

Asia: VN/9330/2019

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta. ITS Finland myös koordinoi työ- ja elinkeinoministeriön alaisen Liikennealan kansallisen kasvuohjelman toimeenpanoa.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

ITS Finland tukee ehdotusta uudesta laista ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Liikenne on monimuotoisessa muutosvaiheessa ja tämä muutos asettaa muutostarpeita myös kansallisille hankinnoille ja näiden toteuttajille. Suomi on monissa direk-tiivin ytimessä olevien palveluiden ja tuotteiden edelläkävijä kestävästä biopolttoaineista älykkäisiin latausratkaisuihin ja e-polttoaineisiin saakka. Direktiivin EU-tason vaikutukset tuleekin nähdä suomalaista yritystoimintaa tukevin mahdollisuuksina, joita kansallisilla hankinnoilla voidaan tukea. Kansallisten hankintojen avulla kyetään luomaan arvokkaita referenssejä myös kansainvälisiä markkinoita varten. Samalla tulee kuitenkin varmistaa kansallisen joukkoliikenteen toimintaedellytykset. Erityisen tärkeänä nähdään myös pienten ja keskisuurten yritysten toimintamahdollisuuksien huomioon ottaminen kaupunkiliikenteen kilpailutuksissa.

Ehdotus uudeksi laiksi pitää sisällään paljon hyvää ja sen suurin mahdollinen haaste liittyy nopeasti kehittyvään teknologiaan, jonka vaikutusta liikennejärjestelmän toimintaan vahvistaa palvelu- ja ohjelmistokehitys. Nopean kehityksen takia todettakoon, että historialliseen dataan perustuvat ennusteet esim. ajoneuvojen markkinakehityksestä eivät anna luotettavaa kuvaa markkinoiden tulevaisuuden kehityksestä. Tämän takia alan jatkuva sisäinen keskustelu ja yhteinen innovaatiotoiminta esim. alan ekosysteemien kesken nähdään tärkeäksi. Tästä hyvänä esimerkkinä on jo vuosia HSL:n johdolla kokoontunut sähköisen joukkoliikenteen työryhmä.

ITS Finland katsoo, että raskaan kaluston hankinnoissa ja linja-autohankinnoissa biopolttoaineet tulisi kohdentaa kaikista raskaimpiin ajoneuvoihin. Muissa käyttökohteissa tulisi aktiivisesti hyödyntää täyssähköajoneuvoja, joita tulee markkinoille 2021 alkaen ja jotka vastaavat kaupunki- ja aluelogistiikan tarpeisiin. Sähköbussien kohdalla kehitys on jo varsin selvää eikä lyhytmatkaiseen kaupunkiliikenteeseen tulisi pääsääntöisesti hankkia muita kuin sähköbussuja tai kaasubussuja, jotka voivat hyödyntää paikallisesti tuotettua biokaasua. Näin arvokkaat biopolttoaineresurssit ja 2020-luvun lopulla mahdollisesti tuotantoon tulevat e-polttoaineet kyettäisiin kohdentamaan niihin kulkuneuvoihin, joissa akkukäyttöiset ratkaisut eivät ole toimivia. Todettakoon, että Suomessa pakettiautojen keskimääräinen ajosuorite 2017 oli 16 000 km ja kaikkien kuorma-autojen keskimääräinen ajosuorite 30 000 km. Jaettuna tämä 225 työpäivälle, saadaan pakettiauton ajokilometreiksi päivää kohden 71 km ja kuorma-auton 133 km. Keskiarvot piilottavat useita tärkeitä eroavaisuuksia, mutta antavat osviittaa siitä, että suuri osa kuorma- ja pakettiautojen ajoista kyettäisiin jo nykyään hoitamaan sähköajoneuvoilla, joiden toimintasäteet ovat tyypillisesti 150–250 km.

ITS Finland katsoo täyssähköbussuja koskevan alueellisten erityispiirteiden perusteella laaditun alatavoitteen tukevan joukkoliikenteen nollapäästöisyyttä. Täyssähköbussien saralla tulisi huomioida muiden ajoneuvojen lataustarpeet ja pyrkiä synergioihin latausratkaisuissa. Tämä vaatii yhteiskehittämistä ja sidosryhmien kuulemistä hyvissä ajoin. ITS Finland myös katsoo, että vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen ensimmäisellä ajanjaksolla on ennakoitua nopeampaa, jonka johdosta yhteistyötä esimerkiksi latausinfrastruktuurihankkeiden saralla tulisi tehostaa jo nyt. Yhteistyö vaatii selkeät vastuunkantajat ja koordinaattorit, joilla on hyvät yhteydet eri toimijoihin. Muussa tapauksessa pelkäämme siilomaista optimointia tapahtuvan tukipalveluiden ja infrastruktuurin kehittämisen saralla.

ITS Finland nostaa esiin joukkoliikenneviranomaisten Rambollin kyselyssä esiin tuoman uusien linja-autojen hankintojen käyttövoimajakaumat. Kyselyn perusteella sähköbussien määrät eivät juurikaan nouse aikajaksolla 2026–2030 edelliseen aikajaksoon verrattuna, kun taas uusiutuvan dieselin määrä nousee. Tämä taulukko kertoo tiedottamisen tarpeesta joukkoliikenneviranomaisten suuntaan, sillä mitä pidemmälle 2020-lukua mennään, sitä kustannustehokkaammiksi täyssähköbussit tulevat. Vastaava kehitys tapahtuu muissa ajoneuvoluokissa myös, jolloin uusiutuvan dieselin määrän tulisi laskea näin vapauttaen polttoainetta kaikkein raskaimpiin jatkuvasti yli 400 km ajomatkoja ajaviin kuorma-autoihin. Poikkeuksen joukkoliikenneviranomaisten saralla tekee HSL, joka linjaa selvästi

hyödyntävänsä sähköbussuja vapauttaen näin kestävästi tuotettua biodieseliä muihin käyttökohteisiin, joissa sähköinen voimansiirto ei ole varteenotettava vaihtoehto.

Kuten hallituksen esitysluonnoksen sivulla 20 todetaan useaan otteeseen, ovat täyssähköautot tutkimusten mukaan ladattavia hybridejä kustannustehokkaampia ratkaisuja. Seuraavien vuosien aikana täyssähköautojen hinnat laskevat edelleen, toimintasäteet kasvavat, energiatehokkuus paranee ja tarjonta kasvaa (yli 200 uutta mallia tulossa Euroopan markkinoille seuraavien 2–3 vuoden aikana). Esimerkiksi Bloombergin mukaan osa täyssähköautoista on jo 2022 mennessä hankintahinnaltaan ICE-malleja edullisempia. Tämän päälle tulevat huomattavasti alhaisemmat käyttökustannukset. Näin ollen katsomme, että henkilöautojen saralla aikajaksolla 2021–2025 ei ole tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta tarvetta tyytyä raja-arvon 50 g/km CO<sub>2</sub> alittaviin ajoneuvoihin, vaan hankinnat tulisi kohdentaa alusta asti täyssähköautoihin.

Huoli sähköautojen kantaman vuoksi kuljetusten järjestämisen haasteellisuudesta haja-asutusalueilla pidemmällä matkoilla nähdään ylimitoitettuna, sillä 2022–2025 markkinoille tulevien sähköautojen toimintasäteet ovat tyypillisesti yli 400 km. Lukema yhdistettynä älykkäisiin reitin optimoinnin palveluihin takaa sen, että sähköautot voivat toimia myös haja-asutusalueiden ratkaisuna. Näiden lisäksi kotimaista biokaasua ja biopolttoaineita käyttävät ajoneuvot täydentävät ajoneuvopalettia.

Huolien selättämiseksi tulee latausjärjestelmien kehittäminen ajoneuvohankintojen ja palvelukilpailutusten kyljessä nähdä osana kansallista infrastruktuurin kehittämistä, joka hyödyttää niin julkisia toimijoita, yrityksiä kuin kansalaisia. Ajoneuvojen hankintojen yhteydessä tulisikin lähtökohtaisesti aina tarkastella latausjärjestelmien investointeja ja sitä, kuinka latauspalvelut saadaan palvelemaan myös kansalaisia.

Jäteautojen hankinnoissa kansallinen tavoite edellyttäisi aikajaksolla 2021–2025 noin 9 puhtaan ja energiatehokkaan raskaan ajoneuvon hankintaa kilpailutuksissa vuosittain. Tämä määrä on liian pieni synergioiden synnyttämiseksi tukipalveluiden (huolto, reittien optimointi, latausratkaisut) saralla eikä tuota myöskään merkittäviä ympäristöhyötyjä tai vähennä melusaastetta koko ajoneuvokannan tasolla. Määrät jakautuvat usean kunnan alueelle hidastaen tukipalveluiden syntyä ja alan liiketoiminnan kehitystä. Kunnianhimon lisäämiseksi tulisi päästöjen ohella hankinnoissa tarkastella sähköisen voimansiirron mukanaan tuomia meluhaittojen vähennyksiä, jotka mahdollistavat kaupungeissa yöaikaisen jätehuollon. Hankinnoissa tulisi hyödyntää innovatiivisia hankintamalleja ja kumppanuusverkostoja, joiden avulla pioneerikaupunkien kokemukset sähköisten jäteautojen saralla saadaan levitettyä mahdollisimman nopeasti. Myös innovatiivisia tukirahoituksen muotoja voitaisiin hyödyntää ensimmäisten kymmenien ajoneuvojen hankinnoissa. Lisäksi ensimmäiset ajoneuvot voitaisiin kytkeä osaksi kansallista raskaan sähköisen liikenteen ekosysteemihanketta, jossa kehitetään ajoneuvoille niiden tarvitsemia innovatiivisia tukipalveluita ennakoivasta huollosta reittien optimointiin.

Direktiivin päivityksen tavoitteena on edistää puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen markkinoita ja parantaa liikennealan myönteistä vaikutusta unionin ympäristö-, ilmasto- ja energiapolitiikkaan. Samalla kun direktiivin päivityksen johdosta vähennetään päästöjä, tulee samanaikaisesti tarkastella direktiivin seurausten mukanaan tuomia liiketoimintamahdollisuuksia. Näitä mahdollisuuksia ei tule tarkastella erillisissä silloissa, vaan nähdä kuntien hankintojen mahdollisuudet alan suomalaisen liiketoiminnan kehittämisessä ja tätä kautta työllisyyden ja viennin lisäämisessä. Päästöjen vähentämisen ja liiketoiminnan erottaminen toisistaan eri hallinnonaloille hidastaa yritysten investointeja kestävään liikennejärjestelmään ja rapauttaa Suomen kilpailukykyä. Liikennealan kestävä kasvun ohjelmassa on esitetty useita hyviä toimenpiteitä, joiden avulla liiketoimintanäkökulmat ja ympäristöasiat voidaan yhdistää. Toivomme ohjelman toimenpiteiden vaikuttavan kuntien hankintoihin ja toimintamalleihin direktiivin voimaantulon jälkeen.

Kestävien liikenneratkaisujen arvioidaan kasvavan voimakkaasti ja seuraavien vuosien aikana ennen kaikkea sähköinen liikenne, mikromobilitteetti ja liikenteen digitalisaatio näyttelevät suurta ja konkreettista roolia murroksen tekijöinä. Näistä sähköinen liikenne on direktiivin ytimessä ja direktiivin Suomelle asettamat vaatimukset tulee nähdä ensisijaisesti mahdollisuutena. Muut EU-maat ja globaalit yritysajatit investoivat satoja miljardeja euroja sähköisiin ajoneuvoihin ja näiden tuki- ja taustajärjestelmiin sekä palveluihin. Direktiivin velvoitteiden täyttämisen saralla myös näille markkinoille tulee kehittää uusia tuotteita ja palveluita.

Forsblom Marko  
ITS Finland ry