

Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset
Kuntaliitto
Linja-autoliitto
Paikallisliikenneliitto

Päiväys/Datum
14.2.2020

Dnro/Dnr
TRAFICOM/64605/05.03.162.03/2020

Valtion joukkoliikennemäärärahan tasokorotuksen kohdentaminen ilmastoperusteisesti

Hallitusohjelmassa päätettiin 20 miljoonan euron pysyvästä tasokorotuksesta valtion määrärahamomentille 31.20.55 ”julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen” vuodesta 2020 alkaen. Määräraha on kolmivuotinen siirtomääräraha. Määräraha tulee kohdentaa ilmastoperusteisesti. Liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaan määrärahasta 13 miljoonaa euroa jaetaan tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille liikenne- ja viestintävirasto Traficom in järjestämissä hakumennettelyissä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kysyy näkemystänne 13 miljoonan euron määrärahan tarkoituksenmukaisesta kohdentamisesta tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille mahdollisimman suurten ilmastovaikutusten saamiseksi kansallisesti sekä näkökantojanne hakumennettelyistä ja vaikutustenarvioinnin tietojen toimittamisesta. Ilmastoperusteisen määrärahan vaikuttavuutta tullaan seuraamaan muusta julkisen henkilöliikenteen määrärahasta erillään, pohjautuen erityisesti CO2-vaikutuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tilasi syksyllä 2019 konsulttiselvityksen, jossa arvioitiin valtion joukkoliikennemäärärahan käytön nykyisiä ilmastovaikutuksia sekä 20 miljoonan euron tasokorotuksen eri käyttövaihtoehtojen vaikutuksia CO2-päästöihin. Selvitykseen voi tutustua osoitteissa:

<https://www.traficom.fi/fi/traficomin-julkaisut>

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Valtion%20joukkoliikenneavustuksen%20ilmastovaikutuksista_raportti_4.10.2019.pdf

Selvityksestä ilmenee eri toimenpiteiden CO2-vaikutusten suuruusluokka. Selvityksen laskelmiin liittyy epävarmuustekijöitä, eikä sen suosituksia ole tarkoitus toteuttaa sellaisenaan. Raportti osoittaa myös, että joukkoliikenteen nykyisessä tilastoinnissa on puutteita, jotka estävät luotettavien ilmastovaikutustietojen saamisen ja että vaikuttavuustietoihin tulisi kiinnittää erityistä huomiota valtionavustushakumennettelyn yhteydessä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in alustavan suunnitelman mukaan 13 miljoonaa euroa kohdennetaan lähivuosina erityisesti joukkoliikenteen puhtaan kaluston ja käyttövoimien edistämiseen, mikä tukee myös puhtaan kaluston hankintadirektiivin kansallisen lainsäädännön ensimmäisen vaiheen toteutumista joukkoliikenteen

teessä. Puhtaan joukkoliikennekaluston ja käyttövoimien käyttöönnotolla on suurimmat ja välittömimmät vaikutukset joukkoliikenteen CO₂-päästöihin. Myöhemmässä vaiheessa rahoituksen painotusta siirretään pysyvämmän kulkutapamuutoksen edistämiseen kuten joukkoliikenteen tarjonnan lisäämiseen, käyttöasteen tehostamiseen sekä joukkoliikenteen loppukäyttäjien lipunhintojen alentamiseen. Määräraha on tarkoitettu varata myös osuus joukkoliikenteen markkinointiin ja brändäykseen sekä muuhun joukkoliikennettä tukevaan liikkumisen ohjauksen toimintaan. Määrärahaa ei korvamerkitä etukäteen tietyille alueille, vaan kohdentaminen tapahtuu käyttötarkoituksen ja alueiden valmiuksien mukaan.

Myöhemmässä vaiheessa määräraha voidaan jakaa etukäteen momentin eri alajaottelukohtiin (momenttijaon mukaisesti suuret kaupungit, keskisuuret kaupungit ja alueellinen liikenne). Rahoituksen kohdentamisessa pyritään nojautumaan etukäteen tiedotettuihin linjauksiin, mutta mahdollistamaan kuitenkin vuosittaiset painotuserot.

Vuonna 2020 13 miljoonan euron määräraha on suunniteltu jaettavaksi tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille harkinnanvaraisesti seuraaviin kohteisiin (alustavassa tärkeysjärjestyksessä):

Kohde 1: Puhtaalla linja-autokalustolla toteutettujen liikennepalveluiden hankintakustannukset

Joukkoliikennemäärärahaa voidaan kohdentaa sellaisiin palvelusopimusasetuksen mukaisiin liikennepalveluiden hankintoihin, joissa vaaditaan puhtaan linja-autokaluston käyttöä. Lisäksi määrärahaa voi hakea palvelusopimusasetuksen mukaisten ympäristöbonusjärjestelmien kustannuksiin. Puhtaaksi linja-autokalustoksi luokitellaan tässä haussa linja-auto, joka kulkee 100 % sähköllä, kaasulla tai vedyllä. Haussa ei edellytetä hankinnan kuulumista direktiivin EU/2019/1161 (ns. direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämistä) soveltamisalaan tai sen (myöhemmin täsmentyvän) kansallisen soveltamisen piiriin.

Ympäristöbonusjärjestelmissä edellytyksenä on, että järjestelmä on huomioitu liikenteen kilpailutuksista lähtien ja että sen tavoitteena on viranomaisen hankinnan joukkoliikenteen CO₂-päästöjen vähentäminen.

Traficom pyytää kommentteja liikenteen hankintakustannusten korvaamiseen liittyviin malleihin. Esimerkiksi yhtenä vaihtoehtoisena mallina on valtionavustuksen myöntäminen tiettyyn prosentiosuuteen vuositason sopimuskorvauksista. Valtio siis osallistuu tiukentuneista kalustovaatimuksista aiheutuneisiin kohonneisiin hankintakustannuksiin ilman latausinfrainvestointeja. Valtionavustusta voisi saada ainoastaan niihin sopimuskohteisiin, joissa otetaan käyttöön puhdas linja-autokalusto ja ainoastaan toteutuneisiin, ei tuleviin, kustannuksiin. Toteutuneita kustannuksia voidaan hyväksyä vuoden 2020 alusta lähtien. Tavoitteena ei olisi korvata todellisia puhtaan joukkoliikennekaluston käyttöön otosta aiheutuneita lisäkustannuksia, vaan osallistua ennalta määrättyllä kiinteällä prosentiosuudella aiheutuneisiin lisäkustannuksiin.

Ympäristöbonusjärjestelmästä aiheutuneisiin kustannuksiin voi saada valtionavustusta enintään 50 %. Myönnettävä osuus päätetään harkinnanvaraisesti huomioiden kaikki saatavat hakemukset.

Kohde 2: Puhtaan kaluston infrastruktuuri

Joukkoliikennemäärärahaa voidaan kohdentaa toimivaltaisen viranomaisen kalustokustannuksiin sekä lataus-/tankkausverkoston rakentamisesta aiheutuviin kustannuksiin.

Puhtaan kaluston infrastruktuurista aiheutuneisiin kustannuksiin voi saada valtionavustusta enintään 50 %. Myönnettävä osuus päätetään harkinnanvaraisesti huomioiden kaikki saatavat hakemukset.

Kohde 3: ELY-keskusten joukkoliikennepalveluiden hankintakustannukset hankinnoissa, joissa tiukennetaan merkittävästi kalustovaatimuksia

Määrärahaa voidaan kohdentaa sellaisiin palvelusopimusasetuksen mukaisiin ELY-keskusten liikennepalveluiden hankintoihin, joissa korotetaan kaluston euroluokkaa tarkemmin määriteltävälle eurotasolle.

Määrärahaa voi saada tiukennetuista kalustovaatimuksista aiheutuneisiin hankintojen lisäkustannuksiin ELY-keskuksen esittämän selvityksen perusteella. Määrärahaa voi saada ainoastaan niihin sopimuskohteisiin, joissa otetaan käyttöön ympäristöystävällisempi linja-autokalusto ja ainoastaan toteutuneisiin, ei tuleviin, kustannuksiin. Toteutuneita kustannuksia voidaan hyväksyä vuoden 2020 alusta lähtien.

Kohde 4: Osallistuminen biopolttoaineen käyttöönotosta aiheutuviin lisäkustannuksiin

Määrärahaa voidaan kohdentaa olemassa oleviin tai kilpailutettavaan palvelusopimusasetuksen mukaisiin liikennöintisopimukseen, joissa otetaan käyttöön biopolttoaine dieselin asemesta. Käyttöönotto voi tapahtua sopimuksen alusta lähtien, osana kilpailutuksen vaatimuksia, tai kesken sopimuskauden, mikä edellyttää muutosta liikennöintisopimukseen. Muutos tulee tällöin toteuttaa hankintasäädösten mukaisesti. Biopolttoaineella tarkoitetaan jakeluinfradirektiivin (2014/94) määritelmän mukaista vaihtoehtoista polttoainetta, jossa vaatimuksena on, että tuotannossa ei ole käytetty ns. high-ILUC raaka-aineita, eli palmuöljyä.

Valtionavustusta voi saada biopolttoaineen käyttöönotosta aiheutuviin lisäkustannuksiin hakijan esittämän laskennallisen arvion pohjalta. Laskelman tulee perustua sopimusliikenteen nykyisiin polttoainekustannuksiin, joiden pohjalta arvioidaan aiheutuvat lisäkustannukset. Toteutuneita kustannuksia voidaan hyväksyä vuoden 2020 alusta lähtien. Tavoitteena ei ole korvata kaikkia todellisia lisäkustannuksia, vaan osallistua niihin. Viranomaisen tulee varautua esittämään pyydettyä todisteita biopolttoaineen käytöstä (laskutuserittely).

Haussa ei ole edellytyksenä sopimusliikenteen kuuluminen direktiivin EU/2019/1161 (ns. direktiivi puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämisestä) soveltamisalaan, joten tukea voi hakea myös esimerkiksi hankintoihin, joissa kalustovaatimuksena on kaukoliikenteen linja-autot.

Biopolttoaineen käyttöönotosta aiheutuneisiin lisäkustannuksiin voi saada valtionavustusta enintään 50 % (kaupunki- ja seutuviranomaiset)/100 % (ELY-keskukset) viranomaisten hakemuksessa toimittaman laskelman pohjalta. Myönnettävä osuus päätetään harkinnanvaraisesti huomioiden kaikki saatavat hakemukset.

Kommenttipyyntö

Pyydämme kommentteja erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

1. Mikä on näkemyksenne haun alustavasti suunnitellusta kohdentamisesta pidemmällä ajanjaksolla ja vuonna 2020:

- näkemyksenne yleisesti esitettyihin kohteisiin sekä kohdekohtaisesti eriteltynä?
 - puuttuuko joitakin ilmastovaikutuksia edistäviä kohteita?
 - liittyykö joihinkin kohteisiin ongelmia, joita ei ole huomioitu? Entä mitä asioita tulee edelleen tarkentaa, jotta haku voitaisiin toteuttaa, esim:
 - mikä olisi soveltuva malli liikenteen puhtaan kaluston käyttöönotosta aiheutuneiden kasvaneiden hankintakustannusten korvaamiseen?
 - mikä olisi ELY-keskusten tiukentuneiden kalustovaatimusten hankintojen korvauksissa sopiva euro-luokan vähimmäistaso vai tulisiko kaluston merkittävä parantaminen ympäristöystävällisemmäksi määritellä muulla tavalla?
 - mikäli esitätte muunlaisia menettelyjä, kuvailkaa ne ja eritelkää myös, miten niissä toteutetaan ilmastoperusteisen rahoituksen luotettava CO2-vaikutusten arviointi
2. Minkälaiset etenemissuunnitelmat puhtaan joukkoliikennekaluston käyttöön ottamiseksi alueellanne on ja minkälaiset valmiudet alueellanne on hakea rahoitusta?
 3. Vaikutustenarvioinnissa tullaan edellyttämään ainakin alla listattuja tietoja - onko viranomaisellanne valmiudet toimittaa ne eriteltynä rahoitusta saavaan liikenteeseen ja muuhun sopimusliikenteeseen?
 - keskipuoramatiedot
 - käytössä oleva kalusto (tyyppi, päästötiedot)
 - edellisten pohjalta laskennalliset CO2-vaikutukset verrattuna sopimusliikenteessä käytössä olevaan ei-puhtaaseen kalustoon keskimäärin

Pyydämme toimittamaan kommenttinne 4.3.2020 klo 16 mennessä osoitteisiin kirjaamo@traficom.fi ja joukkoliikenne@traficom.fi.

Lisätietoja

Lisätietoja lausuntopyyntöön liittyen voi kysyä seuraavilta henkilöiltä:

Toni Bärman, toni.barman@traficom.fi, 029 534 6764

Laura Langer, laura.langer@traficom.fi, 029 534 6711 (lomalla viikko 8)



Pipsa Eklund
Johtaja



Laura Langer
Ylitarkastaja