

Asia: VN/9330/2019

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto koskien hallituksen esitystä ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

Ensin haluan todeta, että asia on kiistatta tärkeä, ja kaikki toimet, jota voimme ympäristön hyväksi järkevästi toteuttaa, on tehtävä. Mielestäni tulevaa direktiiviä pitäisi kuitenkin tarkastella vaikuttavuuden ja niistä aiheutuvien kustannuksen suhteessa. Koska julkisyhteisöt ovat sitoutuneet erilaisiin päästövähennystavoitteisiin, pitäisi heillä olla myös päätäntävaltaa toimenpiteiden kohdistamisessa.

Voimme osoittaa, että jos direktiivi tulee tällaisenaan voimaan, niin haluttu päästöjen vähennys saadaan toteutettua, mutta todella huonolla kustannussuhteella.

Vuoden 2020 lopulla tekemässämme kilpailutuksessa saimme vertailtavaksemme kolme henkilöautoa. Autot olivat hybridihenkilöauto valmistajan ilmoittamalla 87 g:n hiilidioksidipäästöillä ja kaksi ns. täyssähköautoa. Hintaero hybridin eduksi oli 35 ja 46 %:a. Laskennassa on otettu huomioon asiakkaidemme keskimääräinen ajosuorite ja autojen pitoaika 6 vuotta sekä latausaseman hankinta ja asennus. Koska latausaseman tekninen käyttöikä voi olla vain yhden ajoneuvosukupolven mittainen, niin yhden hiilidioksidikilon vähentäminen tulee maksamaan meille noin 12 €.

Jos panostus haluttaisiin olevan kustannuksiltaan ja vaikutukseltaan paremmin tasapainossa, kannattaisi ehdottomasti hyväksyä henkilöauto biokaasua käyttövoimanaan käyttäen myös vähäpäästöiseksi kuten kuorma-autojen kohdalla tehdään. Silloin hiilidioksidin määrän vähentäminen olisi kustannusneutraalia. Myös etanoli pitäisi käyttövoimana kuulua puhtaiden polttoaineiden valikoimaan

Päästöjä tulisi tarkastella kokonaisuutena mukaan lukien energian tuotanto.

Kaasuauton etuna on hybridiä vastaava hankintahinta, kaasuauto ei vaadi latausinfraa, polttoaine voidaan valmistaa paikallisesti ja kaasuauto sopii lähes kaikille käyttäjille, ja päästöt ovat hybridautojen päästöjä pienemmät.

Hankintarajoitukset, jotka sitovat meidät tiettyyn määrään sähköautoja kokonaishankinnasta, tuovat meille myös muita ongelmia. Asiakkaittemme henkilö- ja pakettiautoista vain reilu kolmannes on sijoittuneena kaupungin omistamien kiinteistöjen alueille. Lopuille autoista on neuvoteltava latauspaikka tapauskohtaisesti vuokranantajien kanssa. Jos hankkimiemme henkilö- ja pakettiautojen määrät pysyvät tulevaisuudessa nykyisellä tasolla, olemme kolmen vuoden päästä tilanteessa, jossa meistä riippumattomista syistä voimme hankkia sähköautoja sen verran kuin vuokranantajat latauspaikkoja rakentavat.

Maanrakennustoiminnan kuljetuspalvelut ovat Tampereen kokoisissa kehittyvissä kaupungeissa suuria päästöjen tuottajia. Väittäisin, että ne ovat huomattavasti suurempia kuin kaupungin käytössä olevien henkilö- ja pakettiautojen. Päästöjen vähentämistavoite ei kuitenkaan koske niitä. Toisaalta vähentäminen koskee, jos olen oikein ymmärtänyt, lumenaurauskalustoa lukuun ottamatta kaikkea muuta julkisten palveluiden raskaankaluston hankintaa ja käyttöä. Jos näin on, epäilen, ettei yhdenvertaisuus toteudu. Mielestäni direktiivi ei saa olla syrjivä.

Jos liikenteen päästöjä kokonaisuudessaan halutaan alentaa, niin pitäisi painotusta muuttaa laajentamalla kuljetuspalveluiden koskemaan myös maanrakentamista ja muuta tavaraliikennettä nykyisten jätehuollon ja postin lisäksi.

Tampereen Infra Oy

Jari Jaakola

Jaakola Jari
Tampereen infra *Oy