

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster (RP 264/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Pinja Oksanen, kommunikationsministeriet
- miljöråd Taina Nikula, miljöministeriet
- överinspektör Katri Myllykoski, Transport- och kommunikationsverket
- enhetschef Sami Aherva, Helsingfors stad
- logistikchef Hannu Niskanen, Lapplands välfärdsområde
- persontrafikexpert Seija Säkkinen, Lapplands välfärdsområde
- logistikplanerare Lassi Puurunen, Norra Karelens välfärdsområde
- logistikchef Juha-Matti Ratilainen, Norra Karelens välfärdsområde
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- direktör Leena Setälä, Egentliga Finlands sjukvårdsdistrikt.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Landtransportpoolen
- Invalidförbundet rf
- Linja-autoliitto
- Suomen Paikallisliikenneliitto - Finlands Lokaltrafikförbund ry
- Suomen Taksiliitto ry.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår ändringar i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster. I lagen anges de minimiåtaganden som välfärdsområdena, Helsingfors och HUS-sammanslutningen ska iaktta vid upphandling av fordon och trafiktjänster inom social- och hälsovården och räddningsväsendet. Åtagandennivåerna graderas i tre olika kategorier utifrån

Betänkande KoUB 21/2022 rd

regionala särdrag. Dessutom ska åtagandenivåerna för samkommuner och bolag med kommunal anknytning förtydligas.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2023.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) Utskottet välkomnar lagens syfte att öka andelen rena fordon vid offentlig upphandling. Vid hörandet av sakkunniga har det i huvudsak bedömts att de föreslagna skyldigheterna kan genomföras under finländska förhållanden. Propositionen stöder målet i färdplanen för fossilfria transporter, enligt vilket utsläppen från trafiken och transporterna ska halveras fram till 2030. Propositionen stöder på motsvarande sätt också målen i den klimatpolitiska planen på lång sikt. Det är nödvändigt att fastställa minimiandelar för välfärdsområdena, eftersom funktioner som kommunerna och samkommunerna tidigare ansvarat för överförs till välfärdsområdena. Utskottet anser det också vara bra att propositionen förtydligar åtagandena för samkommuner och bolag med kommunal anknytning.

(2) Utifrån inkommen utredning anser utskottet det vara motiverat att fordon i kategori M1, som lämpar sig för personer som färdas sittande i rullstol, lämnas utanför lagens tillämpningsområde för att trygga tillgången till fordon och jämlika färdmöjligheter. Likaså är det motiverat att specialutrustade fordon, såsom uttryckningsfordon, faller utanför lagens tillämpningsområde.

(3) Sakkunniga har i fråga om propositionens kostnadseffekter betonat att byggandet och utvecklingen av det laddnings- eller distributionsnät som behövs ökar de totala kostnaderna. Sakkunniga har betonat att det i många regioner i nuläget förekommer betydande brister när det gäller laddnings- och distributionsnätets täckningsgrad. Utskottet framhåller att det i utvecklingen av laddnings- och distributionsnätet är nödvändigt att beakta hur tjänsterna fungerar regionalt så att laddningspunkterna installeras i enlighet med serviceproduktionens behov.

(4) Enligt inkommen utredning har man vid beredningen av propositionen strävat efter att lindra kostnadstrycket på upphandlingar genom att åtagandena ska vara regionalt differentierade. Vid hörandet av sakkunniga har det ändå lyfts fram att åtagandeprocenten i många glesbygdsområden anses vara rätt hög jämfört med nuläget, också med beaktande av de utmaningar som är förenade med tillgången på vissa fordon och de långa leveranstiderna.

(5) Enligt den utredning som utskottet tagit del av gör kommunikationsministeriet före utgången av 2024 en utvärdering i efterhand där man bedömer utvecklingen av faktorer på basis av differentieringen av kommunernas minimiandelar samt behovet av en uppdatering av kommunernas procentuella andelar för den andra upphandlingsperioden (2026–2030). Enligt utskottet är det viktigt att frågan, de utmaningar som den medför och i synnerhet dess kostnadseffekter följs och utvärderas noggrant redan före nämnda tidpunkt. Utskottet noterar att i samband med att den gällande lagen (RSv 106/2021 rd — RP 70/2021 rd) antogs godkände riksdagen också ett uttalande, enligt vilket riksdagen förutsätter att statsrådet redan före den halvtidsöversyn som avses i propositionen ser till att kommunernas finansieringsprincip genomförs också i praktiken.

Betänkande KoUB 21/2022 rd

(6) Utskottet understryker dessutom att det vid verkställandet av lagen är nödvändigt med myndighetsanvisningar och rådgivning. Utskottet påpekar att det är viktigt att säkerställa tillräckliga anslag för Transport- och kommunikationsverket för att verkets tillsyns- och rådgivningsuppgifter ska kunna skötas på behörigt sätt.

(7) Vid hörandet av sakkunniga har det framförts att det vid uppföljningen av lagens genomförande är nödvändigt att de upphandlande enheterna också har tillgång till Transport- och kommunikationsverkets rapporteringsuppgifter. Sakkunniga har också betonat behovet av att för detta ändamål utveckla en portal för övervakning av fordonsregistret. Enligt inkommen utredning är det redan med stöd av den gällande lagstiftningen möjligt att lämna ut nämnda uppgifter till välfärdsområdena. Utskottet anser det vara viktigt att utlämnandet av uppgifter genomförs på ett så flexibelt sätt som möjligt.

DETALJMOTIVERING

Lagtekniska korrigeringar. Utskottet har lagt till behövliga streckade linjer i lagförslaget 4, 9 och 10 §.

Bilaga 4. Utskottet har sänkt de regionala minimiandelarna för Lapplands och Norra Karelen välfärdsområden från 35 till 20 procent. Enligt erhållen utredning står bägge regionerna inför betydande utmaningar när det gäller att utveckla det nödvändiga laddnings- och distributionsnätet och bland annat när det gäller användningen av elbilar. Det här är en följd av lokala förhållanden, såsom mycket långa avstånd och gles bosättning. Enligt den utredning som utskottet fått motsvarar medeltalet av minimiandelarna för välfärdsområdena efter de ovan föreslagna ändringarna kravet på 38,5 procent enligt det direktiv som nu ska genomföras.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 264/2022 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Betänkande KoUB 21/2022 rd

Utskottets ändringsförslag

Lag

om ändring av lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster (740/2021) 4 § 10 punkten och 9 § 2 mom., samt
fogas till 4 § en ny 11 punkt, till 9 § ett nytt 3 mom. och till 10 § ett nytt 3 mom. och till lagen en ny bilaga 4 som följer:

4 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den avses med

10) *utsläpp vid verklig körning (RDE)* sådana utsläpp som orsakar luftföroreningar och som anmäls i ett intyg om överensstämmelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG,

11) *bolag med kommunal anknytning* bolag i vilket en eller flera kommuner eller samkommuner har bestämmande inflytande och i vilket en eller flera kommuners eller samkommuners sammanlagda ägarandel är 50 procent eller mer.

9 §

Minimiandelar som gäller personbilar och lätta nyttofordon

Den i 1 mom. angivna minimiandelen tillämpas inte på kommunernas eller välfärdsområdenas upphandling. Den upphandlande enheten ska säkerställa att minst en minimiandel som anges i bilaga 1 vid kommunernas upphandlingar och i bilaga 4 vid välfärdsområdenas upphandlingar av det totala antalet personbilar och lätta nyttofordon som under den första och andra upphandlingsperioden anskaffats genom upphandling av fordon och använts för produktion av tjänster som anskaffats genom upphandling av trafiktjänster är sådana miljövänliga och energieffektiva personbilar och lätta nyttofordon som avses i 6 §.

Den i 1 mom. nämnda minimiandelen tillämpas inte heller på upphandlingar som görs av samkommuner eller bolag med kommunal anknytning. På en sådan upphandlande enhets upphandlingar tillämpas den minimiandel för kommuner som anges i bilaga 1. Om verksamhetsområdet för

Betänkande KoUB 21/2022 rd

en samkommun eller ett bolag med kommunal anknytning finns inom ett enda landskaps område, men kommunerna inom verksamhetsområdet iakttar olika i bilaga 1 angivna minimiandelar, ska samkommunen eller bolaget med kommunal anknytning säkerställa att andelen sådana miljövänliga och energieffektiva personbilar och lätta nyttofordon som avses i 6 § av det totala antalet personbilar och lätta nyttofordon är minst den minimiandel som anges i bilaga 4. Om verksamhetsområdet för en samkommun eller ett bolag med kommunal anknytning finns inom flera landskaps områden och kommunerna inom verksamhetsområdena iakttar olika i bilaga 1 angivna minimiandelar, ska samkommunen eller bolaget med kommunal anknytning säkerställa att andelen sådana miljövänliga och energieffektiva personbilar och lätta nyttofordon som avses i 6 § av det totala antalet personbilar och lätta nyttofordon är minst ett medeltal av minimiandelarna enligt bilaga 4.

10 §

Minimiandelar som gäller upphandling av lastbilar

Den i 1 mom. nämnda minimiandelen tillämpas inte heller på upphandlingar som görs av samkommuner eller bolag med kommunal anknytning, om kommunerna inom deras verksamhetsområde iakttar samma minimiandel enligt den regionala fördelningen som nämns i bilaga 2. En sådan upphandlande enhet ska säkerställa att minst en i 2 mom. avsedd andel av det totala antalet lastbilar är miljövänliga och energieffektiva lastbilar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Betänkande KoUB 21/2022 rd

Bilaga 4

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

Områden	Första upphandlingsperioden	Andra upphandlingsperioden
<i>Välfärdsområdenas upphandling</i>		
Södra Karelen	45 %	45 %
Helsingfors	45 %	45 %
Helsingfors och Nylands sjukvårdsdistrikt	45 %	45 %
Östra Nyland	45 %	45 %
Egentliga Tavastland	45 %	45 %
Mellersta Finland	45 %	45 %
Mellersta Nyland	45 %	45 %
Kymmenedalen	45 %	45 %
Västra Nyland	45 %	45 %
Birkaland	45 %	45 %
Päijänne-Tavastland	45 %	45 %
Satakunta	45 %	45 %
Egentliga Finland	45 %	45 %
Vanda och Kervo	45 %	45 %
Södra Österbotten	35 %	35 %
Lappland	35 %	35 %
Österbotten	35 %	35 %
Norra Karelen	35 %	35 %
Norra Österbotten	35 %	35 %
Norra Savolax	35 %	35 %
Södra Savolax	20 %	20 %
Kajanaland	20 %	20 %
Mellersta Österbotten	20 %	20 %
Lappland	20 %	20 %
Norra Karelen	20 %	20 %

Betänkande KoUB 21/2022 rd

Helsingfors 11.1.2023

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Heikki Autto saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Petri Huru saf
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jari Kinnunen saml
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.