

Asia: VN/9330/2019

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Paikallisliikenneliitto esittää lausunnossaan tiivistetysti että

--Lainsäädännön piiriin kuuluvat kaupunkilinja-autojen jälki-ilmoitetut hankintamäärät ja määrät puhtaista ja päästöttömistä busseista tulee koota hankkijoiden nähtäville Traficom sivuille siinä tahdissa kuin jälki-ilmoituksia tehdään.

-- Otetaan kansalliseksi lähtökohdaksi EU-vähimmäismäärät kaupunkibusseille. Lakiesitykseen tulee lisätä joustavuutta siten, että kaikki aikajakson toteutuneet ja kunkin viranomaisen oman tavoitteen ylittävä päästöttömien bussien määrä pienentää vastaavalla määrällä sen hankintayksikön päästöttömien linja-autojen tavoitetta, jolle valtio on asettanut kansallista EU osuutta korkeammat eriytetyt tavoitteet (eli sähköbussivaatimus).

-- Sanktiouhka poistetaan ensimmäiseltä ajanjaksolta.

-- Laista tehdään ensimmäisen jakson jälkeen kokonaisarviointi ja eriyttämistä tarpeen mukaan lievennetään.

ERIYTTÄMINEN VOI JOHTAA SIIHEN, ETTÄ VAADITAAN EU-TAVOITETTA ENEMMÄN PUHDASTA

Linja-autoliikenteen osuus Suomen kasvihuonepäästöistä on noin 0,8 % ja paikallisliikenteen osuus tieliikenteen päästöistä arviolta 1,8 %. Paikallisliikenneliiton jäsenten kalustokehitysarvioiden perusteella arvioimme, että kaupunkiliikenteen busseista 98 % ajetaan puhtailla ajoneuvoilla vuonna 2030, josta sähköllä 43 %. Paikallisliikenne on ensimmäisten alojen joukossa toteuttamassa hiilineutraalia yhteiskuntaa.

Kalustokehitystä tapahtuu jo ilman puhtaan ajoneuvon direktiiviä kaupunkien omista ilmastotavoitteista lähtien. Pienempiäkin liikennöintikokonaisuuksia varten saadaan sähköbuseja, kuten vastikään ratkaistut Imatran ja Joensuun julkiset hankinnat osoittavat. Hyvän kehityksen myötä Paikallisliikenneliitto on esittänyt lainvalmistelua koskevissa aiemmissa tilaisuuksissa, että kaupunkibuseja koskevan tavoitteen kehitystä tulisi tarkastella kansallisesti, jolloin yksittäisten hankkijoiden paikallisesti tarkoituksenmukaiset käyttövoimavalinnat kompensoivat toisiaan, ja on viitteitä siitä, että markkinakehitys ohjautuu kokonaisuutena direktiivin esittämään suuntaan.

Lakiluonnokseen esitetystä muodosta tarvitaan joustavuutta, sillä sen tiukat aikajaksot ja kalustotyyppivaatimukset sopivat huonosti suomalaiseen käytännön ympäristöön, missä hankintayksiköt ja kokonaisuudet ovat pieniä, ja lähes kaikilla joukkoliikenneviranomaisilla on alueellaan pitkiä etäisyyksiä ja liikennetyyppejä, joissa sähköön ei voi vielä luottaa, eikä pitkän aikavälin kehitys ole vielä varmaa.

Luonnosta tulisi korjata ja tarkistaa myös siksi, että Paikallisliikenneliiton laskelmien mukaan esityksen eriytetyillä prosenteilla lopputulos on, että Suomessa vaaditaan EU-lainsäädäntöä enemmän puhdasta ja päästötöntä kalustoa. Lakiesityksen mukaisissa laskelmissa ei liene otettu huomioon esimerkiksi sitä, että HSL:n bussimäärä laskevat raideinvestointien myötä. Lähtötietoina olleet määrät ja konsulttiselvitykseen annetut arviot eri paikkakuntien tavoitteista eivät riittävän tarkasti kuvanneet tilannetta ja vastaa todellista kehitystä.

Mikäli lainsäätävä valitsee kaupunkibussien tavoitteiden eriyttämisen, tulee lakiin lisätä joustavuutta siten, että sähköistymiskehitys, mitä lakiin ei ole tavoitteeksi kirjattu, luetaan hyväksi niille, joilta laki vaatii eniten. Hankintayksiköiden ylittämät määrät puhtaita ja päästöttömiä ajoneuvoja vähentäisivät sen hankintayksikön / niiden hankintayksiköiden osuutta, joille laissa on asetettu EU-direktiiviä suuremmat osuudet.

Lainsäätäjän ei tule vaatia sakon uhalla yksittäisiltä hankintayksiköiltä yhteensä enempää kuin mitä kokonaisuutena EU vaatii Suomelta. Esitämme myös, että sanktiouhka poistetaan ylimitoitettuna toimena ja sanktiotarvetta sekä toisen ajanjakson eriytystarvetta katsottaisiin ensimmäisen jakson toteutumana perusteella.

Jotta koko toimiala voi seurata kansallisesti tavoitteen toteutumista, tulisi lakiin kirjata valvovalle viranomaiselle tehtävä koota nähtäville jälki-ilmoitustiedot soveltamisalaan kuuluvien bussien määrästä, sekä puhtaiden ja päästöttömien määrästä jälki-ilmoitusten perusteella ja tahdissa.

Määrää-kontroloii-rankaise -ratkaisu julkisiin hankintoihin tuntuu ylimitoitetulta, kun ollaan säätelemässä 1,8 % tieliikenteen päästöistä, ja jo tavoitteellisesti toimivia hankkijoita. Samaan aikaan yli 95 %:a liikenteen päästökehityksestä ohjataan tällä hetkellä kannustimilla, tieliikenteen kulkua sujuvoittamalla, valistukseen ja digitalisaatioon luottaen.

Sanktiouhka tulisi poistaa ja tarkastella tarvetta uudelleen ensimmäisen jakson toteuman perusteella.

Saksan 20.1.2021 julkaisema kansallisen toimeenpanon luonnos ei lähtökohtaisesti säätele ja kiinnitä huomiota yksittäisiin alituksiin, vaan huomioi määrät kokonaisuuksina siten että mahdolliset ylitykset otetaan kansallisen tavoitteen laskennan hyödyksi, ja ne kompensoivat joidenkin hankintayksiköiden alituksia.

Pienlinja-autojen vaatimukset tulee selkeyttää ja vapauttaa ensimmäisen jakson vaatimuksista, sillä puhdasta/päästötöntä kalustoa ei ole saatavilla ja hankkimisen prosessit vaikeutuvat kohtuuttomasti.

SAKSA SEURAA KANSALLISESTI JA TANSKA OHJAA KEHITYSTÄ SOPIMUKSIN

Saksa on julkaissut oman luonnoksensa puhtaan kaluston kansallisesta lainsäädännöstä 20.1.2021. BMVI - Gesetzentwurf über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Lakiluonnos https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/gesetzentwurf-foerderung-sauberer-energieeffizienter-strassenfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile).

Siinä katsotaan toteumaa kokonaisuutena maan tasolla. Jonkun tahon tavoitteesta jääminen voidaan kompensoida toisen ylityksellä. Laki velvoittaa jokaista hankkijaa. Osavaltiot seuraavat toteumaa ja raportoivat ja niillä on mahdollisuus eriyttää, mutta yleisesti arvioidaan, ettei näin tulla toimimaan. Lakiesitys ei sisällä sanktioita, vaan valtio ja yleisesti ilmastoasioihin liittyvät tavoitteet on yhdistetty Saksan ilmastonuojelulaissa kokonaisuudeksi.

Mikäli Paikallisliikenneliitto on tulkinut Saksan lainsäädäntöluonnosta oikein, soveltamisalaan ei kuuluisi M3, jossa enemmän kuin 8 + kuljettaja istumapaikkoja ja kokonaispaino yli 5 tonnia. Koosta 22 matkustajaa ja seisomapaikkoja lähtien kalusto kuuluu soveltamisalaan.

Tanskassa valtio ohjaa joukkoliikennekalustokehitystä vapaaehtoisin ilmastopimuksin. Niissä on kunnianhimoisia vihreän kaluston tavoitteita valtion ja kuntien sekä alueiden välillä. (Hakusana ja linkki: Klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik mellem regeringen og Danske Regioner (trm.dk))

Puhtaan kaluston direktiivin toimeenpanevaa lainsäädäntöä ei kuitenkaan ole alettu vielä kirjoittaa.

NEUVONTAA JA TUKEA TARVITAAN

Toivomme että valtio seuraa joukkoliikenteen kustannusten kehitystä ja ryhtyy tarvittaessa tukitoimiin. Olisi oltava investointikyvykkyyttä kalustoon, kun samaan aikaan kamppailemme koronakriisin vaikutusten kanssa. Yhtä aikaa tarvitaan parannuksia kestävien palvelujen kilpailukykyyn osana kansallisia ilmasto- ja liikennejärjestelmätavoitteita. Käyttövoimien hintakehitys sisältää myös riskejä, mitkä kertautuisivat indeksiin sidottuihin julkisten hankintojen kustannuksiin.

EU:sta tulevan puhtaan kaluston direktiivin selostuksessa valtiota rohkaistaan toteuttamaan toimenpiteitä esimerkiksi riittävien taloudellisten resurssien asettamiseksi hankintaviranomaisten ja hankintayksiköiden käyttöön, jotta vältetään sellainen kehitys, jossa hankintojen vähimmäistavoitteiden noudattamisen kustannukset johtavat lippujen hinnankorotuksiin kuluttajille tai julkisten liikennepalvelujen vähentämiseen tai haittaavat muun puhtaan liikenteen, kuten raitiovaunu- ja metrojunaliikenteen, kehittämistä.

Viranomaisille olisi myös annettava asianmukaista teknistä tukea, jotta vältetään kohtuuton taakka ja optimoidaan direktiivin mahdolliset tulokset. (Perustelukohta 22 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32019L1161>)

Direktiivin esitöissä myös todetaan, että julkisen liikenteen osuus liikennealan päästöistä on vähäinen. Jotta voidaan edistää liikennealan hiilestä irtautumista, parantaa ilmanlaatua ja säilyttää eri toimijoiden tasapuoliset toimintaedellytykset, jäsenvaltiot voivat unionin oikeutta noudattaen päättää asettaa samankaltaisia vaatimuksia myös yksityisille toimijoille ja palveluille, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan, kuten taksi-, autonvuokraus- ja yhteiskäyttöyrityksille. (Perustelukohta 23 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32019L1161>).

MUUTA

Tulisi selventää soveltamisalaan kuulumisen määräytyminen; hankintakoodi ja/vai kalustotyyppi. Lisäksi hankintayksiköihin liittyvää termistöä tulisi täsmentää ja täsmentää kuntien omistamien yhtiöiden velvollisuudet.

Taustaselvityksistä ei ilmene, onko laadinnassa huomioitu ELY-keskusten hankintojen kaupunkibussimäärä. Konsulttiselvityksessä sanotaan, että kyselyyn sisällytettyjen paikkakuntien lisäksi muissa olisi noin 100 direktiivin piiriin kuuluvaa bussia.

Liitteen 3 otsikointi viitanee väärään pykälään.

Suomen Paikallisliikenneliitto ry edustaa 14 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Yhteistyöjäseniämme ovat kahdeksan ELY-keskusta, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy ja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy.

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry