

Lausuntopalvelu

Viite: Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (VN/9330/2019)

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee lakia julkisten ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksia. Laissa määritellään, miten Suomessa pannaan täytäntöön puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen edistämistä koskevan EU-direktiivin edellyttämä sääntely, joka koskee julkisia ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintoja. Lain tavoitteet ja siinä esitetyt alueelliset soveltamista helpottavat linjaukset ovat pääosin perusteltuja ja kannatettavia.

Lakiluonnoksessa on ehdotettu, että direktiivin sallimat joustot otettaisiin koko laajuudessaan käyttöön. Tämä on näkemysemme mukaan perusteltu ratkaisu tilanteessa, jossa autokannan käyttövoimamurros on vielä alussa. Joustot mahdollistavat muun muassa esteettömien M1-luokan ajoneuvojen sekä poliisi- ja pelastuslaitoksen, Rajavartiolaitoksen ja Puolustusvoimien ajoneuvohankintojen jättämisen lainsäädännön soveltamisalueen ulkopuolelle.

Näkemysemme mukaan kuorma-autojen ja M3-luokan linja-autojen luokassa lainsäädännön vaatimusten täyttäminen ei ole ongelmallista, sillä lain edellytykset täyttävien teknologioiden tarjonta on monipuolista ja ensimmäisen hankintajakson vaatimukset ajoneuvojen määrästä ovat saavutettavissa. Henkilö-, paketti- ja pienoislinja-autojen luokassa lainsäädäntö edellyttää liikennepalvelujen nopeaa sähköistymistä, mikä voi rajata hankintoja koskevaan kilpailutukseen osallistuvien yritysten määrää ja kaventaa alan yrityskenttää.

Lain perusteluissa käytettyjen taksiliikenteen kustannuslaskelmien osalta on todettava, että suomalaisten keskisuurten ja pienten kaupunkiseutujen sekä maaseutumaisten kuntien taksiliikenteen kustannusrakenne ja liikennepalvelujen luonne poikkeavat merkittävästi ulkomaisten kirjallisuustutkimusten esimerkkiolosuhteista. Vaikka sähköauton käyttökustannukset ovat selvästi polttomoottoriautoa alemmat, ladattavien autojen yleistymisen esteenä on harvaan asutuilla alueella toimivilla taksiyrityksillä ensisijaisesti latausverkoston suppeus. Lisäksi päivittäisten ajomatkojen sovittaminen toimintamatkaan sähköllä on selvästi kaupunkiseutujen taksiliikennettä haastavampaa. Ammattimaiselle liikenteelle soveltuvien pikalatauspisteiden puuttuminen jarruttaa ladattavien taksien hankintaa kaupunkiseuduilla, joissa puolestaan ladattava auto olisi jo nyt käyttökustannuksiltaan selvästi polttomoottoriautoa edullisempi.

Tilataksikokoluokan autojen ja useimmiten pakettiautoluokan perusajoneuvoista rakennettujen M2-kokoluokan linja-autojen ryhmässä on vielä ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana suhteellisen rajallinen ladattavien autojen tarjonta. Esteettömien M1-luokan ajoneuvojen jättäminen lain soveltamisalueen ulkopuolelle on tämän vuoksi erittäin tärkeää, sillä suuri osa lakisääteisten henkilökuljetuspalvelujen hankinnoista tehdään tämän kokoluokan ajoneuvoilla, jotka ovat nykyisin pääosin esteettämiä ajoneuvoja. Vastaavaa joustoa ei direktiivin rajausten takia

voida soveltaa M2-luokan ajoneuvoille. Huolena on, saadaanko markkinoille riittävästi M2-luokan vähäpäästöisiä pienoislinja-autoja, jotta niille asetetut tavoitteet voitaisiin saavuttaa niissä hankintayksiköissä, joissa ei tehdä merkittävässä määrin henkilöautohankintoja tai henkilöautolla tehtävien liikennepalvelujen hankintoja.

Ladattavien autojen määrä taksikannassa on vielä toistaiseksi noin prosentin suuruusluokkaa, ja pienoislinja-autoluokassa ladattavia autoja ei ole vielä lainkaan. Näistä syistä ehdotamme, että käyttöoikeussopimukset jätettäisiin kokonaisuudessaan lain soveltamisalan ulkopuolelle. Niiden sisällyttäminen lain soveltamisalaan voitaisiin harkita myöhemmässä vaiheessa ennen toisen hankinta-ajanjakson alkua. On todennäköistä, että ladattavien autojen markkinatarjonta ja latausinfrastruktuurin kattavuus eivät vielä ensimmäisen hankinta-ajanjakson aikana mahdollista laissa edellytettyjä vähimmäisosuuksia ilman merkittävää kustannusten kasvua ja alan kilpailun vähenemistä.

Käyttöoikeussopimukseen perustuvan liikenteen jättäminen soveltamisalueen ulkopuolelle ei rapauttaisi lain tavoitteita, koska myös niissä olisi mahdollista soveltaa harkinnanvaraisia ympäristökriteereitä. Lisäksi on erittäin todennäköistä, että tuotantokäytössä olevat taksi- ja pienoislinja-autokanta sähköistyy jo sähköautojen edullisempien käyttökustannusten takia toisen hankinta-ajanjakson aikana ilman sääntelyäkin ripeästi, kun markkinoilla on saatavilla hyvä valikoima ladattavia autoja ja latausinfrastruktuuri kattaa ajoneuvon käyttötarpeet.

Kannatamme myös Suomen Taksiliiton esille nostamaa taksien ja M2-luokan linja-autokaluston uusimiseen suunnattua hankintakannustetta, joka mahdollistaisi vähäpäästöiseen kalustoon investoinnin. Taksikaluston uusiutuminen on viime vuosina hidastunut liikennepalveluja koskevan lainsäädäntömuutoksen, taksien autoverohuojennuksen vaiheittaisen poiston ja koronapandemian seurauksena. Taksiala ja koko julkisen liikenteen sektori on kärsinyt vakavasti koronatilanteesta, eikä kysynnän ole vielä kuluvan vuoden aikana ennakoitu palaavan korona edeltäneelle tasolle. Lainsäädännön ensimmäisen hankinta-ajanjakson alku osuu kaluston uusimisen kannalta erittäin haastavaan ajankohtaan.

Kunnioitavasti



Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuoajat ja -teollisuus ry



Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto ry