

## **Ympäristövaliokunta**

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

**Liikenne- ja viestintävaliokunnalle**

### **JOHDANTO**

#### *Vireilletulo*

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (HE 70/2021 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- neuvotteleva virkamies Eleonoora Eilittä, liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöneuvos Petteri Katajisto, ympäristöministeriö
- juristi Vilja Juvonen, Kansaneläkelaitos
- johtava lakimies Katariina Huikko, Suomen Kuntaliitto
- kehittämisspäälikkö Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto
- laki- ja neuvontapalveluiden päälikkö Jenni Välimäki, Suomen Taksiliitto ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Suomen luonnonsuojeluliitto ry

### **VALIOKUNNAN PERUSTELUT**

#### *Yleistä*

Hallituksen esityksessä ehdotetulla lailla pannaan täytäntöön muutettu direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä, jonka tavoitteena on lisätä nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa. Ympäristövaliokunta on tarkastellut esitystä toimialansa kannalta ja kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomiota seuraaviin näkökohtiin.

Direktiivissä määritellään puhdas ajoneuvo ja asetetaan prosentuaaliset vähimmäishankintatavoitteet näiden ajoneuvojen palveluille ja hankinnoille kahdelle hankinta-ajanjaksolle. Ensimmä-

## Valiokunnan lausunto YmVL 10/2021 vp

mäinen hankinta-ajanjakso on vuosille 2021—2025 ja toinen vuosille 2026—2030. Tavoitteena ensimmäisenä hankinta-ajanjaksona on, että 38,5 % kaikista uusista henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvo- ja palveluhankinnoista on puhtaita. Linja-autojen ajoneuvo- ja palveluhankinnoista 41 % tulee olla puhtaita ja kuorma-autojen hankinnoista 9 %. Toisen hankinta-ajanjakson tavoitteena vastaavat osuudet ovat 38,5 %, 59 % ja 15 %.

Puhtaaksi henkilöautoksi ja kevyeksi hyötyajoneuvoksi katsotaan ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana enintään 50 CO<sub>2</sub> g/km päästöinen ajoneuvo eli käytännössä ladattavat hybridit, täyssähköautot ja vetyautot. Toisen hankinta-ajanjakson aikana vaatimus on 0 CO<sub>2</sub> g/km eli käytännössä ainoastaan täyssähköauto ja vetyauto täyttävät vaatimukset. Kuorma-autohankinnoissa (N2 ja N3) puhtaaksi ajoneuvoksi luokitellaan ajoneuvo, joka kulkee 100-prosenttisesti jakeluinfrastruktuuriin määritelmän mukaisella vaihtoehtoisella polttoaineella eli biopolttoaineella, sähköllä, kaasulla tai vedyllä. Myös ladattavien hybridien katsotaan täyttävän puhtaan ajoneuvon määritelmän. Linja-autojen (M3) hankinnoissakin puhtaaksi ajoneuvoksi luokitellaan ajoneuvo, joka kulkee 100-prosenttisesti biopolttoaineella, sähköllä, kaasulla tai vedyllä. Lisäksi on asetettu erillinen alavaatimus, jonka mukaan täyssähköbussseja tulee olla puolet hankittavista puhtaista ajoneuvoista.

Ympäristövaliokunta pitää hallituksen esitystä kannatettavana. Valiokunta on johdonmukaisesti korostanut julkisten hankintojen tärkeää roolia ilmasto- ja ympäristöpolitiikan tavoitteiden edistämässä<sup>1</sup>. Julkinen sektori vaikuttaa liikennemarkkinoihin joukkoliikennettä ja muita julkisia liikennepalveluja hankkimalla ja edistää siten puhtaan kaluston ja sen tarvitseman infrastruktuurin eli latausasemien kehittymistä. Vähäpäästöisten ajoneuvojen ja palvelujen hankintakustannukset ovat vielä fossiilisia korkeammat, mutta käyttökustannukset ovat matalammat. Myös hankintakustannusten on arvioitu pian alenevan samantasoisiksi vanhan kaluston kanssa, sillä päästövaatimukset ohjaavat ajoneuvojen valmistajia erityisesti sähköautojen tuotantoon.

Liikennettä koskevia julkisia hankintoja koskevat tavoitteet on sisällytetty ns. fossiilittoman liikenteen tiekarttaan eli valtioneuvoston 6.5.2021 hyväksymään periaatepäätökseen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Tiekartta sisältää hallitusohjelman tavoitteiden mukaisesti toimenpiteet liikenteen päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä ja polun päästöttömään liikenteeseen vuonna 2045. Liikenteen päästöillä on suuri merkitys, sillä ne vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 % päästökaupan ulkopuolisen, ns. taakanjakosektorin päästöistä. Suomen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2019 olivat yhteensä noin 11,1 Mtn CO<sub>2</sub>-ekv. Noin 94 % kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Tieliikenteen päästöistä noin 54 % aiheutuu henkilöautoista, noin 41 % paketti- ja kuorma-autoista ja loput linja-autoista, moottoripyöristä, mopoista ja muista liikenteen moottoriajoneuvoista.

Fossiilisten polttoaineiden kulutusta liikenteessä pyritään pienentämään monipuolisesti erilaisin toimin, joista tärkeä on siirtyminen sähkön käyttöön. Tavoitteena on, että vuonna 2030 jäljelle jäävästä polttoaineen kulutuksesta vähintään 30 % katetaan uusiutuvilla polttoaineilla kuten kes-

---

<sup>1</sup> Esimerkiksi YmVL 4/2018 vp ja YmVL 20/2018 vp, Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta.

## Valiokunnan lausunto YmVL 10/2021 vp

täivistä raaka-aineista tuotetuilla nestemäisillä biopolttoaineilla, biokaasulla ja mahdollisesti myös vedyllä ja/tai vedystä valmistetuilla ns. sähköpolttoaineilla<sup>2</sup>. Valiokunta pitää tärkeänä teknologianeutraalia sääntelytapaa päästöjen vähentämisessä.

### *Vaikutukset päästöihin ja kustannuksiin*

Hallituksen esityksen päästövähennysvaikutukseksi on arvioitu osana liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennustetta 0,02 milj. t CO<sub>2</sub>. Ympäristövaliokunta korostaa, että erityisesti kaupunkien bussi- ja logistiikkaliikenteen sähköistäminen vähentää samalla merkittävästi niistä aiheutuvaa melua ja paikallisia hiukkaspäästöjä. Lisäksi sähköbussi on jo nykyisellä hintatasolla perinteistä dieselbussia elinkaarikustannuksiltaan edullisempi 7—10 vuoden tarkasteluajanjaksoilla. Myös kaasukäyttöisen kaluston osalta on kysymys kypsästä teknologiasta, jonka hankinta- ja käyttökustannukset ovat jo arvioitavissa. Kokemukset muutamista keskisuurista kaupungeista osoittavat myös biokaasubussit ja -jäteautot kokonaisuutena huomattavan edullisiksi.

Valiokunta toteaa, että hallituksen esityksen valmistelussa on hyödynnetty direktiivin mahdollistama liikkumavara ja lähtökohtaisesti vaatimukset ovat direktiivin mukaisia, eivät sitä kunnianhimoisempia. Hallituksen esityksessä on otettu hyvin huomioon alueelliset erityispiirteet kuten esimerkiksi latausinfra saatavuus, kuntien taloudellinen asema sekä eroavaisuudet kuljetusten pituuksissa. Yleisellä tasolla direktiivin täytäntöönpano ei tule aiheuttamaan suuria haasteita, sillä joukkoliikenneviranomaisten omat tavoitteet ovat yhteenlaskettuna selvästi direktiivin vaatimuksia tiukempia. Haasteita joko puhtaiden ajoneuvojen kokonaistavoitteen ja erityisesti sähköisten linja-autojen alatavoitteen saavuttamisessa on alueellisesti eräissä keskisuurissa kaupungeissa. Myöskään jätekuljetusten osalta suuria muutoksia ei aiheudu, sillä kilpailutuksissa edellytetään jo nyt biokaasua käyttövoimana, minkä lisäksi dieselkäyttöisissä kuorma-autoissa voidaan sellaisenaan hyödyntää uusiutuvaa dieseliä, mikäli sitä on alueellisesti saatavilla.

Linja-autojen osalta joukkoliikenneviranomaisten omien tavoitteiden arvioidaan ylittävän koko maan tasolla selvästi direktiivin vaatimukset. Suuremmilla kaupunkiseuduilla vuonna 2020 toteutetuissa kilpailutuksissa erityisesti sähköisten linja-autojen osuus on jo korkea osaltaan sähköisten linja-autojen matalien käyttökustannusten vuoksi. Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä kustannusvaikutuksia myöskään kuorma-autojen palveluhankintoihin. Niiden vuosittaiset hankintamäärät sekä valtion että kuntien virastojen kohdalla jäävät muutama kappaleeseen. Lisäksi koska velvoitteet voi täyttää myös käyttämällä biodieseliä fossiilisen dieselin sijaan, eivät vaatimukset välttämättä lisää hankinta- vaan polttoainekustannuksia.

Kustannusvaikutusten on arvioitu voivan jakautua epätasaisesti siten, että joillakin alueilla esimerkiksi taksien kustannukset laskevat ja toisilla nousevat. Tätä on pyritty vähentämään eriyttämällä vähimmäistavoitteet alueellisiin erityispiirteisiin, kuten etäisyyksiin, taloudellisiin valmiuksiin, latauspisteiden saatavuuteen ja taksimarkkinoiden tilanteeseen perustuen. Valiokunta pitää alueellisiin eroihin perustuvien lähtökohtien huomioon ottamista perusteltuna. Valiokunta korostaa samalla, että esityksen aiheuttamaa kustannusten lisäystä esimerkiksi valtion virastojen kokonaiskustannuksiin vähentävät merkittävästi alentuvat polttoainekustannukset sähkökäyttöis-

---

2 Sähköpolttoaineilla tarkoitetaan vedestä erotetusta vedystä ja ilmakehästä kerätystä hiilidioksidista synteettien kautta valmistettua polttoainetta (synteettinen polttoaine tai sähköpolttoaine).

## Valiokunnan lausunto YmVL 10/2021 vp

ten ajoneuvojen osalta. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esimerkiksi Tukholman alueella sähkökäyttöisillä takseilla on hallituksen esityksessä mainitun tutkimuksen mukaan keskimäärin hiukan korkeampi tuottavuus ajettua tuntia kohden kuin polttomoottoritakseilla, vaikka tutkittujen sähkökäyttöisten taksien hankintahinta oli jopa kaksinkertainen polttomoottoriautoon verrattuna. Täyssähköautoon siirtymisen on siten arvioitu laskevan taksiliikennöitsijöiden polttoainekustannuksia noin 50—60 %:lla vertailukelpoiseen dieselautoon verrattuna.

Valiokunta toteaa, että sääntely koskee vain normaalissa syklissä tehtäviä uusia hankintoja, eikä toimivasta kalustosta näin luovuta ennenaikaisesti, mikä ei olisi ympäristön kannalta perusteltua. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että kuorma-autojen hankinnoissa ja linja-autohankinnoissa vähimmäisosuuden voi täyttää myös 100-prosenttisesti vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevalla kalustolla (7 ja 8 §).

### *Latausinfrastruktuuri ja neuvonta*

Valiokunta korostaa riittävän latausverkoston merkitystä liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta. Markkinaehtoista latausinfrastruktuuria on toistaiseksi rakentunut ja rakentuu pääasiallisesti niille alueille, joilla niiden käytölle on paljon kysyntää. Harvaan asutuille alueille latausinfrastruktuurin rakentaminen voi edellyttää esitettyä suurempaa tukea. Valiokunta pitää tärkeänä, että latausinfran rakentumista tuetaan riittävästi markkinavetoisen kehityksen ohella, jotta infran puutteista ei aiheudu hidastetta ajoneuvokannan uudistumiseen. Valiokunta korostaa tarvetta varmistua siitä, että fossiilittoman tiekartan mukainen rahoitus infraan toteutetaan ja sen riittävyttä tarkastellaan muutaman vuoden välein. Tiekartan mukaan sähköautojen latausinfran tukemiseen varataan 8,5 milj. euroa/vuosi eli yhteensä 34 milj. euroa vuosille 2022—2025. Tukisummasta 22 milj. euroa varataan suuritehoisten latauspisteiden rakentamiseen ja 12 milj. euroa sähköbussien ja muun raskaan kaluston latausinfran rakentamiseen. Tuen mitoituksen pohjana on käytetty noin 120 000 täyssähköauton määrää vuoteen 2025 mennessä. Tuella saadaan yhteensä noin 1 400 suuritehoista latauspistettä lisää, kun pisteiden määrä tällä hetkellä on noin 300.

Valiokunta pitää merkittävänä tiekartan linjauksia siitä, että tukien myöntämisessä otetaan huomioon myös alueellinen kattavuus niin, että hanke, joka sijoittuisi alueelle, jolla ei vielä ole julkista latauspistettä, saisi kilpailutuksessa lisäpisteitä. Linjausten mukaan paketti- ja kuorma-autojen osalta tulee järjestää mahdollisuus ladata autoja paitsi varikoilla myös siellä, missä lasteja tehdään tai puretaan, ja taksien lataamisen mahdollistamiseen tarkoituksenmukaisella tavalla on kiinnitettävä huomiota.

Teknologian ja markkinan nopean kehityksen johdosta valiokunta pitää olennaisena sitä, että esityksen mukaisen väliarvion yhteydessä vuonna 2024 tarkastellaan uudelleen alueellista jaottelua ja esitetään tarvittaessa muutoksia prosenttiosuuksiin ennen toisen hankinta-ajanjakson alkamista.

Valiokunta korostaa lopuksi osaamisen lisäämistä ja neuvontapalvelujen saatavuuden parantamista ja kannustaa yleisesti sisällyttämään ympäristötavoitteet osaksi strategista johtamista vähimmäishankintatavoitteiden saavuttamiseksi. Hankintaosaaminen on kehittynyt, mutta edelleen on tarvetta varmistua siitä, että hankintoihin on saatavilla myös ohjeita ja opastusta.

## **Valiokunnan lausunto YmVL 10/2021 vp**

### **VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS**

Ympäristövaliokunta esittää,

*että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 20.5.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Hannu Hoskonen kesk

varapuheenjohtaja Tiina Elo vihr

jäsen Petri Huru ps

jäsen Mai Kivelä vas

jäsen Hanna Kosonen kesk

jäsen Johan Kvarnström sd

jäsen Niina Malm sd

jäsen Mikko Ollikainen r

jäsen Mauri Peltokangas ps

jäsen Saara-Sofia Sirén kok

jäsen Hussein al-Tae sd

jäsen Katja Taimela sd

jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos

## **Valiokunnan lausunto YmVL 10/2021 vp Eriävä mielipide**

### **Eriävä mielipide**

#### **Perustelut**

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

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

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

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

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

**Valiokunnan lausunto YmVL 10/2021 vp**  
**Eriävä mielipide**

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

Lopuksi, kuten edellä on jo todettu, Suomen esiintyminen mallioppilaana nostaen EU:n määrittelemää rajaa aiheuttaa sekin kohtuuttomia hankintakustannuksia yrittäjille. Emme täten ryhmänä näe, että nyt esitetyt vaatimukset tulisivat toteutumaan julkisissa hankinnoissa ilman merkittävää hankintojen kilpailuttamisen ja siihen osallistumisen vaikeutumista. Samaten haluamme valiokuntaryhmänä myös muistuttaa siitä, että tämä nyt tehtävä muutos tuo kunnille huomattavia lisäkuluja, eikä hallitus ole esittämässä siihen kunnille lisärahaa.

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 20.5.2021

Mauri Peltokangas ps  
Petri Huru ps