

Luonnos

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

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista, joka korvaisi vuodelta 2011 olevan ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain.

Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä. Direktiivin tarkoituksena on asettaa jäsenmaille sitovat vähimmäisosuudet nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja julkisissa hankinnoissa. Direktiiviin perustuvan sääntelyn lisäksi ehdotettuun lakiin sisältyisi myös käyttöoikeussopimuksin hankittujen ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset.

Lailla pyritään edistämään liikenteen päästövähennyksiä kasvattamalla nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa. Laissa säädettäisiin hankintayksiköille prosentuaaliset vähimmäisosuudet nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja kahdelle hankinta-ajanjaksolle. Vähimmäisosuudet asetettaisiin kolmelle ajoneuvokategorialle: henkilö- ja pakettiautot, raskaat hyötyajoneuvot ja linja-autot. Kuntien vähimmäisosuudet eriytettäisiin alueellisten eroavaisuuksien huomioimiseksi. Hankintayksiköiden tulisi ilmoittaa hankintaa koskevassa jälki-ilmoituksessa osuudet nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja. Valvontaviranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan xx.xx.20xx.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Tausta .....	3
1.2 Valmistelu .....	3
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	5
3 Nykytila ja sen arviointi.....	7
3.1 Julkisten ajoneuvohankintojen nykytila .....	7
3.2 Julkisten taksipalveluhankintojen nykytila .....	7
3.3 Julkisten linja-autopalveluhankintojen nykytila.....	12
3.4 Julkisten raskaan kaluston palveluhankintojen nykytila .....	13
3.5 Kansallinen lainsäädäntö.....	14
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	16
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	16
4.2 Pääasialliset vaikutukset suorien ajoneuvohankintojen hankintakustannuksiin.....	17
4.3 Pääasialliset vaikutukset henkilöautokuljetusten hankintoihin .....	19
4.4 Pääasialliset vaikutukset linja-autopalveluiden hankintoihin .....	23
4.5 Pääasialliset vaikutukset raskaan kaluston palveluhankintoihin .....	25
4.6 Esityksen vaikutukset liikenteen päästöihin.....	26
4.7 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	27
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	27
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	27
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	28
6 Lausuntopalaute .....	28
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	29
Laki ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.....	29
<b>1 luku. Yleiset säännökset.</b> .....	29
<b>2 luku. Ajoneuvoja koskevat ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset.</b> .....	31
<b>3 luku. Hankintayksikön velvollisuus hankkia ympäristöystävällisiä ja     energiatehokkaita ajoneuvoja.</b> .....	33
8 Lakia alemman asteinen sääntely .....	39
9 Voimaantulo .....	39
10 Toimeenpano ja seuranta .....	39
11 Suhde muihin esityksiin.....	39
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	39
11.2 Suhde talousarvioesitykseen .....	39
12 Suhde perustuslakiin ja sääätämisyjärjestys .....	39
12.1 Kuntien tehtävien eriyttäminen .....	40
12.2 Soveltamisalan ulottaminen käyttöoikeussopimukseen .....	42
12.3 Esteettömien ajoneuvojen rajaaminen soveltamisalasta.....	42
12.4 Seuraamusmaksu.....	43
12.5 Elinkeinovapaus ja omaisuudensuoja.....	44
12.6 Sääätämisyjärjestys .....	45
VALITSE KOHDE.....	46

## **PERUSTELUT**

### **1 Asian tausta ja valmistelu**

#### **1.1 Tausta**

EU ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet Pariisin ilmastopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään EU:n tasolla vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Päästövähennystavoite jaetaan EU:ssa päästökaupasektorin 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. Liikenne aiheuttaa noin neljäsosan EU:n kasvihuonekaasupäästöistä ja on ainoa sektori missä päästöt ovat edelleen olleet kasvussa. Joulukuun 2020 Eurooppa-neuvostossa päämiehet sopivat 2030 päästövähennystavoitteen kiristämisestä 40 prosentista 55 prosenttiin. Ehdotukset päivitetyn tavoitteen viemisestä osaksi sektorilainsäädäntöä annetaan kesällä 2021.

Liikenteen päästöjä voidaan vähentää lisäämällä vaihtoehtoisten polttoaineiden osuutta, tehostamalla liikennejärjestelmän energiatehokkuutta sekä parantamalla ajoneuvojen energiatehokkuutta. Ajoneuvojen energiatehokkuuden tehostaminen on pitkälti EU-toimenpiteisiin painotuvaa. Ajoneuvojen energiatehokkuutta ohjataan EU:ssa asettamalla ajoneuvojen valmistajille sitovat CO<sub>2</sub> raja-arvot. Raja-arvot ohjaavat valmistamaan energiatehokkaampia ajoneuvoja. Energiatehokkaiden ajoneuvojen osuutta on myös pyritty kasvattamaan julkisten hankintojen kautta. 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 hiilidioksiidi- ja ilmansaastepäästöjä ja parantamaan energiatehokkuutta. Suomessa direktiivi on täytäntöön pantu lailla (laki 2011/1509 ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa). Direktiivi on kuitenkin jälkiarvioissa osoittautunut toimimattomaksi eikä täyttävän sille asetettua tavoitetta.

Komission arvion mukaan voimassa olevan direktiivi toimivuudessa on havaittu useampi puute, kuten että direktiivi ei ole edistänyt riittävästi puhtaiden ajoneuvojen julkisia hankintoja, puhtaiden ajoneuvojen markkinaosuudet ovat yhä pieniä, direktiivi vaikutukset CO<sub>2</sub>- ja pienhiukkaspäästöihin sekä liikenteen energiatehokkuuteen ovat jääneet pieniksi ja että direktiivi ei tue riittävästi EU:n kilpailukykyä ja kasvua. Osana liikenteen päästövähennyksiä tukevia toimenpiteitä komissio päätyi antamaan ehdotuksen direktiivin muuttamiseksi.

#### **1.2 Valmistelu**

##### *EU-säädöksen valmistelu*

Euroopan komissio antoi 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 maantieliikennepakettia komissio antoi 8 päivänä marraskuuta 2017 ehdotuksen (COM(2017) 653 final) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta. Direktiiviehdotuksesta annettiin U-kirjelmä (U 70/2017 vp) 19 päivänä joulukuuta 2017 ja jatkokirjelmä (UJ 15/2018 vp) 25 päivänä toukokuuta 2018.

Valtioneuvosto piti tärkeänä, että EU:n tasolla hyväksytään tehokkaita toimia liikennesektorin päästöjen vähentämiseksi. Valtioneuvosto piti hyvänä, että nolla- ja vähäpäästöisille autoille oli direktiiviehdotuksessa määritelty selkeät raja-arvot ja että niiden osuuksille kaikista hankinnoista oli asetettu minimimitavoitteet. Lisäksi valtioneuvoston näkemyksen mukaan direktiiviehdotuksen jatkokäsittelyssä tuli pyrkiä siihen, että biokaasun ja erilaisilla korkeaseosbiopolttoaineilla toimivat autot huomioitaisiin puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä. Biopolttoaineiden huomioiminen direktiiviehdotuksessa oli valtioneuvoston mukaan erityisen tärkeää raskaan kaluston kohdalla.

Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi asiasta lausunnot (LiVL 5/2018 vp ja LiVL 12/2018 vp). Valiokunta piti valtioneuvoston kantaa hyvin perusteltuna ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta piti hyvin perusteltuna ja kannatettavana myös valtioneuvoston kantaa siitä, että biokaasulla ja erilaisilla korkeaseosbiopolttoaineilla toimivat autot huomioitaisiin puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä. Lisäksi valiokunnan mielestä valtioneuvoston kanta raskaan kaluston osalta oli kannatettava. Jatkokirjelmän osalta liikenne- ja viestintävaliokunta korosti valtioneuvoston tavoin, että puhtaan ajoneuvon määritelmään tulee sisällyttää myös kestävät biopolttoaineet. Ympäristövaliokunta yhtyi lausunnoissaan (YmVL 4/2018 vp ja YmVL 20/2018 vp) valtioneuvoston kantoihin korostaen muun muassa julkisten hankintojen tärkeää roolia ilmasto- ja ympäristöpolitiikan tavoitteiden edistämisessä. Valiokunta nosti esiin lisäksi kestävien biopolttoaineiden roolin puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä. Myös ajoneuvokaluston riittävä markkinanäkymä nähtiin keskeiseksi riittävän lataus- ja kaasutankkausinfrastruktuurin varmistamiseksi.

Puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvohankintoja koskevasta direktiiviehdotuksesta saavutettiin epävirallinen sopu komission, Euroopan parlamentin ja neuvoston välisissä trilogi-neuvotteluissa 11 päivänä helmikuuta 2019. Euroopan parlamentti ja neuvosto allekirjoittivat direktiivin 20 päivänä kesäkuuta 2019 ja se julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 12 päivänä heinäkuuta 2019. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämä lainsäädäntö voimaan viimeistään 2 päivänä elokuuta 2021.

#### *Hallituksen esityksen valmistelu*

Hallituksen esityksen valmistelu käynnistettiin elokuussa 2019 liikenne- ja viestintäministeriössä. Lainsäädännön valmistelun tueksi asetettiin laaja-alainen työryhmä, joka toimeksiantona

oli arvioida eri vaihtoehtoja kansallisen lainsäädännön toteuttamisesta ottaen huomioon maantieteelliset eroavaisuudet sekä kustannustehokkuuden.<sup>1</sup> Työn tueksi tilattiin selvitys vaatimusten eriyttämisestä maantieteelliset eroavaisuudet huomioiden<sup>2</sup> ja perustuslakiselvitys<sup>3</sup>.

Valmistelun aikana kuultiin useita sidosryhmiä ja pyydettiin alustavia näkemyksiä direktiivin kansalliseen täytäntöönpanoon liittyen. Direktiivin mahdollistamien soveltamisalan poikkeuksiin liittyen liikenne- ja viestintäministeriö tapasi erikoisajoneuvoja hankkivia hankintayksiköitä. Direktiivin vaatimuksista ja sen vaikutuksista ajoneuvohankintoihin keskusteltiin puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen, Tullin, Rikosseuraamuslaitoksen, Poliisihallituksen ja Helsingin pelastuslaitoksen kanssa. Lisäksi tavattiin Finavia Oyj:n sekä Satamaliiton edustajia. Organisaatioilta pyydettiin kirjallisesti alustavia näkemyksiä direktiivin soveltamisalaan, mahdollisiin poikkeuksiin sekä vaatimusten vaikutuksiin liittyen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistelun yhteydessä myös tavannut työ- ja elinkeinoministeriön sekä kilpailu- ja kuluttavaviraston asiantuntijoita direktiivin ja hankintalainsäädännön liityntäkohtiin liittyen. Myös kilpailu- ja kuluttajavirastolta pyydettiin kirjallisesti alustavia näkemyksiä direktiivin kansalliseen täytäntöönpanoon ja erityisesti valvontaan liittyen. Valvontaan liittyviä kysymyksiä on myös työstetty Hansel Oyj:n sekä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

Soveltamisalan laajentamisesta koskemaan myös käyttöoikeussopimuksia keskusteltiin valmistelevan työryhmän kokousten lisäksi vielä erikseen sosiaali- ja terveysministeriön, kansaneläkelaitoksen sekä Kuntaliiton kanssa. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö kuuli jätehuoltoa koskevista erityiskysymyksistä Suomen Kiertovoima ry:tä sekä Jätehuoltoyhdistys ry:tä.

Kuntaliittoa on tavattu ja kuultu useaan otteeseen direktiivin täytäntöönpanosta.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä valmistelevalle työryhmälle käytyjä keskusteluja ja saatuja kantoja, taustaselvityksiä sekä sidosryhmätapaamisissa saatuja alustavia näkemyksiä hyödyntäen. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat valtioneuvoston hankeikkunan julkisessa palvelussa osoitteessa [valtioneuvosto.fi/hankkeet](http://valtioneuvosto.fi/hankkeet) tunnuksella LVM051:00/2019.

Lausuntokierrokselle lähetetyn luonnoksen toteuttamisvaihtoehdot on käsitelty syyskuussa 2020 energia- ja ilmastopoliittisessa ministeriryhmässä. Ministeriryhmän käsittelyssä sovittiin, että lausuntokierroksen jälkeen ministeriryhmä käsittelee lopullisen hallituksen esityksen linjaukset ja lausuntokierroksen palautteen.

## **2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö**

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU/2019/1161) puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta annettiin 20 päivänä kesäkuuta 2019. Direktiivin tarkoituksena on asettaa jäsenmaille vähimmäisosuudet nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja julkisissa hankinnoissa. Direktiivin tavoitteena on edistää

---

<sup>1</sup> Päätös puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin kansallista täytäntöönpanoa valmistelevalle työryhmälle perustamisesta, 8.11.2019.

<sup>2</sup> Ramboll Finland Oy: Smart Mobility. Selvitys puhtaan kaluston direktiivin (CVD) kustannustehokasta kansallisesta täytäntöönpanosta, 30.1.2020.

<sup>3</sup> Rautiainen Pauli: Puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin kansalliseen täytäntöönpanoon liittyvä perustuslakiselvitys, 30.8.2020.

liikenteen päästövähennysten saavuttamista kasvattamalla puhtaiden ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa.

Direktiivi asettaa nolla- ja vähäpäästöisille ajoneuvoille minimivaatimukset julkisissa hankinnoissa kahdelle hankinta-ajanjaksolle. Ensimmäinen hankinta-ajanjakso alkaa 2.8.2021 direktiivin velvoitteiden astuessa voimaan ja päättyy vuoden 2025 lopussa. Toinen hankinta-ajanjakso alkaa vuodesta 2026 ja päättyy vuoden 2030 lopussa. Kummallekin ajanjaksolle direktiivi edellyttää kaikille jäsenmaille prosentuaalisen vähimmäismäärän puhtaita ajoneuvoja julkisissa hankinnoissa. Vähimmäisvaatimukset ovat jaettu kolmeen eri ajoneuvoluokkaan; henkilö- ja pakettiautot, raskas kalusto ja linja-autot.

Direktiivin vaatimukset koskevat julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU (*jäljempänä hankintadirektiivi*), vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU (*jäljempänä erityisalojen hankintadirektiivi*) sekä rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 (*jäljempänä palvelusopimusasetus*) mukaisten hankintayksiköiden tekemiä ajoneuvo ja liikennepalveluhankintoja. Liikennepalveluhankinnat on täsmennetty direktiivin liitteessä mainittuihin CPV-koodeihin.

Direktiivi edellyttää, että Suomessa uusista henkilö- ja pakettiautohankinnoista 38,5 % ajoneuvoista tulee olla puhtaita ajoneuvoja kummankin hankinta-ajanjakson aikana. Puhtaaksi henkilö- ja pakettiautoksi katsotaan ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana enintään 50 CO<sub>2</sub> g/km päästöinen ajoneuvo. Enintään 50 CO<sub>2</sub> g/km päästäviä ajoneuvoja ovat käytännössä ladattavat hybridit, täyssähköautot sekä vetyautot. Toisen hankinta-ajanjakson aikana puhtaaksi henkilö- ja pakettiautoksi katsotaan 0 CO<sub>2</sub> g/km päästöinen ajoneuvo. Toisen hankinta-ajanjakson puitteissa ainoastaan täyssähköauto ja vetyauto täyttävät direktiivin vaatimukset.

Raskaan kaluston (N2 ja N3) hankinnoista ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana 9 % ajoneuvoista tulee olla puhtaita ja toisen hankinta-ajanjakson aikana 15 %. Puhtaaksi ajoneuvoksi luokitellaan ajoneuvo, joka kulkee 100 % jakeluinfradirektiivin (2014/94) määritelmän mukaisella vaihtoehtoisella polttoaineella, eli biopolttoaineella, sähköllä, kaasulla tai vedyllä. Myös ladattavat hybridit katsotaan täyttävänä puhtaan ajoneuvon määritelmän. Biopolttoaineiden osalta vaatimuksena on, että tuotannossa ei ole käytetty korkean epäsuoran maankäytön muutoksen eli ns. high-ILUC mukaisia raaka-aineita. Tällä hetkellä EU-lainsäädännön mukaan high-ILUC raaka-aineksi katsotaan mm. palmuöljy.

Linja-autojen (M3) hankinnoista ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana 41 % ajoneuvoista tulee olla puhtaita ja toisen hankinta-ajanjakson aikana 59 %. Puhtaaksi ajoneuvoksi luokitellaan ajoneuvo, joka kulkee 100 % jakeluinfradirektiivin (2014/94) määritelmän mukaisella vaihtoehtoisella polttoaineella, eli biopolttoaineella, sähköllä, kaasulla tai vedyllä. Biopolttoaineiden osalta vaatimuksena on, että tuotannossa ei ole käytetty ns. high-ILUC raaka-aineita, eli esim. palmuöljyä. Linja-autojen hankinnoille on lisäksi asetettu erillinen alavaatimus täyssähköbusseille. Kummankin hankinta-ajanjakson aikana puolet hankittavista puhtaista ajoneuvoista tulee olla täyssähköbusseja (20,5 % ja 29,5 %).

Direktiivin asettamat prosentuaaliset ajoneuvojen vähimmäistavoitteet tulee kaikissa kolmessa kategoriassa saavuttaa kappalemäärittäin eikä esimerkiksi suoritteena mitaten. Direktiivi mahdollistaa huomattavaa liikkumavaraa velvoitteiden toteuttamisessa kansallisesti. Velvoitteiden täyttämässä on mahdollista hyödyntää ajallista joustoa siten, että hankinta-ajanjakson aikana

eri hankinnoissa painotetaan eri tavalla puhtaiden ajoneuvojen osuutta. Direktiivin vähimmäisvelvoitteen täyttämässä voi asettaa eri alueille eri tavoitetasot, kunhan direktiivin edellyttämä vähimmäisosuus täyttyy jäsenmaan tasolla. Lisäksi direktiivi antaa jäsenmaille mahdollisuuden rajata soveltamisalan ulkopuolelle erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja, kuten hälytysajoneuvot ja armeijan ajoneuvot.

Vaatimuksia sovelletaan ainoastaan uusiin (2.8.2021 jälkeen käynnistettyihin) hankinta- ja palvelusopimuksiin, jotka ylittävät hankintalainsäädännön mukaiset EU-kynnysarvot. Komissio edellyttää jäsenmailta raportointia vaatimusten täyttämistä sekä valvonnan järjestämisestä.

### **3 Nykytila ja sen arviointi**

#### **3.1 Julkisten ajoneuvohankintojen nykytila**

Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvorekisterin avulla voidaan tarkastella julkisen sektorin ensirekisteröintejä ajoneuvoluokittain. Tarkastelussa ovat mukana valtion ja kunnan virastot sekä kuntayhtymät. Lisäksi ajoneuvoja hankkivat julkisella sektorilla poliisi, rajavartiolaitos sekä puolustusvoimat, joiden tekemät ajoneuvohankinnat esitetään rajattavaksi direktiivin poikkeusmahdollisuuden nojalla pois lain soveltamisalasta. Tarkasteluun on lisätty myös kuntayhtymät erilliskäsittelyn perusteella.

Valtion virastot ensirekisteröivät vuosina 2015 – 2019 henkilöautoja keskimäärin yhteensä noin 315 kappaletta, pakettiautoja noin 97 kappaletta, kuorma-autoja noin 17 kappaletta vuosittain. Lisäksi valtion virastot ensirekisteröivät yksittäisiä linja-autoja, mutta siitä ei ole tietoa, kuuluvatko nämä direktiivin soveltamisalan piiriin, sillä direktiivin soveltamisalan piiriin kuuluvat vain M3-luokan kaupunkiliikenteeseen tarkoitetut linja-autot. Vastaavalla ajanjaksolla kuntien virastot sekä kuntayhtymät ensirekisteröivät keskimäärin yhteensä henkilöautoja noin 842 kappaletta, pakettiautoja noin 333 kappaletta ja kuorma-autoja noin 71 kappaletta.

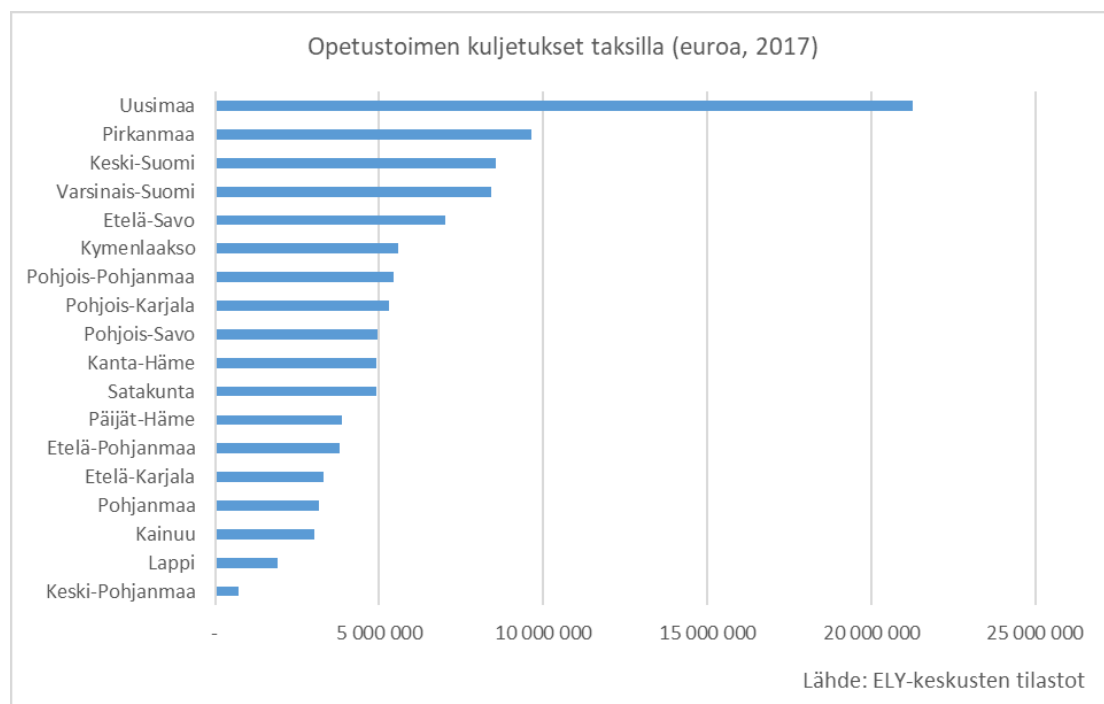
Verohallinnon tilastojen mukaan uuden henkilöauton keskimääräinen verotusarvo oli vuosina 2015 – 2019 keskimäärin n. 33 000 euroa ja vuonna 2019 keskimääräinen verotusarvo oli 34 000 euroa. Direktiivin kansallista implementointia valmistelevalle työryhmälle on arvioitu, että tyypillinen hankintatapa on auton leasing-sopimus, joiden hintatietoja on saatavilla heikosti keskitetysti, joten arvioinnissa on käytetty oletuksia vastaavan hintaluokan uutena myytävien autojen hintatasosta. Arvioinnissa on lisäksi oletettu, että kuntien virastot hankkivat käyttöönsä keskimääräistä pienempiä (esimerkiksi kotihoidon työntekijöiden käytössä olevat ajoneuvot) ja siten myös edullisempia ajoneuvoja, kun taas valtion virastojen on oletettu hankkivan keskihintaisia ajoneuvoja.

Edellä mainituilla oletuksilla valtion virastot käyttäisivät yhteensä vuosittain keskimäärin noin 10,7 miljoonaa euroa suoriin henkilöautohankintoihin. Vastaava luku kuntien virastojen kohdalla olisi samoilla oletuksilla noin 16,8 miljoonaa euroa.

#### **3.2 Julkisten taksipalveluhankintojen nykytila**

Esityksen sääntelemää markkinaa voitaisiin periaatteessa tarkastella julkisten hankintojen ilmoitusaineistolla (HILMA-aineisto). Ongelmana markkinan tarkastelussa HILMA-aineiston

avulla on se, että CPV-luokituksen käyttö eri hankintayksiköissä on vaihtelevaa eli samankaltaisia hankintoja kohdistetaan eri CPV-koodeille. Rambollin Oy:n tekemän taustaselvityksen<sup>4</sup> mukaan markkinaa tuleekin tarkastella tarkempien tilastojen perusteella, joita ovat mm. ELY-keskusten sekä Kelan omat tilastot. Kokonaisuudessaan julkisen sektorin hankintojen osuus taksiliikenteen liikevaihdosta on merkittävä, jopa noin 40 prosenttia<sup>5</sup>.



Kuva 1. Opetustoimen kuljetukset taksille maakunnittain vuonna 2017.

Koko maan tasolla kuljetuspalveluhankintoihin taksilla käytettiin noin ELY-keskusten sekä Kelan tilastojen mukaan 350 miljoonaa euroa vuonna 2017. Summa koostui noin 106 miljoonan euron oppilaskuljetuksista taksilla, noin 114 miljoonan euron vammaispalvelulain mukaisista taksikuljetuksista sekä noin 122 miljoonan euron Kelan korvaamisesta sairausvakuutuslain mukaisista taksimatkoista (SVL-matkakorvaukset) taksilla.

Kuvassa 1. on esitetty opetustoimen kuljetukset taksilla maakunnittain. Kuvasta huomataan, että selvästi suurimmat kustannukset opetustoimen kuljetusten järjestämisestä taksilla ovat Uudellamaalla, noin 21 miljoonaa euroa vuonna 2017. Kuvassa on esitetty vuoden 2017 tilanne, mutta Traficomien mukaan<sup>6</sup> julkisen sektorin taksipalveluihin käyttämä rahamäärä on vaihdellut vuosittain vain hyvin vähän, joten yhden vuoden luvut kuvaavat markkinan kokoa realistisesti.

<sup>4</sup> Ramboll Finland Oy: Smart Mobility. Selvitys puhtaan kaluston direktiivin (CVD) kustannustehokkaasta kansallisesta täytäntöönpanosta, 30.1.2020.

<sup>5</sup> Kilpailu- ja kuluttajaviraston taksimarkkinaselvitys, 01/2020.

<sup>6</sup> Traficom, Taksiliikenteen vaikutusten seuranta, 03/2020



Myös vammaispalvelulain mukaisiin taksikuljetuksiin käytetyt rahamäärät vaihtelevat maakunnittain vastaavalla tavalla. Eniten rahaa, noin 32,6 miljoonaa euroa vuonna 2017, vammaispalvelulain mukaisiin kuljetuksiin käytettiin Uudellamaalla ja seuraavaksi eniten Pirkanmaalla, noin 14,5 miljoonaa euroa vuonna 2017. Yhteensä samat kolme maakuntaa vastasivat ELY-keskusten tilastojen mukaan jopa 53 prosentista kaikista vammaispalvelulain mukaisista taksikuljetuksista euromäärissä mitattuna.

Kelan korvaamien sairaskorvausten mukaisten taksimatkojen (SVL-matkakorvaukset) kohdalla tilanne kuitenkin muuttuu edellä kuvatusta. Taulukosta 1. nähdään, että osuus korvauksista koko maan tasolla on yhä suurin Uudellamaalla, noin 16,4 miljoonaa euroa, mutta esimerkiksi Pohjois-Pohjanmaalla maksetaan lähes yhtä paljon eli noin 15 miljoonaa euroa SVL-matkakorvauksia taksikuljetuksista. Kun lukuja suhteutetaan maakunnan väkilukuun, havaitaan, että suurimmat korvaukset maksettiin Kainuun ja Lapin maakunnissa.

Maakunta	Matkoja	Korvaukset €	Osuus	Korvaukset €/asukas
Ahvenanmaa	548	15 150	0 %	0,51
Etelä-Karjala	59 793	3 305 959	3 %	25,68
Etelä-Pohjanmaa	109 179	7 880 888	6 %	41,54
Etelä-Savo	88 068	6 272 707	5 %	43,38
Kainuu	50 753	4 724 434	4 %	64,66
Kanta-Häme	80 120	4 112 910	3 %	24,00
Keski-Pohjanmaa	22 354	2 005 998	2 %	29,31
Keski-Suomi	126 448	7 813 590	6 %	28,36
Kymenlaakso	69 743	3 535 022	3 %	20,39
Lappi	83 229	9 332 749	8 %	52,28
Pirkanmaa	218 254	9 482 003	8 %	18,41
Pohjanmaa	51 329	3 596 404	3 %	19,89
Pohjois-Karjala	78 820	5 503 651	5 %	33,92
Pohjois-Pohjanmaa	193 880	15 033 521	12 %	36,47
Pohjois-Savo	126 345	7 301 460	6 %	29,73
Päijät-Häme	61 413	2 945 009	2 %	14,68
Satakunta	93 387	5 307 898	4 %	24,28
Uusimaa	460 417	16 437 117	13 %	9,84
Varsinais-Suomi	187 643	7 678 066	6 %	16,04
<b>Koko maa</b>	<b>2 161 723</b>	<b>122 284 534</b>	<b>100 %</b>	<b>22,16</b>

Taulukko 1. SVL-matkakorvausten alaiset taksimatkat muilla kuin invaliditakseilla maakunnittain (Lähde: Kelastietokanta)

SVL-matkakorvausten alaisten taksikuljetusten osalta käytettävissä on tietoa myös korvattujen matkojen pituuksista sekä niiden jakaumasta maakunnittain. Taulukossa 2. on esitetty maakunnittain Kelan korvaamien matkojen keskiarvo-, mediaani- sekä maksimipituus. Taulukosta huomataan, että matkojen mediaani on pisin Kainuussa (38 km) ja lyhin Varsinais-Suomessa (11

km). Keskiarvolla mitattuna pisimmät kuljetukset tehdään Lapissa (65 km) ja lyhimmat Uudellamaalla (23 km).

Kelan tilastoista on laskettu myös matkojen pituuksien jakauma, joka on hyvin erilainen eri maakunnissa. Esimerkiksi Lapissa, Kainuussa ja Pohjanmaan maakunnissa kaikkien pisimpien, yli 90 kilometrin pituisten, matkojen osuus on yli 20 prosenttia ja Kainuussa lähes 30 prosenttia. Vastaavasti Uudellamaalla ja Varsinais-Suomessa pisimpien kuljetusten osuus on noin 3 prosenttia. Erotuksena taulukon 1. tietoihin taulukossa 2. on mukana myös invaliditakseilla tehdyt matkat, minkä vuoksi matkojen kokonaismäärä on taulukon 1. tietoa suurempi.

<b>Maakunta</b>	<b>Keskiarvo (km)</b>	<b>Mediaani (km)</b>	<b>Maksimi (km)</b>	<b>Lukumäärä</b>
Etelä-Karjala	29	12	566	106 936
Etelä-Pohjanmaa	47	36	670	163 031
Etelä-Savo	41	27	604	132 407
Kainuu	54	38	726	76 684
Kanta-Häme	31	19	767	116 594
Keski-Suomi	37	17	695	191 660
Kymenlaakso	31	15	489	128 155
Lappi	65	27	1188	131 880
Pirkanmaa	28	14	806	354 172
Pohjanmaa	44	23	801	79 412
Pohjois-Karjala	48	36	734	116 352
Keski- ja Pohjois-Pohjanmaa	49	25	880	337 062
Pohjois-Savo	44	29	814	205 072
Päijät-Häme	27	16	591	100 584
Satakunta	32	18	890	153 268
Uusimaa	23	15	1102	626 668
Varsinais-Suomi	24	11	843	363 131
<b>Koko maa</b>	<b>35</b>	<b>17</b>	<b>1188</b>	<b>3 383 068</b>

Taulukko 2. SVL-matkakorvausten alaisten taksimatkojen pituuksia vuonna 2019 (Lähde: Kela)

Sähköisten henkilöautojen ja siten myös taksien käyttö edellyttää toimivaa latausinfrastruktuuria. Tällä hetkellä erityisesti pikalatausinfrastruktuuri on voimakkaasti painottunut suurimpiin kaupunkeihin ja etenkin Etelä-Suomeen siten, että merkittävä osuus, jopa yli puolet, koko infrastruktuurista sijaitsee Pääkaupunkiseudulla sekä Turun ja Tampereen alueilla<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Sähkö- ja kaasuautojen kustannustehokkaat edistämiskeinot. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 3/2019.

Etenkin Kaakkois- ja Pohjois-Suomessa latausinfrastruktuurin saatavuudessa on tällä hetkellä puutteita. Ramboll Oy:n tekemän taustaselvityksen mukaan puhtaan kaluston direktiivin toimeenpano edellyttää yhteensä noin 600 sähköautojen latauspistettä, joista vähintään 55 olisi pikalatauspisteitä.

Markkinaehtoista latausinfrastruktuuria on rakentunut ja rakentuu pääasiallisesti niille alueille, joilla niiden käytölle on paljon kysyntää eli alueille, missä liikennevirrat ovat suuria. Haja-asutusalueille latausinfrastruktuurin rakentaminen voisi vaatia myös esitettyä mallia suurempaa julkista tukea, mikä voisi lisätä direktiivin toimeenpanosta aiheutuvaa kustannuspainetta julkiselle sektorille.

Myös mahdolliset sähköautojen saatavuusongelmat lyhyellä aikavälillä voivat vaikeuttaa tavoitteiden saavuttamista, mutta toisaalta autonvalmistajille asetettujen CO<sub>2</sub> raja-arvojen myötä 2020-luvulla sähköautojen tarjonnan ennakoidaan kasvavan hyvin voimakkaasti. Esimerkiksi Autoalan käyttövoimaennusteen mukaan ladattavien henkilöautojen osuuden kaikista ensirekisteröinneistä ennakoidaan kasvavan noin 18 prosenttiin vuonna 2020<sup>8</sup>, kun vuonna 2019 vaihtoehtoisten käyttövoimien (sisältäen myös kaasun) osuus ensirekisteröinneistä oli noin 9 prosenttia<sup>9</sup>.

Lisäksi yleisellä markkinatilanteella on merkittäviä vaikutuksia sähköautojen hyödyntämisen taksilla tehtävissä julkisissa kuljetuksissa. Mitä enemmän kilpailua jollakin maantieteellisellä alueella on, sitä vähemmän kuljetusyrityksillä on mahdollisuuksia vyöryttää puhtaan kaluston hankinnasta mahdollisesti aiheutuvia kustannusten lisäyksiä lyhyellä aikavälillä tarjoamiensa palveluiden hintoihin, sillä kilpailullisilla markkinoilla palvelun hinta määräytyy kysynnän ja tarjonnan mukaan.

Taksimarkkinoiden alueellisen kilpailutilanteen mittaaminen ei ole suoraviivaista, mutta suuntaa antavaa tietoa saadaan taksilupien maantieteellisestä jakautumisesta. Koko maan tasolla taksilupia on yhteensä noin 12 000 kappaletta, joista noin kolmannes sijoittuu Uudellemaalle. Yhteensä Uudellemaalle, Pirkanmaalle ja Varsinais-Suomeen sijoittuu noin 50 prosenttia kaikista Suomen taksiluvista<sup>10</sup>. Samoin kuin latausinfrastruktuurin kohdalla, Kaakkois- ja Pohjois-Suomessa myös kilpailutilanne taksimarkkinoilla taksiluvilla mitattuna on selvästi heikompi kuin Etelä-Suomen kasvukeskuksissa, kun katsotaan taksilupien absoluuttisia määriä.

Lisäksi vuonna 2018 voimaan tullut taksiuudistus on voinut keskittää taksipalveluiden tarjontaa suurimpiin kaupunkeihin, sillä asemapaikkavelvoitteesta luovuttiin uudistuksen yhteydessä, mikä on voinut osaltaan entisestään keskittää palveluntarjontaa. Palvelutarjonnan keskittymisestä ei kuitenkaan ole käytettävissä tarkkaa, kaupunkikohtaista tilastotietoa.

Kun suhteutetaan taksilupien lukumäärä maakunnan väkilukuun, on alueellinen jakauma luonnollisesti paljon tasaisempi siten, että lähes koko Suomessa on n. 0,002 taksilupaa asukasta kohden. Yritysten absoluuttinen lukumäärä vaikuttaa kuitenkin suoraan kilpailutilanteeseen, minkä vuoksi myös kokonaislukumäärällä on tilanteessa merkitystä. Alueilla joilla on vähemmän väestöä, on luonnollisesti myös vähemmän palveluntarjoajia.

---

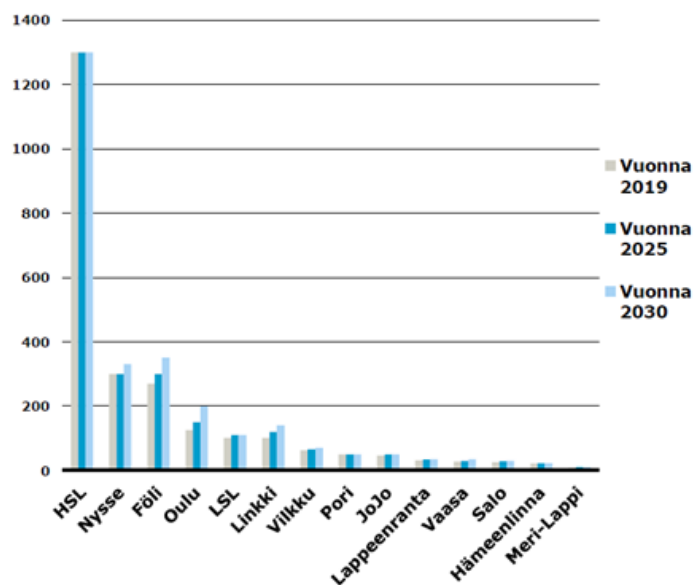
<sup>8</sup> [https://www.aut.fi/ajankohtaista/tiedotteet/henkilöautojen\\_rekisteroinnit\\_syyskuussa\\_viime\\_vuoden\\_tasalla.3007.news](https://www.aut.fi/ajankohtaista/tiedotteet/henkilöautojen_rekisteroinnit_syyskuussa_viime_vuoden_tasalla.3007.news), viitattu 3.12.2020.

<sup>9</sup> Traficom, henkilöautojen ensirekisteröinnit käyttövoimittain.

<sup>10</sup> Traficom, liikennelupatilastot, syksyn 2019 tilanne.

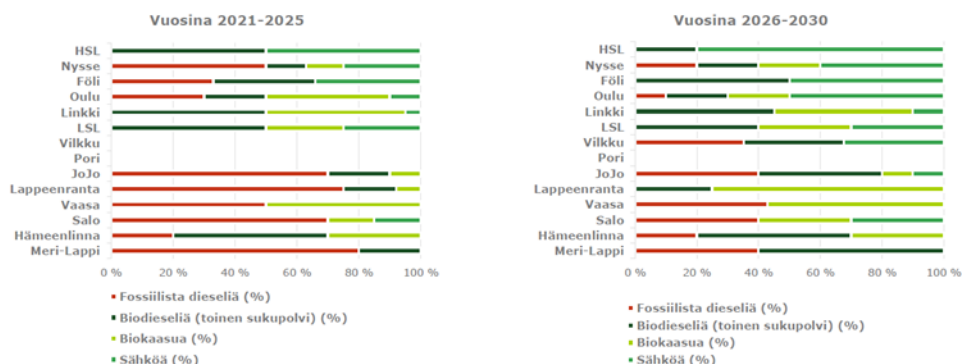
### 3.3 Julkisten linja-autopalveluhankintojen nykytila

Direktiivin vaatimusten mukaan linja-autojen (M3) hankinnoista ensimmäisen hankinta-ajanjakson (2021 – 2025) aikana 41% ajoneuvoista tulee olla puhtaita ja toisen hankinta-ajanjakson (2026 – 2030) aikana 59%. Linja-autopalvelujen hankinnoille on lisäksi asetettu erillinen alavaatimus täyssähköbusseille. Kummankin hankinta-ajanjakson aikana puolet hankittavista puhtaista ajoneuvoista tulee olla täyssähköbusseja (20,5% ja 29,5%).



Kuva 2. Toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisten linja-autokaluston suuruus vuosina 2019, 2025 ja 2030 (Lähde: Ramboll, kysely)

Kuvassa 2. on esitetty joukkoliikenneviranomaisten linja-autokaluston suuruus vuonna 2019 sekä ennakoitu suuruus vuosina 2025 ja 2030. Julkisen liikenteen suoritetilaston mukaan julkishallinnon suora rahoitus joukkoliikenteelle linja-autolla on noin 300 miljoonaa euroa vuodessa, josta noin 190 miljoonaa euroa kohdistuu neljälle suurimmalle kaupunkiseudulle eli HSL-alueelle, Tampereelle, Turkuun sekä Ouluun.



Kuva 3. Toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten uusien hankintojen ennakoitu käyttövoimajakauma vuosina 2021 – 2030 (Lähde: Ramboll, kysely)

Taustaselvityksen yhteydessä tehtiin kysely ylin 100 linja-auton joukkoliikenneviranomaisille, jossa tiedusteltiin mm. lähitulevaisuudessa hankittavien palveluiden kaluston käyttövoimajakaumaa. Kysely kohdistettiin sekä Paikallisliikenneliitto ry:n jäsenistölle että suurimmille jäsenistön ulkopuolisille toimijoille. Kyselyn tulokset käyttövoimajakauman suhteen on esitetty kuvassa 3.

Kyselyn vastausten perusteella joukkoliikenneviranomaisten omat tavoitteet ovat yhteen laskettuna selvästi tiukempia ympäristövaatimuksiltaan kuin mitä direktiivin asettama minimivaatimus Suomelle jäsenmaana yhteensä on. Joukkoliikenneviranomaisten omat yhteen lasketut tavoitteet vuosille 2021 – 2025 ja 2026-3030 on esitetty taulukossa 3.

	<b>Sähkö</b>	<b>Uusiutuva dieseliä</b>	<b>Fossiilinen dieseliä</b>	<b>Biokaasu</b>
2021 – 2025	52 %	20 %	18 %	10 %
2026 – 3030	54 %	28 %	7 %	11 %

Taulukko 3. Toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten uusien hankintojen ennakoitu käyttövoimajakauma koko maan tasolla vuosina 2021 – 2030 (Lähde: Ramboll, kysely)

Joukkoliikenneviranomaisten omat tavoitteet ylittävät siis koko maan tasolla selvästi direktiivin vaatimukset molemmilla hankinta-ajanjaksoilla. Mikäli joukkoliikenneviranomaiset pysyvät tavoitteissaan, täyttyisivät direktiivin vaatimukset myös perusuralla koko maan tasolla. Kaikilla joukkoliikenneviranomaisilla ei kuitenkaan ole keskenään samanlaiset tavoitteet lähivuosien hankinnoille.

Kuvasta 3. käy ilmi, että erityisesti pienempien joukkoliikenneviranomaisten omat tavoitteet eivät suoraan ole linjassa direktiivin vaatimusten kanssa. Haasteita joko puhtaiden ajoneuvojen kokonaistavoitteen ja erityisesti sähköisten linja-autojen alatavoitteen saavuttamisessa on kyselyn perusteella Joensuussa, Vaasassa, Hämeenlinnassa, Jyväskylässä, Oulussa, Lappeenrannassa, Salossa sekä Meri-Lapissa.

### 3.4 Julkisten raskaan kaluston palveluhankintojen nykytila

Ehdotettu esitys sääntelee myös raskaalla kalustolla tehtäviä palveluhankintoja, joista merkittävintä on jätteiden keruupalvelut. Julkisten hankintojen ilmoitusaineiston perusteella jälki-ilmoituksia kyseiselle CPV-koodille kohdistui vain vähän hankintoja vuosina 2016 – 2019 keskimäärin. Toisaalta kuten aiemmin todettu, ei kyseisestä aineistosta todennäköisesti saada muodostettua kokonaiskuvaa markkinan koosta.

Raskaan liikenteen osalta julkisen sektorin käyttämää rahamäärää liikenteen palveluhankintoihin onkin vaikeampi arvioida kuin muiden ajoneuvoluokkien kohdalla. Direktiivin sääntelyn piirissä olevat hankintayksiköt hankkivat todennäköisesti ainakin jäte- sekä postikuljetuksia, joita tehdään raskaalla kalustolla.

Tilastokeskuksen kuntien käyttötaloustilaston perusteella kunnat käyttivät vuosina 2015 – 2018 keskimäärin noin 40 miljoonaa euroa jätehuollon palvelujen ostoon. Lisäksi kuntayhtymät käyttivät yhteensä noin 80 miljoonaa euroa jätehuollon palvelujen ostoon samalla aikaperiodilla.

Luku ei kuitenkaan kerro sitä, kuinka suuri osa palveluhankinnoista kohdistuu nimenomaan jäteiden keruupalveluihin. Tilastot eivät myöskään kerro suoraan keruupalveluissa käytettyjen ajoneuvojen käyttövoimajakaumasta. Lisäksi luvusta saattaa puuttua yhtiömuotoisten jätelaitosten palveluhankintoja, jotka mahdollisesti nostavat direktiivin sääntelyn piirissä olevan markkinan kokoa.

Ramboll Oy:n taustaselvityksen mukaan kunnallisten jätehuoltoyhtiöiden palveluhankinnoissa on yhteensä noin 600 jättekuljetusautoa ja yhteensä vuosittain kilpailutuksessa on noin 100 jättekuljetusautoa. Taustaselvityksen mukaan monissa kilpailutuksissa edellytetään, tai annetaan lisäpisteitä, jo nykyisellään biokaasua tai biodieseliä käyttövoimana. Näiden edellytysten yleisyydestä ei kuitenkaan ole käytettävissä tilastotietoa.

Suomen Kiertovoima ry:ltä saatujen tietojen mukaan kunnan järjestämien jättekuljetusten tapauksissa urakkasopimukset ovat tyypillisesti pitkiä, usein jopa 5-vuotisia sopimuksia, joissa on tyypillisesti myös optiovuosia sopimusten jatkosta.

Käynnissä oleva jätelain uudistushanke vaikuttaa tulevaisuudessa jätehuollon järjestämiseen siten, että jatkossa kunnat vastaavat jätehuollon järjestämisestä nykyistä merkittävästi laajemmalla mittakaavalla. Yllä esitetyt palveluhankintojen määrät tulevat mahdollisesti siis jatkossa kasvamaan.

Tällä hetkellä puutteellisten tilastotietojen myötä direktiivin vaikutuksia raskaan kaluston kuljetuksiin on haastava arvioida. Ramboll Oy:n taustaselvityksen tietojen perusteella kuitenkin kilpailutuksissa edellytetään jo nykytilanteessa biokaasua käyttövoimana, minkä lisäksi dieselkäyttöisissä kuorma-autoissa voidaan sellaisenaan hyödyntää uusiutuvaa dieseliä, mikäli sitä on alueellisesti saatavilla.

### **3.5 Kansallinen lainsäädäntö**

*Laki ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa*

Ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lailla (1509/2011) on pantu täytäntöön puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY. Lailla säädetään energiaa ja ympäristöä koskevien vaikutusten huomioon ottamisesta moottoriajoneuvojen tai niillä tehtävien henkilökuljetusten hankinnoissa.

Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa tulee ottaa huomioon ajoneuvojen käytöstä aiheutuvat energia- ja ympäristövaikutukset, joihin kuuluvat ainakin energiankulutus, hiilidioksidipäästöt sekä typenoksidi-, hiilivety- ja hiukkaspäästöt. Lisäksi voidaan ottaa huomioon melu ja päästöjen paikalliset vaikutuksen sekä muut ympäristövaikutukset. Energia- ja ympäristövaikutusten vertailuperusteet ja tekniset eritelmät tai määrittelyt on ilmoitettava tarjoajille hankintamenettelyssä etukäteen.

Lain 4 §:n mukaan energia- ja ympäristövaikutukset voidaan ottaa huomioon asettamalla hankintaa koskevassa tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa mainittuja vaikutuksia koskevia vähimmäisvaatimuksia osana hankinnan teknistä määrittelyä teknisen eritelmän tai määrittelyn muodossa. Vaatimusten asettamisessa voidaan käyttää myös julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) 72 §:ssä tarkoitettua ympäristömerkkiä koskevia kriteereitä.

Lain 5 §:n mukaisesti, jos energia- ja ympäristövaikutuksia ei ole esitetty otettavan huomioon tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa 4 §:n mukaisina vähimmäisvaatimuksina, ne tulee ottaa huomioon kokonaistaloudellisen edullisuuden vertailuperusteina. Energiankulutuksen ja päästötietojen määrittämisestä säädetään lain 6 §:ssä. Pykälän mukaan hankintayksikön on käytettävä ympäristökustannusten laskemisessa energiankulutuksen ja päästöjen määrittämiseksi yhdenmukaisesti kaikkien tarjoajien osalta ajoneuvon EY-tyyppihyväksynnän mukaisia tietoja, yleisesti käytettyjen testimenettelyiden tuloksia tai ajoneuvon valmistajalta saatuja tietoja. Päästöjen määrittelyssä voidaan myös tarjouspyynnössä tai hankintailmoituksessa esitetyllä tavalla ottaa huomioon käytettävän vaihtoehtoisen polttoaineen raaka-aineesta tai tuotantotavasta johutuva elinkaarenaikainen päästövähennä.

Lailla säädetään ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioimisesta julkisissa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa, mutta laki ei edellytä varsinaisia vähimmäistavoitteita energiatehokkaiden ja ympäristöystävällisten ajoneuvojen hankinnalle.

#### *Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista*

Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016), jäljempänä hankintalaki, on pantu täytäntöön julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU sekä käyttöoikeussopimusten tekemisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU. Lailla säädetään valtion, kuntien, kuntayhtymien ja muiden laissa tarkoitettujen hankintayksiköiden kynnysarvot ylittävistä tavara-, palvelu- ja rakennusurakkahankinnoista sekä niihin liittyvistä menettelyistä. Lakia sovelletaan suurimpaan osaan julkisista hankinnoista.

#### *Laki vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista*

Vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1398/2016), jäljempänä erityisalojen hankintalaki, on pantu täytäntöön vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU sekä käyttöoikeussopimusten tekemisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU. Erityisalojen hankintalakia sovelletaan siinä tyhjentävästi luetelluilla toimialoilla toimivien vesi- ja energiahuollon sekä kuljetus- ja postipalveluiden yksiköiden kynnysarvot ylittäviin tavara- ja palveluhankintoihin.

#### *Hallitusohjelma*

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan liikenteen päästövähennystavoitteiden tulee vastata Suomen hiilineutraaliustavoitetta. Keskeisenä vähäpäästöisen liikenteen tavoitteena on, että Suomi vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna. Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehdään toimia, jotka vähentävät liikennesuoritteita ja edesauttavat siirtymää kokonaisuutena kestävämpään tapaan liikkua ja vapautua fossiilista polttoaineista.

Puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin osalta hallitusohjelmassa mainitaan yhtenä nopeana toimena päästöjen vähentämiseksi ja kiertotalouden edistämiseksi, että joukkoliikenteen vähäpäästöisen kaluston käyttöönottoa vauhditetaan (EU-puh-tausvaatimukset: palveluhankinnoissa 41 prosentin osuus puhtaita ajoneuvoja vuoteen 2025 mennessä ja 59 prosentin osuus vuoteen 2030 mennessä).

Liikenteen päästövähennystavoitteiden lisäksi hallitusohjelmassa on myös lukuisia julkisiin hankintoihin liittyviä kehittämistavoitetta, joiden tarkoituksena on edistää kestäviä hankintoja. Keskeisenä tavoitteena on muun muassa, että julkisilla hankinnoilla vahvistetaan teknologista kehitystä, mutta myös laajemmin kestävä kehitystä, innovatiivisuutta sekä elinkaaritaloudellisuutta. Lisäksi tavoitteena on edistää sosiaalisten, ilmasto- ja kestävä kehityksen tavoitteiden toteutumista julkisten hankintojen kautta.

#### *Kansallinen julkisten hankintojen strategia 2020*

Valtiovarainministeriö on yhdessä Kuntaliiton kanssa asettanut 5.9.2019 Vaikuttavat julkiset hankinnat –toimenpideohjelman (Hankinta-Suomi). Toimenpideohjelman pohjalta on laadittu Suomen ensimmäinen kansallinen julkisten hankintojen strategia, joka julkaistiin 9.9.2020.

Strategia sisältää kahdeksan strategista tahtotilaa ja 25 niitä konkretisoivaa tavoitetta. Strategian mukaan julkinen sektori voi olla merkittävä markkinavaikuttaja ympäristöystävällisten ratkaisujen, kuten uusien energia- ja resurssitehokkaiden, vähähiilisten sekä puhtaiden ratkaisujen hankkijana. Valtion ja kuntien on toimittava siten, että julkisten hankintojen avulla edistetään ilmasto- ja kestävä kehityksen tavoitteiden toteutumista. Yhtenä strategian konkreettisena tavoitteena on tukea julkisilla hankinnoilla Suomen hiilineutraalisuustavoitetta 2035 sekä kierto-talouden toteuttamista.

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä.

Direktiiviin perustuvan sääntelyn lisäksi ehdotettuun lakiin sisältyisi myös käyttöoikeussopimuksin hankittujen ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset.

Lakiehdotus sisältäisi julkisille hankintayksiköille veloitteen varmistaa vähimmäisosuus nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja kahden hankinta-ajanjakson aikana. Velvoite koskisi julkisten hankintayksiköiden hankkimia ajoneuvoja ja liikennepalveluhankintoja. Liikennepalveluhankintojen osalta vaatimuksia sovellettaisiin direktiivin liitteen mukaisten CPV-koodien myötä täsmennettyihin hankintoihin. Vaatimuksia sovellettaisiin ainoastaan EU:n hankintakynnysarvot ylittäviin hankintoihin, joiden hankintamenettely on käynnistetty 2.8.2021 jälkeen. Esityksessä ehdotetaan, että direktiivin mahdollistamat poikkeukset erikoiskäytössä oleville ajoneuvoille hyödynnetään täysimääräisesti.

Esityksessä ehdotetaan prosentuaaliset vähimmäisosuudet vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja kahdelle hankinta-ajanjaksolle. Ensimmäinen hankinta-ajanjakso käynnistyisi 2.8.2021 ja päättyisi 31.12.2025. Toinen hankinta-ajanjakso käynnistyisi 1.1.2026 ja päättyisi 31.12.2030. Ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana henkilö- ja pakettiautohankinnoissa vähimmäisosuuden voisi täyttää alle 50 CO<sub>2</sub> g/km päästöisellä ajoneuvolla ja toisen hankinta-ajanjakson aikana 0 CO<sub>2</sub> g/km päästöisellä ajoneuvolla. Raskaan kaluston hankinnoissa ja linja-autohankinnoissa vähimmäisosuuden voisi täyttää kummankin hankinta-ajanjakson aikana 100 % vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevalla kalustolla tai ladattavalla hybridiajoneuvolla. Linja-autohankinnoille asetettaisiin lisäksi vähimmäisvaatimus täyssähköbuseja kullekin hankinta-ajanjaksolle.



Esityksessä ehdotetaan, että henkilö- ja pakettiautohankinnoissa hankintayksikön tulisi varmistaa kummankin hankinta-ajanjakson aikana 38,5 %:in vähimmäisosuus vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja. Kuntien osalta prosentuaalinen vähimmäisosuus olisi eritelty 20 %, 35 % ja 50 % vähimmäisosuuksiin perustuen alueellisiin erityispiirteisiin, kuten etäisyyksiin, taloudellisiin valmiuksiin, latauspisteiden saatavuuteen ja taksimarkkinoiden tilanteeseen. Raskaan kaluston hankinnoissa hankintayksikön tulee ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana varmistaa 9 %:in vähimmäisosuus ja toisen hankinta-ajanjakson aikana 15 % vähimmäisosuus vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja. Kuntien osalta prosentuaalinen vähimmäisosuus olisi eritelty 0 %, 5 % ja 15 % vähimmäisosuuksiin perustuen alueellisiin erityispiirteisiin. Linja-autoja koskevissa hankinnoissa hankintayksikön tulisi varmistaa ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana 41 %:in ja toisen hankinta-ajanjakson aikana 59 %:in vähimmäisosuus puhtaita vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja. Täyssähköbussuja koskeva alataavoite olisi eritelty alueellisten erityispiirteiden perusteella.

Lakiehdotuksessa Liikenne- ja viestintävirasto ehdotetaan valvovaksi viranomaiseksi.

#### **4.2 Pääasialliset vaikutukset suorien ajoneuvohankintojen hankintakustannuksiin**

Nykytilan arvioinnin perusteella valtion virastot ensirekisteröivät vuosina 2015 – 2019 henkilöautoja keskimäärin yhteensä noin 315 kappaletta, pakettiautoja noin 97 kappaletta, kuorma-autoja noin 17 kappaletta vuosittain. Vastaavalla ajanjaksolla kuntien virastot sekä kuntayhtymät ensirekisteröivät keskimäärin yhteensä henkilöautoja noin 842 kappaletta, pakettiautoja noin 333 kappaletta ja kuorma-autoja noin 71 kappaletta.

Arvioinnin oletuksena on, että julkisen sektori hankkii ajoneuvoja sekä leasing-sopimuksilla että suoraan omistukseensa. Taustaselvityksen mukaan noin 57 prosenttia kuntien ja kuntayhtymien hallinnassa olevista henkilö- ja pakettiautoista oli hankittu omaan omistukseen ja kääntäen 43 prosenttia oli hankittu leasing-sopimuksella. Vaikutusten arviointi on laadittu sillä oletuksella, että ajoneuvoja hankittaisiin ensisijaisesti omaan omistukseen, koska leasing-sopimusten hintatietoja on saatavilla niukasti vertailukelpoisten autojen välillä.

Tarkkaa arviota vuosittain hankittavien ajoneuvojen hintatasosta ei ole käytettävissä, mutta oletuksena on, että valtion virastot hankkisivat keskimäärin kuntien virastoja arvokkaampia ajoneuvoja erityisesti henkilöautojen kohdalla. Kuntien virastojen henkilöautohankinnat koostuvat esimerkiksi kotihoidon tuen työntekijöiden käytössä olevista ajoneuvoista, joiden oletetaan olevan keskimääräistä pienempikokoisia ja siten myös edullisempia.

Verohallinnon tilastojen mukaan uuden henkilöauton keskimääräinen verotusarvo oli vuosina 2015 – 2019 keskimäärin n. 33 000 euroa ja vuonna 2019 keskimääräinen verotusarvo oli 34 000 euroa. Valtion virastojen oletetaan hankkivan ensisijaisesti noin keskihintaisia henkilöautoja, kun taas kunnan virastojen oletetaan ensisijaisesti hankkivan pienehköjä henkilöautoja, joiden hintataso on keskimääräistä matalampi.

Ehdotetun esityksen 9 §:n mukaisesti hankintayksikön olisi varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen henkilö- ja pakettiautojen kokonaislukumäärästä vähintään 38,5 prosenttia olisi 6 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilö- ja pakettiautoja. Henkilö- ja pakettiautojen kohdalla tämä tarkoittaa joko 50 g/km tai alle päästävää ladattavaa hybridiä tai täyssähköautoa ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla.

Liitteessä 1 esitetään, että kuntien vähimmäisosuudet eriytettäisiin siten, että 17 suuremmalle kaupungille asetettaisiin 50 prosentin vähimmäisosuus ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvoille. Vastaavasti korkeamman tavoitetason maakuuntiin kuuluville kunnille asetettaisiin 35 prosentin vähimmäisosuus ja matalamman tavoitetason maakuuntiin kuuluville kunnille asetettaisiin 15 prosentin vähimmäisosuus.

Valtion virastojen henkilöautojen vuosittaiset hankintakustannukset ovat noin 10,7 miljoonaa euroa, mikäli henkilöautot olisivat keskihintaisia ajoneuvoja ja mikäli ne hankkisivat autot ensisijaisesti omaan omistukseensa. Esityksen mukaisesti jatkossa 38,5 prosenttia tai noin 120 kappaletta keskimäärin vuosittain hankituista 315 henkilöautosta tulisi olla vuosina 2021 – 2025 joko ladattavia hybridejä tai täyssähköautoja.

Tällöin jatkossa valtion virastojen henkilöautojen vuosittaiset hankintakustannukset olisivat noin 12,7 miljoonaa euroa, mikäli hankittavat ladattavat hybridit tai täyssähköautot olisivat hankintahinnaltaan 50 000 euron arvoisia ja mikäli virastot hankkisivat autot ensisijaisesti omaan omistukseensa. Tämä tarkoittaisi noin 2 miljoonan euron tai noin 19 prosentin vuosittaista kustannusten lisäystä henkilöautojen hankintakustannuksiin valtion virastoissa.

Hankintakustannusten nousu henkilöautojen hankintojen kohdalla voi kuitenkin myös suurempi, sillä valtion virastot voivat painottaa henkilö- ja pakettiautojen hankintojaan siten, että ne täyttäisivät sähkökäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen hankintojen vähimmäisosuudet pelkästään henkilöautoilla pakettiautojen sijaan niiden paremman tarjonnan vuoksi. Kustannusten lisäystä valtion virastojen kokonaiskustannuksiin vähentäisi kuitenkin merkittävästi alentuneet polttoainekustannukset sähkökäyttöisten ajoneuvojen osalta.

Kuntien virastojen kohdalla vastaavasti vuosittaiset henkilöautojen hankintakustannukset ovat vuodessa arviolta noin 16,8 miljoonaa euroa, mikäli kuntien virastot hankkisivat ensisijaisesti edullisempia B-segmentin henkilöautoja, joiden keskihinta on arviolta noin 20 000 euroa ja mikäli kuntien virastot hankkisivat autot ensisijaisesti omaan omistukseensa. Vastaavasti esityksen mukaisesti jatkossa 38,5 prosenttia tai noin 320 kappaletta keskimäärin vuosittain hankituista 842 henkilöautosta tulisi olla vuosina 2021 – 2025 joko ladattavia hybridejä tai täyssähköautoja.

Tällöin jatkossa kuntien virastojen henkilöautojen hankintakustannukset olisivat noin 20,1 miljoonaa euroa, mikäli hankittavat ladattavat hybridit tai täyssähköautot olisivat hankintahinnaltaan 30 000 euron arvoisia ja mikäli virastot hankkisivat autot ensisijaisesti omaan omistukseensa. Tämä tarkoittaisi noin 3,3 miljoonan tai noin 19 prosentin vuosittaista kustannusten lisäystä henkilöautojen hankintakustannuksiin kuntien virastoissa koko maan tasolla. Kustannusten lisäys painottuisi suhteellisesti voimakkaammin suurempien kuntien virastoihin, sillä näiden vuosittaiset henkilöautojen hankintamäärät ovat suhteellisesti suurimpia.

Myös kuntien virastojen kohdalla hankintakustannusten nousu henkilöautojen hankintojen kohdalla voi kuitenkin suurempi, sillä kuntien virastot voivat painottaa henkilö- ja pakettiautojen hankintojaan siten, että ne täyttäisivät sähkökäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen hankintojen vähimmäisosuudet pelkästään henkilöautoilla pakettiautojen sijaan niiden paremman tarjonnan vuoksi. Samoin kustannusten lisäystä kuntien virastojen kokonaiskustannuksiin vähentäisi kuitenkin merkittävästi alentuneet polttoainekustannukset sähkökäyttöisten ajoneuvojen osalta.

Kuorma-autojen kohdalla vuosittaiset hankintamäärät sekä valtion että kuntien virastojen kohdalla ovat kokonaismäärältään suhteellisen vähäisiä. Ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähimmäisosuudet täyttääkseen valtion virastojen olisi hankittava noin 2 kappaletta ja kuntien virastojen koko maan tasolla noin 7 kappaletta ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita kuorma-

autoja. Lisäksi koska velvoitteet voi täyttää myös käyttämällä biodieseliä fossiilisen dieselin sijaan, eivät vaatimukset välttämättä lisää hankinta- vaan polttoainekustannuksia.

Edellä mainittujen seikkojen nojalla taloudelliset vaikutukset valtion ja kuntien virastojen kuorma-autojen ja linja-autojen suorien hankintojen kohdalla arvioidaan maltillisiksi.

### 4.3 Pääasialliset vaikutukset henkilöautokuljetusten hankintoihin

Komission vaikutusten arvioinnissa<sup>11</sup> on arvioitu (EU:n tasolla) direktiivin vaihtoehtoisten toteutustapojen taloudellisia vaikutuksia. Arviot koskevat kuitenkin pitkää aikaväliä (2020 – 2035), joten niiden hyödyntäminen liikennepalveluiden mahdollisen kustannustennousun arvioinnissa lyhyellä aikavälillä tai vuosittain on ongelmallista. Empiirisiä arvioita vastaavan sääntelyn vaikutuksista yleisesti liikennepalveluiden tai tarkemmin taksipalveluiden hintoihin ei ole käytettävissä, minkä vuoksi vaikutusten arvioinnissa joudutaan turvautumaan skenaariolaskelmiin sekä muun aiheeseen liittyvän tutkimustiedon soveltamiseen.

Yleisesti tutkimuskirjallisuuden nojalla voidaan Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen (VATT) mukaan arvioida, että merkittävä tekijä julkisten hankintojen hinnanmuodostuksessa on kilpailun tehokas toteutuminen. Kilpailun puutteen on havaittu olevan yhteydessä korkeampiin hankintahintoihin ja kilpailun puutteen arvioidaan liittyvän siihen, että potentiaalisia tarjoajia ei ole riittävästi markkinoilla. Muita selityksiä kilpailun puutteelle voidaan hakea muun muassa siitä, että tarjoajat saattavat välttää kilpailutuksia, joissa arviointikriteerinä käytetään laatupisteitä minimivaatimusten sijaan tai siitä, että palveluntarjoajat eivät välttämättä pysty tarkkaan arvioimaan palvelun tuottamisesta syntyviä kustannuksia ja niiden suhdetta kilpailutuksen arvoon<sup>12</sup>.

Lisäksi Itä-Suomen yliopiston tutkimuksessa on arvioitu, että tarjoajien lukumäärän kasvu tehostaa kilpailutuksia, minkä vuoksi hankintayksikön näkökulmasta olisi kannattavaa tavoitella tilannetta, missä jätettyjen tarjouksien lukumäärä on mahdollisimman suuri. Tällöin hankintayksiköt voivat pyrkiä varmistamaan, että he saavat mahdollisimman hyvän hinta/laatusuhteen hankkimilleen palveluille.<sup>13</sup>

Ruotsissa on tutkittu sitä, miten sähköauton käyttö taksiliikenteessä vaikuttaa liikennöitsijöiden tuottoihin polttomootoriautoon verrattuna. Tutkimuksessa havaittiin, että Tukholman alueella sähkökäyttöisillä takseilla oli keskimäärin hiukan korkeampi tuottavuus ajettua tuntia kohden kuin polttomootoritakseilla, vaikka tutkittujen sähkökäyttöisten taksien hankintahinta oli jopa kaksinkertainen polttomootoriautoon verrattuna<sup>14</sup>. Liikennöitsijöiden on kuitenkin tutkijoiden mukaan varauduttava siihen, että sähköisten taksien lataustarpeen vuoksi sähköisen taksin käyttö taksipalveluiden tarjonnassa vaatii enemmän aikataulusuunnittelua polttomootoriautoon verrattuna.

---

<sup>11</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fd4de3bc-c55d-11e7-9b01-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fd4de3bc-c55d-11e7-9b01-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF)

<sup>12</sup> Tukiainen, J. ja Jääskeläinen, J. (2019): Anatomy of Public Procurement, VATT Working papers 118.

<sup>13</sup> Tammi, T. ja Saastamoinen, J. (2013): Kilpailu julkisissa hankinnoissa kilpailuttajan ja yritysten näkökulmista.

<sup>14</sup> Hagman, J. ja Langbroek, H.M. (2019): Conditions for electric vehicle taxi: A case study in the Greater Stockholm Region.

Tutkijat selittävät tuottavuuseroa osin sillä, että sähkökäyttöisillä takseilla ajettiin Tukholman alueella keskimäärin pidempiä matkoja kuin polttomoottorikäyttöisillä takseilla. Tulosten tulokinnassa on hyvä huomata se, että tutkimuksen aineisto koski vuosia 2016 – 2017, jolloin kantamaltaan taksikäyttöön soveltuvien sähköautojen tarjonta oli hyvin rajattua verrattuna polttomoottoriautoihin ja näiden hankintahinnat suhteessa polttomoottoriautoihin olivat hyvin korkeita.

Tutkimuksen tulosten tulokinnassa on syytä ottaa huomioon, että hankintahinnan eron ennakoidaan kaventuvan ja tarjonnan lisääntyvän selvästi 2020-luvulla, mikä voi tarkoittaa, että tutkimuksessa arvioitu tuottavuusero sähkökäyttöisten taksien hyväksi on todellisuutta pienempi. Toisaalta Tukholman alueen väestötiheys on korkea verrattuna kaikkiin alueisiin, myös pääkaupunkiseutuun, Suomessa. Tämä voi vaikuttaa tulosten soveltavuuteen Suomessa siten, että tuottavuusero voi olla myös yliarvio Suomen markkinoilla.

Kaliforniassa ja tarkemmin San Franciscon alueella on myös tutkittu sitä, miten täyssähkö- ja lataushybridiajoneuvoihin siirtyminen on vaikuttanut taksiliiketoiminnan tuottavuuteen. Tutkijat havaitsivat, että molemmissa tapauksissa siirtyminen ladattavien ajoneuvojen käyttöön oli taksiryttäjille kannattavaa taloudellisesti, mutta täyssähköisten ajoneuvojen käyttö lisäsi tuot-  
toja ladattavia hybridejä enemmän<sup>15</sup>.

Tämän voidaan arvioida johtuvan siitä, että täyssähköautolla on saavutettavissa selvästi merkittävämpi käyttökustannusten alenema lataushybridiin verrattuna. Johtopäätöksistä arvioidaan seuraavan, että myös Suomessa taksiliikennöitsijöiden oletetaan hyödyntävän erityisesti täyssähköautoja uusissa hankinnoissa, joiden tarkoituksena on ainakin osin täyttää lain asettamat minimivaatimukset julkisille kuljetuspalveluhankinnoille. Myös tämän tutkimuksen tulosten tulokinnassa on syytä ottaa huomioon se, että tutkimuksen aineisto on ajalta, jolloin sähköisten ja polttomoottoriautojen hankintahintaero oli vielä hyvin merkittävä sekä se, että San Franciscon alueen väestötiheys on selvästi kaikkia Suomen alueita korkeampi.

Jotta voidaan arvioida sitä, millaisia kustannusvaikutuksia direktiivin vaatimuksilla on taksiyri-  
tysten kustannuksiin, tulee muodostaa kuva toimialan kustannusrakenteesta. Traficomien taksiliikenteen vaikutusten seuranta -raportissa<sup>16</sup> on esitetty taksiliikenteen kustannusindeksin mukainen kustannusrakenne. Kustannusindeksin mukaan hankintakustannusten (pääoman poistot ja korot) osuus taksiliikenteen kokonaiskustannuksista on 10 prosenttia, kun taas polttoainekustannusten osuus kokonaiskustannuksista on noin 6 prosenttia. Selvästi merkittävin kustannuserä sen sijaan on palkat ja työnantajamaksut, joiden osuus on 59 prosenttia kokonaiskustannuksista.

Kun taksiliikenteen operaattorit joutuvat ehdotetun esityksen vaatimusten mukaisesti käyttämään ja siten hankkimaan puhtaita ajoneuvoja, nousevat yritysten ajoneuvojen hankintakustannukset. Vastaavasti polttoainekustannusten ennakoitaan laskevan. Traficomien arvion<sup>17</sup> mukaan sähköautolla ajo maksaa sähkönsä osalta noin 2 €/100km kotilatauksen tapauksessa, mikä on merkittävästi vähemmän kuin vertailukelpoisella diesel-ajoneuvolla, joka on tyypillinen käyttövoima taksiliikenteessä. Esimerkiksi 6 l/100km kulutuksella ja 1,4 €/l dieselin yksikköhinnalla

---

<sup>15</sup> Keshav, S. ym. (2013): The Return of Investment for Taxi Companies Transitioning to Electric Vehicles.

<sup>16</sup> Taksiliikenteen vaikutusten seuranta. Traficomien raportteja 3/2020.

<sup>17</sup> <https://www.traficom.fi/fi/ajavaihtoehtoa/sahkoauto>

eli noin 1,1 €/l verottomalla hinnalla vastaava lukema dieselnäköisellä ajoneuvolla on noin 6,6 €/100km.

Ammattiliikenteessä joudutaan todennäköisesti turvautumaan ainakin osin julkisiin latauspisteisiin. Julkisten latauspisteiden hinnoittelussa on ainakin Helsingin seudulla merkittävää hintaohjausta siihen, että autoja ladattaisiin kantakaupungin ulkopuolella ja yöaikaan<sup>18</sup>, mikä ohjaa latauksen kysyntää kaupunkikeskustojen ulkopuolelle.

Sähköauton lataus maksaa esimerkiksi Helsingin energian latauspisteissä halvimmillaan pikalatauksessa 0,2 €/kWh arvonlisäverottomana ja suurteholatauksessa 0,24 €/kWh ilta- ja yöaikaan sekä kantakaupungin ulkopuolella. Henkilöauton keskimääräiseksi sähkönkulutukseksi oletetaan 17 kWh/100km, jolloin 100km suorituksen keskimääräiseksi hinnaksi julkisesta pikalatauspisteestä ladattuna tulisi noin 3,4 €/100km ja suurteholatauspisteestä noin 4,1 €/100km arvonlisäverottomana.

Arviota siitä, kuinka paljon sähkökäyttöisiä takseja ladattaisiin kotilatauksessa ja kuinka paljon julkisissa latauspisteissä ei ole käytettävissä. Mikäli jakauma olisi 50/50 eli puolet latauksesta tapahtuisi kotona ja puolet julkisissa latauspisteissä edellä mainitulla kustannustasolla, tulisi keskimääräiseksi sähköauton käyttökustannukseksi noin 2,7 € - 3,1€/100km riippuen käytetyn latauspisteen tehosta.

Täten käytetystä lataustehosta riippuen täyssähköautoon siirtymisen arvioidaan laskevan taksiliikennöitsijöiden polttoainekustannuksia noin 50 – 60 prosentilla vertailukelpoiseen dieselautoon verrattuna edellä mainituilla oletuksilla. Hinalaskelmat ovat kuitenkin suuntaa-antavia, sillä ammattiliikenne voi tehdä tukkuhintasopimuksia polttoaineen tai sähkön jakelijoiden kanssa, eikä käytössä ole tarkkaa tietoa siitä, miten sähkökäyttöisiä takseja Suomessa ladataan.

Hankintakustannusten ennakoidaan vastaavasti nousevan, mutta kustannusten nousua on haastavampi arvioida markkinan nopeasta kehityksestä johtuen. Mikäli hankintakustannukset nousisivat 25 prosentilla vaaditun puhtaiden ajoneuvojen minimimäärän (38,5 prosenttia ajoneuvoista) osalta ja polttoainekustannukset laskisivat 50 prosentilla, niin kokonaisuudessaan taksiliikenteen kustannukset laskisivat vähäisesti. Mikäli hankintakustannukset nousisivat 50 prosentilla, vastaavasti mekaanisesti kustannukset nousisivat, mutta vähäisesti.

Joka tapauksessa polttoainekustannusten merkittävästä laskusta johtuen esityksen minimivaatimusten vaikutukset taksiliikenteen kustannuksiin arvioidaan vähäisiksi, mikäli ehdot täyttäviä ajoneuvoja on markkinoilla riittävästi. Mahdollisia markkinapuutteita vähentää se, että direktiivin ehtojen mukaisesti palveluntarjoajat voivat hyödyntää myös ladattavia hybridejä vaatimusten täyttämiseksi vuoden 2025 loppuun saakka. Lisäksi taksiliikenteen palveluntarjoajilla on jo kannassaan ehdot täyttäviä puhtaita ajoneuvoja, joskin määritelmän mukaisten ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen osuus taksikäytössä olevista ajoneuvoista on kokonaisuudessaan tällä hetkellä alle 1 prosentti<sup>19</sup>.

Autoalan tilastojen<sup>20</sup> mukaan ennen vuoden 2018 taksiiudistuksen aiheuttamaa merkittävää taksiliikenteen tarjonnan kasvua taksien keskimääräinen ajosuorite vuodessa oli n. 71 000 km,

---

<sup>18</sup> <https://www.helen.fi/sahkoauton-lataus/lataus>

<sup>19</sup> Taksiliikenteen vaikutusten seuranta. Traficomin raportteja 3/2020.

<sup>20</sup> [http://www.aut.fi/tilastot/muut\\_tilastot/tieliikenteen\\_suuritteet](http://www.aut.fi/tilastot/muut_tilastot/tieliikenteen_suuritteet)

mikä on merkittävästi suurempi kuin kaikkien liikennekäytössä olevien henkilöautojen keskimääräinen suorite, joka on dieselkäyttöisten ajoneuvojen kohdalla noin 20 000 km<sup>21</sup>. Karkea arvio taksin keskimääräisestä päiväsuoritteesta on keskimääräisen vuosisuoritteen ja tehokkaiden työpäivien nojalla on noin 250 – 300 kilometriä päivässä. Taksikäytössä olevat ajoneuvot hyötyvät täten keskimääräistä henkilöautoa enemmän alentuneista polttoainekustannuksista, minkä lisäksi markkinoilla olevien täyssähköautojen kantama riittää päivittäisen suoritteen ajoon erityisesti kaupunkiajossa, jossa sähkönkulutus on maantieajoa matalampi.

Taksien keskimääräinen vaihto aika taas on aiemmin arvioitu noin 26 kuukaudeksi<sup>22</sup>, mikä tarkoittaa sitä, että ehdotetun esityksen hankinta-ajanjaksojen aikana taksikäytössä olevia ajoneuvoja uusittaisiin myös ilman esityksen vähimmäisvaatimuksia.

Perustuen taksiliikenteen kustannusrakenteeseen sekä sähköautojen merkittävästi pienempiin käyttökustannuksiin ja käytettävissä olevaan tutkimustietoon muista maista, ei voida arvioida, että esityksellä olisi merkittävää hintavaikutusta taksiliikennepalveluiden hankintaan alueilla, missä alalla on kilpailua ja toisaalta niillä alueilla, missä taksiliikenteen operaattoreilla on käytettävissään tarvittavaa latausinfrastruktuuria. Tämän vuoksi ehdotetun esityksen ei arvioida nostavan sääntelyn piirissä olevien julkisen sektorin hankkimien taksikuljetusten hankintojen hintoja siksi, että esityksen vaatimukset johtaisivat taksiliikennöitsijöiden liikennöintikustannusten nousuun.

Haasteet ehdotetun esityksen vaatimusten implementoinnissa alueellisesti liittyvät edellä esitettyjen arvioiden perusteella hintavaikutusten sijaan enemmänkin toimialan kilpailutilanteeseen, latausinfrastruktuurin saatavuuteen sekä matkojen pituuksiin ja siten sähkön sopivuuteen käyttövoimana eri maantieteellisille alueille. Lisäksi on mahdollista, että ehdotetun esityksen vaatimuksia on varsinkin lyhyellä aikavälillä vaikea täyttää sähkökäyttöisten ajoneuvojen tarjonnan vuoksi.

Niillä alueilla, joilla tarjontaa on vähän ja tarjouskilpailuihin on vaikea saada nykytilassakaan tarjoajia, voidaan arvioida, että esityksen vaatimusten toteuttaminen täysimääräisesti olisi merkittävästi esimerkiksi suurien kaupunkiseutujen haastavampaa. Lisäksi harvemmin asutuilla alueilla sähköautojen kantamat ovat mahdollisesti riittämättömiä johtuen pidemmistä keskimääräisistä ajomatkoista sekä pisimpien, yli 100 km kuljetusten selvästi suuremmasta osuudesta kaikista kuljetuksista ainakin SVL-matkakorvausten alaisten taksikuljetusten kohdalla.

Ehdotetun esityksen vaikutuksia sääntelyn piirissä olevien julkisen sektorin hankkimien taksikuljetusten hintoihin ei pystytä kuitenkaan täsmällisesti arvioimaan johtuen siitä, että hankintahintojen on todettu olevan yhteydessä kilpailutilanteeseen siten, että kilpailun puutteen on arvioitu olevan yhteydessä korkeampiin hankintahintoihin.

Vaikka ehdotetulla esityksellä ei arvioida olevan liikennöintikustannusten noususta johtuvaa vaikutusta taksipalveluiden hintoihin, hankintahinnat voivat silti nousta, mikäli esitys johtaa vähentyneeseen kilpailuun julkisissa hankinnoissa. Käytettävissä ei kuitenkaan ole tutkimustietoa, jonka perusteella ajoneuvojen käyttövoimavaatimusten vaikutuksia julkisten hankintojen hintoihin voitaisiin arvioida. Mahdollisesta hankintahintojen noususta voidaan esittää suuntaantavia skenaariolaskelmia, jotka kuvaavat sitä, mitä julkisen sektorin kustannuksille tapahtuisi

---

<sup>21</sup> Tilastokeskus, Tieto & Trendit 22.3.2019: <https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2019/tieliikenteen-ajokilometreissa-edelleen-hienoista-kasvua/?listing=simple>

<sup>22</sup> HE 178/2017 vp

siinä tapauksessa, että palveluntarjonta heikentyisi ja hankintahinnat sitä tai jotakin muuta kautta kasvaisivat.

Koko maan tasolla ehdotetun esityksen sääntelyn piirissä on noin 106 miljoonan euron oppilaskuljetukset taksilla, noin 114 miljoonan euron vammaispalvelulain mukaiset taksikuljetukset sekä noin 122 miljoonan euron SVL-matkakorvauksista taksilla. Mikäli ehdotetun esityksen myötä taksipalveluiden hinnat kasvaisivat 2 prosentilla, tarkoittaisi se noin 2 miljoonan euron vuosittaista kustannusten lisäystä kaikissa kuljetusmuodoissa, mikä johtaisi kuntien kustannusten kasvuun noin 4 miljoonalla eurolla ja Kelan kustannusten nousun noin 2 miljoonalla eurolla.

Vastaavasti mikäli esityksen myötä taksipalveluiden hinnat kasvaisivat 5 prosentilla, tarkoittaisi se 5 miljoonan euron vuosittaista kustannusten lisäystä opetuskuljetusten kohdalla ja 6 miljoonan euron kustannusten vuosittaista kustannusten lisäystä vammaispalvelulain mukaisten taksikuljetusten sekä SVL-matkakorvausten alaisten taksikuljetusten kohdalla. Tällöin kuntien kustannukset kasvaisivat noin 11 miljoonalla eurolla vuosittain ja Kelan kustannukset noin 6 miljoonalla eurolla vuosittain.

Edellä kuvattua mahdollista kustannusten kasvua pyritään kuitenkin ehdotetulla esityksellä vähentämään vähimmäistavoitteiden eriyttämisellä alueellisiin erityispiirteisiin, kuten etäisyyksiin, taloudellisiin valmiuksiin, latauspisteiden saatavuuteen ja taksimarkkinoiden tilanteeseen perustuen. Eriyttämisellä tavoitellaan sitä, että esimerkiksi vähäinen palveluntarjonta tai latausinfrastruktuuri eivät muodostuisi esteeksi saada kelpoisuusehdot täyttäviä tarjouksia julkisiin hankintoihin, mikä voisi johtaa ennakoitua suurempiin kustannusten lisäyksiin.

Ehdotetun esityksen mukaan 17 suurimmalle kaupungille asetettaisiin muita alueita selvästi suurempi, 50 prosentin velvoite ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen vähimmäisosuudeksi. Velvoitteiden eriyttäminen koskee kuntia, mutta Kelaa kohdeltaisiin yhtenä hankintayksikkönä, joten Kela voi omissa hankinnoissaan vastaavalla tavalla huomioida alueellisia eroavaisuuksia kuljetusolosuhteissa. Muille kunnille, jotka kuuluvat korkeamman tavoitetaso- maakuntiin, säädettäisiin vastaavasti 35 prosentin vähimmäisvelvoite puhtaiden ajoneuvojen osuudella ja muille kunnille, jotka kuuluvat matalamman tavoitetaso- maakuntiin, säädettäisiin 15 prosentin vähimmäisvelvoite ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen osuudelle.

Ehdotetun esityksen mukaisesti mahdollinen kustannusten nousu kohdistuisi todennäköisesti suhteellisesti voimakkaammin 17 suurimmalle kaupunkiseudulle, sillä vähimmäisosuus on näillä alueilla muita korkeampi. Vastaavasti matalamman tason maakuntiin kuuluvien kuntien mahdollinen kustannusten nousu olisi todennäköisesti suhteellisesti matalampaa.

Arvioitu mahdollinen kustannusten nousu realisoituisi todennäköisesti vähitellen ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana, eikä välittömästi lain voimaantulon jälkeen. Tämä johtuu siitä, että osa hankinnoista on tehty lähiaikoina, jolloin esitetyt vaatimukset eivät koske niitä takautuvasti. Lisäksi hankintayksiköt voivat käynnistää nopeutetulla aikataululla uusia hankintaprosesseja ennen sääntelyn voimaantuloa, mikäli ne arvioivat, että niille annetut vaatimukset ovat lyhyellä aikavälillä vaikeasti täytettävissä.

#### **4.4 Pääasialliset vaikutukset linja-autopalveluiden hankintoihin**

Nykytilan arvioinnin perusteella joukkoliikenneviranomaisten omat tavoitteet ylittävät koko maan tasolla selvästi direktiivin vaatimukset molemmilla hankinta-ajanjaksoilla. Mikäli joukkoliikenneviranomaiset pysyvät tavoitteissaan, täyttyisivät direktiivin vaatimukset myös perusrallalla koko maan tasolla. Kaikilla joukkoliikenneviranomaisilla ei kuitenkaan ole keskenään

vastaavat tavoitteet lähivuosien hankinnoille. Direktiivin kustannusvaikutus suhteessa perusuraan riippuu siis toteutusmallista.

Ehdotetun esityksen 11 §:n mukaisesti linja-autoja koskevissa hankinnoissa hankintayksikön tulisi varmistaa ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana 41 %:in ja toisen hankinta-ajanjakson aikana 59 %:in vähimmäisosuus puhtaita vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja. Täyssähköbussseja koskeva alatavoite olisi eritelty alueellisten erityispiirteiden perusteella.

Sähköbussien vähimmäisosuudet esitetään eriyttäväksi esityksen liitteen 3 mukaisesti siten, että esimerkiksi Helsingin seudun liikenteen (HSL) sähköbussien vähimmäisosuus ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla olisi 35 prosenttia, kun vastaavasti esimerkiksi Oulun seudun liikenteessä sähköbussien vähimmäisosuus ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla olisi 5 prosenttia. Eritysmallilla pyritään kansalliseen lainsäädäntöön, joka huomioisi alueelliset eroavaisuudet linja-autoliikenteen käyttövoimien käytössä.

Ehdotetun esityksen 11 §:n mukaisesti kaikkia joukkoliikenneviranomaisia koskisi kuitenkin esityksen mukaan yleinen ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden vähimmäisosuus 41 prosenttia ajoneuvoista ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla ja 69 prosenttia toisella hankinta-ajanjaksolla. Vähimmäisosuuden voi täyttää sähkön lisäksi muilla vaihtoehtoisilla käyttövoimilla tai polttoaineilla.

Nykytilan arvioinnin perusteella suurin osa joukkoliikenneviranomaisista täyttää omien arvioidensa mukaan ensimmäisen hankinta-ajanjakson vähimmäisosuudet. Vähintään 50 prosentin vähimmäisosuus vuosien 2021 – 2025 uusissa kalustohankinnoissa täyttyy ainakin HSL:n sekä Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Lahden, Hämeenlinnan ja Vaasan kaupunkiseuduilla. Kuopion ja Porin seudulta tietoa 2021 – 2025 kalustonhankintojen ennakoitusta käyttövoimajakaukasta ei ole käytettävissä.

Vastaavasti uusissa hankinnoissa vuosina 2021 – 2025 täyttyy kyselyn perusteella alle 41 prosentin vähimmäisosuus ainakin Joensuun, Lappeenrannan, Salon ja Meri-Lapin kaupunkiseuduilla. Toisin sanoen 11 §:ssä esitetyt vaatimukset johtaisivat todennäköisesti kustannusten kasvuun. On mahdollista, että kustannusten kasvu kohdistuisi ennen kaikkea liikennöitsijöiden polttoainekustannuksiin, sillä edellä mainitut toimijat voisivat täyttää puuttuvan veloitteen edellyttämällä liikennöitsijöiltä suurempaa biodieselin osuutta.

Ramboll Oy:n taustaselvityksen mukaan ennakoitu kaluston suuruus on Joensuussa noin 50 linja-autoa, Lappeenrannassa noin 33 linja-autoa, Salossa noin 28 linja-autoa ja Meri-Lapissa noin 10 linja-autoa. Ennakoidun käyttövoimajakauaman mukaisesti 11 §:n velvoite tarkoittaisi toisin sanoen noin 5 vaihtoehtoista polttoainetta käyttävän linja-auton lisäystä kalustoon Joensuussa. Vastaava luku olisi arvion mukaan Lappeenrannassa noin 10 kappaletta, Salossa noin 8 kappaletta ja Meri-Lapissa noin 2 kappaletta.

Traficomin joukkoliikenteen tilakuvaselvityksen<sup>23</sup> mukaan joukkoliikennesuorite vuonna 2018 oli Joensuussa noin 2,3 milj. kilometriä ja Lappeenrannassa n. 1,8 milj. kilometriä. Muilta edellisessä kappaleessa mainituilta alueilta vastaavaa tietoa ei ole käytettävissä. Keskimääräisen linja-auton suorite näillä seuduilla on vastaavasti noin 54 500km ja 46 000km. Lisäksi Ramboll Oy:n taustaselvityksestä tiedetään, että biodieselin hinta verrattuna fossiiliseen dieseliin on noin

---

<sup>23</sup> Traficom (2019): Taustaselvitys joukkoliikenteen tilannekuvasta ja tavoitteellisesta kehityssuunnasta. Traficom raportteja 25/2019.



0,20 €/l kalliimpaa. VTT:n LIPASTO-laskentajärjestelmän mukaan<sup>24</sup> 50 % täyttöasteella katuajossa EURO VI -luokan linja-auton keskkulutus on noin 43 l/100km.

Näillä oletuksilla kaupunkiseutujen kokonaiskustannukset kasvaisivat korkeintaan alle 100 000 eurolla vuosittain olettaen, että liikennöitsijöiden kasvaneet polttoainekustannukset perusuran lisäksi biodieseliä käyttävien linja-autojen osalta menisivät täydellisesti läpi hankintahintoihin.

Suuremmilla kaupunkiseuduilla vuonna 2020 toteutetuissa kilpailutuksissa erityisesti sähköisten linja-autojen osuus on muodostunut korkeaksi jo ennen direktiivin sääntelyn voimaantuloa. Osin kehitys voi johtua siitä, että palveluntarjoajat ennakoivat tulevaa sääntelyä ja muuttavat palveluntarjontaansa jo valmiiksi vaatimusten mukaisiksi, mutta kehitys johtuu oletettavasti myös muista tekijöistä, kuten sähköisten linja-autojen matalista käyttökustannuksista.

Esimerkiksi HSL:n huhtikuussa 2020 ratkenneessa kilpailutuksessa kilpailutettiin 122 bussin liikenne, joista yli 40 prosenttia tai noin 58 kappaletta on sähkökäyttöisiä. HSL:n heinäkuussa 2020 ratkenneessa kilpailutuksessa tarjouskilpailussa oli 68 linja-auton liikenne, joista 58 oproidaan sähkökäyttöisellä linja-autolla.

On mahdollista, että vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen ensimmäisellä ajanjaksolla on jopa ennakoitua nopeampaa. Toisaalta on myös mahdollista, että esimerkiksi sähköbussien markkinatilanteen kehityksestä riippuen kehitys voi olla myös ennakoitua perusuraa hitaampaa, mikä tarkoittaisi arvioitua voimakkaampaa kustannusten nousua eri joukkoliikenneviranomaisien kohdalla.

#### **4.5 Pääasialliset vaikutukset raskaan kaluston palveluhankintoihin**

Ehdotetun esityksen 10 §:ssä säädetään, että muiden kuin kuntien hankintayksiköiden vähimmäisosuudet raskaan kaluston palveluhankinnoissa olisivat 9 prosenttia ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla ja 15 prosenttia toisella hankinta-ajanjaksolla. Ehdotetun esityksen liitteen 2 mukaisesti kuntien vähimmäisosuudet olisi eriytetty samaan tapaan kuin henkilöautokuljetusten kohdalla. Vähimmäisosuuksien tasot eri tavoitetason kunnissa ovat kuitenkin matalampia kuin henkilöautokuljetusten kohdalla.

Ehdotetun esityksen mukaisesti 17 suurimalle kaupungille asetettaisiin 15 prosentin vähimmäisosuus ensimmäiselle hankinta-ajanjaksolle ja 21 prosentin vähimmäisosuus toiselle hankinta-ajanjaksolle. Korkeamman tavoitetason maakuntiin kuuluville kunnille asetettaisiin 5 prosentin vähimmäisosuus ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla ja 10 prosentin vähimmäisosuus toisella hankinta-ajanjaksolla ja matalamman tavoitetason maakuntiin kuuluville kunnille asetettaisiin 0 prosentin vähimmäisosuus ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla ja 5 prosentin vähimmäisosuus toisella hankinta-ajanjaksolla.

Nykytilan arvioinnin perusteella kunnallisten jätehuoltoyhtiöiden kilpailutuksissa kilpailutetaan tällä hetkellä vuosittain noin 100 raskasta ajoneuvoa. Toisin sanoen kansallinen tavoite edellyttäisi tältä osin noin 9 puhtaan ja energiatehokkaan raskaan ajoneuvon hankintaa kilpailutuksissa. Samoin nykytilan arvioinnin perusteella monissa kilpailutuksissa edellytetään, tai annetaan lisäpisteitä, jo nykyisellään biokaasua tai biodieseliä käyttövoimana, mutta tarkkaa tilastotietoa tästä ei ole käytettävissä.

---

<sup>24</sup> <http://lipasto.vtt.fi/yksikkopaastot/henkiloliikenne/tieliikenne/linja-autot/bussikatu.htm>

Nykytilan arviointiin sekä muihin ajoneuvoluokkiin verrattuna matalaan kansalliseen tavoitteeseen perustuen ehdotetulla esityksellä ei käytettävissä olevan tiedon valossa ennakoida olevan merkittäviä kustannusvaikutuksia raskaan kaluston palveluhankintoihin.

#### **4.6 Esityksen vaikutukset liikenteen päästöihin**

Taustaselvityksen arvion mukaan direktiivin alaisia henkilöautokuljetuspalveluja tuottaa noin 5 000 ajoneuvoa, joista vähintään 38,5 prosentin eli 1 700 ajoneuvon tulee olla CO<sub>2</sub>-päästöiltään enintään 50g/km päästöisiä ajoneuvoja vuosina 2021 - 2025 ja vastaavasti 1 700 ajoneuvon täyssähköisiksi vuoden 2025 jälkeen. Ensirekisteröitävän dieselajoneuvon hiilidioksidipäästöt kilometrillä ovat n. 136 g/km, jolloin 50g/km keskipäästöiseen hybridiajoneuvoon siirtyminen vähentää päästöjä n. 64% ja täyssähköön siirtyminen 100 prosenttia.

Autoalan tilastojen mukaan ennen vuoden 2018 taksiiuudistuksen aiheuttamaa merkittävää taksiliikenteen tarjonnan kasvua taksien keskimääräinen ajosuorite vuodessa oli n. 71 000 km, jolloin ajoneuvokohtaiset hiilidioksidipäästöt vähenisivät hybridiajoneuvoon siirtymällä noin 6,2 tonnia ja täyssähköautoon siirtymällä noin 9,7 tonnia. Vaikutusten arvioinnissa on oletettu, että taksiliikennöitsijät hyödyntäisivät vaatimukset täyttääkseen ensisijaisesti täyssähköautoja, koska niillä on saavutettavissa ladattavia hybridejä selvästi merkittävämpiä polttoainekustannusten säästöjä.

Karkean arvion mukaan 1 700 taksin vaihtuessa täyssähköautoon päästöt vähenisivät vuositasolla noin 16 490 tonnia. Taksiiuudistuksen jälkeen keskimääräinen vuotuinen ajomäärä taksiajoneuvoa kohden on todennäköisesti laskenut ajoneuvojen ja osa-aikaisen ajon lisääntyttyä, mutta keskimääräistä ajosuoritearviota on perusteltua käyttää ottaen huomioon, että merkittävä osa direktiivin alaisista matkoista ajetaan harvaan asutuilla alueilla, joissa keskimääräiset vuotuiset ajosuoritteet voivat olla huomattavasti korkeampiakin.

Palveluostoista johtuvaa ajosuoritetta ei pystytä erittelemään, eikä ehdotettu esitys ole ainoa tekijä, jonka johdosta taksiryttäjät siirtyvät vähäpäästöisempiin ajoneuvoihin. Toisaalta esitys vähentää epäsuorasti myös muun taksiliiketoiminnan päästöjä, kun samoilla ajoneuvoilla ajetaan myös direktiivin ulkopuolelle jääviä matkoja. Näiden tekijöiden yhteisvaikutusta ei pystytä tarkasti arvioimaan.

Tarkemmin ehdotetun esityksen vaikutuksia julkisen sektorin hankkimien taksikuljetusten päästöihin voidaan pyrkiä arvioimaan suoritetilastojen avulla. Kelan tilastojen mukaan koko maan tasolla SVL-matkakorvausten alaisia taksimatkoja tehtiin 2 161 723 kappaletta ja näiden matkojen keskipituudella 36 km yhteenlaskettu suorite oli 76 913 086 kilometriä. Mikäli matkoja tehtäisiin ensisijaisesti täyssähköautolla, tarkoittaisi se laskelman nojalla noin 4 000 tonnin CO<sub>2</sub>-päästövähennyksiä Kelan korvaamien taksikuljetusten kohdalla.

Vammaispalvelulain mukaisten taksikuljetusten ja opetustoimen taksilla tehtävien kuljetusten kohdalla yhtä tarkkoja tilastotietoja suoritteesta ja matkojen lukumäärästä ei ole käytettävissä, joten vastaavan tarkkuustason laskelmaa ei voida tuottaa.

Ehdotetun esityksen vaikutusten arvioinnin perusteella vaikutukset perusuran kehitykseen linja- sekä kuorma-autolla tehtävien kuljetusten hankintoihin on arvioitu maltillisiksi. Tämän vuoksi ehdotetun esityksen ei arvioida vähentävän merkittävästi näiden kuljetuspalveluiden päästöjä, vaikka yleisesti ottaen siirtymällä vähäpäästöisiin käyttövoimiin voidaankin vähentää liikenteen päästöjä myös näiden kuljetuspalveluiden kohdalla. Myös kuntien ja valtion virastojen suorien

ajoneuvohankintojen siirtyminen nykyistä voimakkaammin ympäristöystävällisiin ja energiatehokkaisiin ajoneuvoihin vähentää liikenteen päästöjä, mutta tarkkaa arviota vaikutuksesta ei pystytä tuottamaan.

#### **4.7 Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Valvonnan järjestäminen lisää edellyttää lisäresursseja sekä muutoksia tietojärjestelmiin. Lisäresurssien määrän arvioidaan olevan useampi henkilötyövuosi.

### **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

Keskeisimmät toteuttamisvaihtoehdot liittyvät toisaalta alueelliseen eriyttämiseen ja toisaalta käyttöoikeussopimusten sisällyttämiseen sääntelyn piiriin. Ehdotetun esityksen vaatimuksia ei olisi direktiivin nojalla pakollista soveltaa käyttöoikeussopimuksiin, jonka keskeisin vaikutus lyhyellä aikavälillä olisi se, että Kelan korvaamien taksikuljetusten kohdalla vaatimuksia ei sovellettaisi.

Alueellisen eriyttämisen sijaan vähimmäisosuuksia voitaisiin soveltaa tasaisesti kaikkiin hankintayksiköihin, kun ne tekevät direktiivin soveltamisalan piirissä olevia hankintoja. Lisäksi alueellisessa eriyttämisessä voitaisiin käyttää esimerkiksi voimakkaampaa alueellista eriyttämismallia siten, että suurimpien kaupunkien vähimmäisosuudet olisivat ehdotettua esitystä suurempia, jolloin voitaisiin laskea asukasluvultaan pienempien kuntien vähimmäisosuuksia.

#### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

Vaikutusten arvioinnin perusteella ehdotetun esityksen vaatimusten implementoinnin haasteet eivät välttämättä liity kasvaneisiin kustannuksiin, vaan esimerkiksi sähkön toimivuuteen käyttövoimana henkilöautokuljetuksissa eri maantieteellisillä alueilla Suomessa sekä palveluntarjoajien saatavuuteen.

Vaatimusten soveltaminen kaikkialla maassa (kaikissa kunnissa) tasaisesti voisi tarkoittaa sähköautojen latausinfrastruktuurin laajentamista nykyisestä julkisin varoin, sillä haja-asutusalueille ei lyhyellä aikavälillä ennakoita rakentuvan yhtä tehokkaasti sähköautojen latausinfrastruktuuria kuin kaupunkiseuduille.

Sähköautojen kantaman vuoksi kuljetusten järjestäminen voisi olla myös haja-asutusalueilla pidempien matkojen vuoksi. Alueellisen kilpailutilanteen vuoksi tasamallissa voisi olla myös vaikeuksia saada kelpoisuusehdot täyttäviä tarjouksia niillä alueilla, joissa palveluntarjoajia on lukumäärällisesti vähän. Vaikutusten arvioinnin perusteella asettamalla samat vähimmäisosuudet kaikille hankintayksiköille voisivat ehdotetun esityksen kustannusvaikutukset olla arvioitua korkeampia erityisesti taksikuljetuspalveluiden kohdalla ja erityisesti harvemmin asutuilla alueilla.

Sähköisten taksien käyttöön vaikuttaa olennaisesti saatavilla oleva latausinfrastruktuuri. Tuoreessa tutkimuksessa<sup>25</sup> on arvioitu, että sähkön yleistymisen käyttövoimana voi johtaa julkisen latausinfrastruktuurin ruuhkautumiseen, mikä voi vaikuttaa kielteisesti taksiliikennöitsijöiden tuottoihin, jos se vähentää tehokasta työaikaa jonottamisen myötä. Lataus- ja erityisesti pikalatausinfrastruktuurin määrä taas on harvemmin asutuissa maakunnissa selvästi vähäisempää kuin

---

<sup>25</sup> Langbroek, J. ja Hagman, J. (2020): Coping with a growing number of e-taxis in Greater Stockholm: A stated adaptation approach.

kasvukeskuksissa, mikä voisi tarkoittaa haasteita sähköisen taksiliikenteen lisääntyessä, mikäli vaatimuksia sovellettaisiin tasaisesti kaikilla alueilla.

Käyttöoikeussopimusten jättäminen pois ehdotetun esityksen soveltamisalasta vähentäisi mahdollisia kustannusten nousuja erityisesti Kelan tapauksessa. Toisaalta käyttöoikeussopimusten jättäminen pois soveltamisalasta kohtelisi valtion ja kuntien hankintayksiköitä epätasaisella tavalla siten, että kuntien hankintayksiköiltä vaadittaisiin ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttöä ajoneuvo- ja palveluhankinnoissaan toisin kuin valtion viranomaiselta (Kelalta).

Lisäksi on mahdollista, että tämä johtaisi käyttöoikeussopimusten yleistymiseen julkisissa hankinnoissa yleisesti, sillä hankintayksiköt voisivat välttää vaatimukset siirtämällä hankintojaan niiden piiriin.

## **5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot**

Valmistelun yhteydessä Suomi on tiedustellut muilta EU-jäsenmailta puhtaita ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin täytäntöönpanosta ja mahdollisesta aikataulusta muun muassa komission vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevan komitean (Alternative Fuels Committee) kokouksissa keväällä 2020. Lisäksi jäsenmaiden edustajilta on tiedusteltu sähköpostitse kansallisen lainsäädännön etenemisestä. Yleisesti on käynyt ilmi, että direktiivin täytäntöönpano on muissa EU-jäsenmaissa vasta suunnitteluvaiheessa, eikä jäsenmailta ole saatu tietoa tulevan lainsäädännön sisällöstä tai tarkemmasta aikataulusta.

Komissio on julkaissut 22.10.2020 virallisessa lehdessä tiedonannon puhtaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä vähäpäästöisen liikkuvuuden tukemiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/33/EY 2, 3, 4 ja 5 artiklan soveltamisesta<sup>26</sup>. Tiedonannon tarkoituksena on antaa kansallisille viranomaisille, hankintaviranomaisille, hankintayksiköille ja liikenteenharjoittajille ohjeita direktiivin soveltamisesta. Tiedonannossa esitetään yleiskatsaus usein kysytyistä kysymyksistä, jotka liittyvät direktiivin säännösten saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä ja täytäntöönpanoon. Kysymykset ja vastaukset koskevat erityisesti direktiivin soveltamisalaa, ns. puhtaiden ajoneuvojen määritelmää, hankintojen vähimmäistavoitteita, ajoneuvojen laskentaa ja Tenders Electronic Daily -tietokannan (TED) käyttöä eri hankinnoissa.

## **6 Lausuntopalaute**

Esitysluonnos oli lausunnoilla xx.xx.2020-xx.xx.2021 lausuntopalvelu.fi –palvelussa. Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta:

Lausuntoja saatiin yhteensä xx. Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot ovat lausuntopalvelu-fi –sivustolla ja valtioneuvoston hankeikkunan palvelussa osoitteessa valtioneuvosto.fi/hankeet tunnuksella LVM051:00/2019. Esitysluonnoksesta annetuista lausunnoista on laadittu lausunnotiivistelmä, joka on julkaistu valtioneuvoston hankeikkunassa.

---

<sup>26</sup> Komission tiedonanto puhtaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä vähäpäästöisen liikkuvuuden tukemiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/33/EY 2, 3, 4 ja 5 artiklan soveltamisesta (2020/C 352/01). EUVL C 352, 22.10.2020, s. 1-12. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC1022\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC1022(01)&from=EN).

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

### Laki ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

#### 1 luku. Yleiset säännökset.

**1 §. Lain tarkoitus.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valtiota, kuntia sekä muita julkisia hankintayksiköitä koskevasta velvoitteesta hankkia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja. Julkisilla hankinnoilla voidaan edistää ja tukea innovatiivisten tavaroiden ja palvelujen markkinoita, jolloin ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevilla vähimmäisvaatimuksilla on myös positiivinen markkinoita ohjaava vaikutus. Lisäksi julkisia ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskevat vähimmäistavoitteet edistäisivät liikenteen päästövähennystavoitteiden toteutumista.

Pykälän 2 momentissa tuotaisiin ilmi, että lain tarkoituksena on panna täytäntöön puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1611. Direktiivi asettaa jäsenmaille omat sitovat vähimmäisosuudet puhtaita ja energiatehokkaita henkilö- ja pakettiautoja, raskaita hyötyajoneuvoja sekä linja-autoja kahdelle hankinta-ajanjaksolle. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että julkiset hankintayksiköt täyttävät jäsenmaakohtaiset vähimmäisvaatimukset. Täytäntöönpanossa jäsenmaakohtaiset vähimmäisosuudet voidaan myös jakaa alueiden kesken. Direktiivin johdanto-osan 19 kohdan mukaan vähimmäisosuuksia koskevaa vastuuta jaettaessa jäsenvaltion on otettava huomioon eri tekijöitä, kuten esimerkiksi erot taloudellisissa valmiuksissa, ilmanlaatu, väestötiheys, liikennejärjestelmien erityispiirteet sekä toimet liikennesektorin hiilestä irtaantumiseksi ja ilman epäpuhtauksien vähentämiseksi.

**2 §. Lain soveltamisala.** Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta.

Pykälän 1 momentin mukaan laissa säädettäisiin julkisia ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskevista ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Pykälän 2 momentin mukaan lakia sovellettaisiin hankintalain ja erityisalojen hankintalain mukaisesti ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sekä palvelusopimusasetuksen mukaisesti liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin. Hankintayksikön kilpailuttaessa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja edellä mainitun lainsäädännön mukaisesti, hankintayksikkö olisi velvollinen noudattamaan tämän lain mukaisia ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksia. Momentin mukaan lakia sovellettaisiin vain arvoltaan vähintään hankintadirektiivin ja käyttöoikeussopimusdirektiivin EY-kynnysarvoja vastaaviin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin. Hankintojen EU-kynnysarvot ovat 1.1.2020 alkaen tavara- ja palveluhankinnoissa valtion keskushallintoviranomaisille 139 000 euroa ja muille hankintayksiköille 214 000 euroa. Erityisalojen hankintojen osalta tavara- ja palveluhankintojen EU-kynnysarvo on 428 000 euroa. Käyttöoikeussopimuksissa puolestaan EU-kynnysarvo on 5 350 000 euroa.

Pykälän 3 momentissa määriteltäisiin lain soveltamisalaan kuuluvat liikennepalveluhankinnat. Momentin mukaan lakia sovellettaisiin vain sellaisiin palveluhankintasopimuksiin, jotka kilpailutetaan direktiivissä eriteltyjen yhteisen hankintanimikkeistön (CPV) nimikkeiden mukaisesti. Momentti vastaisi direktiivin liitteen 1 taulukkoa yhteisen hankintanimikkeistön (CPV) nimikkeistä palveluille, joissa vaatimuksia olisi noudatettava. CPV-hankintanimikkeistö on EU:n laajuinen hankintasanasto, joka on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa 2195/2002/EY. Sitä käytetään hankinnan kohteen määrittelyyn yhtenäisesti koko EU:n alueella.

Nimikkeistö uusittiin vuonna 2008 asetuksella 213/2008/EY, jolloin yhdistettiin eri lain soveltamisalan piirissä olevia hankintanimikkeitä toisiinsa. Esimerkiksi potilas- ja vammaiskuljetusten erilliset nimikkeet yhdistettiin nimikkeeseen 6014000-1 tilausmatkustajaliikenteen palvelut. Nimikkeistöuudistuksen myötä lain soveltamisalan piirissä olevat palveluhankinnat kuuluvat 2 §:ssä määriteltyihin nimikkeisiin.

**3 §. Lain soveltamisalan rajaus.** Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalan ulkopuolelle rajattavista ajoneuvoista. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin kaikki direktiivin mahdollistamat ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnat.

Pykälän 1 momentin mukaan lakia ei sovellettaisi ajoneuvolain (1090/2002) mukaisiin L-luokan ajoneuvoihin, traktoreihin, moottoriyökoneisiin, pelastusautoihin, poliisiajoneuvoihin, Tullin ajoneuvoihin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvoihin, ambulansseihin, hälytysajoneuvoihin, ruumisautoihin, pyörätuolin-käyttäjille tarkoitettuihin M1-luokan ajoneuvoihin tai M3 -luokan ajoneuvoihin (linja-auto), joissa ei ole istumapaikkojen lisäksi seisoville matkustajille varattua tilaa.

Pykälän 2 momentin mukaan lakia ei sovellettaisi myöskään ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu ainoastaan asevoimien käyttöön, ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu käytettäväksi pääasiassa rakennustyömailla, louhimoissa, satamissa tai lentokentillä tai ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu lumen auraukseen. Lain soveltamisrajan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot ovat lähtökohtaisesti soveltumattomia edellytettyihin ajoneuvojen ympäristö- tai energiatehokkuusvaatimuksiin. Käytännössä pykälässä mainittujen ajoneuvojen käyttötarkoitus on sen kaltainen, että esimerkiksi sähköistäminen ei ole mahdollista tai sitten markkinoilla ei ole soveltuvaa kalustoa täyttämään ajoneuvoon liittyvät erityisvaatimukset. Soveltamisalan ulkopuolelle rajattuja ajoneuvoja ei lasketa osaksi hankintayksikön hankkimaa kokonaismäärää ajoneuvoja, jonka perusteella vähimmäisosuudet nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja lasketaan.

**4 §. Määritelmät.** Pykälässä säädettäisiin lain määritelmistä. Pykälässä noudatetaan pääsääntöisesti direktiivissä esitettyä terminologiaa sekä hankintalainsäädännön vakiintuneita määritelmiä hankintoihin liittyvissä määritelmissä.

Ehdotetun 4 §:n 1 kohdassa määriteltäisiin hankintayksikkö. Hankintayksiköllä tarkoitettaisiin hankintalain, erityisalojen hankintalain mukaisia hankintayksiköitä tai liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n mukaisia palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Kohdassa mainitut hankintayksiköt ovat lain soveltamisalaaan kuuluvia ajoneuvo- ja liikennepalveluita hankkivat hankintayksiköt.

Pykälän 2 kohdassa ja 3 kohdassa määriteltäisiin direktiivin mukaiset hankinta-ajanjaksot. Ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla ajanjaksolla tarkoitettaisiin ajanjaksoa, joka alkaa 2 päivänä elokuuta 2021 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2025. Toisella hankinta-ajanjaksolla tarkoitettaisiin ajanjaksoa, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2026 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2030. Hankinta-ajanjaksojen aikana hankituille ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoille asetetaan omat vähimmäistavoitteet ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja. Hankinta-ajanjaksoille asetetaan lisäksi eri vaatimukset henkilö- ja pakettiautojen kalustolle.

Ehdotetun 4 §:n 4 kohdassa määriteltäisiin ajoneuvohankinta. Ajoneuvohankinnalla tarkoitettaisiin tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostoa, vuokrausta, leasingvuokrausta ja osamaksukauppaa. Erityisesti ajoneuvojen leasing ja vuokraus on kasvattanut suosiota julkisissa hankinnoissa suorien ostojen lisäksi, jonka vuoksi näiden tarkentaminen ajoneuvojen hankintana on tarpeellista direktiivin edellytysten mukaisesti.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin liikennepalveluhankinta. Liikennepalveluhankinnalla tarkoitettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaista liikennepalvelun hankintaa. Määritelmä kattaisi julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua ja palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön. Lain soveltamisalaan kuuluvat liikennepalvelut ovat erikseen täsmennetty CPV-hankintakoodittain.

Pykälän 6 kohdassa määriteltäisiin yhteinen hankintanimikkeistö (CPV). Yhteisellä hankintanimikkeistöllä tarkoitettaisiin yhteisestä hankintasanastosta (CPV) annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2195/2002 sekä yhteisestä hankintasanastosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2195/2002 sekä julkisista hankintamenettelyistä annettujen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2004/17/EY ja 2004/18/EY muuttamisesta ja yhteisen hankintasanaston tarkistuksesta annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 213/2008 tarkoitettua viitenimikkeistöä. Määritelmä on yhtenäinen muun hankintalainsäädännön kanssa.

Ehdotetun 4 §:n 7, 8 ja 9 kohdassa määriteltäisiin henkilöauto, pakettiauto ja raskas hyötyajoneuvo ajoneuvoluokittain. Määritelmä noudattaisi ajoneuvolain luokitusta.

Pykälän 10 kohdassa määriteltäisiin todellisissa ajo-olosuhteissa mitatut päästöt (RDE). Todellisissa ajo-olosuhteissa mitatuilla päästöillä tarkoitettaisiin ilman epäpuhtauksia aiheuttavia päästöjä, jotka ilmoitetaan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY liitteessä IX. RDE-päästöt ovat esimerkiksi terveydelle haitallisia lähipäästöjä. Direktiivi edellyttää henkilö- ja pakettiautohankinnoissa oman vaatimuksen RDE-päästöjen enimmäismäärälle ajoneuvossa.

**5 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.*** Pykälässä säädettäisiin lain suhteesta muuhun lainsäädäntöön. Pykälän mukaan julkisiin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoihin liittyvissä hankintamenettelyissä noudatettaisiin tämän lain lisäksi, mitä 2 §:n 1 momentissa mainituissa säädöksissä säädetään. Julkisissa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoista säädetään hankintalaissa, erityisalojen hankintalaissa ja palvelusopimusasetuksessa. Ehdotettu laki koskee ainoastaan ajoneuvojen ympäristöystävällisyysvaatimuksia ja energiatehokkuusvaatimuksia eikä aseta hankintamenettelyyn kohdistuvia vaatimuksia.

## **2 luku. Ajoneuvoja koskevat ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset.**

**6 §. *Henkilö- ja pakettiautoja koskevat vaatimukset.*** Pykälässä säädettäisiin henkilö- ja pakettiautojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Pykälän 1 momentin mukaan ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan henkilö- ja pakettiauton hiilidioksidipäästöt olisivat ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla enintään 50 grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti. Lisäksi ajoneuvon todellisissa ajo-olosuhteissa mitatut päästöt (RDE) olisivat enintään 80 prosenttia sovellettavista päästörajoista, jotka säädetään moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 715/2007 tai sen seuraajasäädösten liitteessä I. Tällä hetkellä ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt määritellään WLTP-mittausmenetelmän mukaisesti. Momentissa edellytetään lähipäästöjä koskevien RDE-päästöjen olevan enintään 80 prosenttia sallitusta enimmäisrajasta. RDE-päästöjen rajoittaminen rajaa jonkin verran saatavilla

olevaa kalustoa verrattuna pelkkään hiilidioksidiin perustuvaan raja-arvoon. RDE-päästöjen rajoitus koskee ainoastaan ensimmäistä hankinta-ajanjaksoa, jolloin energiatehokkaat ladattavat hybridit täyttävät raja-arvon 50 g/km.

Pykälän 2 momentin mukaan ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan henkilö- ja pakettiauton hiilidioksidipäästöt ovat toisella hankinta-ajanjaksolla nolla grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltynä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti. Voimassa olevan mittausmenetelmän mukaisesti vaatimuksen täyttää ainoastaan täyssähköauto tai vetäauto.

**7 §. Raskaita hyötyajoneuvoja koskevat vaatimukset.** Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin raskaiden hyötyajoneuvojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Pykälän 1 momentin mukaan ympäristöystävällinen ja energiatehokas raskas hyötyajoneuvo olisi ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta. Direktiivin 2014/94/EU mukaisia vaihtoehtoisia polttoaineita on sähkö, vety, biopolttoaineet siten kuin ne on määritelty direktiivin 2009/28/EY 2 artiklan 1 alakohdassa, synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, maakaasu (mukaan lukien biometaan) kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu — CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu — LNG), ja nestekaasu (LPG). Direktiivin alakohta 2 mahdollistaa myös sähköhybridin käytön, jos moottoriajoneuvo on varustettu käyttövoimalaitteella, joka sisältää vähintään yhden energiamuuntimena toimivan sähköisen oheislaitteen, jossa on ladattava sähköinen energiavarastojärjestelmä, joka voidaan myös ladata ulkoisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuuluisi sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä. Tällä hetkellä voimassa olevan EU-lainsäädännön mukaisesti palmuöljy olisi ainoa raaka-aine mitä ei saisi olla käytetty vaihtoehtoisen polttoaineen raaka-aineena.

Pykälän 3 momentin mukaan ajoneuvoon, joka käyttäisi edellä 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, ei saisi sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita kyseisiin polttoaineisiin. Vaatimuksella edellytetään 100 % vaihtoehtoisen polttoaineen käyttöä. Vaatimus ei sen sijaan koske ladattavia hybridejä, jotka voivat sähköä lisäksi hyödyntää jotain muuta polttoainetta.

**8 §. Linja-autoja koskevat vaatimukset.** Pykälässä säädettäisiin linja-autojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista sekä päästöttömästä linja-autosta.

Pykälän 1 momentin mukaan ympäristöystävällinen ja energiatehokas linja-auto olisi ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta. Direktiivin 2014/94/EU mukaisia vaihtoehtoisia polttoaineita ovat sähkö, vety, biopolttoaineet siten kuin ne on määritelty direktiivin 2009/28/EY 2 artiklan 1 alakohdassa, synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, maakaasu (mukaan lukien biometaan) kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu — CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu — LNG), ja nestekaasu



(LPG). Direktiivin alakohta 2 mahdollistaa myös sähköhybridin käytön, jos moottoriajoneuvo on varustettu käyttövoimalaitteella, joka sisältää vähintään yhden energiamuuntimena toimivan sähköisen oheislaitteen, jossa on ladattava sähköinen energiavarastojärjestelmä, joka voidaan myös ladata ulkoisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuuluisi sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä. Tällä hetkellä voimassa olevan EU-lainsäädännön mukaisesti palmuöljy olisi ainoa raaka-aine mitä ei saisi olla käytetty vaihtoehtoisen polttoaineen raaka-aineena.

Pykälän 3 momentin mukaan ajoneuvoon, joka käyttäisi edellä 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita kyseisiin polttoaineisiin. Vaatimuksella edellytetään 100 % vaihtoehtoisen polttoaineen käyttöä. Vaatimus ei sen sijaan koske ladattavia hybridejä, jotka voivat sähköä lisäksi hyödyntää jotain muuta polttoainetta.

Pykälän 4 momentin mukaan päästötön linja-auto olisi linja-auto, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään yksi gramma hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti. Voimassa olevan mittausmenetelmän mukaisesti vaatimuksen täyttäisi ainoastaan täyssähköbussi tai vetybussi.

### **3 luku. Hankintayksikön velvollisuus hankkia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.**

**9 §.** *Henkilö- ja pakettiautohankintoja koskevat vähimmäisosuudet.* Pykälässä säädettäisiin hankintayksiköiden vähimmäisvelvoitteista hankkia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilö- ja pakettiautoja.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaisesti hankintayksikön olisi varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen henkilö- ja pakettiautojen kokonaislukumäärästä vähintään 38,5 prosenttia olisi 6 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilö- ja pakettiautoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuntien vähimmäisosuuksista. Edellä 1 momentissa mainittua vähimmäisosuutta ei sovellettaisi kuntien hankintoihin. Kunnan hankintayksikön olisi varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen henkilö- ja pakettiautojen kokonaislukumäärästä vähintään liitteessä 1 määrätyn alueellisen jaon mukainen vähimmäisosuus on 6 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilö- ja pakettiautoja. Kuntien vähimmäisosuudet on eriytetty lakiehdotuksen liitteessä kolmeen kategoriaan ja siten pyritty huomioimaan alueelliset erityispiirteet sekä direktiivin jäsenmaakohtaisen tavoitteen saavuttaminen kustannustehokkaasti. Liitteen vähimmäisosuudet on laskettu siten, että ne yhteenlaskettuna vastaavat direktiivin Suomelle asetamaa vähimmäisvelvoitetta. Valtion ja muiden valtakunnallisesti toimivien hankintayksiköiden tavoitetta ei ole eriytetty koska hankintayksikkö pystyy itse painottamaan ajoneuvohankintansa huomioiden teknologian saatavuus ja soveltuvuus alueittain. Kuntien ja muiden hankintayksiköiden vähimmäisvelvoite tulee täyttää ajoneuvokappaleittain kunkin hankinta-ajanjakson aikana ja siten jokaisessa yksittäisessä hankinnassa ei tarvitse saavuttaa vähimmäisosuutta,

kunhan hankintayksikkö kokonaisuudessaan saavuttaa vähimmäisosoisuuden. Hankintayksiköt voivat myös edellyttää vähimmäistavoitetta tiukempia vaatimuksia.

**10 §.** *Raskaita hyötyajoneuvohankintoja koskevat vähimmäisosoisuudet.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin hankintayksiköiden vähimmäisvelvoitteista hankkia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita raskaita hyötyajoneuvoja.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin hankintayksikön velvollisuudesta hankkia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita raskaita hyötyajoneuvoja. Hankintayksikön olisi varmistettava, että ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään 9 prosenttia ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään 15 prosenttia olisi 7 §:ssä määritellyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita raskaita hyötyajoneuvoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin kuntien hankintayksiköiden vähimmäisosoisuuksista. Edellä 1 momentissa mainittua vähimmäisosoisuutta ei sovellettaisi kuntien hankintoihin. Kunnan hankintayksikön olisi varmistettava, että ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään liitteessä 2 määrätyn alueellisen jaon mukainen vähimmäisosoisuus on edellä 7 §:ssä määritellyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita raskaita hyötyajoneuvoja. Ehdotetun pykälän eriyttämistä perustelee samat tekijät kuin edellä 9 §:ssä.

**11 §.** *Linja-autohankintoja koskevat vähimmäisosoisuudet.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin linja-autohankintoja koskevat vähimmäisosoisuudet ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja sekä päästöttömiä ajoneuvoja.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin hankintayksikön vähimmäisosoisuuksista ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita linja-autoja. Hankintayksikön olisi varmistettava, että ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen linja-autojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään 41 prosenttia ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään 59 prosenttia on 8 §:ssä määritellyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita linja-autoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten vähimmäisosoisuuksista päästöttömiä linja-autoja. Ehdotetun lain liitteessä eriteltyjen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n mukaisten palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten olisi varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään liitteessä 3 määrätty osuus 1 momentissa mainitusta ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita linja-autoja koskevasta vähimmäisosoisuudesta on 8 §:ssä määritellyjä päästöttömiä linja-autoja.

**12 §.** *Hankintayksikön ilmoitusvelvollisuus.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin hankintayksikön ilmoitusvelvollisuudesta. Hankintayksikön olisi ilmoitettava hankintalain 58 §:n 1 momentin 6 kohdan ja erityisalojen hankintalain 62 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaisessa jälki-ilmoituksessa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoina hankittujen ajoneuvojen kokonaislukumäärä sekä hankinnassa toteutunut osuus tämän lain 6 §:n, 7 §:n ja 8 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja kappalemäärittäin. Velvollisuus tehdä jälki-ilmoitus EU:n kynnysarvot ylittävistä hankinnoista seuraa hankintalaista ja erityisalojen hankintalaista. Valvonnan järjestämiseksi sekä jäsenmaakohtaisen raportoinnin suorittamiseksi on tarpeen edellyttää tarkempaa tietoa hankituista ajoneuvoista ja liikennepalveluista kuin mitä voimassa olevassa sääntelyssä edellytetään. Koska direktiivin edellyttämä jäsenmaakohtainen tavoite sekä ehdotetun lain hankintayksikkökohtaiset vähimmäisosoisuudet lasketaan ajoneuvokappaleittain, tulee

jälki-ilmoituksessa ilmoittaa kokonaismäärä hankittuja ajoneuvoja kappaleittain sekä kappaleittain osuus ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja. Liikennepalveluissa tulee ilmoittaa liikennepalvelun järjestämiseen käytetty ajoneuvomäärä kappaleittain. Ehdotettu ilmoitusvelvollisuus edellyttää muutoksia HILMA-tietokantaan, jotta ajoneuvojen ilmoittaminen kappalemäärittäin onnistuu. Direktiivin mukaisesti komissio tekee tarvittavat muutokset TED-tietokantaan, jotta raportointi onnistuisi.

**13 §. Hankinnat yhteishankintayksiköiltä.** Pykälässä säädettäisiin vähimmäisosuuksien huomioimisesta yhteishankintayksiköiltä tehdyissä hankinnoissa. Hankintayksikön olisin pykälän mukaan varmistettava, että tämän lain mukaiset vähimmäisosuudet täyttyvät, kun se hankkii ajoneuvo- tai liikennepalveluja yhteishankintayksiköltä taikka hankkii ajoneuvo- tai liikennepalveluja käyttäen yhteishankintayksikön tekemää hankintasopimusta, hankintalain 42 §:ssä tai erityisalojen hankintalain 45 §:ssä tarkoitettua puitejärjestelyä taikka hankintalain 49 §:ssä tai erityisalojen hankintalain 52 §:ssä tarkoitettua dynaamista hankintajärjestelmää. Ehdotettu pykälä ei ehdota muutoksia hankintayksikön mahdollisuuteen hankkia yhteishankintayksiköltä. Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja on hankintayksiköiden toimesta tehty esimerkiksi Hansel Oyj:n kautta. Asetettujen vähimmäistavoitteiden saavuttaminen olisi hankintayksikön velvollisuus, vaikka hankinta olisi tehty yhteishankintayksikön kautta. Hankintayksikkö voi halutessaan edellyttää eri vähimmäisosuuksia eri hankinnoissa, kunhan kullekin hankinta-ajanjaksonalle asetettu vähimmäistavoite täyttyy.

**14 §. Muut yhteishankinnat.** Pykälässä säädettäisiin vähimmäisosuuksien huomioimisesta muissa yhteishankinnoissa. Hankintayksiköt voisivat sopia yksittäisen tai usean ajoneuvo- tai liikennepalveluhankinnan toteuttamisesta yhdessä. Hankintaan osallistuvan hankintayksikön on varmistettava, että tämän lain mukaiset vähimmäisosuudet täyttyvät. Ehdotettu pykälä ei edellytä muutoksia hankintayksiköiden mahdollisuuksiin hankkia yhteistyössä muiden hankintayksiköiden kanssa. Vastuu oman vähimmäisvaatimusten täyttämisestä säilyisi kuitenkin aina hankintayksiköllä.

**15 §. Hankintayksikköä koskevien vähimmäisosuuksien laskeminen.** Pykälässä säädettäisiin vähimmäisosuuksien laskemisesta.

Pykälän 1 momentin mukaisesti ehdotettujen mukaisten vähimmäisosuuksien täytyminen laskettaisiin hankintayksikkökohtaisesti. Laskennassa verrattaisiin ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen kappalemääräistä osuutta ehdotetun lain soveltamisalaan kuuluvina ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen ajoneuvojen kokonaislukumäärään. Osuuksien laskenta suoritetaan jälki-ilmoitusten perusteella. Kunkin hankintayksikön vähimmäisosuuden täyttymisen laskennassa lasketaan hankinta-ajanjaksona hankittujen ajoneuvojen kokonaismäärä ja siitä osuus ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja. Vähimmäisosuuksien täytyminen lasketaan ajoneuvokategorioittain: 1) henkilö- ja pakettiautot, 2) raskaat hyötyajoneuvot ja 3) linja-autot. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jääviä ajoneuvoja ei lasketa osaksi hankintayksikön hankittujen ajoneuvojen kokonaismäärää. Hankintasopimuksen tekopäivä määrittelee hankinta-ajanjakson missä hankitut ajoneuvot on otettava huomioon. Hankinta otetaan huomioon siinä hankinta-ajanjaksossa, jonka aikana hankintasopimus on allekirjoitettu, vaikka sopimuksen voimassaolo jatkuisi kahden hankinta-ajanjakson yli. Esimerkiksi ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana allekirjoitettu palveluhankintasopimus voi olla edelleen voimassa toisen hankinta-ajanjakson aikana, jolloin sopimuksen kattamat ajoneuvot otetaan huomioon ainoastaan ensimmäisen viiteajanjakson osalta.

Pykälän 2 momentin mukaisesti hankintayksikön hankkiessa ajoneuvoja tai liikennepalveluja 13 §:n mukaisesti yhteishankintayksiköltä tai 14 §:n mukaisesti muuna yhteishankintana, laskeetaan kunkin hankintayksikön vähimmäisosuuden täyttymiseksi hankintayksikön oma kappalemääräinen osuus ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

### **3. luku. Erinäiset säännökset.**

**16 §. Valvontaviranomainen.** Pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi ehdotetun lain, sen nojalla annettujen säännösten ja viranomaisten määräysten noudattamisen valvonta. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä ei olisi valvoa muita hankintoihin liittyviä vaatimuksia. Kilpailu- ja kuluttajavirasto valvoo julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön noudattamista. Kilpailu- ja kuluttajaviraston valvonnan tehtävänä on varmistaa yleisen edun ja julkisten varojen käytön tehokkuuden kannalta keskeisten periaatteiden, kuten avoimuuden ja syrjimättömyyden, toteutuminen julkisissa hankinnoissa. Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi valvoa tämän lain mukaisen vähimmäisosuuksien toteutumista sekä näiden ilmoittamista jälki-ilmoituksessa.

**17 §. Ohjaus ja seuranta.** Ehdotetun pykälän mukaan lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenne- ja viestintävirasto avustaisi ministeriötä raportoinnissa komissiolle. Liikenne- ja viestintäministeriö arvioi lain vaikutukset ja muutostarpeet ennen toisen hankinta-ajanjakson alkua. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa komissiolle suoritettavasta raportoinnista. Direktiivin mukaisesti ensimmäinen raportointi komissiolle suoritetaan ensimmäisen hankinta-ajanjakson päätyttyä vuonna 2026.

**18 §. Uhkasakko.** Pykälässä säädettäisiin uhkasakosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa tässä laissa tarkoitetun veloitteen noudattamisen tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakon asettamisesta ja sen tuomitsemisesta maksettavaksi säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990). Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä uhkasakon esimerkiksi, jos hankintayksikkö jättää tekemättä jälki-ilmoituksen tai tekee sen puutteellisesti. Jälki-ilmoitus on lain valvonnan kannalta keskeinen keino saada tieto hankituista ajoneuvoista sekä näiden ominaisuuksista. Jälki-ilmoituksen tekemättä jättämisestä ei säädetä hallinnollisia seuraamuksia hankintalainsäädännössä. Uhkasakko ei sen sijaan toimisi seuraamuksena vähimmäisosuuksien täyttämättä jättämisessä. Uhkasakko käytetään veloitteiden täyttämisen tehosteeksi. Vähimmäisosuuksien täyttämättä jättäminen voidaan todeta vasta kunkin hankinta-ajanjakson päätyttyä ja tämän jälkeen hankintayksiköllä ei olisi mahdollista korjata toimintaansa siten, että lain vaatimukset täytyisi. Uhkasakko ei toimisi koska hankintayksiköllä ei olisi tosiallista mahdollisuutta korjata toimintaansa ja välttää uhkasakon maksu.

**19 §. Hallinnollinen seuraamusmaksu.** Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi hallinnollisesta seuraamusmaksusta.

Ehdotetun 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä hankintayksikölle hallinnollisen seuraamusmaksun, jos hankintayksikkö ei virheen tai laiminlyönnin vuoksi ole hankinta-ajanjaksolla toteutuneissa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa täyttänyt ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevia vähimmäisosuuksia. Toimivalta määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle, joka vastaisi tämän lain noudattamisen valvonnasta ja jolla näin ollen olisi parhaat edellytykset arvioida hallinnollisen seuraamusmaksun määräytymisen perusteita ja siihen liittyviä seikkoja. Hallinnollinen seuraamusmaksu maksettaisiin valtiolle.

Puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvojohankintoja koskevan direktiivin julkisia ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskevat ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset ovat Suomea sitovia velvoitteita. Komissio voi EU:n perussopimusten mukaan käynnistää jäsenmaata vastaan virallisen rikkomusmenettelyn EU-lainsäädännön velvoitteiden täyttämättä jättämisestä sekä viedä rikkomusasian Euroopan unionin tuomioistuimeen, joka voi määrätä jäsenmaalle taloudellisia seuraamuksia. Tämän lain mukaan direktiivin velvoitteiden täytyminen Suomessa arvioitaisiin kuitenkin hankintayksikkökohtaisesti ja hankintayksikölle jätettäisiin mahdollisuus käyttää harkintavaltaa sen suhteen, missä lain soveltamisalaan kuuluvissa hankinnoissa ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevat vähimmäisosuudet hankinta-ajanjakson aikana täytettäisiin. Hankintayksikön olisi varmistettava, että vähimmäisosuudet täyttyvät ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi mahdollista arvioida velvoitteen täyttymistä vasta hankinta-ajanjakson päätyttyä, jolloin hankintayksikköä ei voisi enää määräajan sisällä esimerkiksi uhkasakon nojalla velvoittaa täyttämään ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevia vähimmäisosuuksia. Tämän vuoksi valvonnan tehokkuuden ja toimivuuden kannalta olisi kansallisessa lainsäädännössä perusteltua säätää hallinnollisesta seuraamusmaksusta. Hallinnollinen seuraamusmaksu voitaisiin määrätä, jos hankintayksikkö on menetellyt tämän lain vastaisesti ja laiminlyönyt vähimmäisosuuksia koskevat velvoitteet.

On tärkeää huomioida, että viranomaisia ja julkista tehtävää hoitavia muita tahoja sitovat myös hallinnon lainmukaisuusperiaate ja viranomaisten on noudatettava hallinnon yleislakeja. Tässä laissa ehdotetun uhkasakon ja hallinnollisen seuraamusmaksun lisäksi viranomaistoimintaan ja julkisen vallan käyttöön liittyvään päätöksentekoon sisältyy myös lainsäädännössä erikseen määritelty rikosoikeudellinen vastuu. Viranomaisen on kaikissa tilanteissa hoidettava lakisääteiset tehtävänsä. Velvollisuuksien laiminlyöntiä koskien voivat siten tulla sovellettavaksi myös rikosoikeudellista virkavastuuta koskevat säännökset. Rikosoikeudellisesta virkavastuusta ja virkarikoksista säädetään rikoslain (39/1889) 40 luvussa. Vahingonkorvausvastuusta puolestaan säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Sanktioiden osalta kaksoisrangaistavuuden kielto edellyttää, että samasta teosta ei voida määrätä useampia rangaistusluonteisia seuraamuksia. Kaksoisrangaistavuuden kielto ei kuitenkaan tässä yhteydessä välttämättä estäisi määräämästä samassa asiassa rikosoikeudellista seuraamusta tai hallinnollista sanktiota luonnolliselle henkilölle ja hallinnollista sanktiota oikeushenkilölle.

**20 §.** *Hallinnollisen seuraamusmaksun määrääminen.* Pykälässä säädettäisiin hallinnollisen seuraamusmaksun määräämistä koskevasta menettelystä.

Pykälän 1 momentin mukaan hallinnollisen seuraamusmaksun määräämistoimivalta osoitettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajan ja johtoryhmän yhdessä muodostamalle seuraamuskollegiolle. Määräämistoimivalta osoitettaisiin monijäsenisen toimielimen tehtäväksi, sillä hallinnollinen seuraamusmaksu voi olla enimmäismäärältään suuri ja ankaruudeltaan huomattava sanktio (PeVL 14/2018 vp, s. 19). Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtaja toimisi momentin mukaan seuraamuskollegion puheenjohtajana.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hallinnollista seuraamusmaksua koskevasta päätöksenteosta. Seuraamuskollegion päätös tehtäisiin esittelystä ja päätökseksi tulisi kanta, jota seuraamuskollegion enemmistö on kannattanut.

Hallinnollisen seuraamusmaksun määräämisestä säädettäisiin tarkemmin pykälän 3 momentissa. Seuraamuskollegion tulisi päätöksenteossa ottaa huomioon hankintayksikön virheen tai laiminlyönnin laatu sekä tämän lain soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvo- ja liikennepalvelu-

hankintojen yhteenlaskettu arvo kummallakin hankinta-ajanjaksolla. Momentin mukaan seuraamusmaksu ei saisi ylittää viittä prosenttia hankinta-ajanjakson aikana toteutuneiden ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen yhteenlasketusta arvosta. Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen yhteenlaskettu arvo tarkasteltaisiin ajoneuvoluokittain. Seuraamusmaksun suuruutta mitoitettaessa tulisi seuraamuskollegion huomioida edellä mainitun lisäksi muu muassa virheen tai laiminlyönnin moitittavuus, laatu sekä virheen tai laiminlyönnin vuoksi saavutettu hyöty.

Momentti sallisi seuraamuskollegiolle myös mahdollisuuden kohtuullistaa perittävää seuraamusmaksua, mikäli virhe tai laiminlyönti olisi vähäinen ja enimmäismääräisenä perittävää seuraamusmaksua olisi pidettävä kohtuuttomana. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että seuraamuskollegio voisi päätöksellä jättää seuraamusmaksun määräämättä, mikäli hankintayksikön laiminlyönti olisi vähäinen tai laiminlyönnille olisi pätevä syy tai jos seuraamusmaksun määrääminen olisi hankinta-ajanjakson olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta.

Pykälän 4 momentissa olisi informatiivinen viittaus sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin (672/2002). Erääntyneelle hallinnolliselle seuraamusmaksulle ei olisi aihetta periä viivästyskorkoa, eikä siihen voisi liittää muuta viivästysseuraamusta. Perustuslakivaliokunta on rinnastanut rangaistusluonteiset taloudelliset seuraamukset rikosoikeudellisiin seuraamuksiin (esim. PeVL 9/2018 vp, s. 2 ja PeVL 2/2017 vp, s. 4-5), jolloin on johdonmukaista, että viivästyskorkoa tai muuta viivästysseuraamusta ei peritä (Oikeusministeriön julkaisu 52/2018, s. 46). Momentin mukaan seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos laiminlyönnistä on kulunut yli viisi vuotta. Koska hallinnollisen seuraamusmaksun määrääminen vaatisi Liikenne- ja viestintävirastolta laajempaa selvittämistä ja seuraamusmaksun suuruus voisi virheen tai laiminlyönnin vakavuudesta riippuen olla merkittävä, olisi perusteltua säätää viiden vuoden vanhentumisajasta.

**21 §. Muutoksenhaku valvontaviranomaisen päätökseen.** Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta valvontaviranomaisen tämän lain nojalla antamiin päätöksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan liikenne- ja viestintäviraston tämän lain nojalla tekemiin päätöksiin olisi ensin haettava oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimusta koskevassa menettelyssä noudatettaisiin hallintolakia.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston oikaisuvaatimuksen johdosta tekemään päätöksen saisi hakea muutosta valittamalla siten, kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun laissa (808/2019) säädetään.

Pykälän 3 momentissa olisi uhkasakkoa koskevan muutoksenhaun osalta informatiivinen viittaus uhkasakkolakiin (1113/1990).

Pykälän 4 momentissa olisi seuraamusmaksua koskevan muutoksenhaun osalta informatiivinen viittaus sakon täytäntöönpanonosta annettuun lakiin (672/2002).

**22 §. Voimaantulo.** Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta. Lain olisi tarkoitus tulla voimaan 2 päivänä elokuuta 2021.

**23 §. Siirtymäsäännös.** Pykälässä säädettäisiin lain siirtymäsäännöksestä. Lakia ei sovellettaisi hankintoihin, joista on julkaistu hankintailmoitus ennen 2 päivän elokuuta 2021 tai, jos tällaista ilmoitusta ei aiota lähettää, joiden osalta hankintayksikkö on aloittanut hankintamenettelyn kyseisen päivän jälkeen.

## **8 Lakia alemman asteinen sääntely**

-

## **9 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 2 päivänä elokuuta 2021, joka vastaa puhtaiden ja energia-  
tehokkaiden ajoneuvohankintojen edistämisestä annetun direktiivin 2 artiklan 1 kohdan mu-  
kaista direktiivin sääntelyn täytäntöönpanon määräpäivää.

## **10 Toimeenpano ja seuranta**

Toimeenpanon vaikutuksia seurataan liikenne- ja viestintäministeriössä. Seurannan pohjalta  
selvitetään, miten lainsäätöhankkeen tavoitteet ja arvioidut vaikutukset ovat toteutuneet. Li-  
säksi seurannan perusteella arvioidaan mahdolliset muutostarpeet lakiin ennen toisen hankinta-  
ajanjakson alkamista.

Lain kustannusvaikutuksia voidaan arvioida samalla ajankohdalla tutkimalla sääntelyn piirissä  
olevien hankintayksiköiden kustannusten kehitystä. Kun vertaillaan eri alueiden välistä kustan-  
nuskehitystä niille asetettujen vähimmäisosuuksien mukaan ja deflatoidaan kustannukset asian-  
mukaisella hintaindeksillä, voidaan pyrkiä arvioimaan sitä, miten lain vaatimukset ovat vaikut-  
taneet hankintayksiköiden kustannuksiin.

Direktiivi edellyttää jäsenmailta raportointia veloitteiden täytymisestä. Direktiivin mukaan  
jäsenmaiden on viimeistään 18 päivänä huhtikuuta 2026 ja sen jälkeen kolmen vuoden välein  
toimitettava komissiolle kertomus direktiivin täytäntöönpanosta. Raportoinnissa on todettava  
toimenpiteet veloitteiden varmistamiseksi sekä ilmoitettava soveltamisalaan kuuluvat hankin-  
nat sekä osuudet ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja. Komissio tarkastelee  
direktiivin täytäntöönpanoa uudelleen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 ja antaa tarvitta-  
essa lainsäädäntöehdotuksen sen muuttamisesta vuoden 2030 jälkeistä ajanjaksoa varten.

## **11 Suhde muihin esityksiin**

### **11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä**

Ehdotetun lain 3 pykälässä säädetty soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot ovat määri-  
telty ajoneuvolaissa (1090/2002). Ajoneuvolain muuttamista koskeva esitys on eduskunnan kä-  
siteltävänä.

### **11.2 Suhde talousarvioesitykseen**

-

## **12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

Esityksen kannalta keskeisiä perusoikeuksia ovat perustuslain 6 §:n mukainen yhdenvertaisuus,  
16 §:n mukainen oikeus maksuttomaan perusopetukseen, 19 §:n mukainen oikeus sosiaalitur-  
vaan, 20 §:n mukainen ympäristöperusoikeus sekä 22 §:n mukainen julkisen vallan velvoite  
turvata perusoikeuksien toteutuminen. Lisäksi esityksen perustuslainmukaisuutta on arvioitava  
suhteessa siihen, mitä perustuslain 121 §:ssä säädetään kunnallisesta itsehallinnosta.

Perustuslain perusoikeusnormistolla on myös monia yhtäläisyyksiä Suomea sitovien ihmisoikeusvelvoitteiden kanssa. Ihmisoikeuksilla on lainsäädännön velvoittavuuden lisäksi merkitystä perusoikeusmyönteistä tulkintaa vastaavana tulkinnan ohjaajana yksilökohtaisessa päätöksenteossa. Esityksen kannalta keskeinen kansainvälinen ihmisoikeussopimus on Yhdistyneiden kansakuntien vammaisten henkilöiden oikeuksista tehty yleissopimus.

### **12.1 Kuntien tehtävien eriyttäminen**

Esityksen 9, 10 ja 11 §:ssä ehdotetaan, että kuntien hankinta-ajanjaksojen aikana hankkima prosentuaalinen vähimmäisosuus vähä- ja nollapäästöisiä ajoneuvoja olisi eritelty esityksen liitteiden 1, 2 ja 3 mukaisesti perustuen alueellisiin erityispiirteisiin, kuten etäisyyksiin, taloudellisiin valmiuksiin, latauspisteiden saatavuuteen ja taksimarkkinoiden tilanteeseen. Valtion ja muiden valtakunnallisesti toimivien hankintayksiköiden tavoitetta ei ole eriytetty, sillä hankintayksikkö pystyy itse painottamaan ajoneuvohankintansa huomioiden teknologian saatavuus ja soveltavuus alueittain.

Perustuslain 121 §:ssä säädetään kunnallisesta itsehallinnosta. Pykälän 1 momentin kunnallisen itsehallinnon yleisten periaatteiden mukaan kunnan tulee voida itse päättää tehtävistä, joita se itsehallintonsa nojalla ottaa hoidettavakseen. Pykälän 2 momentin mukaan kunnille muuten annettavista tehtävistä tulee säätää lailla.

Perustuslaki ei estä säätämästä kuntien tehtävien eriyttämistä lainsäädännössä, jos sääntely vastaa niitä vaatimuksia, joita perustuslaki asettaa kuntia koskevalle sääntelylle muutenkin. Kuntien tehtävien eriytyminen ei saa muodostua kunnallisen ja muun alueellisen itsehallinnon vähimmäisvaatimusten vastaiseksi. Keskeiset valtiosääntöoikeudelliset kysymykset koskevat kuntien tehtävistä ja kuntien yhteistoiminnasta säätämistä, päätöksenteon kansanvaltaisuutta ja tehtävien rahoitusta. Kuntien eriytyminen ei saa vaarantaa perusoikeuksien toteutumista.

PeV on katsonut kuntien uusien tehtävien säätämiseen liittyvän kustannusvastaavuuden sisältyvän kunnallista itsehallintoa määrittävään perustuslain 121 §:ään. Perustuslakivaliokunta on käytännössään korostanut (ks. esim. PeVM 25/1994 vp, PeVL 18/2001 vp), että kuntien tehtävistä säädettäessä on huolehdittava rahoitusperiaatteen mukaisesti niiden tosiasiallisista edellytyksistä suoriutua velvoitteistaan. Valiokunta on katsonut, että kunnille osoitettavat rahoitustehtävät eivät itsehallinnon perustuslain suojan takia saa suuruutensa puolesta heikentää kuntien toimintaedellytyksiä tavalla, joka vaarantaisi kuntien mahdollisuuksia päättää itsenäisesti taloudestaan ja siten myös omasta hallinnostaan.

Lakiehdotuksessa on pyritty toteuttamaan direktiivin vaatimukset tavalla, joka ei kohdistaisi kustannuspainetta kuntien lakisääteisten kuljetusten järjestämiseen. Eriyttämällä kuntien tavoitetasot on pyritty huomioimaan alueelliset eroavaisuudet, jotka saattaisivat aiheuttaa kustannuspainetta, jos samoja tavoitetasoja sovellettaisiin kaikilla alueilla. Kuitenkaan hallituksen esityksen valmistelussa ei voida saada täyttä varmuutta siitä, etteivät kustannukset nousisi, sillä vastaavaa uudistusta ei ole tehty aikaisemmin. Vastaavaa tutkimustietoa kustannusvaikutuksista ei näin ollen ole saatavilla. Jos kustannukset nousisivat, tulisi nämä jälkikäteen korvata kunnille lakisääteisen tehtävän laajentuessa. Kustannusten nousun arviointi tapahtuisi koko maan tasolla ja korvaus suoritettaisiin kuntien valtionosuuksien perusteella. Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan kuntien tehtäviä ja velvoitteita lisäävät tai laajentavat toimenpiteet kompensoidaan nettomääräisesti muuttamalla valtionosuuksia ja tai vastaavaa kiinteää määrärahaa 100-prosenttisesti taikka poistamalla muita tehtäviä tai velvoitteita.



Perustuslain 6 §:n 1 momentin mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Yhdenvertaisuuden periaate edellyttää kuntien asukkaiden yhdenvertaisuutta ja yhtenäistä oikeutta palveluihin. Perustuslaki ei edellytä, että kuntia kohdeltaisiin lainsäädännössä aina samalla tavalla niitä koskevasta erityisolosuhteista riippumatta. Koska alueelliset erillisjärjestelyt merkitsevät ihmisten erilaista kohtelua maantieteellisen kriteerien perusteella, niille tulee osoittaa perustuslain 6 §:n 2 momentissa tarkoitettu hyväksyttävä peruste. Hyväksyttävyyttä tulee arvioida perusoikeusjärjestelmän kannalta. Tällaisia perusteita on esimerkiksi tosiasiallisen yhdenvertaisuuden edistäminen.

Kuntien tehtävien eriyttäminen voi tietyissä tapauksissa edistää perusoikeuksien toteutumista, jos pyrkimyksenä on esimerkiksi perusoikeuksien toteutumisen edistäminen tilanteissa, joissa alueelliset erityisolosuhteet vaarantaisivat perusoikeuksien toteutumisen (ks esim. PeVL 65/2002). Siltä osin kuin kuntien tehtävien eriyttämisen katsotaan johtavan alueellisiin eroihin ihmisten välillä, voidaan tällaisia eroja pitää herkimmin hyväksyttävänä silloin, kun niiden osoitetaan edistävän perusoikeuksien toteutumista. Hyväksyttäviä perusteita voivat olla esimerkiksi perustuslain 19.3 §:n mukainen velvoite turvata jokaiselle oikeus riittäviin sosiaali- ja terveyspalveluihin taikka perustuslain 20 §:ssä säädetty vastuu ympäristöstä.

Perustuslain 19 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan on turvattava jokaiselle riittävät sosiaali- ja terveyspalvelut ja edistettävä väestön terveyttä. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen. Palvelujen riittävyttä arvioitaessa perustuslakivaliokunta on pitänyt lähtökohtana sellaista palvelujen tasoa, joka luo jokaiselle ihmiselle edellytykset toimia yhteiskunnan täysivaltaisena jäsenenä (PeVL 30/2008). Lisäksi Yhdistyneiden Kansakuntien vammaissopimuksen asettaa Suomelle esteettömyyteen liittyviä velvoitteita. YK:n vammaissopimusta on käsitelty kattavammin alaluvussa 12.3.

Esityksessä ehdotetussa eriyttämismallissa on pyritty edistämään peruspalveluiden turvaamisvelvoitetta. Kunnan on järjestettävä sen vastuulla olevat palvelut ja viime kädessä varmistuttava siitä, että perusoikeuden tulevat turvatuiksi. Kunnat rahoittavat opetustoimen kuljetuksia sekä sosiaalitoimen kuljetuksia. Erityisesti haja-asutusalueilla ajoneuvojen ympäristövaatimusten täyttämiseen saattaisi liittyä haasteita. Sähkö sopii käyttövoimana eri tavalla eri alueille riippuen esimerkiksi välimatkoista ja latausinfrastruktuurin saatavuudesta. Erityisesti haja-asutusalueilla välimatkat ovat pitkiä ja sähköautojen latausinfrastruktuuri voi olla puutteellista, minkä vuoksi sähköautojen kantamat saattaisivat olla riittämättömiä. Lisäksi toimialan kilpailutilanne saattaa aiheuttaa kustannuspainetta, sillä palveluntarjoajien määrä on haja-asutusalueilla pienempi. Markkinapuutteiden vuoksi joillakin alueilla voisi syntyä tilanne, jolloin yhtäkään toimijaa ei löytyisi tuottamaan kunnan järjestämistä vastuulla olevia kyytejä, kuten vammaispalvelulain mukaisia kyytejä tai koulukyytejä.

Esityksen 9, 10 ja 11 §:ssä ehdotettujen liitteiden 1, 2 ja 3 mukainen alueellisiin erityisolosuhteisiin perustuva eriyttämismalli edistäisi kuntien mahdollisuutta järjestää kuntapalveluita eikä rajoita perustuslain 16 §:n oikeutta maksuttomaan perusopetukseen taikka 19 §:n 3 momentin mukaista oikeutta riittäviin sosiaali- ja terveyspalveluihin.

Hankintayksikköjen vähimmäisosuuksien eriyttäminen edistäisi myös perustuslain 20 §:n mukaista ympäristöperusoikeutta parantamalla suurimpien kaupunkien ilmanlaatua. Kun puhtaiden ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus tieliikenteen ajoneuvoista kasvaa, vähenee päästöt hiilidioksidista ja muista fossiilisten polttoaineiden aiheuttamista epäpuhtauksista, kuten typen oksideista.

## 12.2 Soveltamisalan ulottaminen käyttöoikeussopimuksiin

Esityksen 2 §:ssä ehdotetaan, että lakia sovellettaisiin direktiivin vähimmäisvaatimukset ylittäen myös käyttöoikeussopimuksiin. Perustuslaki ei aseta estettä säätää direktiivin yli menevistä vaatimuksista.

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Lakiehdotuksen tavoitteena on edistää liikenteen päästövähennysten saavuttamista kasvattamalla nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntää. Ehdotettu lakiesitys edistäisi ympäristöperusoikeuden toteuttamista auttamalla vähentämään ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä, ilman epäpuhtauksia ja melusaastetta. Ympäristövelvoitteita sovellettaisiin kaikkiin julkisen sektorin ajoneuvoja ja liikennepalveluita koskeviin hankintamettelyihin. Soveltamisalan laajentaminen käyttöoikeussopimuksiin olisi perusteltua ympäristösuojelullisten tavoitteiden kannalta edistäen jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön.

## 12.3 Esteettömien ajoneuvojen rajaus soveltamisalasta

Direktiivi mahdollistaa jäsenmaille olla soveltamatta ympäristövaatimuksia tiettyjen erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen, kuten ambulanssien sekä pyörätuolin käyttäjille tarkoitettujen ajoneuvojen osalta. Esityksen 3 §:ssä ehdotetaan direktiivin mahdollistamien poikkeuksien täysimääräistä soveltamista.

YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksista New Yorkissa vuonna 2006 tehdyn yleissopimuksen tarkoituksena on edistää, suojella ja taata vammaisille henkilöille täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti kaikki ihmisoikeudet ja perusvapaudet sekä edistää vammaisten henkilöiden ihmisarvon kunnioittamista. Syrjäntäkielto sekä esteettömyys ja saavutettavuus ovat yleissopimuksen johtavia periaatteita. Yleissopimus edellyttää, että sopimuspuolet toteuttavat tarvittavat lainsäädännölliset tai muut toimenpiteet, joilla mahdollistetaan vammaisten henkilöiden yhdenvertaisuus yhteiskunnassa. Yleissopimuksessa korostetaan vammaisten henkilöiden itsemääräämisoikeutta sekä osallisuutta heitä koskevaan päätöksentekoon sekä pyritään edistämään tietoisuutta vammaisten henkilöiden oikeuksista. Liikenteen esteettömyyttä koskevat määräykset sisältyvät yleissopimuksen 9 artiklaan, minkä lisäksi 20 artiklassa on määräyksiä henkilökohtaisen liikkumisen edistämiseksi. Suomi on ratifioinut sopimuksen vuonna 2016.

Yleissopimuksen 9 artiklassa turvataan esteettömyyttä ja saavutettavuutta. Esteettömyyden ja saavutettavuuden kannalta keskeistä on vammaisen henkilön pääsy kuljetukseen. Kuljetukseen pääsyn turvaamisessa on keskeistä taata liikennevälineiden saavutettavuus ja esteettömyys. Yleissopimuksen 18 artiklassa turvataan vammaisten henkilöiden oikeus liikkumiseen ja kansalaisuuden vapaus. Suomessa liikkumisen vapaus on turvattu perustuslain 9 §:ssä. Vammaisten henkilöiden liikkumisvapauden toteutumisen kannalta on tärkeää, että liikkumista varten tarvittavat palvelut varmistetaan. Yleissopimuksen 20 artiklassa turvataan vammaisten henkilöiden oikeus liikkua vapaasti mahdollisimman itsenäisesti. Sopimuspuolet sitoutuvat 20 artiklassa toteuttamaan tehokkaat toimenpiteet oikeuden toteuttamiseksi muun muassa helpottamalla vammaisten henkilöiden henkilökohtaista liikkumista kohtuullisen hintaan sillä tavalla ja silloin kuin he haluavat sekä helpottamalla laadukkaiden liikkumisen apuvälineiden laitteiden, apuvälineteknologian ja avustajien saatavuutta. Artiklan soveltamisen kannalta keskeisessä asemassa on julkiset liikennepalvelut ja kuntien velvollisuus järjestää vammaisille henkilöille sosiaalihoitolain (1301/2014) ja vammaispalvelulain (380/1987) mukaisia kuljetuksia.

Esityksessä on kiinnitetty huomiota esteettömyyteen ja toimintarajoitteisten matkustajien liikkumiseen. Esityksen 3 §:n mukaan soveltamisalan ulkopuolelle jätettäisiin 3 §:ssä määritellyt erikoisajoneuvot, kuten M1-luokan ajoneuvot, jotka on erityisesti rakennettu tai muunnettu siten, että siinä voi matkustaa yksi tai useampi henkilö pyörätuolissaan istuen ajoneuvon ollessa tieliikenteessä.

Soveltamisalan rajaamisella turvattaisiin kuntien järjestämiä sosiaalitoimen kuljetuksia sekä Kelan korvaamia sairausvakuutuslakiin perustuvia kuljetuksia. Soveltamisalan ulkopuolelle jätettäväksi ehdotetut erikoisajoneuvot sisältävät kuljetuspalveluissa käytettävien ajoneuvojen hankinnan, joiden avulla mahdollistetaan vammaisten henkilöiden itsenäistä liikkumista. Erikoisajoneuvojen sisällyttäminen vaatimusten piiriin vaikeuttaisi toimintarajoitteisten matkustajien liikkumiseen tarkoitettujen palveluiden toteuttamista. Esityksen mukainen soveltamisalan rajaus täten edistäisi YK:n vammaissopimuksessa turvattujen oikeuksien toteutumista.

#### **12.4 Seuraamusmaksu**

Esityksen 19 §:ssä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä hallinnollisen seuraamusmaksun, mikäli hankintayksikkö ei virheen tai laiminlyönnin vuoksi ole täyttänyt esityksen mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevia vähimmäisosuuksia. Seuraamusmaksu ei saisi 20 §:n 3 momentin mukaan ylittää viittä prosenttia hankinta-ajanjakson aikana toteutuneiden ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen yhteenlasketusta arvosta. Seuraamusmaksun suuruudessa otettaisiin 20 §:n 3 momentin mukaan huomioon hankintayksikön virheen tai laiminlyönnin laatu sekä lain soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvo- ja liikennepalvelu-hankintojen yhteenlaskettu arvo kummallakin hankinta-ajanjaksolla. Momentti sallisi seuraamuskollegiolle mahdollisuuden kohtuullistaa seuraamismaksua.

Jokaisella on perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa. Kun kysymys on hallintoviranomaisen toiminnasta, on asian käsittelyssä noudatettava hyvän hallinnon takeita. Perustuslakivaliokunta on käytännössään katsonut (PeVL 14/2018), että mikäli seuraamusmaksut ovat määrältään huomattavia, korostuvat perustuslain 21 §:ssä säädetty oikeusturva ja asianmukaisen menettelyiden takeet ja niiden tarkoitukset.

Perustuslakivaliokunta on katsonut (PeVL 14/2018 vp, s. 19), että enimmäismäärältään suuren ja ankaruudeltaan huomattavan sanktion määräämisestä tulisi päättää monijäseninen toimielin. Tämä turvaisi määräämismenettelyn asianmukaisuutta, riippumattomuutta ja puolueettomuutta perustuslain 21 §:n edellyttämällä tavalla. Esityksen 20 §:n 1 momentissa ehdotetaan seuraamusmaksusta päättäväksi elimeksi seuraamuskollegiota, joka muodostuisi Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajasta ja johtoryhmän yhdessä muodostamasta seuraamuskollegiosta.

Lisäksi viranomaisia sitoo hallinnon lainmukaisuusperiaate, jonka nojalla viranomaisten on noudatettava hallinnon yleislakeja. Viranomaisen on hoidettava lakisääteiset tehtävänsä. Virkavastuu voi toteutua sekä vahingonkorvausvastuuna että vahingonkorvausoikeudellisena vastuuna. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklassa on määritelty kaksoisrangaistavuuden kieltö (ne bis in indem -kieltö), jonka mukaan ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi kyseisen valtion lakien ja oikeudenkäyntimenettelyn mukaisesti. Kaksoisrangaistavuuden kiellon on katsottu kattavan myös samaa tekoa koskevat rangaistusluonteiset hallinnolliset seuraamukset (esim. PeVL 15/2014 vp). Perustuslakivaliokunta on rangaistuksenluonteisia seuraamuksia koskevan sääntelyn yhteydessä arvioinut,

onko kaksoisrangaistavuuden kiellon vaatimukset otettu asianmukaisesti huomioon (PeVL 10/2016 vp ja PeVL 17/2013 vp).

Kaksoisrangaistavuuden kiello ei kuitenkaan estä määräämästä samassa asiassa rikosoikeudellista seuraamusta tai hallinnollista sanktiota luonnolliselle henkilölle ja hallinnollista sanktiota oikeushenkilölle.<sup>27</sup> Lisäksi virkavastuun perusteella viranomaiselle aiheutuvien seuraamusten toteutuminen edellyttäisi vahvaa toimintaa yksittäiseltä virkamieheltä. Esityksessä ehdotettua sääntelyä sovellettaisiin hankintalain ja erityisalojen hankintalain mukaisiin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sekä palvelusopimusasetuksen mukaisiin liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin. Tällaisissa tapauksissa ei lähtökohtaisesti ole kyse yksittäisen virkamiehen toiminnasta.

Esityksen 18 §:ssä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa tässä laissa tarkoitettua velvoitteen noudattamisen tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakkoa ei esityksen mukaan voida käyttää seuraamuksena vähimmäisosuuksien täyttämättä jättämisessä, vaan se voitaisiin asettaa tehosteeksi tilanteissa, joissa hankintayksikkö olisi jättänyt jälki-ilmoituksen tekemättä tai olisi tehnyt sen puutteellisesti. Uhkasakkoa käytetään velvoitteiden täyttämisen tehosteeksi. Vähimmäisosuuksien täyttämättä jättäminen voidaan todeta vasta kunkin hankinta-ajanjakson päätyttyä, jonka jälkeen hankintayksiköllä ei olisi mahdollista korjata toimintaansa siten, että lain vaatimukset täyttyisivät. Tästä syystä uhkasakko ei voisi toimia seuraamuksena velvoitteiden täyttämisen laiminlyönnistä, sillä hankintayksiköllä ei olisi tosiallista mahdollisuutta korjata toimintaansa ja välttää uhkasakon maksu.

Edellä mainitut seikat huomioon ottaen hallinnollinen seuraamusmaksu olisi tarpeellinen esityksessä ehdotettujen velvoitteiden täytäntöönpanon varmistamiseksi.

## **12.5 Elinkeinovapaus ja omaisuudensuoja**

Perustuslain 18 §:n mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on suojattu. Perustuslakivaliokunta on lausunnoissaan todennut, että omaisuus ei ole perustuslain suojaama kaikkia käyttörajoituksia vastaan, ja että omistajan oikeuksia voidaan rajoittaa lailla, joka täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaaditut yleiset edellytykset (PeVM 25/1994 vp). Valiokunta viittasi tässä yhteydessä omaisuudensuoja-asioissa jo pitkään noudatettuun tulkintalinjaan, jonka mukaan omistajan varallisuusoikeuksille annettava suoja ei ole ehdotonta, vaan tavallisella lailla voidaan säätää rajoituksia, jotka eivät loukkaa omistajan normaalia, kohtuullista ja järkevää omaisuudenkäyttöä. Myös sopimusvapaus saa suojaa omaisuudensuojan kautta.

Perustuslakivaliokunta on todennut, että perusoikeuksien yleisistä rajoituskriteereistä suhteellisuusvaatimus merkitsee niin omaisuudensuojan kuin elinkeinon harjoittamisoikeudenkin kannalta sitä, että perusoikeuden rajoituksen tulee olla välttämätön hyväksyttävän tarkoituksen saavuttamiseksi eikä se saa mennä pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painavuus suhteessa kyseiseen perusoikeuteen (PeVL 24/1998).

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi julkisten hankintojen ajoneuvoja koskevia ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksia. Elinkeinovapauden ja omaisuuden suojan kannalta tämä koskisi

---

<sup>27</sup> Työryhmä mietintö: Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen, s. 34. Oikeusministeriö 2018.

lähinnä taksipalveluiden hankintoja, eli kuntien järjestämiä sosiaalitoimen kuljetuksia ja oppilaskuljetuksia sekä Kelan korvaamia sairausvakuutuslakiin perustuvia kuljetuksia

Esityksessä ehdotettu sääntely saattaisi tarkoittaa sitä, ettei olemassa oleva taksikalusto välttämättä täyttäisi esityksessä määriteltyjä kriteerejä eikä kalustoa siten voitaisi käyttää. Esityksessä ehdotettu sääntely koskee kuitenkin ainoastaan julkisia kuljetuksia eikä muita taksikuljetuksia. Vaikka ehdotettu sääntely saattaa arvioiden mukaan vaikuttaa lievästi kaluston hintoihin korvautuisi nämä kuitenkin suhteellisen lyhyellä aikavälillä alentuneiden käyttökustannusten myötä. Taksiryttäjät uusivat kuljetuksia myös suhteellisen nopealla kierrolla eli noin kahden vuoden välein, joten ehdotetut vaatimukset eivät todennäköisesti johtaisi tilanteeseen jossa autokantaa joutuu uusimaan ennen aikaisesti uusien vaatimusten myötä. Esityksessä ehdotetuilla ajoneuvovaatimuksilla pyritään turvaamaan perustuslain 20 §:n mukainen ympäristöperusoi-keuden toteutuminen. Edellä mainitut seikat huomioon ottaen ehdotusta ei voitaisi pitää koh- tuuttomana omaisuudensuojan tai elinkeinovapauden rajoituksena.

## **12.6 Sääntämisenjärjestys**

Hallitus katsoo, että esitys ei sisällä sellaisia ehdotuksia, joiden vuoksi esitystä ei voitaisi käsi- tellä tavallisessa lainsäätämisenjärjestyksessä. Hallitus pitää kuitenkin suotavana, että perustusla- kivaliokunta antaisi asiasta lausunnon, koska kuntia koskevan vähimmäisosuuden eriyttäminen katsotaan yhteiskunnallisesti merkittäväksi asiaksi.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

### *Ponsi*

Koska ...direktiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 Luku

#### Yleiset säännökset

##### 1 §

##### *Lain tarkoitus*

Valtion ja kuntien viranomaisten sekä muiden julkisten hankintayksiköiden on hankittava ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja siten kuin tässä laissa säädetään.

Tällä lailla pannaan täytäntöön puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämistä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1611. Suomen on varmistettava, että julkisissa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa täytetään jäsenmaakohtainen vähimmäisosuus ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

##### 2 §

##### *Lain soveltamisala*

Tässä laissa säädetään ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Tätä lakia sovelletaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, *hankintalaki*) ja vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016, *erityisalojen hankintalaki*) mukaisiin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin ja liikennepalveluhankintoja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin sekä rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 (*palvelusopimusasetus*) mukaisiin liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin. Tämän lain vaatimuksia sovelletaan sellaisiin hankintayksikön tekemiin ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, joiden arvo vastaa vähintään julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU 4 artiklassa, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 15 artiklassa ja käyttöoikeussopimusten tekemisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/23/EU 8 artiklan 1 kohdassa säädettyjä EU-kynnysarvoja.

Edellä 2 momentissa mainittujen liikennepalveluhankintojen osalta tätä lakia sovelletaan ainoastaan sellaisiin palveluhankintoihin koskeviin sopimuksiin, jotka kilpailutetaan seuraavien yhteisen hankintanimikkeistön (CPV) nimikkeiden mukaisesti:

- 1) 60112000-6 –nimikkeeseen kuuluvien joukkoliikennepalvelujen suorittaminen maanteitse;
- 2) 60130000-8 –nimikkeeseen kuuluvien matkustajien erikoismaantiekuljetusten suorittaminen;
- 3) 60140000-1 –nimikkeeseen kuuluvien tilausmatkustajaliikenteen palvelujen suorittaminen;
- 4) 90511000-2 –nimikkeeseen kuuluvien jätteiden keruupalvelujen suorittaminen;
- 5) 60160000-7 –nimikkeeseen kuuluvien tieliikenteen postikuljetusten suorittaminen;
- 6) 60161000-4 –nimikkeeseen kuuluvien pakettien kuljetuspalvelujen suorittaminen;
- 7) 64121100-1 –nimikkeeseen kuuluvien postin jakelupalvelujen suorittaminen;
- 8) 64121200-2 –nimikkeeseen kuuluvien pakettien jakelupalvelujen suorittaminen.

### 3 §

#### Lain soveltamisalan rajaus

Tätä lakia ei sovelleta ajoneuvolain (1090/2002):

- 1) 11 §:n mukaisiin L-luokan ajoneuvoihin;
- 2) 14 §:n mukaisiin traktoreihin;
- 3) 15 §:n mukaisiin moottorityökoneisiin;
- 4) 20 §:n mukaisiin pelastusautoihin, poliisiajoneuvoihin, Tullin ajoneuvoihin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvoihin;
- 5) 21 §:n mukaisiin ambulansseihin;
- 6) 21 a §:n mukaisiin hälytysajoneuvoihin;
- 7) 23 §:n mukaisiin ruumisautoihin;
- 8) 10 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaisiin M1-luokan ajoneuvoihin (henkilöauto), jotka on erityisesti rakennettu tai muunnettu siten, että siinä voi matkustaa yksi tai useampi henkilö pyörätuolissaan istuen ajoneuvon ollessa tieliikenteessä;
- 9) 10 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaisiin M3 -luokan ajoneuvoihin (linja-auto), joissa ei ole istumapaikkojen lisäksi seisoville matkustajille varattua tilaa.

Tätä lakia ei sovelleta myöskään ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu ainoastaan asevoimien käyttöön, ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu käytettäväksi pääasiassa rakennustyömailla, louhimoissa, satamissa tai lentokentillä tai ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu lumen auraukseen.

### 4 §

#### Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä tarkoitetaan:

- 1) *hankintayksiköllä* hankintalain 5 §:n, erityisalojen hankintalain 5 §:n mukaisia hankintayksiköitä sekä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n mukaisia palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia;
- 2) *ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla* ajanjaksoa, joka alkaa 2 päivänä elokuuta 2021 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2025;
- 3) *toisella hankinta-ajanjaksolla* ajanjaksoa, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2026 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2030;

- 4) *ajoneuvohankinnalla* tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostoa, vuokrausta, leasingvuokrausta ja osamaksukauppaa;
- 5) *liikennepalveluhankinnalla* liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaisen liikennepalvelun hankintaa;
- 6) *yhteisellä hankintanimikkeistöllä (CPV)* yhteisestä hankintasanastosta (CPV) annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2195/2002 sekä yhteisestä hankintasanastosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2195/2002 sekä julkisista hankintamenettelyistä annettujen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2004/17/EY ja 2004/18/EY muuttamisesta ja yhteisen hankintasanaston tarkistuksesta annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 213/2008 tarkoitettua viite-nimikkeistöä;
- 7) *henkilö- tai pakettiautolla* ajoneuvolain 10 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaista M1-luokan ajoneuvoa (henkilöauto), ajoneuvolain 10 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaista N1-luokan ajoneuvoa (pakettiauto) tai ajoneuvolain 10 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaista M2-luokan ajoneuvoa;
- 8) *raskaalla hyötyajoneuvolla* ajoneuvolain 10 §:n 2 momentin 4 kohdan mukaista N2- ja N3-luokan ajoneuvoa (kuorma-auto);
- 9) *todellisissa ajo-olosuhteissa mitatuilla päästöillä (RDE)* ilman epäpuhtauksia aiheuttavia päästöjä, jotka ilmoitetaan moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY liitteessä IX;

#### 5 §

#### *Suhde muuhun lainsäädäntöön*

Julkisia ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja koskevissa hankintamenettelyissä noudatetaan tämän lain lisäksi, mitä 2 §:n 2 momentissa mainituissa säädöksissä säädetään.

### 2 Luku

#### **Ajoneuvoja koskevat ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset**

#### 6 §

#### *Henkilö- ja pakettiautoja koskevat vaatimukset*

Ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan henkilö- ja pakettiauton hiilidioksidipäästöt ovat ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla enintään 50 grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti. Lisäksi ajoneuvon todellisissa ajo-olosuhteissa mitatut päästöt (RDE) ovat enintään 80 prosenttia sovellettavista päästörajoista, jotka säädetään moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 715/2007 tai sen seuraajasäädösten liitteessä I.

Ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan henkilö- ja pakettiauton hiilidioksidipäästöt ovat toisella hankinta-ajanjaksolla nolla grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti.

#### 7 §



### *Raskaita hyötyajoneuvoja koskevat vaatimukset*

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas raskas hyötyajoneuvo on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuulu sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä.

Kun kyseessä on ajoneuvo, joka käyttää edellä 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita.

### 8 §

#### *Linja-autoja koskevat vaatimukset*

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas linja-auto (M3) on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla, linja-auto, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuulu sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä.

Kun kyseessä on ajoneuvo, joka käyttää edellä 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita.

Päästötön linja-auto on ajoneuvo, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään yksi grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti.

### 3 Luku

#### **Hankintayksikön velvollisuus hankkia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja**

### 9 §

#### *Henkilö- ja pakettiautohankintoja koskevat vähimmäisosuudet*

Hankintayksikön on varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen henkilö- ja pakettiautojen kokonaislukumäärästä vähintään 38,5 prosenttia on 6 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilö- ja pakettiautoja.

Edellä 1 momentissa mainittua vähimmäisosuutta ei sovelleta kuntien hankintoihin. Kunnan hankintayksikön on varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen henkilö- ja pakettiautojen kokonaislukumäärästä vähintään liitteessä 1 määrätyn alueellisen jaon mukainen vähimmäisosuus on 6 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilö- ja pakettiautoja.

#### 10 §

##### *Raskaita hyötyajoneuvohankintoja koskevat vähimmäisosuudet*

Hankintayksikön on varmistettava, että ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään 9 prosenttia ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään 15 prosenttia on 7 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita raskaita hyötyajoneuvoja.

Edellä 1 momentissa mainittua vähimmäisosuutta ei sovelleta kuntien hankintoihin. Kunnan hankintayksikön on varmistettava, että ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään liitteessä 2 määrätyn alueellisen jaon mukainen vähimmäisosuus on edellä 7 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita raskaita hyötyajoneuvoja.

#### 11 §

##### *Linja-autohankintoja koskevat vähimmäisosuudet*

Hankintayksikön on varmistettava, että ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen linja-autojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään 41 prosenttia ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään 59 prosenttia on 8 §:ssä määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita linja-autoja.

Liitteessä eriteltyjen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 181 §:n mukaisten palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen tieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten on lisäksi varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään liitteessä 3 määrätty osuus 1 momentissa mainitusta ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita linja-autoja koskevasta vähimmäisosuudesta on 8 §:ssä määriteltyjä päästöttömiä linja-autoja.

#### 12 §

##### *Hankintayksikön ilmoitusvelvollisuus*

Hankintayksikön on ilmoitettava hankintalain 58 §:n 1 momentin 6 kohdan ja erityisalojen hankintalain 62 §:n 1 momentin 7 kohdan mukaisessa jälki-ilmoituksessa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoina hankittujen ajoneuvojen kokonaislukumäärä sekä hankinnassa toteutunut osuus tämän lain 6 §:n, 7 §:n ja 8 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja kappalemäärittäin.

#### 13 §

### *Hankinnat yhteishankintayksiköltä*

Hankintayksikön on varmistettava, että tämän lain mukaiset vähimmäisosuudet täyttyvät, kun se hankkii ajoneuvo- tai liikennepalveluja yhteishankintayksiköltä taikka hankkii ajoneuvo- tai liikennepalveluja käyttäen yhteishankintayksikön tekemää hankintasopimusta, hankintalain 42 §:ssä tai erityisalojen hankintalain 45 §:ssä tarkoitettua puitejärjestelyä taikka hankintalain 49 §:ssä tai erityisalojen hankintalain 52 §:ssä tarkoitettua dynaamista hankintajärjestelmää.

#### 14 §

### *Muut yhteishankinnat*

Hankintayksiköt voivat sopia yksittäisen ajoneuvo- tai liikennepalveluhankinnan toteuttamisesta yhdessä. Hankintaan osallistuvan hankintayksikön on varmistettava, että tämän lain mukaiset vähimmäisosuudet täyttyvät.

#### 15 §

### *Hankintayksikköä koskevien vähimmäisosuuksien laskeminen*

Tämän lain mukaisten vähimmäisosuuksien täytyminen lasketaan hankintayksikkökohtaisesti. Laskennassa verrataan ympäristöystävällisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen kappalemääristä osuutta tämän lain soveltamisalaan kuuluvina ajoneuvo- ja palveluhankintoina hankittujen ajoneuvojen kokonaislukumäärään.

Mikäli hankintayksikkö hankkii ajoneuvoja tai liikennepalveluja 13 §:n mukaisesti yhteishankintayksiköltä tai 14 §:n mukaisesti muuna yhteishankintana, lasketaan kunkin hankintayksikön vähimmäisosuuden täyttymiseksi hankintayksikön oma kappalemääräinen osuus ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

#### 4 luku

### **Erinäiset säännökset**

#### 16 §

### *Valvontaviranomainen*

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä on valvoa tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten ja viranomaisten määräysten noudattamista sekä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaista ajoneuvoja koskevien vähimmäisosuuksien toteutumista.

#### 17 §

### *Ohjaus ja seuranta*

Tämän lain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriölle.

Liikenne- ja viestintävirasto avustaa tämän lain mukaisten vaatimusten täyttymistä koskevasta raportoinnista komissiolle yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa.

## 18 §

### *Uhkasakko*

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tässä laissa tarkoitetun velvoitteen noudattamisen tehosteeksi uhkasakon. Uhkasakon asettamisesta ja sen tuomitsemisesta maksettavaksi säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

## 19 §

### *Hallinnollinen seuraamusmaksu*

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä hankintayksikön maksamaan valtiolle hallinnollisen seuraamusmaksun, jos hankintayksikkö ei virheen tai laiminlyönnin vuoksi ole hankinta-ajanjakson aikana täyttänyt tämän lain mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja koskevia vähimmäisosuuksia.

## 20 §

### *Hallinnollisen seuraamusmaksun määrääminen*

Edellä 20 §:ssä säädetyn hallinnollisen seuraamusmaksun määrää Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajan ja johtoryhmän yhdessä muodostama seuraamuskollegio. Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtaja toimii kollegion puheenjohtajana.

Seuraamuskollegion päätös tehdään esittelystä. Päätökseksi tulee se kanta, jota enemmistö on kannattanut. Äänen mennessä tasan päätökseksi tulee se kanta, joka on lievempi sille, johon seuraamus kohdistuu.

Seuraamusmaksun määrä perustuu kokonaisarviointiin. Hallinnollista seuraamusmaksua määrätessään seuraamuskollegion on otettava huomioon hankintayksikön virheen tai laiminlyönnin laatu ja tämän lain soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen yhteenlaskettu arvo kullakin hankinta-ajanjaksolla. Seuraamusmaksun määrä ei saa ylittää viittä prosenttia hankinta-ajanjakson aikana toteutuneiden ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen yhteenlasketusta arvosta. Seuraamuskollegio voi päätöksellä jättää määräämättä seuraamusmaksun, jos hankintayksikön laiminlyönti on vähäinen tai laiminlyönnille on pätevä syy tai jos seuraamusmaksun määrääminen olisi hankinta-ajanjakson olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta.

Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos hankintayksikön 19 §:n mukaisesta virheestä tai laiminlyönnistä on kulunut yli viisi vuotta.

## 21 §

### *Muutoksenhaku valvontaviranomaisen päätökseen*

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Muutoksenhaussa uhkasakon asettamista ja maksettavaksi tuomitsemista koskevaan päätökseen sovelletaan kuitenkin, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Muutoksenhaussa seuraamusmaksun asettamista ja maksettavaksi määräämistä koskevaan päätökseen sovelletaan kuitenkin, mitä sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002) säädetään.

## 22 §

### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan laki ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa (1509/2011).

## 23 §

### *Siirtymäsäännös*

Tätä lakia ei sovelleta hankintoihin, joista on julkaistu hankintailmoitus ennen 2 päivän elokuuta 2021 tai, jos tällaista ilmoitusta ei aiota lähettää, joiden osalta hankintayksikkö on aloittanut hankintamenettelyn kyseisen päivän jälkeen.

### *Liitteet*

#### *Liite 1*

**Lain 8 §:n 2 momentissa tarkoitettut alueelliset vähimmäisosuudet lain 5 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita henkilö- ja pakettiautoja**

<b>Alueelliset hankintayksiköt</b>	<b>Ensimmäinen hankinta-ajanjakso</b>	<b>Toinen hankinta-ajanjakso</b>
<i>Kaupunkien hankintayksiköt</i>		
Espoo	50 %	50 %
Helsinki	50 %	50 %
Hämeenlinna	50 %	50 %
Joensuu	50 %	50 %
Jyväskylä	50 %	50 %
Kouvola	50 %	50 %
Kuopio	50 %	50 %
Lahti	50 %	50 %
Lappeenranta	50 %	50 %
Oulu	50 %	50 %
Rovaniemi	50 %	50 %

Seinäjoki	50 %	50 %
Tampere	50 %	50 %
Turku	50 %	50 %
Vaasa	50 %	50 %
Vantaa	50 %	50 %
<i>Maakuntiin kuuluvien kuntien hankintayksiköt</i>		
Etelä-Karjala	35 %	35 %
Kanta-Häme	35 %	35 %
Keski-Suomi	35 %	35 %
Kymenlaakso	35 %	35 %
Pirkanmaa	35 %	35 %
Päijät-Häme	35 %	35 %
Satakunta	35 %	35 %
Uusimaa	35 %	35 %
Varsinais-Suomi	35 %	35 %
Etelä-Pohjanmaa	20 %	20 %
Etelä-Savo	20 %	20 %
Kainuu	20 %	20 %
Keski-Pohjanmaa	20 %	20 %
Lappi	20 %	20 %
Pohjanmaa	20 %	20 %
Pohjois-Karjala	20 %	20 %
Pohjois-Pohjanmaa	20 %	20 %
Pohjois-Savo	20 %	20 %

*Liite 2*

**Lain 9 §:n 2 momentissa tarkoitetut alueelliset vähimmäisosuudet lain 6 §:n mukaisia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita raskaita hyötyajoneuvoja**

<b>Alueelliset hankintayksiköt</b>	<b>Ensimmäinen hankinta-ajanjakso</b>	<b>Toinen hankinta-ajanjakso</b>
<i>Kaupunkien hankintayksiköt</i>		
Espoo	15 %	21 %
Helsinki	15 %	21 %
Hämeenlinna	15 %	21 %
Joensuu	15 %	21 %
Jyväskylä	15 %	21 %
Kouvola	15 %	21 %
Kuopio	15 %	21 %
Lahti	15 %	21 %
Lappeenranta	15 %	21 %
Oulu	15 %	21 %
Rovaniemi	15 %	21 %
Seinäjoki	15 %	21 %
Tampere	15 %	21 %
Turku	15 %	21 %

Vaasa	15 %	21 %
Vantaa	15 %	21 %
<i>Maakuntiin kuuluvien kuntien hankintayksiköt</i>		
Etelä-Karjala	5 %	10 %
Kanta-Häme	5 %	10 %
Keski-Suomi	5 %	10 %
Kymenlaakso	5 %	10 %
Pirkanmaa	5 %	10 %
Päijät-Häme	5 %	10 %
Satakunta	5 %	10 %
Uusimaa	5 %	10 %
Varsinais-Suomi	5 %	10 %
Etelä-Pohjanmaa	0 %	5 %
Etelä-Savo	0 %	5 %
Kainuu	0 %	5 %
Keski-Pohjanmaa	0 %	5 %
Lappi	0 %	5 %
Pohjanmaa	0 %	5 %
Pohjois-Karjala	0 %	5 %
Pohjois-Pohjanmaa	0 %	5 %
Pohjois-Savo	0 %	5 %

### Liite 3

#### Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetut alueelliset vähimmäisosuudet päästöttömiä linja-autoja

<b>Alueelliset hankintayksiköt</b>	<b>Ensimmäinen hankinta-ajanjakso</b>	<b>Toinen hankinta-ajanjakso</b>
<i>Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset</i>		
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Siipoon, Siuntion, Tuusulan ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella	35 %	60 %
Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella	15 %	25 %
Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalın, Raision,	15 %	25 %

Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella		
Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Iitin, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella	5 %	10 %
Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella	5 %	10 %
Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrvävän muodostamalla alueella	5 %	10 %

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka