

Asia: VN/9330/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lausunto

Kuopion kaupunki kiittää Liikenne- ja viestintäministeriötä lausuntomahdollisuudesta koskien hallituksen esitystä lakiluonnoksesta ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

M3- ajoneuvojen luokkavaatimuksia tulisi selkeyttää niin, että puhuttaessa kaupunkiliikenteen busseista, joita lakiluonnos koskee, käytettäisiin Yhdistyneiden kansakuntien ja Euroopan talouskomission säännön nro 107 mukaisia määritelmiä. Näissä määritelmissä kaupunkilinja-autoilla tarkoitetaan M3- luokan kaluston alaluokkaa I.

Kuopion seudun joukkoliikenteen kaupunkiliikenteestä ajetaan kesästä 2021 alkaen 79 % puhtailla käyttövoimilla ja 20 % sähköllä, kalustomäärillä tarkasteltuna. 6/2021 alkavien M3- luokan kaupunkibusseilla liikennöitävien liikenteiden kilpailutuksissa oli huomattavissa, että sähköinen liikenne ja biopolttoaineet ovat kilpailukykyinen vaihtoehto perinteiselle dieselille, kun käyttövoimien laatuasteet ovat kohdallaan suhteessa hintapisteisiin. Tämä ei Kuopion seudun joukkoliikenneviranomaisen mielestä vielä toteudu muiden M3-luokan alaluokkien eikä M2- luokan osalta johtuen sopivan kaluston saatavuudesta ja niiden hankintakustannuksista.

Kuopion kaupungin mielestä lakisääteiset kuljetukset M2- luokan kaluston osalta tulevat olemaan haasteellisia toteuttaa, kuten maaseutualueiden koulukuljetukset sekä vpl ja shl kuljetukset. Kuopion maaseutualueiden edellä mainitut kuljetukset ovat keskimäärin 150 - 300 km päivässä, ja tällä hetkellä sähköistä kalustoa ei ole saatavilla M2- luokassa, joilla päästäisiin kyseisiin suoritteisiin. Lisäksi päivätauot jäävät usein 1 - 2 tunnin mittaisiksi, jolloin tauon pituus ei riitä riittävään

lautaukseen. Hybridin hankintakustannukset nostaisivat todennäköisesti hankintasopimusten hintoja merkittävästi eikä kalusto olisi enää käyttökelpoista seuraavalla hankintajaksolla, joten hybridin hankinta ei ole maaseudulla järkevä vaihtoehto. Kalustotarpeen arvioiminen 5- vuoden jaksoihin on koululaisliikenteessä hankalaa, kun oppilaaksiottoalueisiin voi tulla muutoksia lyhyellä aikavälillä johtuen mm. koulujen yhdistämisistä.

Tällä hetkellä Kuopion maaseutualueella liikennöi useita kymmeniä koululaiskuljetustakseja sekä vpl ja shl kuljetuksissa olevia takseja ja jonkin verran M3- luokan kalustoa. Jos hankinta-ajanjakson aikana tulee suuria liikennekokonaisuuksia hankittavaksi maaseutualueilla ns. yllättäen, voi vaadittavan (50 %) sähköisten ajoneuvojen määrän hankkiminen muilla alueilla olla haastavaa. Em. syistä johtuen hankintakustannukset voivat nousta merkittävästi ja jo tällä hetkellä taloudellisesti ahtaalla olevien paikallisten yrittäjien taloudelliset resurssit eivät välttämättä riitä tarjoamaan vaadittua kalustoa. Kustannuksiin vaikuttaa lisäävästi myös latausinfraan rakentaminen maaseutualueille, joissa sitä ei käytännössä nykytilanteessa vielä ole.

Mikäli tarjouksia ei joillakin alueilla saada tai kustannukset nousisivat kohtuuttomasti, niin riskinä on, että koululaiskuljetuksia hankkivat yksiköt joutuvat hankkimaan M3 –luokan kalustoa, vaikka M2- luokan kalustolla pärjättäisiin matkustajamäärillä tarkasteltuna. Tämä ei olisi ympäristöystävällinen ja energiatehokas ratkaisu ongelmaan.

Lain pitää mahdollistaa hankintalain 40§ mukainen suora hankinta tilanteessa, jossa tarjouksia puhtaista ajoneuvoista ei saada, kun kyseessä on lakisääteinen kuljetuspalvelu.

Taksilain uudistus vei taksit monilta Itä-Suomen maaseutualueilta ja nyt on vaarana edelleen taksiyrittäjien määrän väheneminen maaseudulla.

Esityksessä mainittua seuraamusmaksua ei pidä määrätä, mikäli vaatimukset täyttävää kalustoa ei ole saatavilla tai se nostaa hankinnan kustannuksia kohtuuttomasti.

Lisäksi Kuopio maantieteellisiin syihin vedoten esittää, että Kuopion päästötavoitteet henkilö- ja pakettiautohankinnoissa asetettaisiin korkeintaan maakohtaisten tavoitteiden tasolle eli 38,5 % puhtaita ajoneuvoja hankinta-ajanjaksojen aikana. Mikäli edelleen Kuopio asetetaan 17 suurimman kunnan joukkoon ja sille langetetaan erityisvastuita direktiivin toteuttamisesta, se tulee nostamaan kunnan kustannuksia entisestään. Tämä kustannusten lisäys tulisi korvata täysimääräisenä.

Lisäksi Kuopion kaupunki huomauttaa, että lain esiselvitystekstissä s. 24 mainitaan, että Kuopion ja Porin seudulta tietoa 2021 – 2025 kalustonhankintojen ennakoidusta käyttövoimajakaumasta ei ole käytettävissä. Pyydämme poistamaan ko. kirjauksen Kuopion kaupungin osalta ja täydentämään sitä

siten, että Kuopion kaupungilla ei alustavan arvion mukaan ole hankintoja joukkoliikenteen osalta ko. ajanjaksona

Matinniemi Kaisu

Kuopion kaupunki - Joukkoliikenne- ja henkilökuljetukset