

Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (”laki puhtaista ajoneuvoista”)

Puhtaiden ajoneuvojen laissa (740/2021) säädetään julkisten ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Laki korvaa vuodelta 2011 olevan ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa annetun lain (1509/2011, jäljempänä vanha laki). Lailla pannaan täytäntöön puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1161.

Lailla pyritään edistämään liikenteen päästövähennyksiä kasvattamalla nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa. Direktiivi asettaa jäsenmaille sitovat prosentuaaliset vähimmäisvelvoitteet puhtaiden ajoneuvojen osalta kahdelle hankinta-ajanjaksolle. Laki on tullut voimaan velvoitteineen 2.8.2021.

Laki koskee julkisia hankintayksiköitä, kuten kuntia ja kuntayhtymiä, valtion virastoja, liikelaitoksia, hankintalain soveltamisalaan kuuluvia yhtiöitä sekä seurakuntia ja julkisoikeudellisia laitoksia.

Kunta tulkitaan lain mukaan yhdeksi hankintayksiköksi. Näin ollen kunnan tulee huolehtia siitä, että sen eri toimialojen yhteenlaskettu ajoneuvo- ja palveluhankintojen kokonaisuus täyttää lain velvoitteet. Kuntayhtymä tai kuntataustainen yhtiö ovat omia, kunnasta erillisiä hankintayksiköitään (oma Y-tunnus).

Lailla on vaikutuksia laajasti kuntasektorin ajoneuvohankintoihin sekä joukkoliikenteen ja lakisääteisten henkilökuljetusten ja kuljetuspalveluiden hankintoihin. Siten **lain velvoitteiden tuntemus on tärkeää kaikille ajoneuvo- ja liikennepalveluiden hankinnoista vastaaville kunnissa, kuntayhtymissä sekä kuntataustaisissa yhtiöissä.**

Tässä yleiskirjeessä kuvataan puhtaiden ajoneuvojen lainsäädännön keskeinen sisältö ja uudet vaatimukset kuntasektorin näkökulmasta sekä miten uusia vaatimuksia voidaan huomioida hankintamenettelyissä.

Lisätietoja antavat:

Johanna Vilkuna, kehittämisspällikkö, p. 09 771 2104

Katariina Huikko, johtava lakimies, p. 09 771 2135

Vesa Peltola, energia-asiantuntija, p. 09 771 2054

Sähköpostit ovat muotoa etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Hankintoja koskevissa asioissa Julkisten hankintojen neuvontayksikön palvelusähköpostiposti: hankinnat@kuntaliitto.fi

Lain soveltamisala

Puhtaiden ajoneuvojen lain soveltamisalassa ovat ne ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnat ja hankintasopimukset, joiden arvo vastaa vähintään **EU:n hankintadirektiivien mukaisia EU-kynnysarvoja** (yksilöity jäljempänä). Myös käyttöoikeussopimukset on sisällytetty lain soveltamisalan piiriin Suomessa.

Laki sisältää julkisille hankintayksiköille veloitteen varmistaa vähimmäisosuus puhtaita ajoneuvoja **kahdella hankinta-ajanjaksolla**, jotka ovat 2.8.2021-31.12.2025 sekä 1.1.2026-31.12.2030. Tässä kirjeessä käsitteellä hankinta-ajanjakso viitataan näihin lain mukaisiin hankinta-ajanjaksoihin (4 § määritelmät).

Lain mukaiset veloitteet koskevat vain uusia lain voimaantulon (2.8.2021) jälkeen julkaistuja kilpailutuksia ja tehtyjä sopimuksia. Lain velvoite ei koske myöskään ennen lain voimaantuloa kilpailutettujen hankintojen optiokausia. Ennen lain voimaantuloa kilpailutettuihin ja tehtyihin sopimuksiin ei tarvitse tehdä muutoksia.

Dynaaminen hankintajärjestelmä tai puitejärjestely, jonka hankintailmoitus on julkaistu ennen 2.8.2021, jää lain soveltamisalan ulkopuolelle, vaikka kyseiseen dynaamiseen hankintajärjestelmään perustuvat yksittäiset sopimukset tehtäisiin kyseisen päivämäärän jälkeen.

Mihin hankintoihin lakia sovelletaan?

Lakia sovelletaan ajoneuvohankintoihin, joiden arvo vastaa vähintään hankintasääntelyn EU-kynnysarvoja. Ajoneuvohankinnalla tarkoitetaan ajoneuvon ostoa, vuokrausta, leasingia tai osamaksukauppaa.

Palveluhankintojen osalta lakia sovelletaan kuitenkin **vain seuraavien** yhteisen hankintanimikkeistön (CPV) nimikkeisiin:

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.

Hankintalain perusteella hankinnan pääasiallinen kohde määrittää käytettävän CPV-koodin. Jos samassa hankinnassa on esimerkiksi henkilökuljetuksia ja ateriakuljetuksia, joita hoidetaan samalla kalustolla, määräytyy käytettävä CPV-koodi hankinnan pääasiallisen tarkoituksen mukaan. Jos henkilökuljetukset muodostavat hankinnan arvosta suuremman osan, määräytyy käytettävä CPV-koodi niiden perusteella. Esimerkiksi ateriakuljetuksia koskee CPV-koodi 55521200-0 (Ateriakuljetuspalvelut), eivätkä ne siten ole yksinään lain soveltamisen piirissä.

Puhtaiden ajoneuvojen lain soveltamisen piirissä eivät ole myöskään esimerkiksi seuraavat kuljetuspalvelut: siirto- ja muuttopalvelut, rahdinkuljetusliikkeiden palvelut, sairaankuljetuspalvelut ja elintarvikkeiden kotiinkuljetus.

EU-kynnysarvot

Kuntasektorin hankinnoissa **hankintalain mukaiset EU-kynnysarvot** ovat vuoden 2021 loppuun asti seuraavat (hinnat alv 0 % hintoina):

- 214 000 euroa tavara- ja palveluhankinnoissa
- 5 350 000 euroa käyttöoikeussopimuksissa

Eriyisalojen hankintalain mukaisissa hankinnoissa EU-kynnysarvo on

- 428 000 euroa.

Palvelusopimusasetuksen mukaisissa käyttöoikeussopimuksissa kynnysarvo on:

- 1 000 000 euroa (keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo) tai 300 000 kilometriä (vuodessa tarjotut julkiset henkilöliikennepalvelut)

Jos hankintayksikkö noudattaa hankinnassa useampaa edellä mainittua lakia, määräytyy ehdotetun lain soveltamisalaan kuuluvat hankinnat alemman kynnsarvon perusteella.

Ajantasaiset kynnsarvot löydät aina www.hankinnat.fi sivustolta.

Mitä ajoneuvoja laki ei koske?

Lain 3 §:ssä on lueteltu ajoneuvot, joihin lakia ei sovelleta. Näitä ovat esteettömät M1-luokan ajoneuvot (henkilöautot, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle ja joissa on yksi tai useampi matkustajapaikka pyörätuolissa istuvalle matkustajalle) ja L-luokan ajoneuvot.

Lakia ei myöskään sovelleta tiettyjen erikoiskäyttöön tarkoitettujen moottoriajoneuvojen hankintoihin (traktorit, hälytysajoneuvot ja asevoimien ajoneuvot). Soveltamisalaan eivät myöskään kuulu moottorityökoneet ja ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai mukautettu ainoastaan asevoimien tai rikosseuraamuslaitoksen käyttöön taikka ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja rakennettu käytettäväksi pääasiassa rakennustyömailla, louhimoissa, satamissa tai lentokentillä tai ajoneuvot, jotka on tarkoitettu lumen auraukseen.

Kuitenkaan rakennustyömaan ajoneuvoksi ei pääsääntöisesti lasketa julkisen toimijan itse hankkimia paketti- ja kuorma-autoja, vaikka niitä käytettäisiinkin työmaalla. On myös hyvä huomata, että esimerkiksi työmaa- tai tavarankuljetusajoneuvojen vuokraus kuljettajan kanssa ei ole lain soveltamisen piirissä.

M3-ajoneuvoluokan linja-autoissa vain ns. kaupunkibussit (M3, alaluokat I ja A) kuuluvat lain soveltamisalaan, kun taas ns. seutuliikenteen bussit (M3, alaluokka II) ja kaukoliikenteen bussit (M3, alaluokka III) on rajattu pois.

Mikä on puhdas ajoneuvo?

Puhtaan ajoneuvon määritelmä koskee kolmea ajoneuvokategoriaa: henkilöautot ja kevyet hyötyajoneuvot, kuorma-autot sekä linja-autot. Eri kategorioiden ajoneuvoille on asetettu erilaisia veloitteita käytettävän polttoaineen ja päästörajojen sekä niiden ajoneuvomäärien osalta, joiden tulee olla seurantakaudella veloitteen mukaisia.

Puhtaaksi ajoneuvoksi luetaan periaatteessa muuta kuin fossiilista moottoribensiiniä tai fossiilista dieselöljyä polttoaineena käyttävä auto, mutta tarkemmat vaatimukset riippuvat ajoneuvokategoriasta.

Henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen (ajoneuvoluokat M1, M2 ja N1) luokkaan kuuluvat henkilö- ja pakettiautot sekä kevyet linja-autot. Niissä puhtaan ajoneuvon käyttövoimaksi lasketaan vain sähkö, vety tai ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla myös vähäpäästöinen polttomoottori eli käytännössä

päästörajan alittava lataushybridi. Ensimmäisen hankinta-ajanjakson vaatimus on, että CO₂-päästö saa olla enintään 50 g/km (WLTP) ja RDE-mittauksen mukainen pakokaasupäästö enintään 80 % sallitusta. Tarjouspyyntöön on tarpeen kirjata myös RDE-päästörajavaatimus.

Toisella hankinta-ajanjaksolla puhtaaksi katsovaan vain 0 CO₂ g /km päästöinen henkilöauto tai kevyt hyötyajoneuvo eli täyssähköauto tai vetyauto.

M2-luokan ajoneuvoihin sovelletaan henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen vaatimuksia. Linja-autojen palveluhankinnoissa käytettyihin M2-luokan ajoneuvoihin sovelletaan kuitenkin linja-autoja koskevia vaatimuksia ja ne lasketaan osaksi M3-luokan linja-autoja koskevia ns. vähimmäisosuuksia. Linja-autojen palveluhankinnoilla tarkoitetaan hankintoja, jotka kilpailutetaan yhteisen hankintanimikkeistön (CPV) nimikkeellä 60112000-6 joukkoliikennepalvelujen suorittaminen maanteitse.

Kuorma-autoissa (N2, N3) ja linja-autoissa (M3-luokan alaluokat I ja A) puhtaaksi ajoneuvoksi hyväksytään uusiutuvaa dieseliä, maakaasua, biokaasua, vetyä tai sähköä käyttävä auto. Nestemäinen polttoaine ei tällöin saa sisältää lainkaan fossiilista polttoainetta.

Vanhaan lakiin (2011/1509) verrattuna muuttuu myös se, että uusi laki ei enää edellytä hankintayksikköä asettamaan vaatimuksia kaikkien autojen tai kuljetuspalvelujen energiatehokkuudelle, hiilidioksidipäästöille ja terveydelle haitallisille pakokaasupäästöille (typen oksidit, hiilivedyt ja hiukkaset). Ympäristövaatimusten asettaminen on kuitenkin erittäin suositeltavaa (esim. Euro-päästöluokkavaatimukset), vaikka uusi laki asettaa vaatimuksia vain puhtaiden ajoneuvojen vähimmäisosuuksille. Hankintayksikön kannattaa pyrkiä edistämään hankinnoillaan pitkäjänteisesti markkinoilla olevan ajoneuvokaluston uudistumista ympäristöystävälliseksi. Tämä edistää myös hankintayksikön ilmasto- ja ympäristötyötä.

Yleisvelvoitteet ja kuntasektorin vaatimukset

Hankintayksiköllä on joustoa hankinta-ajanjakson sisällä (2.8.2021-31.12.2025 ja 1.1.2026-31.12.2030) velvoitteiden täyttämiseksi. Velvoitteita ei tarvitse täyttää jokaisessa yksittäisessä hankinnassa, mutta hankintayksikön on lain mukaan varmistettava, että vaatimukset täyttyvät jokaisessa ajoneuvokategoriassa molempien hankinta-ajanjaksojen aikana kokonaisuudessaan. Hankintayksikkö voi esimerkiksi edellyttää asetettuja velvoitteita vähemmän puhtaita ajoneuvoja joissain hankinnoissa ja vastaavasti suuremman osuuden joissain muissa hankinnoissa.

Lain yleisvelvoitteella tarkoitetaan sitä prosenttiosuutta puhtaita ajoneuvoja, joka hankintayksikön tulee hankinnoissaan täyttää eri ajoneuvokategorioissa hankinta-ajanjakson aikana.

Lain yleisvelvoitteet ovat seuraavat:

Ajoneuvo	Alkaen 2.8.2021	Alkaen 1.1.2026
Henkilö- ja kevyet hyötyajoneuvot (ajoneuvoluokat M1, M2* ja N1)	38,5 % (max CO2 50 g/km)	38,5 %
Kuorma-autot (ajoneuvoluokat N2 ja N3)	9 %	15 %
	41 %	59 %
Linja-autot (ajoneuvoluokka M3, alaluokat I ja A)	(lisäksi organisaatiokohtaisia sähköbussivaatimuksia)	(lisäksi organisaatiokohtaisia sähköbussivaatimuksia)

* Hankinnan kohteen ollessa joukkoliikennepalvelun suorittaminen (CPV 60112000-6) M2-luokan ajoneuvot lasketaan linja-autoihin, vaikka ne muissa hankinnoissa lasketaan henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen kategoriaan.

Yleisvelvoitteesta poiketen **kunnille asetetut vähimmäisvelvoitteet on eriytetty** maakunnittain. Korkeimmat vaatimukset on asetettu 17 suurimmalle kaupungille (9 § 2 mom., 10 § 2 mom., liitteet 1 ja 2). Näin lainsäätäjä on pyrkinyt huomioimaan kuntien toisistaan eroavia mahdollisuuksia toteuttaa lain vaatimukset. Lain yleisvelvoitteet koskevat kaikkia valtion toimijoita. Kuntasektorin velvoitteet poikkeavat yleisvelvoitteista (ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita linja-autoja lukuunottamatta).

Kuntien vähimmäisvelvoitteet koskevat lain yksityiskohtaisten perustelujen mukaan kuntien itse hankkimien sekä kunnan järjestämisvastuulla olevien palveluiden hankkimista palveluntuottajalta sopimukseen perustuen. Eriytetyt velvoitteet koskevat siis myös kuntayhtymiä ja kuntien yhtiötä silloin, kun ne hoitavat kunnan tai kuntajoukon lakisääteisten perustehtävien mukaista tehtävää. Kunnan on hyvä käydä nämä järjestämisvastuuseen perustuvat tehtävät läpi omien yhtiöidensä sekä sellaisten kuntayhtymien kanssa, joissa kunta on mukana.

Laki tai sen perustelut eivät anna soveltamisohjeita siihen, miten käytännössä monen kunnan perustaman kuntayhtymän tai monen omistajan kuntayhtiön tulisi käytännössä hankintansa toteuttaa. Huomionarvioista on se, että kunnan osakeyhtiö voi hankintayksikkönä joutua noudattamaan lain useita eri velvoitetasoja riippuen sen hoitamista tehtävistä.

Henkilöajoneuvojen, kevyiden hyötyajoneuvojen ja raskaiden ajoneuvojen osalta kunnat on jaettu kolmeen luokkaan: 1) 17 väkiluvultaan suurinta kaupunkia 2) väestön tiheydeltään tiheät maakunnat 3) väestötiheydeltään harvaan asutut maakunnat.

Näille kolmelle luokalle on asetettu seuraavat velvoitteet **ensimmäiselle hankinta-ajanjaksolle** 2.8.2021-31.12.2025:

Alue	Henkilöautot ja kevyet hyötyajoneuvot (M1, M2, N1)	Kuorma-autot (N2, N3)
Kaupungit*	50 %	15 %
Maakunnat 1**	35 %	5 %
Maakunnat 2***	20 %	0 %

- *Kaupungit: Espoo, Helsinki, Hämeenlinna, Joensuu, Jyväskylä, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Oulu, Pori, Rovaniemi, Seinäjoki, Tampere, Turku, Vaasa ja Vantaa
- **Maakunnat 1: Etelä-Karjala, Kanta-Häme, Keski-Suomi, Kymenlaakso, Pirkanmaa, Päijät-Häme, Satakunta, Uusimaa ja Varsinais-Suomi
- ***Maakunnat 2: Etelä-Pohjanmaa, Etelä-Savo, Kainuu, Keski-Pohjanmaa, Lappi, Pohjanmaa, Pohjois-Karjala, Pohjois-Pohjanmaa ja Pohjois-Savo

Ajoneuvohankintoina hankittujen ja joukkoliikennepalveluiden tuottamiseen käytettyjen linja-autojen osalta julkisten hankintayksiköiden, kuten joukkoliikenneviranomaisten ja kuntien vaatimuksena on, että ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla 41 prosenttia ja toisella hankinta-ajanjaksolla 59 prosenttia on ympäristöstävällisiä ja energiatehokkaita linja-autoja.

Lisäksi kuuden joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen hankinnoille on laissa asetettu **päästöttömien linja-autojen eli täyssähköbussien tavoiteosuudet** (11 § 2 mom.). Niiden on varmistettava, että ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla vähintään lain liitteessä 3 mainittu osuus ajoneuvohankintoina hankittujen ja liikennepalveluhankintoina hankittujen palveluiden tuottamiseen käytettyjen ajoneuvojen osuudesta on päästöttömiä M3-luokan linja-autoja. Täyssähköbussien tavoite on kohdennettu seuraavasti:

Organisaatio	Alkaen 2.8.2021 Alkaen 1.1.2026	
	0-päästöisiä	0-päästöisiä
HSL Helsingin seudun liikenne	35 %	60 %
Tampereen seudun joukkoliikenne	15 %	25 %
Turun seudun joukkoliikenne	15 %	25 %
Lahden seudun joukkoliikenne	5 %	10 %
Jyväskylän seudun joukkoliikenne	5 %	10 %
Oulun seudun joukkoliikenne	5 %	10 %
Muut toimivaltaiset kunnalliset joukkoliikenneviranomaiset	0 %	0 %

Esimerkiksi jos organisaation vaatimuksena on 5 %:n täyssähköbussien osuus hankinnoista, sen on varmistettava, että ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään 5 % hankitusta linja-autokalustosta on täyssähköbussuja ja vähintään 36 % muuta ympäristöstävällistä ja energiatehokasta kalustoa. Minimivaatimuksen mukainen osuus (41 %) voi luonnollisesti olla kokonaan täyssähköbussuja.

Uusien vaatimusten huomioiminen hankinnoissa

Hankintayksikön on syytä aluksi selvittää, mitä velvoitetta organisaation tulee noudattaa. Kuntien ja kunnan järjestämisvastuulla olevia tehtäviä toteuttavien kuntayhtymien ja yhtiöiden osalta vaadittu taso on määritelty kuntakohtaisesti. Muiden hankintalain piirissä olevien toimijoiden osalta noudatetaan yleisprosentteja. **Tavoitteisiin tulee päästä organisaatiokohtaisesti hankinta-ajanjakson aikana.**

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että yksittäisessä hankinnassa asetettu tavoitetaso voi alittua. Alittuminen on kuitenkin kompensoitava toisissa hankinnoissa samassa suhteessa (kappalemäärin), jotta puhtaiden ajoneuvojen osuus kyseisessä ajoneuvokategoriassa saavutetaan. Seurannassa otetaan huomioon vain lain voimaantulon jälkeen tehdyt kilpailutukset, joiden arvo vastaa vähintään EU-kynnysarvoja.

Laki antaa siis hankintayksikölle liikkumavaraa sen suhteen, että se voi valita mahdollisuuksiensa mukaan, missä hankinnoissa lain velvoitteiden täyttymiseen panostetaan ajoneuvokategorian sisällä ja siirtyä esimerkiksi itse käyttämiensä ajoneuvojen osalta sähköisiin ajoneuvoihin pysyen samaan aikaan perinteisissä polttoaineratkaisuissa esimerkiksi tilataksien osalta. Toki näihin mahdollisuuksiin käytännössä vaikuttaa kunnan hankintojen rakenne ja se, missä määrin ne saavuttavat EU-kynnysarvot. Velvoitteiden saavuttaminen edellyttää siten kunnalta ennakoivaa suunnittelua ja kaikkien kunnassa tehtävien ajoneuvo- ja palveluhankintojen tarkastelua kokonaisuutena.

Painotuksia pohdittaessa on hyvä huomioida kilpailutuksen ajoneuvojen kokoluokka ja käyttötarkoitus (esim. ajoneuvolla ajettava päivittäinen matka) ja saatavuus markkinoilla. Esimerkiksi M2-luokan pienlinja-autoissa on vielä vähänlaisesti tarjontaa lain vaatimukset täyttävistä ajoneuvoista.

Lainsäädäntö ei aseta vaatimuksia hankinnan toteutustavalle. Puhtaalle kalustolle voidaan asettaa kilpailutuksessa vaatimuksia tai kannusteita esimerkiksi seuraavilla periaatteilla:

- Pakollisena vaatimuksena: Ajoneuvon X tulee olla puhdas ajoneuvo
- Vertailtavana (laatu)pisteytysperusteena: Puhtaasta ajoneuvosta X saa enemmän pisteitä
- Sopimukseen kirjattu bonusmalli: Hankintayksikkö maksaa sopimuskumppanille bonusta/korkeamman hinnan, jos ajoneuvo täyttää puhtaiden ajoneuvojen lain vaatimukset

Hankintayksikön on hyvä huomata, että tarjoajalla ei tarvitse olla puhdasta ajoneuvoa käytössään tarjouskilpailuvaiheessa. Hankintayksikkö voi hyväksyä tarjouksen lupauksen siitä, että yritys hankkii vaatimusten mukaisen ajoneuvon, kun sopimus alkaa. Esimerkiksi linja-autojen palveluhankinnoissa olisi hankintaprosessi suositeltavaa aloittaa hyvissä ajoissa siten, että tarjouskilpailun

ja sopimuskauden alkamisen välissä palveluntuottajalla olisi riittävästi aikaa varautua sopimuskauteen ja toteuttaa tarvittaessa sopimuksen edellyttämän kaluston hankintaa.

Tilanne, jossa tarjouskilpailu ei tuota tulosta

Hankintaprosessissa voi käydä ainakin hankinta-ajanjakson alussa siten, että hankintayksikkö ei välttämättä saa sellaisia tarjouksia, jotka täyttävät puhtaiden ajoneuvojen lain reunaehdot. Tällöin hankintayksiköllä on mahdollisuus edetä ainoastaan hankintalain reunaehtojen mukaisesti ja viime kädessä keskeyttämällä hankinta.

Tilanteessa, jossa hankintayksikkö ei saa avoimessa tai rajoitetussa menettelyssä tarjouspyynnön mukaisia tarjouksia, hankintayksikön on hankintalain 34 §:n mukaan mahdollista siirtyä neuvottelumenettelyyn. Toinen vaihtoehto on siirtyä hankintalain 40 §:n mukaiseen suoraankintamenettelyyn. Molempien pykälien käyttöedellytyksistä tulee varmistua tapauskohtaisesti.

Jos hankintayksikkö saa tarjouskilpailussa tarjouksia, mutta ne ovat esimerkiksi taloudellisesti liian suuria tai ylittävät hankinnalle varatun budjetin, voi hankintayksikkö tehdä hankinnan keskeyttämispäätöksen hankintalain 125 §:n mukaisesti. Kun hankinta on keskeytetty, on hankintayksiköllä mahdollisuus pohtia uudelleen esimerkiksi sitä, minkälaisin vaatimustasoin hankinta jatkossa kilpailutetaan.

Huomionarvoista on kuitenkin se, että vaatimukset täyttävien tarjousten puuttuminen ei kuitenkaan vähennä hankintayksikön velvoitetta täyttää lain vaatimukset hankinta-ajanjakson aikana.

Yhteishankinnat

Puhtaiden ajoneuvojen lain 13 §:n mukaan hankintayksikön on varmistettava, että lain vähimmäisosuudet hankintayksikön osalta täyttyvät sen hankkiessa ajoneuvo- tai liikennepalveluja yhteishankintayksiköltä taikka hyödyntäessä yhteishankintayksikön tekemää hankintasopimusta, puitejärjestelyä taikka dynaamista hankintajärjestelmää. Laki ei vaikuta hankintayksikön mahdollisuuteen käyttää yhteishankintayksiköiden palveluita ajoneuvo- ja liikennepalveluissa.

Käytännössä pykälä tarkoittaa sitä, että yhteishankintayksikön kilpailuttaessa usealle hankintayksikölle ajoneuvo- ja liikennepalveluita sen tulee huomioida hankintayksiköiden keskenään erilaiset vähimmäistasot/velvoitteet esimerkiksi puitejärjestelyä tai dynaamista hankintajärjestelmää perustettaessa. Lisäksi jälki-ilmoituksissa on pystyttävä yksilöimään, mikä osuus puhtaita ajoneuvoja kullekin hankintayksikölle kohdistuu. Laki jättää kuitenkin tulkinnanvaraiseksi esimerkiksi sen, miten henkilökuljetuksissa usean kunnan alueella yhteiskäytössä olevia autoja tulkitaan lain valvonnassa.

Lainsäädäntö ei kuitenkaan estä sitä, että kunta voi osallistua yhteishankintaan, vaikka sen osuus olisi alle EU-kynnysarvon. Tällöin kunnan ei tarvitse ilmoittaa puhtaiden ajoneuvojen määrää jälki-ilmoituksella.

Muissa yhteishankinnoissa tai -kilpailutuksissa noudatetaan lain 14 §:n mukaan samaa periaatetta eli hankintayksiköiden mahdollisesti keskenään eritasoiset vähimmäisvaatimukset on huomioitava kilpailutusvaiheessa.

Velvoitteiden voimaantulo

Hankinta-ilmoituksen julkaisuajankohta määrittelee sen, mitä velvoitteita kussakin hankinnassa seurataan. **Kilpailutuksissa, joiden hankintailmoitus on julkaistu ennen 2.8.2021, ei sovelleta puhtaiden ajoneuvojen lain vaatimuksia,** vaan niiden osalta sovelletaan vanhan lain vaatimuksia.

Hankinta-ajanjaksolla 2.8.2021-31.12.2025 julkaistuissa ilmoituksissa tulee noudattaa vähintään ensimmäisen kaudelle asetettuja vaatimuksia. 1.1.2026 ja sen jälkeen julkaistujen hankintojen osalta noudatetaan toisen kauden vaatimuksia.



Kuva 1. Lain velvoitteiden huomioiminen hankintamenettelyissä eri hankinta-ajanjaksoilla.

Puitejärjestelyiden ja dynaamisten hankintajärjestelmien osalta ennen 2.8.2021 julkaistut ilmoitukset ja kilpailutetut sopimukset eivät ole lain piirissä, vaikka itse kilpailutus järjestelyn tai järjestelmän sisällä tapahtuisi 2.8.2021 jälkeen. Tästä poiketen, jos ensimmäisellä ajanjaksolla perustettujen (2.8.2021-31.12.2025) puitesopimusten ja dynaamisten hankintajärjestelmien minikilpailutuksia tehdään toisella hankinta-ajanjaksolla, noudatetaan toisen kauden tavoitteita.



Kuva 2. Veloitteet puitesopimuksissa ja dynaamisissa hankintajärjestelmissä eri hankinta-ajanjaksoina. Kauden 1 vaatimukset ennen ja kauden 2 vaatimukset jälkeen 1.1.2026 järjestelmän sisäisiin kilpailutuksiin.

Puhtaiden ajoneuvojen lain valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto **Traficom** valvoo lain noudattamista. Valvonta perustuu hankintalainsäädännön ja puhtaiden ajoneuvojen lain edellyttämään jälki-ilmoitukseen.

Traficom tekee hankintayksikkökohtaista veloitteiden toteutumisen seuranta hankintojen **jälki-ilmoitusten** avulla. Hankintayksiön tulee ilmoittaa HILMA-järjestelmässä lain piirissä olevien kilpailutusten osalta jälki-ilmoituksessa edellä mainittujen ajoneuvoluokkien kokonaismäärät sekä niiden ajoneuvojen määrä, jotka täyttävät lain tavoitteet hankintasopimuksen tekohetkellä. Jos ajoneuvojen tarkkaa lukumäärää ei tiedetä sopimuksentekovaiheessa, ilmoitetaan paras arvio asiasta. Itse ajoneuvon toimitusta tai ostoa ei enää myöhemmin ilmoiteta.

Ajoneuvomääriä seurataan ajoneuvokategorioittain eli vaatimukset tulee täyttää: 1) henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen, 2) kuorma-autojen sekä 3) linja-autokaluston osalta. Laskennassa ei ole siis merkitystä sillä, kuinka paljon kutakin ajoneuvoa käytetään. Myöskään sopimuskauden aikaisia mahdollisia ajoneuvoja koskevia parannuksia ei oteta huomioon seurannassa, sillä seuranta perustuu jälki-ilmoituksiin.

Hankintayksikön kannattaa tehdä kokonaisseurantaa myös omia tarpeitaan varten. Laskennassa on hyvä huomioida, että hankintayksikön tulee saavuttaa veloitteensa hankinta-ajanjakson kuluessa (2.8.2021-2025 tai 2026-2030). Laki ei siis edellytä, että tavoitteet saavutettaisiin vuosittain tai jokaisessa hankinnassa. Mukaan lasketaan vain soveltamisalaan kuuluvat hankinnat, joiden arvo vastaa vähintään EU-kynnysarvoja. Ennen lain voimaan tuloa tehtyjä hankintoja ja sopimuksia ei lasketa mukaan. Omat ajoneuvohankinnat (leasing, vuokra, osto) ja palveluhankinnat (ks. Edellä CPV-koodit) lasketaan seurannassa yhteen. Alla esimerkki puhtaiden ajoneuvojen laskentavasta.



Kuva 3. Esimerkki hankintayksikön itse tekemästä puhtaiden ajoneuvojen laskentavasta.

Jälki-ilmoitukset tulee tehdä myös puitejärjestelyn tai dynaamisen hankintajärjestelmän perusteella tehtävien yksittäisten hankintasopimusten osalta, joista hankintayksikkö voi toimittaa jälki-ilmoitukset kootusti.

Huomionarvoista on, että **jälki-ilmoituksen laiminlyöminen lain soveltamisen piiriin kuuluvien hankintojen osalta on jatkossa rangaistavaa**. Lakia valvova liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa uhkasakon organisaatiolle, joka ei täytä puhtaiden ajoneuvojen lain mukaista jälki-ilmoitusvelvoitettaan.

Muistilista hankintojen toteuttamiseen

- Selvitä kuntaan, kuntayhtymään tai kuntayhtiöön sovellettavat vaatimukset.
- Muista, että lakia sovelletaan ajoneuvohankintoihin ja vain tiettyyn osaan palveluhankinnoista (CPV-koodeittain).
- Huomioi, että laki koskee vain hankintoja, joiden arvo vastaa vähintään EU-kynnysarvoja.
- Huomioi, että laki koskee vain lain voimaantulon 2.8.2021 jälkeen tehtyjä kilpailutuksia.
- Muista, että lain asettamat vaatimukset tulee täyttää kummallakin hankinta-ajanjaksolla, ei yksittäisessä hankinnassa.
- Järjestä markkinavuoropuhelu velvoitteiden täyttämistä markkinatoimijoiden kanssa hyvissä ajoin ennen kilpailun aloittamista.
- Arvioi, mitkä ajoneuvot soveltuvat parhaiten vaatimusten täyttämiseen (ajoneuvon koko, käyttötarkoitus ja latausmahdollisuudet).
- Huomioi, että sekä omat ajoneuvohankinnat (leasing, vuokra, osto) että palveluhankinnat lasketaan yhteen, kun arvioidaan tavoitteiden toteutumista.
- Muista, että kilpailutuskohtaiset ajoneuvomäärät tulee ilmoittaa jälki-ilmoituksella.
- Huomioi, että seurannassa ei oteta huomioon lain soveltamisen ulkopuolelle jääviä hankintoja (kansalliset hankinnat) eikä ennen lain voimaantuloa tehtyjä sopimuksia.
- Muista, että sopimusaikaisia parannuksia käytettävään ajoneuvokantaan ei huomioida velvoitteiden toteutuksen seurannassa. Seurannassa otetaan huomioon vain hankinnan jälki-ilmoituksessa ilmoitettu kalusto.
- On hyvä muistaa, että hankintayksikkö voi edellyttää tarjouspyynnössä, että puhtaan kaluston vaatimuksen tulee täytyä vasta sopimuskauden alkaessa.
- Lain toimivuuden ja lakisääteistä väliarviointia varten hankintayksikön kannattaa seurata systemaattisesti, mitä lain vaatimusten toteuttaminen tarkoittaa kustannuksina ja vaikutuksina hankintatoimintaan.

Hyvinvointialueiden vaatimukset

Laissa ei ole huomioitu hyvinvointialueiden perustamista. Sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen järjestämismääräykset ja siten myös näitä koskevat ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankinnat siirtyvät kunnilta hyvinvointialueille 1.1.2023. Järjestämismääräyksiin siirto ei koske Helsingin kaupunkia. Hyvinvointialueilla sovelletaan lain yleisvelvoitteita.

Lain toimivuuden väliarviointi

Lain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriölle. Ministeriön tulee arvioida kuntien eriytettyjen velvoitteiden vaikutuksia ja tarvittavia muutoksia toisen hankinta-ajanjakson vähimmäisosuuksiin vuoden 2024 loppuun mennessä (17 §).

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta korosti hallituksen esityksestä antamassaan mietinnössä (LiVM 16/2021 vp) väliarvioinnin merkitystä. Valiokunta painotti, että esityksen vaikutuksia tulee arvioida jo alusta lähtien tiiviisti ja ryhtyä tarvittaessa sääntelyn tarkistuksiin hyvissä ajoin jo ennen edellä mainittua ajankohtaa. Valiokunta totesi, että valtioneuvoston tulee huolehtia siitä, että mahdollisten lisäkustannusten korvaus toteutuu rahoitusperiaatteen mukaisesti myös käytännössä ja riittävän lataus- ja jakeluinfrastruktuurin kehittyminen varmistetaan myös rahoituksen keinoin. Eduskunta hyväksyi lain hyväksymiskäsittelyssä seuraavat lausumat:

- *eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa sääntelyn vaikutuksia alusta lähtien tiiviisti erityisesti harvaan asutumpia alueita ja tarjouskilpailuihin osallistuvia yrityksiä koskevien vaikutusten osalta ja ryhtyy tarvittaessa sääntelyn tarkistuksiin hyvissä ajoin jo ennen esityksessä tarkoitettua sääntelyn väliarviointia.*
- *eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii jo ennen esityksessä tarkoitettua väliarviointia kuntien rahoitusperiaatteen toteutumisesta myös käytännössä ja lisäksi varmistaa riittävän tuki- ynnä muin tarvittavien toimenpitein, että puhtaisten ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttö esityksen mukaisiin tarkoituksiin on mahdollista myös niillä alueilla, joilla lataus- ja jakeluinfrastruktuuria ei synny markkinaehtoisesti.*

Lain toimivuuden arviointia ja lakisääteistä väliarviointia varten hankintayksikön kannattaa seurata systemaattisesti, mitä lain vaatimusten toteuttaminen tarkoittaa kustannuksina ja vaikutuksina hankintatoimintaan. Kuntaliitto tulee tekemään kunnille ja kuntayhtymille kyselyn lain liittyen lain väliarviointiin.

Lataus- ja jakeluinfrastruktuurin tuki ja toteutus

Laki puhtaista ajoneuvoista ei ota kantaa tarvittavan lataus- tai tankkausinfrastruktuurin toteutukseen. Ajoneuvokannan sähköistäminen edellyttää kuitenkin riittävän latausinfrastruktuurin toteutusta. Seuraavassa on koottu

joitakin keskeisiä seikkoja ladattavien autojen tarvitseman infrastruktuurin toteutuksesta. Lisäksi on kuvattu lyhyesti Latauspiste- ja automaatiolain (733/2020) velvoitteita latauspisteiden ja latauspistevalmiuksien asentamisesta. Latauspiste- ja automaatiolain velvoitteita on käsitelty tarkemmin Kuntaliiton yleiskirjeessä 4/2021.

Käytännössä jokainen ladattava auto tarvitsee oman latauspisteensä auton säilytyspaikkaan. Auto- tai kuljetuspalveluhankintaa valmisteltaessa ajoneuvoja käyttävän yksikön tai yksikköjen kannattaa suunnitella yhdessä kiinteistöistä vastaavan tahon kanssa:

- ladattavien autojen säilytyspaikat ja latauspaikat
- nykyisen sähköjärjestelmän riittävyys automäärälle ja tarvittavat muutokset
- toimenpiteet latauspisteiden asentamiseksi.

Kannattaa myös selvittää mahdolliset latausinfraalle saatavissa olevat taloudelliset tuet esimerkiksi ARA:sta ja Energiavirastosta.

Yksittäinen latauspiste on melko helppo asentaa pysäköintipaikalle, mutta jos täyssähköautoja on useampia, tarvitaan useimmiten lataustehon hallintaa, jottei kiinteistön sähköjärjestelmän kapasiteetti ylitä. Latauspisteitä ja ladattavien autojen säilytyspaikkoja suunniteltaessa kannattaa myös ennakoida tulevia sähköautojen hankintatarpeita. Auton säilytyspaikkaan kannattaa toteuttaa riittävä määrä sähköauton lataamiseen soveltuvia peruslatauspisteitä. Ne soveltuvat tarpeen mukaan myös esimerkiksi työntekijöiden ja vierailijoiden autojen lataamiseen. Tyypin 2 liittimet ovat muodostuneet EU-standardiksi. Lämpötolppaa tai muuta kotitalouspistorasiaa ei suositella täyssähköautojen latauspisteeksi.

Latauspisteiden järjestämiseksi on useita vaihtoehtoja:

- Latauspisteiden rakentaminen ja operointi omin resurssein
- Latauspisteiden rakentamista ja operointia koskevan sopimuksen laatiminen kaupallisen latauspalvelutarjoajan kanssa
- Sopimus olemassa olevan latausoperaattorin latausverkoston palveluiden käyttämisestä
- Yhdistelmä edellisistä vaihtoehtoista (esim. yönylilatausta täydentävä välilataus työpäivän aikana)

Kannattaa myös huomioida, että latauspiste- ja automaatiolaki (733/2020) toi velvoitteita myös kuntien kiinteistöille. Latauspiste- ja automaatiolaki vaatii lämmitettävien rakennusten pysäköintipaikoille latauspisteitä tai latauspistevalmiuksia (kaapelointi tai putkitus) tai molempia, jos rakennuksen pysäköintialue on riittävän suuri ja tietyt muut edellytykset täyttyvät.

Julkisten eli kaikkien syrjimättömällä tavalla 24/7 käytettävissä olevia lataus- ja kaasuntankkausposteita on Suomessa toteutettu pääosin markkinaehtoisesti jakeluinfralain (478/2017) nojalla. Jakeluinfralaki ei sisällä velvoitteita esimerkiksi kunnille rakentaa julkisia latauspisteitä.

Latauspisteistä saa teknistä lisätietoa SESKO ry:n julkaisemasta Sähköautojen lataussuositus -oppaasta. Vuoden 2021 lopulla Rakennustietosäätiö julkaisee Sähköautojen latauspisteet kiinteistöissä -ohjekortin ("RT-kortti"), joka sisältää erityisesti rakentajalle ja rakennuttajalle perustietoa latauspisteistä erityyppisissä kiinteistöissä.

Lisätietoa latauspisteiden toteutuksesta:

- Kuntaliiton yleiskirje
4/2021 <https://www.kuntaliitto.fi/yleiskirjeet/2021/laki-rakennusten-varustamisesta-sahkoajoneuvojen-latauspisteilla-ja>
- Latauspiste- ja automaatiolaki
(733/2020) [https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2020/20200733external link](https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2020/20200733external-link)
- Jakeluinfralaki
(478/2017) [https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2017/20170478external link](https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2017/20170478external-link)
- SESKO ry: Sähköajoneuvojen lataussuositus
2021 [https://www.sesko.fi/standardit/standardoinnin_aihealueita/sahkoa-utot-ja-latausjarjestelmat/lataussuositusexternal link](https://www.sesko.fi/standardit/standardoinnin_aihealueita/sahkoa-utot-ja-latausjarjestelmat/lataussuositusexternal-link)

SUOMEN KUNTALIITTO

Miira Riipinen

johtaja,

yhdyskunta ja ympäristö -yksikkö

Johanna Vilkuna

Kehittämispäällikkö