

Asia: VN/9330/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Vähäpäästöisten taksien käytöstä säänneltävä ajettujen kyytien tai kilometrien suhteessa – ei ajoneuvomäärien mukaan

Ympäristöystävällisen autokaluston lisääminen on kannatettava hanke. Taksiala pystyy sopeutumaan esitettyyn sääntelyyn, mutta sen sosiaalinen ja taloudellinen hinta voi kuitenkin osoittautua selvästi kalliimmaksi kuin esityksessä oletetaan. Suunniteltu sääntely jää taksialalla myös pelkäksi viherpesuksi, mikäli alan ominaispiirteitä ei huomioida. Voitaisiinko Suomessa toteuttaa sääntely direktiivin vaatimuksia viisaammin?

Taksiliikenteessä on jo kokemuksia tapauksesta, jossa Finavia kilpailuttaessaan taksioperaattoreita lentoasemalle vaati palveluntuottajilta sähköautoja (sähköautojen rekisterinumeroita), mutta palveluntuottajan osoittamalla päästöttömällä kalustolla ei todellisuudessa ajettu yhtään asiakasta lentoasemalta tai muualtakaan. Julkiset tilaajat eivät koordinoi hankintojaan keskenään, ja niin ollen palveluntuottajat voivat ilmoittaa samat vähäpäästöiset tai päästöttömät taksit Helsingin ja Rovaniemen palveluihin, vaikka autot sijaitsisivat Jyväskylässä.

Mikäli vähäpäästöisen kaluston hankintaa halutaan kasvattaa hankinnoilla luonnollista kasvua nopeammin, on säänneltävä itse palvelun suoritusta siihen teoriassa varatun kaluston sijaan. Riittääkö, että vähäpäästöistä autoa käytetään kyseisessä hankinnassa kerran vai pitäisikö sitä käyttää päivittäin? Jääkö merkittävästi lain tavoitteiden toteutumiseen vaikuttava asia hankintayksiköiden ymmärryksen ja harkinnan varaan?

Taksiliikenteessä palvelun tuottamiseen vaaditaan ominaisesti paljon autokalustoa, jonka käyttöaste vaihtelee. Mikäli samalla autokalustolla palvellaan useita eri asiakasryhmiä, toiminta on tehokkaampaa ja ympäristöystävällisempää kuin jos näillä autoilla palveltaisiin vain yhtä asiakasryhmää. Jos kunnan hankintoihin tarvitaan 50 taksia, on palvelu tehokkaampaa, mikäli palveluntarjoajalla on samalla alueella lisäksi tarjota töitä toiselle 50 taksille. Kun tämä koko työmäärä jaetaan näille 100 taksille, odotusajat ja tyhjänä ajo vähenevät. Mikäli hankintaan on osoitettava puolet kunnan ajoja hoitavista autoista vähäpäästöiseksi, tämä vaatimus on kevyin toteuttaa osoittamalla ajot vain 50 auton ajettavaksi, joista silloin 25 on vähäpäästöisiä. Koko tehokasta 100 auton kapasiteettia ei voi tällöin käyttää ja vähäpäästöisten ajoneuvojen luoma ympäristöhyöty katoaa kokonaisuuden muuttuessa tehottomammaksi.

Ratkaisu lain tarkoituksen saavuttamiseksi olisi säätää lailla, että taksipalveluiden hankinnan kohteesta määrätty prosenttiosuus (osuus matkoista kpl tai osuus matkoista km) on suoritettava vähäpäästöisellä kalustolla riippumatta palvelun toteuttamiseen varatun kaluston kokonaisuudesta. Tällöin riittävä vähäpäästöinen kalusto on aidosti osoitettava käyttöön jokaista hankintaa varten ja samalla mahdollistetaan koko palveluntarjoajan kaluston käyttö aina, kun se on järkevää.

Pitkällä tähtäimellä vähäpäästöiseen kalustoon siirtyminen ei aiheuta alalle juuri lisäkustannuksia. Kuitenkin tällä hetkellä ja lyhyellä tähtäimellä (1 - 3 vuotta) taksialan markkinamurroksen ja koronan kurittamalla alalla investointikyky on erittäin huono. Hintojen nousun sijaan kaikki uusinvestointitarpeet voivat ajaa merkittävän joukon toimijoita taloudellisiin ongelmiin ja johtaa turhaan sääntelystä johtuvaan konkurssiaaltoon, kun palveluiden kysyntä ja markkinoiden muutokset ovat täysin arvaamattomia. Markkinoiden eläessä mikroyrityksistä koostuvalla alalla muutosten aiheuttamaa riskiä ei ole mahdollista hinnoitella. (Edes kaksinkertainen hinta ei pelasta yrittäjää, mikäli toiminnan pohja putoaa alta esimerkiksi hankintapäätösten kaatuessa markkinaoikeuden käsittelyssä.)

Lisäksi jos taksikaluston uudistamista vaaditaan luonnollista muutosta nopeammin, nyt käytössä olevien suuremman päästöluokan autojen arvon nopea lasku huonontaa yritysten taloustilannetta lähivuodet ja aiheuttaa palvelujen hintoihin nostopainetta.

Olemme testanneet sähköautoja yhteiskunnan hankkimissa ajoissa muutaman vuoden ajan. Taksiliikenteeseen kuuluu ominaisesti kuljetustehtävien ennakoimattomuus työpäivän kulussa. Havaintojemme mukaan kuljettaja-auto-yhdistelmän tuottavuus on pitkien välimatkojen Suomessa sähköautoa käytettäessä 20 – 30 % huonompi kuin traditionaalisia polttoaineita käyttäen. Vaikka teoriassa toimintasäde yleensä riittäisikin, on sähkötakeja ladattava usein varmuuden vuoksi, jotta seuraavat kuljetustehtävät pystytään hoitamaan. Kylmän vuodenajan vaikutus toimintasäteisiin on lisäksi erittäin merkittävä. Taksialan murrokseen liittyvä toiminnan tehostamiskehitys hidastuu, mikäli toiminta pitää jatkossa suunnitella auton toimintakyvyn, ei esimerkiksi kuljettajan kapasiteetin mukaan. Tämän lisäksi latauspaikkojen riittävyys, huoltoliikkeiden kapasiteetti ja varaosien saatavuus olisi syytä arvioida ennen nopeita muutoksia. On huonoa hallintoa väittää, että kunnollisia vaikutusarvioita ei ole mahdollista tehdä.

Uusi sääntely voi ohjata toimintaa tehottomammaksi ja ympäristölle haitallisemmaksi myös, koska raskaampaa taksikalustoa ei ole vielä aidosti saatavana vähäpäästöisenä. Sen sijaan, että esimerkiksi koulutaksikyydit ajettaisiin yhdellä tila-autolla, ajot ohjautuisivatkin kolmelle pienelle vähäpäästöiselle autolle. Tämä työllisyyttä lisäävä toimi todellisuudessa nostaisi alan kokonaispäästöjä ja kustannuksia, vaikka ympäristöystävällisten ajoneuvojen määrä näennäisesti lisääntyisikin. Uutta sääntelyä tehtäessä on myös huomioitava, että kilpailuneutraaliteetti samoilla markkinoilla toimivien M1 ja M2 -luokan ajoneuvojen kesken ei saa huonontua. Molempien ajoneuvoluokkien kalustoa käytetään koulutakseina ja pyörätuolikuljetuksissa. Jo nyt M2 -luokan ajoneuvoja suositaan esimerkiksi käyttömaksujen osalta, tätä eroa ei ole syytä kasvattaa.

Mielestäni taksialan aidon päästövähennyksen saavuttamiseksi ei kannattaisi keskittyä direktiivin mukaisesti parhaan kolmasosan päästöjen laskemiseen, vaan Suomessa pitäisi tähdätä aidon muutoksen tekemiseen:

1. Taksikaluston huonoimman kahden kolmasosan päästöjen vähentämiseen. Sallimalla hankinnoissa edelleen jopa yli kymmenvuotiaan kaluston yhteiskunta mahdollistaa paljon saastuttavan kaluston käytön ammattiajossa. Siirtyminen vain Euro 6 -päästöluokan kalustoon vähentäisi kokonaispäästöjä merkittävästi ilman autoilijoiden raskaita investointeja. On helpompaa ja tehokkaampaa pudottaa päästöjä 200 g/km -> 100 g/km kuin 100 g/km -> 50 g/km.
2. Julkisten hankintojen tekemiseen niin, että palveluntuottajien toiminta on tehokasta ja päästöt minimoivaa. Yhteiskunnan tekemiä taksipalveluiden hankintoja on tehty viime aikoina erilaisten puitesopimusten kautta, jolloin palvelua toteuttaa suuri joukko tehottomasti toimivia takseja: autojen käyttöasteet ovat matalia, tyhjäkäynti- ja tyhjänäajomäärät suuria. Kehittämällä hankintamalleja tehokkaaseen toimintaan tähtääviksi, päästöt vähenisivät merkittävästi.

Hankintamallien kehittäminen auttaisi myös autoilijoiden investointikyvyn ja -halun parantumiseen.

Halminen Tuomo  
Menevä Oy