

Asia: VN/9330/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Hämeenlinnan kaupunki pitää tärkeänä, että valtakunnallisesti edistetään hiilineutraalia liikennettä. Kaupunki kannattaa lähtökohtaisesti esitettyä lakimuutosta alla mainituin huomautuksin.

Lain edellyttämiä vaatimuksia sovelletaan liikennepalveluhankintojen osalta direktiivin liitteen mukaisten ns. CPV-koodien myötä täsmennettyihin hankintoihin. Vaatimuksia sovellettaisiin ainoastaan EU:n hankintakynnysarvot ylittäviin hankintoihin, joiden hankintamenettely on käynnistetty 2.8.2021 jälkeen.

CPV-koodien käyttäminen tilausajopalveluiden kilpailutuksessa on haasteellista, kun kilpailutetaan esim. tilausajopalveluita normaalisti tai puitesopimuksella. Tyypillinen tilaus käsittää tavallisesti yhden ajoneuvon, jolloin lain täytyminen puhtaiden ajoneuvojen osalta tulee arvioida kalustoluettelon perusteella. Epäselväksi jää, mikä käsitetään hankintayksiköksi: onko se tilanteen mukaan hyvinvointialue, kunta, toimialue vai yksikkö.

Lain toimeenpanon yhteydessä tulisi varmistua markkinoiden valmiudesta. Vetyä käyttäviä tilausajoliikenteen busseja ei ole nykyisin markkinoilla (kaupunkiliikenteeseen on tarjolla). Vedyn tankkaaminen Suomessa on vielä pitkään käytännössä mahdotonta latausinfraan puuttumisen vuoksi. Myöskään sähköä käyttövoimanaan käyttäviä tilausliikenteen busseja ei ole Suomen markkinoilla. Ns. tilausbussikaluston hankintahinta on korkea, niiden käyttö kuitenkin satunnaista. Kun tilausajokustannukset kasvavat, on pelkona, että esim. koululaisten uimahalli-, liikunta- ja tutustumisretket vaarantuvat taloudellisista syistä. Kaupunkiliikenteen sähköistä kalustoa ei voida käyttää tilausajoliikenteessä, sillä laki vaatii mm. turvavyöt jokaiselle oppilaalle, joita kaupunkiliikenteen nykyisissä busseissa ei ole.

Esityksessä ehdotetaan vähä- ja nollapäästöisien ajoneuvojen prosentuaaliset vähimmäisosuudet kahdelle hankinta-ajanjaksolle. Ensimmäinen hankinta-ajanjakso käynnistyisi 2.8.2021 ja päättyisi 31.12.2025. Toinen hankinta-ajanjakso käynnistyisi 1.1.2026 ja päättyisi 31.12.2030. M2-luokan pikkubussien osalta vaatimus on kova, sillä seuraavissa kilpailutuksissa käytettävä kalusto henkilö- ja koululaiskuljetuksissa tulee uudistettavaksi kokonaan sähköön tai vetyyn. Vedyn osalta puuttuu Suomesta latausinfra eikä ajokalustoa ole saatavilla. Sähköajoneuvojen osalta markkinat ovat

vaillinaiset, eikä aitoa kilpailua ole vielä syntynyt. Kaluston hankintahinta on korkea ja hankintahinta näkyy sopimushinnoissa ja siten sivistys- ja sosiaalipalveluiden tulevien kustannusten kasvuna. M2-luokan ajoneuvoille tulisi mahdollistaa, M3-luokan mukaisesti, ensimmäiselle hankinta-ajanjaksolle euro6-päästöluokka, kun käyttövoimana on uusiutuva diesel. Tänä aikana markkinat ja käyttövoimien jakeluinfrat kehittyvät ja mahdollistavat vapaamman ja tasapuolisemman kilpailun.

Sote –uudistuksen vaikutukset tulevat näkymään siinä, että vaadittuja % -kriteerejä ei useimmissa kunnissa saada täytettyä, sillä henkilöautojen hankinnat tulevat menemään lakisääteisissä kuljetuksissa (vpl, shl ja mahdollisesti svl ja lisäksi muut ajoneuvohankinnat, kuten kotihoito) hyvinvointialueille. Kunnille jää hankittavaksi vain koulukuljetukset sekä omaan toimintaan hankittavat yksittäiset ajoneuvot. Kun suurin osa koulukuljetuksista ajetaan M2 –luokan kalustolla, jossa kriteereitä täyttävää kalustoa ei ole saatavissa, on lakiluonnoksen % -tavoitteisiin kuntien tulevassa toimintaympäristössä lähi vuosina mahdoton päästä.

Pykälässä 8 mahdollistetaan maakaasun käyttö vaihtoehtoisena polttoaineena. Haasteena suomen markkinoilla on kaasuyhtiöiden monopolinen asema. Hämeenlinnassa kaasun hinta nousi tarjouskilpailuvaiheesta 9/2019 syksyille 2021 yhteensä + 47 %. Tällä välillä kilpailutettiin kuusi biokaasubussia kaupunkiliikenteeseen, joten hinnannousu aiheutti vaikeasti arvioitavia lisäkustannuksia kaupungille. Kaasunmyyntiin ja jakeluinfraan ei ole muodostunut kilpailua.

Toinen esiin tullut haaste on kaasun jakeluverkon toimivuudessa. Aseman (mahdollisesti alueen ainoa) häiriötilanteessa liikenne käytännössä lakkaa. Tällä voi olla merkittäviä vaikutuksia mm. työmatkaliikenteeseen, joukkoliikenteen houkuttavuuteen tai esimerkiksi keskussairaaloiden toimintaan. Varajärjestelmää ei ole ja erillisten varajärjestelmien rakentaminen on nykykäytäntöjen mukaan erittäin haastavaa turvallisuusriskien vuoksi. Lain toteutuksen aikataulussa tulee ottaa huomioon tekniikan kehittymisen aikataulu sekä mahdollistaa toimivat julkiset liikennehankinnat, vaikka tarvittavaa tekniikkaa ei olisi saatavilla.

Raskaan kaluston hankinnoissa ja linja-autohankinnoissa vähimmäisosuus on toteutettavissa kummankin hankinta-ajanjakson aikana 100 % vaihtoehtoisella polttoaineella kulkevalla kalustolla. Vaatimus linja-autokalustohankinnoissa jaksotettuna ja liitteen 3 mukaisesti alueellisilla tavoitteilla toteutettuna on kannatettavaa. Suuret kaupunkiseudut mahdollistavat ja täyttävät päästöttömien linja-autojen osalta tavoitteet, joita pienet kaupunkiseudut täydentävät omien päästö- ja hiilineutraalitavoitteidensa kautta. Haasteena jatkossa on vedyn latausinfraan puuttuminen kokonaan Suomesta, mutta pitkällä aikavälillä markkinat todennäköisesti paikkaavat vajetta.

Henkilökuljetusten osalta haasteita synnyttää myös aiemmin toteutettu taksiuudistus, jonka seurauksena taksitoimijoiden taloustilanne ei ole aiempaan verrattuna yhtä vakaalla pohjalla, mikä on näkynyt myös ajoneuvojen käyttöiässä. Tämä tuo lisähaasteen kaluston uudistamisen onnistumiseen ja saattaa keskittää taksitoimintaa entisestään.

Kuntayhtymälle asetetut vaatimukset lakiluonnoksessa ovat epäselvät ja lakiluonnoksesta ei voi päätellä, mikä on kuntayhtymille asetettu vaatimustaso. Sama koskee tulevia hyvinvointialueita. Hyvinvointialueiden perustaminen muuttaa ajoneuvojen hankintakenttää merkittävästi, mitä ei ole otettu huomioon lain valmistelussa. Lakia tulisikin muuttaa siten, että ensimmäiselle jaksolle annettaisiin ohjeistus, miten puhtaita ajoneuvoja edistettäisiin hankinnoissa. Ennen lakiesityksessä olevaa toisen vaiheen aloittamista tarkasteltaisiin miten toimintaympäristö on muuttunut ajoneuvotekniikan ja toimijoiden osalta, sekä miten muut Eu -maat ovat panneet direktiivin käytäntöön ja noiden tarkasteluiden pohjalta määriteltäisiin tarkemmat vaatimukset hankintojen pohjaksi.

Lisäksi lain valmistelussa tulisi ottaa huomioon kriisinhallinta. Toimivaltaisten viranomaisten kilpailuttaman liikenteen ajoneuvot ovat sidottu kriisitilanteissa evakuointiin ja väestön siirtoon turvallisempaan paikkaan esim. ydinonnettomuuden, kaasuvuodon tai sodan seurauksena. Käyttövoimien muutoksella on suuri merkitys kriisinhallintaan. Miten varmistetaan esim. sähköbussien osalta, että niitä voidaan käyttää evakuointeihin tai miten varmistetaan riittävä kalustomäärä, jotta evakuoinnit voidaan tarvittaessa suorittaa tehokkaasti.

Kaupungin näkökulmasta 1. vaiheen siirtymä (2021-2025) on joko liian optimistinen tai tulee liian nopeasti kalustojen ja eri käyttövoimien saatavuuden näkökulmasta. Lisäksi tulisi paremmin ottaa huomioon olemassa olevan kaluston käyttäminen hallitusti loppuun. Kriisinhallinta tulisi ottaa lain valmistelussa nykyistä paremmin huomioon. Lain valmistelussa tulisi lisäksi arvioida nykyistä paremmin kuntien kasvavat liikenteen hankinnan kustannukset ja niiden rahoitus.

Hämeenlinnassa 8.2.2021

Tarja Majuri

kaupunkirakennejohtaja

Majuri Tarja  
Hämeenlinnan kaupunki

Lähteenmäki Niklas  
Hämeenlinnan kaupunki