetettuja, autovalmistajia koskevia lakisääteisiä vaatimuksia (CO₂-raja-arvoja). Direktiiviä tarkistamalla huolehditaan siitä, että direktiivi kattaa kaikki

merkitykselliset hankintakäytännöt, että siinä annetaan selkeitä ja pitkälle ajalle ulottuvia signaaleja markkinoille ja että sen säännökset ovat entistä yksinkertaisempia ja tehokkaita.

Tarkistuksella laajennetaan direktiivin soveltamisalaa. Direktiivin 3 artiklassa esitetty direktiivin soveltamisala ulotetaan koskemaan muitakin hankintamuotoja kuin ostaminen eli ajoneuvon leasing-vuokraaminen, vuokraaminen tai osamaksukauppa. Soveltamisalaan otetaan myös julkiset palveluhankintasopimukset, jotka koskevat maanteitse suoritettavia joukkoliikennepalveluita, matkustajien erikoismaantiekuljetuksia, tilausmatkustajaliikenteen palveluita sekä linja-autojen ja linja-autojen kaukoliikenteen vuokrausta kuljettajan kanssa näitä koskevien liitteessä lueteltujen yhteisen hankintasanaston koodien mukaisesti.

Direktiiviehdotuksessa määritellään ajoneuvojen yhdistettyjen hiilidioksidi- ja ilmansaaste-päästöjen pohjalta ns. ”puhdas ajoneuvo”. Direktiiviehdotuksen mukaan puhtaita ajoneuvoja ovat kevyet hyöty-ajoneuvot, joiden CO₂ –päästöt vuonna 2025 ovat enintään 25 (M1- ja M2 –luokan ajoneuvoilla) – 40 g/km (N1 –luokan ajoneuvoilla). Vuonna 2030 nämä päästörajat tiukkenevat nolnaan kaikilla kevyillä hyötyajoneuvoilla. Muiden kuin CO₂-päästöjen osalta ajoneuvo katsotaan puhtaaksi ajoneuvoksi, jos ajoneuvojen ”todelliset” päästöt (”real driving emissions”) ovat enintään 80 % auton ilmoitetuista päästöistä vuonna 2025. Vuoden 2030 RDE-lukuja ei ole arvioitu.

Raskaan kaluston osalta (M3, N2, N3 ajoneuvot) ajoneuvo katsotaan puhtaaksi, jos ne voivat liikenteessä hyödyntää joko sähköä, vetyä tai maa- tai biokaasua (nesteytettyä tai paineistettuna). Komission ehdotuksen mukaan myös raskaalle kalustolle annettaisiin ajoneuvojen CO₂-päästöihin pohjautuvat hankinnan raja-arvot sen jälkeen, kun niitä koskevat hiilidioksidipäästörajat on vahvistettu EU:n tasolla. Tarkistetun direktiivin nojalla olisi mahdollista hyväksyä delegoituja säädöksiä tähän liittyen.

Direktiiviehdotuksessa vahvistetaan jäsenvaltiokohtaiset vähimmäishankintatavoitteet, jotka perustuvat direktiivissä annettuun määritelmään ja raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa vaihtoehtoihin polttoaineisiin, kunnes delegoitu säädös on hyväksytty. Tavoitteet ovat linjassa jäsenmaille ehdotettujen taakanjakotavoitteiden kanssa, ts. ne maat, jotka ovat saaneet kunnianhimoisia taakanjakotavoitteita, saavat myös korkeampia minimitalavoitteita julkisen sektorin puhtaille ajoneuvohankinnoille. Suomen tavoitteeksi ehdotetaan 35 % vuonna 2025 ja vuonna 2030.

Direktiivin 10 artiklaa muutetaan lisäämällä siihen jäsenvaltioille asetettavia raportointivelvollisuuksia ja saattamalla komission raportointivelvollisuudet linjaan jäsenvaltioiden raportointin kanssa siten, että vuonna 2023 annetaan välikertomus ja vuonna 2026 täysimittainen kertomus vuoden 2025 tavoitteiden toteuttamisesta ja sen jälkeen kertomus kolmen vuoden välein. Rahallisen arvon määrittämismenetelmä (artikla 6) poistetaan

3 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde toissijaisuusperiaatteeseen

Ehdotuksen oikeusperustana on SEUT 192(1), ja se hyväksytään tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä.

Ehdotukseen sovelletaan toissijaisuusperiaatetta, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Komission mukaan ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen, koska sen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin. Ilmastomuutos on rajat ylittävä ongelma, jonka johdosta ilmastotoimien koordinointi EU: tasolla on tarpeen ja näin ollen EU:n toimet ovat toissijaisuusperiaatteen mukaisia. Lisäksi vaikka ilman saastuminen on pääosin paikallinen kaupunkien ongelma, sii-

hen voidaan puuttua tehokkaammin, jos viranomaiset voivat tukeutua parhaaseen käytettävissä olevaan puhtaaseen teknologiaan. Sisämarkkinoiden ansiosta niiden on helpompi toimia näin. Ilman saastumisen kustannukset ovat peruste yhteistyölle ja toimille kaikilla hallinnon tasoilla.

Valtioneuvosto katsoo, että asetusehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

4 Ehdotuksen vaikutukset

4.1 Komission vaikutusarviointi

Ehdotukseen liittyy vaikutusarviointi (SWD/2017/0366 final) ja siitä tehty tiivistelmä (SWD/2017/0367 final).

Päivitetyn direktiivin odotetaan vähentävän hiilidioksidin, typen oksidien ja hiukkasten (PM10) päästöjä ja pienentävän päästöihin liittyviä ympäristökustannuksia (2,2 miljardilla eurolla vuosina 2020–2035 hankittujen ajoneuvojen elinkaaren aikana). Direktiivin ansiosta voitaneen luoda arviolta 6 700 uutta työpaikkaa vuosina 2020–2030 ja teollisuus pystynee kasvattamaan tulojaan 4,2 miljardilla eurolla kaudella 2020–2035. Hankintakustannusten oletetaan kasvavan vuosina 2020–2035 noin 2,2 miljardia euroa. Hallintokustannusten puolestaan odotetaan pienenevän koko arviointikaudella (vuoteen 2035 asti) hiukan eli 2,4 miljoonaa euroa.

Nettokustannussäästöjen arvioidaan vuosina 2020–2035 olevan noin 4,2 miljardia euroa perusskenaarioon verrattuna, mikä kertoo laajemmistakin sosioekonomisista (yritysten tulojen kasvu, työpaikkojen syntyminen) ja ympäristöhyödyistä (hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöjen väheneminen).

Komission vaikutusarvion mukaan vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn jäävät kevyiden hyötyajo-neuvojen osalta suhteellisen vaatimattomiksi, kun otetaan huomioon, että julkisten hankintojen osuus ajoneuvohankinnoista on kokonaisuutena pieni. Vuokra- ja leasingyritykset joutuvat mukauttamaan ajoneuvokantaansa, mitä toisaalta helpottaa kustannusten kiihtyvä pienentyminen ajoneuvomarkkinoilla. Niiden odotetaan siirtävän kustannukset asiakkaille, mikä vaikuttaa myönteisesti niiden toimintakustannuksiin. Raskaiden hyötyajoneuvojen kohdalla hyötävät vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen pienet ja keskiuuret valmistajat, kun taas tavanomaisia ajoneuvoja toimittavat pk-yritykset joutuvat mukauttamaan toimintaansa. Linja-autojen markkinoilla kysynnästä tulee selkeää ja pitemmälläkin aikavälillä ennustettavaa, mikä tukee alan kilpailukykyä. Kun investoinnit lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin ja sähköverkkoihin lisääntyvät, myös kasvu paranee.

4.2 Vaikutukset kansalliseen lainsäädäntöön

Direktiivi 2009/33/EY on Suomessa pantu täytäntöön lailla 1509/2011 (laki ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa). Laki tulee uudistaa päivitetyn direktiivin mukaiseksi.

4.3 Vaikutukset Suomen kuntiin ja muihin julkisen sektorin toimijoihin

Komission vaikutusarvioinnin mukaan uudistettu direktiivi tulee jonkin verran lisäämään julkisen sektorin hankintakustannuksia. Toisaalta entistä energiatehokkaammat ajoneuvot kuluttavat vähemmän polttoainetta, jolloin säästöjä syntyy niiden käyttökuluissa. Suomessa on arvioitu, että esimerkiksi sähköbussi tulee perinteistä dieselbussia edullisemmaksi jo nykyisillä, (korkeilla) hankintahinnoilla, jos sopimuskausi on riittävän pitkä (noin 10 vuotta). Hankinta-

hintojen odotetaan lisäksi lähitulevaisuudessa laskevan, mikä lyhentää vaadittavan takaisinmaksuajan pituutta.

Komission vaikutusarvioinnin mukaan uudistettu direktiivi vähentää liikenteen hiilidioksidin, typen oksidien ja hiukkasten (PM10) päästöjä sekä näihin liittyviä ympäristökustannuksia. Parantunut ilmanlaatu ja kaupunkiympäristö voi vaikuttaa positiivisesti ihmisten terveyteen ja sitä kautta pienentää kuntien terveyssektorin kustannuksia.

Raskaan kaluston osalta (paikallisen) biokaasun käytön kasvaminen voi vaikuttaa positiivisesti alueen elinkeinoelämään, talouteen ja työllisyyteen.

5 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta tieliikennettä koskevista asioista.

6 Ehdotuksen valmistelu

EU:n komissio toteutti voimassa olevan direktiivin (2009/33/EY) jälkiarvioinnin vuonna 2015. Jälkiarvioinnissa todettiin, ettei direktiivi ole edistänyt puhtaiden, energiatehokkaiden ajoneuvojen julkisia hankintoja. Julkisilla hankinnoilla on ollut vain vähän vaikutusta puhtaiden ajoneuvojen käyttöönottoon EU:n markkinoilla eikä näin ollen kuin erittäin vähän vaikutusta kasvihuonekaasu- ja ilmansaastepäästöjen vähentämiseen. Niillä ei ole myöskään ollut näkyvää vaikutusta alan kilpailukykyyn tai kasvuun.

Komissio järjesti olemassa olevaan direktiiviin liittyvän julkisen kuulemisen 19.12.2016 – 24.3.2017. Kuulemisessa vahvistui tarve tarkistaa direktiiviä: enemmistö antoi tukensa sille, että direktiivin soveltamisalaa laajennetaan ja että direktiiviin lisätään määritelmä ja toimenpiteitä koskevia vähimmäisvaatimuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö ja eräät muut suomalaiset toimijat (VTT, HSL, Neste ja Teknologiateollisuus ry) osallistuivat tähän kuulemiseen.

7 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja kansallinen käsittely

Neuvostossa ehdotuksen käsittelystä vastaa intermodaalityöryhmä.

Käsittelystä Euroopan parlamentissa ei ole vielä tarkempaa tietoa.

U-kirjeluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen EU-liikennejaoston (EU 22) ja EU-ympäristöjaoston (EU 23) kirjallisessa menettelyssä.

8 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että EU:n tasolla hyväksytään tehokkaita toimia liikennesektorin päästöjen vähentämiseksi. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että nolla- ja vähäpäästöisille autoille on direktiiviehdotuksessa määritelty selkeät raja-arvot ja että niiden osuuksille kaikista hankinnoista on asetettu minimitalvoitteet. Ottaen huomioon Suomen tulevan taakanjakotavoitteen vuodelle 2030, valtioneuvosto katsoo, että nolla- ja vähäpäästöisten autojen 35 % osuus kaikista julkisista hankinnoista vuosina 2025 ja 2030 on oikeansuuntainen.

Valtioneuvosto kiinnittää huomiota nolla- ja vähäpäästöisten henkilö- ja pakettiautojen määritelmään. ”Puhtaan ajoneuvon” määrittely puhtaasti ”tank to wheels” –päästön (eli ns. pako-putkenpää –päästön) kautta rajaa esimerkiksi biokaasulla ja muilla kestävästi tuotetuilla biopolttoaineilla toimivat henkilö- ja pakettiautot kokonaan pois ”puhtaiden” ajoneuvojen piiristä. Valtioneuvosto katsoo, että tämä on ristiriidassa paitsi Suomen kansallisten, myös komission omien tavoitteiden kanssa, joiden mukaan biokaasun ja muiden biopolttoaineiden käyttöä liikenteessä tulisi lisätä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan direktiiviehdotuksen jatkovalmistelussa tulisi pyrkiä siihen, että biokaasun ja erilaisilla korkeaseosbiopolttoaineilla toimivat autot huomioitaisiin puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä.

Valtioneuvosto katsoo, että edistyneiden biopolttoaineiden huomioiminen direktiiviehdotuksessa olisi tärkeää erityisesti raskaan kaluston kohdalla. Raskaissa ajoneuvoissa edistyneillä biopolttoaineilla, kuten esimerkiksi uusiutuvalla dieselillä, voidaan päästä merkittäviin päästövähennyksiin. Valtioneuvosto pitääkin tärkeänä, että jatkovalmistelussa löydetään keinot edistyneiden biopolttoaineiden laajemmalle huomioimiselle raskaan kaluston puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä.

Valtioneuvosto katsoo, että direktiivin soveltamisalan laajentaminen esitetyllä tavalla on tarkoituksenmukaista, jotta soveltamisala kattaisi kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt. Suomen kansallisessa laissa (joukkoliikennelain mukaiset) julkiset palveluhankinnat oli sisällytetty lain soveltamisalaan jo lain tullessa voimaan vuonna 2011.

Valtioneuvosto katsoo, että rahallisen arvon määrittämismenetelmän (artiklan 6) poistaminen on tarkoituksenmukaista, kun haetaan entistä yksinkertaisempaa tapaa vaikuttaa julkisiin hankintoihin. Rahallisen arvon määrittämismenetelmää ei Suomessa ole tiettävästi käytetty muutamaa poikkeustapausta lukuun ottamatta. Valtioneuvosto katsoo kuitenkin, että kustannustehokkuus (tietyllä maksuajalla) tulee säilyttää keskeisenä kriteerinä hankinnoista päätettäessä. Valtioneuvosto katsoo, että eri käyttövoimavaihtoehtojen sisällyttäminen ”puhtaan ajoneuvon” määritelmään on keskeistä juuri kustannustehokkuuden näkökulmasta.