

Ympäristöbonus Y13 tarjouskilpailun järjestäminen

323/02.08.00/2022 [Ympäristöbonus Y13]

Hallitus 13.12.2022 § 130

Esittelijä Toimitusjohtaja Mika Nykänen
Valmistelija Tulosalueen johtaja Johanna Wallin, p. 050 337 5685 ja
yksikön päällikkö Mika Häyrynen, p. 09 4766 4295

HSL:n hallitus päätti elokuussa 2011, että bussiliikenteen hiilidioksidi- ja lähipäästöjen vähentämiseksi valmistellaan erillinen ympäristöbonusmalli, jolla voidaan joustavasti ja kustannustehokkaasti hyvittää HSL:n sopimusliikennöitsijöitä päästöjä alentavista toimenpiteistä.

Johdanto

HSL on varannut tammikuun alusta 2023 vuoden loppuun 1 500 000 euron (+alv) suuruisen määrärahan, josta noin 108 855 euroa on aikaisemman ympäristöbonuksen Y12 kustannuksia tammikuulta 2023. Vuodesta 2012 lähtien vuoden 2023 tammikuuhun mennessä ympäristöbonuksia (Y1 – Y12) on maksettu liikennöitsijöille yhteensä 11,95 miljoonaa euroa. Ympäristöbonusten johdosta tehdyt toimenpiteet ovat merkittävästi vähentäneet HSL:n järjestämän linja-autoliikenteen päästöjä, jolloin ilmanlaatu on parantunut.

Ympäristöbonus Y13-tarjouskilpailu

Y13-tarjouskilpailun hyväksyttävien toimenpiteiden kustannukset vuoden 2023 helmikuun alusta tammikuun 2024 loppuun saakka ovat yhteensä noin 1 391 145 € (+alv), joka maksetaan liikennöitsijälle bonuksena liikennöintikorvausten lisäksi.

EU:n ilmanlaatudirektiivissä on säädetty vuosiraja-arvo typpidioksidin pitoisuuksille (40 µg/m³). Raja-arvon ylittymisen johdosta Helsingin kaupungin oli laadittava ilmansuojelusuunnitelma, jonka toimenpiteillä päästään raja-arvon alle mahdollisimman pian. Helsingin kaupungin ilmansuojelusuunnitelman 2017–2024 yksi tärkeimpiä toimenpiteitä on HSL:n bussiliikenteen päästöjen vähentäminen. Suunnitelman toteutumista ja typpidioksidipitoisuuksien kehitystä seurataan ja niistä raportoidaan vuosittain ympäristöministeriölle ja ELY-keskukselle. Liikenteen päästöt ovat vähentyneet viime vuosina toimenpiteiden ja ajoneuvoteknologian kehityksen ansiosta. Raja-arvo ei enää ylity, mutta pitoisuudet Helsingin keskustan vilkasliikenteisissä katukuiluissa ovat edelleen kaksin-kolminkertaiset verrattuna Maailman terveysjärjestön WHO:n antamaan ohjearvoon (10 µg/m³).

HSL:n strategisena tavoitteena on leikata joukkoliikenteen ilmanlaatuun vaikuttavia lähipäästöjä (NO_x, PM), sekä hiilidioksidipäästöjä (CO₂) yli 90 % vuodesta 2010 vuoteen 2025. Se ei onnistu ilman uusinta ajoneuvoteknologiaa, parhaimpia polttoaineita sekä sähkön hyödyntämistä. Ympäristöbonuksen toimenpiteitä suunnataan myös niin, että pääkaupunkiseudulla esiintyviä ilmanlaatuongelmia voidaan lieventää.

Ympäristöbonus-mallissa huomioidaan sekä hiilidioksidin että haitallisten lähipäästöjen vähentäminen direktiivissä 2009/33/EY määriteltujen haitta-arvojen mukaisesti. NO_x:in haitta-arvo huomioidaan kolminkertaisena perustasoon verrattuna, eli NO_x haitta-arvo on 13 200 €/t, PM haitta-arvo on myös huomioitu kaksinkertaisena perustasoon verrattuna, eli PM haitta-arvo on 174 000 €/t. CO₂-päästön haitta-arvo on direktiivin sallima maksimiarvo 80 €/t.

Bonusperusteena ovat uudet toimenpiteet, jotka ylittävät voimassa olevien sopimusten ja tarjousten mukaiset sitoumukset ja joista liikennöitsijät antavat erillisen tarjouksen. Tarjouskilpailussa hyväksytään parhaat esitetyistä toimenpiteistä kustannustehokkuuden mukaisessa järjestyksessä, kunnes kokonaiskustannus vastaa ympäristöbonukselle osoitettua vuotuista määrärahaa. Näin esitetty bonusmalli on mahdollisimman teknologianeutraali ja asettaa erilaiset päästöt vähentävät toimenpiteet suoraan vertailukelpoisiksi.

Biopolttoaineella (biokaasu tai biodiesel) saavutettavan päästövähennyksen perusteena on tarjouksen mukainen HSL:n liikenteessä tarjousjakson aikana käytettävä polttoainemäärä ja sillä saavutettava riippumattomassa tutkimuslaitoksessa vahvistettujen mittaustulosten mukainen päästövähennys sekä polttoaineen laskennallinen hiilidioksidipäästön alenema. Biopolttoaineiden päästövaikutuksen laskentaperusteena on tällä hetkellä käytettävissä direktiivin 2009/28/EY (RES-direktiivi) mukaiset kestävyyskriteerit, mutta ympäristöbonuksen tarjouskilpailussa tullaan soveltamaan vuosittain uusimpia julkaistuja säädöksiä ja standardeja.

HSL:n ympäristöbonuksen perusteeksi hyväksytään ainoastaan ns. kaksinkertaisesti laskettavat jäteperäiset polttoaineet (RES-direktiivin artikla 21, kohta 2). Polttoaineissa on käytettävä ainoastaan voimassa olevien kansallisten määräysten mukaisia kestävästi tuotettuja biokomponentteja (viittaus veroluokat T). T-veroluokkaan kuuluvat polttoaineet, jotka on tuotettu jätteistä, tähteistä, syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta.

Kalustoinvestoinneilla toteutettavien toimenpiteiden hyödyt korvataan vuotuisen ajosuorituksen mukaisesti tarjouksessa ko. linja-autolle määritellyn liikennöintikohteen jäljellä olevan sopimuskauden ajan. Ympäristöbonuksen perusteeksi hyväksyttyä autoa ei saa tänä aikana tarjota muihin kilpailutettaviin sopimuskohteisiin, bussia ei myöskään huomioida kohteen keski-ian laskennassa.

Vuosittain ratkaistava bonus mahdollistaa joustavasti parhaiden kulloinkin käytettävissä olevien toimenpiteiden edistämisen ja se mukautuu teknologian kehitykseen sekä päästövaikutusten laskentamenetelmien ja mittaustulosten muutoksiin. Jaettavan ympäristöbonussumman kasvua voidaan nopeuttaa tai hidastaa tarpeen mukaan, jolloin voidaan ottaa huomioon saavutetut tulokset, käytettävissä olevien toimenpiteiden rajahyöty, liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen muilla keinoilla sekä HSL:n omistajakuntien maksuhalukkuus. Hyväksyttävien tarjousten keskimääräinen ympäristöhyöty tulee olla vähintään sama kuin tarjousten hinta, jolloin hyväksyttävien tarjousten kokonaismäärää rajoittaa joko käytettävissä oleva määräraha tai keskimääräinen ympäristöhyöty.

Tarjoukset hyväksytään paremmuusjärjestyksessä.

Ehdotus

Hallitus päättää

a) hyväksyä edellä esitettyjen periaatteiden mukaisen mallin, jolla HSL hyvittää jäteperäisten (kaksoislaskettavien) biopolttoaineiden käytöllä ja muilla erillistoimenpiteillä saavutetun CO₂-, PM- ja NO_x päästöjen vähenemän linja-autojen sopimusliikenteessä vuosittain päätettävällä ja erikseen kilpailutettavalla ympäristöbonuksella;

b) järjestää ympäristöbonusta koskevan erillisen tarjouskilpailun joulukuussa 2022, jotta bonus voidaan ottaa käyttöön helmikuussa 2023;

c) valtuuttaa toimitusjohtajan hyväksymään ympäristöbonusta koskevan tarjouskilpailun lopulliset tarjouspyyntöasiakirjat; sekä

d) osoittaa ympäristöbonuksen Y13 soveltamiskaudelle 2023 yhteensä 1 500 000 euron (+alv) suuruisen määrärahan, josta noin 108 855 euroa on aikaisemman ympäristöbonuksen Y12 kustannuksia tammikuulta 2023. Uusien tarjouksien määrärahaksi jää tällöin 1 391 145 euroa.

Päätös tarkastetaan kokouksessa.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Päätös tarkastettiin kokouksessa.