

Asia: VN/9330/2019

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lain tarkoitus on taata direktiivin vaatimus puhtaiden ajoneuvojen ja liikennepalvelujen julkisista hankinnoista. Lakia sovelletaan, kun ajoneuvo tai liikennepalveluja ostetaan, vuokrataan, leasing-vuokrataan tai hankitaan osamaksukaupalla julkiseen käyttöön. Soveltamisalasta on rajattu pois kaukoliikenteen linja-autojen hankinnat, eikä lakia myöskään sovelleta ajoneuvoihin, jotka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu työkoneiksi eivätkä sovellu matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen.

Pienten autojen kohdalla vuosina 2021-2025 tulee 38,5 % kaikista uusista ajoneuvohankinnoista olla ladattavia hybridi- tai täyssähköautoja. Kääntäen 61,5 % käytetyistä ajoneuvoista voi vaatimusten mukaisesti olla esimerkiksi kaasu- ja dieselautoja. Vuosina 2026-2030 tulee saman prosenttiosuuden kaikista uusista ajoneuvohankinnoista olla täyssähköautoja.

Kuorma-autojen kohdalla vuosina 2021-2025 tulee 9 %:n olla puhtaita ajoneuvoja (ml. mahdollinen sitoutuminen uusiutuvan dieselin tai biokaasun käyttöön). 2026-2030 prosenttiosuus nousee 15 %:iin. Linja-autojen kohdalla vuosina 2021-2025 tulee 41 %:n olla puhtaita ajoneuvoja (ml. mahdollinen sitoutuminen uusiutuvan dieselin tai biokaasun käyttöön). Vuosina 2026-2030 prosenttiosuus nousee 59 %:iin. Täyssähköbusseille on asetettu alavaatimus. Kummankin hankinta-ajanjakson aikana puolet hankittavista puhtaista ajoneuvoista tulee olla täyssähköbusseja (20,5 % ja 29,5 %). Puolet vaatimuksesta voidaan siis täyttää sitoutumalla biokaasuun tai uusiutuvaan dieseliin.

Huomioitavaa on kuitenkin se, että joukkoliikenneviranomaisten yhteenlasketut omat tavoitteet ylittävät selvästi direktiivin vaatimukset molemmilla hankinta-ajanjaksoilla (2021-2025 ja 2026-2030). Näiden tavoitteiden seuranta on ensisijaisen tärkeää.

Direktiivin velvoitteet ovat kansallisia, mutta vastuu siirretään laissa julkisille hankintayksiköille, jotka ovat hyvin erisuuruisia. Niiden edellytykset täyttää minimivaatimukset ovat erilaisia, ja vaatimukset saattavat oleellisesti huonontaa pienimpien hankintayksiköiden palvelujen laatua ja nostaa kustannuksia kohtuuttomasti.

Bioenergia ry kannattaa vaatimusten eriyttämistä niin, ettei kaikille hankintayksiköille käytetä samoja minimivelvoitteita. Vetoamme tässä hankintayksiköiden kokoeroihin, maantieteellisiin eroihin ja siihen, että kaavamainen tasainen velvoite johtaa selvään minimivelvoitteen ylittämiseen, koska isojen hankintayksiköiden omat tavoitteet näyttävät ylittävän lain minimirajan. Tämä on pienempien kuntien taloutta ja palvelujen laatua ajatellen kohtuutonta. Emme ota kantaa esitettyihin prosentteihin, mutta ne lienevät myös toteutettavissa eriytettyinä siten, että kansallinen tavoite ja direktiivin vaatimukset saavutetaan ilman kohtuuttomia kustannuksia pienimmille yksiköille.

Lakiluonnosta voidaan myös täydentää säätämällä minimikoko hankintayksiköille, joita kansallinen velvoite koskee. Synteettinen, muuta kuin biologista alkuperää oleva biometaanit tulee rinnastaa biokaasuun ja biopolttoaineisiin.

Esitämme lakia täydennettäväksi hankintayksiköiden yhteistoteutuksen mahdollistamisella, jossa useampi hankintayksikkö voisi sopia täyttävänsä velvoitteen yhteisesti. Yhteistoteutusmahdollisuudella voitaisiin lisätä erilaisten hankintayksiköiden toiminnan joustavuutta, auttaa pienimpiä hankintayksiköitä ja lisätä kustannustehokkuutta.

Julkisia hankintoja on tärkeä seurata tarkasti. Esimerkiksi Traficomilla on tähän hyvät edellytykset. Julkisten hankintojen tulkinnoista voisi esimerkiksi KEINO-osaamiskeskus tuottaa hankintayksiköiden käyttöön käsikirjan.

Lisätiedot: toimialapäällikkö Tage Fredriksson, puh. 040 511 2246, etunimi.sukunimi@bioenergia.fi

Laurikka Harri
Bioenergia ry