

Lausunto

12.08.2022

Asia: VN/1960/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto hallituksen esityksestä laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain muuttamisesta

Päästöjen vähentämisen ja ympäristöystävällisyyden lisääminen ajoneuvojen ja liikennepalvelujen hankinnoissa on isossa kuvassa kannatettava kehityssuunta. Asiassa on kuitenkin huomioitava julkisen sektorin kiristyneet talouden reunaehdot väestön lisääntyvässä palvelutarpeessa ja hyvinvointialueiden rahallisissa resursseissa siirtymäajalla. Lisäksi on huomioitava julkisten sotepalvelujen luonne, joka palveluja koskevan lainsäädännön osalta tarkoittaa asiakkaille ja potilaille annettavien palvelujen subjektiivista oikeutta varsin tarkoin säädellyissä aikarajoissa, ja merkittävässä osassa palveluista tarvitaan pyörillä olevaa kalustoa. Perustuslaki ei tuntene poikkeusta välillisten tekijöiden suhteen, jos palvelutarjontaa joudutaan rajoittamaan esim. riittämättömän autojen latausverkon takia.

Hoitokäytäntöjen ja niukkojen taloudellisten resurssien myötä kentälle vietävät palvelut ovat suhteellisesti lisääntyneet ja todennäköisesti ne lisääntyvät edelleen kiinteitä resursseja korvattaessa liikkuvilla palveluilla. Kehityssuunta tulee nostamaan pyörillä olevan kaluston määrää ja käyttöä. Perinteisen kotipalvelun ohella jo nyt terveydenhuollon palveluja viedään enenevässä määrin kentälle.

Hyvinvointialueet vastaavat jatkossa kaikista niistä sosiaali- ja terveydenhuollon toimintoihin liittyvistä kuljetuksista, joista kunnat ovat aiemmin vastanneet. Pohjois-Karjalassa Siun sote kuntayhtymä on tehnyt tätä jo 5,5 vuotta. Maakuntamme tyyppisellä laajalla ja harvaan asutulla maantieteellisellä alueella palvelun antamiseen liittyvät matkat ovat taajama-alueiden ulkopuolella pitkiä. Toimintaa tehostetaan lisäksi sillä, että yksittäisille matkoille voidaan yhdistää useampia käyntejä, mikä kasvattaa reittien pituutta. Asiakkaita on myös eri puolilla Suomea, mm. sosiaalipalveluissa, joissa henkilökunta käy määrääjain paikan päällä. Pitkät välimatkat edellyttävät toimintavarmaa kalustoa, myös vaativissa talviolosuhteissa, ja paluu lähtöpisteeseen usein tuplaa

kokonaismatkan. Ajoneuvon lataamista tarvittaessa asiakkaan resursseilla ei voi pitää varmistavana toimenpiteenä.

Lain muuttamisessa tulee huomioida huoltovarmuusnäkökohdat. Kuluvan vuoden tapahtumat maailmalla osoittivat, että isot ja nopeat vaikutukset energiasektoriin voivat tapahtua hetkessä. Lähtökohtaisesti päästöttömien tai vähäpäästöisten autojen hankintahinta on korkeampi kuin polttomoottoriautojen. Käsillä olevassa tilanteessa sähköautojen käyttökustannus on noussut markkinahäiriön seurauksena, mitä ei voi sulkea jatkossakaan pois. Polttoaineiden tai sähkönsaannin toimitusvarmuus menee yksittäistapauksissa taloudellisten näkökulmien edelle, ja kalustohankinnoissa tulee olla riittävä joustovara toimintakyvyn ja kustannusten hallinnan mahdollistamiseksi. Sote-toimijoiden toimintakyvyn varmistaminen palvelujen saamiseksi kuljetusten piirissä oleville asiakkaille ja potilaille tulee huomioida korkealla prioriteetilla lainsäädännössä. Pohjois-Karjalan sijainti lähellä itärajaa lisää alueen haavoittuvuutta mahdollisten häiriötekijöiden tilanteessa.

Pelastus-, sairaankuljetus- yms. ajoneuvojen rajaaminen lain soveltamisalan ulkopuolelle on tärkeä ja tarpeellinen linjaus laissa.

Latausinfraan liittyvät ongelmat ja realiteetit tuodaan lain perusteluissa hyvin esille. Täyssähköautojen hankinta on, ja todennäköisesti tulee olemaan Pohjois-Karjalan tyyppisellä alueella riskiä sisältävä valinta kalustoratkaisuissa, vaikka akkujen tekniikka lisäisikin toimintasädetä. Isossa osassa Suomea talvi voi lisäksi asettaa yllättäviä haasteita kalustolle. Pikalatauspisteiden lisäämisessä liiketalouden realiteetit harvaanasutulla alueella tulevat vastaan, eikä riittävän jyvien latauspisteiden rakentaminen saa olla julkissektorin, eikä hyvinvointialueiden primääritehtävä. Hyvinvointialueilla ei pääsääntöisesti ole omaa rakennuskantaa maakunnan äärialueilla, vaan tilat vuokrataan pääsääntöisesti kunnilta. Latauspisteratkaisut eivät näin ole kokonaisuudessaan hyvinvointialueiden omissa käsissä. Täyssähköautojen sijaan ladattavat hybridit soveltuvat harvaanasutuille ja laajoille alueille paremmin, ja niiden lataaminen onnistuu kohtuudella yöaikaan ilman kalliita investointeja. Ladattavien hybridien rinnastaminen täyssähköautoihin tuleeekin tällaisilla alueilla huomioida täysin kriteerit täyttävänä hankintana.

Pohjois-Karjalan hyvinvointialueen sijoittaminen keskitason vähimmäisvaatimusten kategoriaan (35 %) ei ole oikeudenmukainen kriteeri, sillä maakunnan kuntien velvoitteiden keskiarvo on vain n. 22 %. Vähimmäisvaatimusten määrittelyn perustana lisäksi oleva 17 suurimman kaupungin käyttäminen kriteerinä on keinotekoinen. Em. ryhmään kuuluva keskuskaupunki maantieteellisesti isossa maakunnassa ei merkittävästi vähennä ongelmia, jotka liittyvät latausinfraan rakentamiseen ja sähköautojen käyttöedellytyksiin. Vielä kun valtaosa keskuskaupunginkin maapinta-alasta on vanhaa maaseutukuntamaista aluetta, jossa taksimarkkinatilanne ja taksikyydin saaminen on jo nyt haastavaa. Verrattuna matalan vähimmäisvaatimuksen (20 %) Etelä-Savon ja Kainuun hyvinvointialueisiin, Pohjois-Karjalan maantieteelliset haasteet ko. lain vaikutuksia palvelujen järjestämiseen arvioiden, ovat pitkälti saman tyyliiset kuin Kainuussa, ja yleisesti arvioiden jopa haasteellisemmat kuin Etelä-Savossa. Katsomme, että Pohjois-Karjalan hyvinvointialueen tulee sijoittua alimman vähimmäisvaatimusten kategoriaan.

Lain perusteluissa ei selkeästi käy ilmi vuokrattuna tai leasingvaihtoehtona hankittava kalusto, jonka suosio on ollut viime aikoina kasvava. Monet hankintayksiköt käyttävät näissä valtakunnallisia yhteishankintoja, joissa on mukana isoja hankintayksiköjä ja kulloinkin rajallinen määrä pitkän toimitusajan kalustossa voi hankaloittaa pienempien toimijoiden mahdollisuuksia saada haluamaansa kalustoa vähimmäistason saavuttamiseksi. Toimitusaikojen pitkittyessä joudutaan kuljetuskalusto kuitenkin jotenkin järjestämään. Käyttöiän pidentäminen lisää kaluston

haavoittuvuutta ja usein myös kustannuksia, eikä vuokrasopimuksissa käytön jatkaminen ole välttämättä mahdollista. Vuokraus-/leasing-vaihtoehdon erityiskysymyksiä kokonaisuuden osana olisi hyvä selkeyttää ja tarkentaa.

Laissa otetaan kantaa kuntayhtymän tai kuntataustaisen yhtiön ajoneuvojen luonteen määrittelyyn. Asiayhteyden ulkopuolelle jäävät hyvinvointialueiden ja kuntien sekä hyvinvointialueiden yhteisesti omistamat yhtiöt. Omaisuuden siirto nykyisiltä sote-kuntayhtymiltä siirtää aiemmin kuntasektoriin kuuluvien yritysten omistuksen hyvinvointialueille, joka lakimuutoksessa jää huomiotta. Hyvinvointialueuudistuksen myötä kunnat eivät voi myydä suoraan palveluja hyvinvointialueelle, eikä jälkimmäinen voi ostaa palveluja suoraan kunnilta. Muuttunut tilanne johtaa kuntien ja hyvinvointialueiden yhteisyrityksiin, joissa on mukana myös kuljetuspalveluja tarjoavia yrityksiä.

Seuraamusmaksuja ei lain perustelujen mukaan oltaisi ottamassa käyttöön. Seuraamusmaksujen vaihtoehtona voisi harkita jälkikäteishyötyjen myöntämistä tavoitetason saavuttamisesta niille, jotka ovat sen saavuttaneet. Tällainen voisi olla esim. hyvinvointialueiden rahoituskriteereihin myönnettävä korotustekijä.

Kettunen Riikka

Pohjois-Karjalan hyvinvointialue - Virallinen lausunnon antaja Ilkka Naukkarinen, va. hallintojohtaja, Pohjois-Karjalan hyvinvointialue