

Kaupunkikehityslautakunta  
Kaupunginhallitus

§ 23  
§ 61

26.01.2021  
08.02.2021

## **Salon kaupungin lausunto hallituksen esityksestä laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista**

4855/03.00.00.00/2020

Kaupunkikehityslautakunta 26.01.2021 § 23

Valmistelija: kaupunkikehitysjohtaja Mika Mannervesi, mika.mannervesi@salo.fi, p. 02 778 5001, liikennepalvelupäällikkö Tanja Ahola, tanja.ahola@salo.fi, p. 02 778 7714, kaupungininsinööri Petri Virtanen, petri.virtanen@salo.fi, p. 02 778 5201, hankintapäällikkö Päivi Kohvakka, paivi.kohvakka@salo.fi, p. 02 778 5011

### ***Lausuntopyyntö***

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 15.12.2020 Salon kaupungin lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Lausuntoa pyydetään 8.2.2021 mennessä lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistua lausuntopyyntöön vastaamalla.

### ***Direktiivin 2009/33/EY sisältö***

Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi puhtaisten ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä (2009/33/EY). Direktiivin muutos on allekirjoitettu 20.6.2019 ja julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä 12.7.2019. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämä lainsäädäntö voimaan viimeistään 2.8.2021.

Direktiivi edellyttää puhtaille ajoneuvoille vähimmäisosuuksia julkisen sektorin ostoa, vuokrausta ja osamaksukauppaa koskevilla sopimuksilla sekä palveluhankinnoissa. Vaatimuksia sovelletaan ainoastaan uusiin hankintoihin, jotka ylittävät hankintalainsäädännön kynnyksarvot.

Direktiivin mukaan Suomen tulee varmistaa, että vuoden 2025 loppuun mennessä julkisissa hankinnoissa henkilö- ja pakettiautoista 38,5 %, linja-autoista 41 % ja raskaasta kalustosta 9 % ovat puhtaita ajoneuvoja. Vuodesta 2026 vuoteen 2030 Suomen tulee varmistaa, että henkilö- ja pakettiautoista 38,5 %, linja-autoista 59 % ja raskaasta kalustosta 15% ovat puhtaita ajoneuvoja.

Direktiivin mukaan puhtaaksi ajoneuvoksi katsotaan henkilö- tai pakettiauto, jonka päästöt ovat vuoden 2025 loppuun mennessä enintään 50 g/km ja vuodesta 2026 0 g/km. Raskaan kaluston osalta puhtaaksi ajoneuvoksi katsotaan ajoneuvo, joka käyttää 100 % vaihtoehtoista polttoainetta, kuten kaasu, sähkö, vety tai biopolttoaine. Linja-autojen hankinnoissa tulee lisäksi täyttää erillinen 50 % suuruinen vähimmäisosuus

täyssähköbusseja kokonaishankintaosuudesta.

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

Lausuntopyyntö sekä luonnos hallituksen esityksestä ovat pykälän oheismateriaalina.

### ***Lakiesityksen sisältö***

Lakiehdotus sisältää veloitteet vähimmäisosuuksista nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja kahden hankinta-ajanjakson aikana. Ensimmäinen hankinta-ajanjakso on 2.8.2021-31.12.2025 ja toinen 1.1.2026-31.12.2030.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että henkilö- ja pakettiautohankinnoissa Suomen vähimmäisosuus varmistetaan siten, että kuntien osalta prosentuaalinen vähimmäisosuus molemmilla hankintajaksoilla olisi eritelty 20 %, 35 % ja 50 % vähimmäisosuuksiin perustuen alueellisiin erityispiirteisiin, kuten etäisyyksiin, taloudellisiin valmiuksiin, latauspisteiden saatavuuteen ja taksimarkkinoiden tilanteeseen. Raskaan kaluston hankinnoissa kuntien osalta prosentuaalinen vähimmäisosuus olisi eritelty 0 %, 5 % ja 15 % vähimmäisosuuksiin perustuen alueellisiin erityispiirteisiin. Salon vähimmäisosuus esityksen mukaan olisi henkilö- ja pakettiautojen osalta molemmilla hankinta-ajanjaksoilla 35 % ja raskaan kaluston osalta ensimmäisellä jaksolla 5 % ja jälkimmäisellä 10 %. Osuudet lasketaan hankittujen ajoneuvojen kappalemääristä.

Linja-autoja koskevissa hankinnoissa Suomen vähimmäisosuus on täyssähköbussien alatavoitteen osalta eritelty alueellisten erityispiirteiden perusteella, mutta yleinen tavoite koskee kaikkia kuntia yhtäläisesti. Esityksen mukaan täyssähköbussien alatavoite ei koskisi Saloa, mutta yleinen puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen vähimmäisvaatimus 41 % ensimmäisellä jaksolla ja 59 % toisella koskisi.

### ***Direktiivin alaiset Salon kaupungin kuljetuspalvelu- ja kalustosopimukset***

Salon kaupungilla on sopimuksia leasingautoista sekä kuljetuspalvelusta yhteensä lähes 200 ajoneuvon osalta.

Ajoneuvoluokittain tarkasteltuna henkilö- ja pakettiautoja (M1- ja N1-luokkaa) käytetään koulukuljetuksissa, sosiaali- ja terveyspalvelujen taksikuljetuksissa sekä leasingautoina. Kaupungin ajoissa on arviolta yhteensä lähes 100 näiden luokkien autoa. Näistä lähes puolet ovat esteettömiä ajoneuvoja, jotka ollaan direktiivin mahdollistamana hallituksen esityksessä rajaamassa direktiivin ulkopuolelle

Päästövaatimusten toimeenpano on Salon näkökulmasta haastavinta ajoneuvolain M2-luokan ajoneuvojen osalta. M2-luokan ajoneuvoja

käytetään koulukuljetuksissa, palveluliikenteessä sekä sosiaali- ja terveystalouden ryhmäkuljetuksissa. Kaupungin kuljetuksia ajetaan n. 45:llä tämän luokan ajoneuvolla, joista esim. sotekuljetuksissa lähes kaikki ovat myös esteettömiä. Lakiin olisikin toivottavaa tehdä lisäys, että esteettömyys rajaa myös M2-ajoneuvoluokan osalta kaluston direktiivin toimeenpanon ulkopuolelle.

M3-luokan linja-autoista direktiivi koskee ainoastaan kaupunkiliikenteeseen tarkoitettuja ajoneuvoja, ns. matalalattialinja-autoja, joissa on varattuna tilaa seisoville matkustajille. Salon kaupungin joukkoliikenteessä käytettävistä 26 autosta 7 on tällaisia. Lisäksi linja-autoista 3 kappaletta on M2-luokkaa, joiden vähimmäispäästö- vaatimukset liikennepalvelujen tulkinnan mukaan arvioidaan henkilö- ja pakettiautoille asetettujen mukaisesti. Hallitus esittää, että linja-autojen täyssähkövaatimus koskee vain kuutta suurinta toimivaltaista joukkoliikenneviranomasta eikä siten Saloa. Näin ollen matalalattia- kaluston osalta Salon kaupungin tulee täyttää puhtaille ajoneuvoille asetetut vaatimukset. 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.

Henkilökuljetusten lisäksi kaupunki hankkii ateriakuljetuksia, joita hoidetaan N2- ja N3-luokan ajoneuvoilla. Ateriakuljetuksissa kalustoa on 13 kappaletta. Kaupungilla on myös yksi oma kuorma-auto ja toinen urakoitsijalta ostopalveluna. Myös jätteenkuljetus kuuluu direktiivin vähimmäispäästövaatimusten piiriin. Edellä mainitun kaluston osalta direktiivissä ei vaadita täyttä päästöttömyyttä, vaan linja-autojen kanssa samaa päästöjen puhtaustasoa. Sen sijaan auruskalusto on hallituksen esityksessä rajattu direktiivin toimeenpanon ulkopuolelle yhdessä mm. pelastus-, poliisi- ja hälytysajoneuvojen kanssa. Myös erilaisilla työmailla urakoitsijoilla on käytössään työkoneita, mutta näiden hankinta on osana ko. urakkaa eikä kalustoa hankita lausuttavana olevan lain määrittämällä CPV-koodeilla, joten ne jäävät direktiivin toimeenpanon ulkopuolelle.

Salon kaupungin kuljetussopimusten sopimuskaudet jaksottuvat siten, että kaikkien henkilökuljetuspalvelujen joukkoliikennettä lukuunottamatta sekä ateriakuljetusten hankinnat on toteutettu ennen 2.8.2021. Joukkoliikenteen hankintaa valmistellaan, mutta aikataulu on avoin, koska menneestä hankinnasta on haettu valituslupaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Liikennettä ajetaan väliaikaisin järjestelyin. Sopimuskaudet muissa kuljetussopimuksissa ovat yleensä kolmevuotisia ja niissä on kahden vuoden optio, joten joukkoliikennettä lukuunottamatta Salon osalta ensimmäiset direktiivin vähimmäispäästövaatimusten alaiset kuljetushankinnat tehtäneen vuoden 2024 lopulla ja niiden sopimuskaudet alkavat syys-kesällä 2025.

### ***Salon kaupungin lausunto hallituksen esityksestä***

Salon kaupunki tukee hallituksen tavoitetta ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Salon kaupunki on kevään 2021 aikana laatimassa uutta ilmasto- ja ympäristöohjelmaansa, jossa on tarkoituksena linjata kaupungin

kuljetusten käyttövoimasta ja päästöistä ainakin henkilökuljetusten osalta.

Hallituksen esityksessä on perustellusti huomioitu vähimmäispäästö-osuuksissa alueelliset erot. Myös tavoitteiden toteutumisen raportoinnista esitetty malli on kaupungin näkökulmasta toimiva, selkeä eikä aiheuta kohtuuttomasti lisää työtä. Sen sijaan esityksen kustannusvaikutusarvio esimerkiksi koulukuljetusten osalta oli puutteellinen. Lakiesityksessä jäi myös epäselväksi vähimmäispäästövaatimusten toimeenpanon logiikka M2-luokan ajoneuvojen osalta. Kaupungin näkökulmasta lain aiheuttamien kustannusvaikutusten kompensointi kunnille olisi tärkeä linjata selkeästi esityksessä.

Esitys Salon kaupungin lausunnoksi on esityslistan liitteenä.

Kaupunkikehitysjohdaja:

Kaupunkikehityslautakunta ehdottaa kaupunginhallitukselle, että se antaa esityslistan liitteen mukaisen lausunnon luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Päätös:

Kaupunkikehityslautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Kaupunginhallitus 08.02.2021 § 61

Kaupunginjohtaja:

Kaupunginhallitus päättää antaa esityslistan liitteen mukaisen lausunnon luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Kaupunginhallitus päättää tarkistaa pöytäkirjan tämän asian osalta kokouksessa.

Päätös:

Mikko Lundén teki Vesan kannattamana seuraavan vastaesityksen: ”Salon kaupunki ei tue hallituksen tavoitetta, vaan lausuu seuraavaa: Salon kaupunki pitää Suomen ja EU:n päästötavoitteita täysin ylimitoitettuna aikataulun suhteen. Hallituksen kunnianhimoinen aikataulu lisää kustannustasoa kunnissa sekä vaikeuttaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja nostaa liikkumisen ja asumisen kustannuksia.”

Puheenjohtaja totesi, että oli tehty kannatettu vastaesitys. Puheenjohtaja esitti, että suoritetaan nimenhuutoäänestys jossa pohjaesitystä kannattavat äänestävät JAA, ja Lundénin vastaesitystä kannattavat äänestävät EI.

Hyväksyttiin äänestystapa.

Suoritettussa äänestyksessä annettiin 11 JAA-ääntä (Karnisto-Toivonen, Suonio-Peltosalo, Huittinen, Lehti, Nikkanen, Nyysönen, Riski, Ruokonen, Tapio, Tekkala, Yli-Jama) ja 2 EI-ääntä (Lundén, Vesa), yhteensä 13 ääntä.

Puheenjohtaja totesi, että järjestetyn äänestyksen voitti kaupunginjohtajan päätösesitys.

Kaupunginhallitus hyväksyi päätösehdotuksen.